

**ÉTUDE SUR L'AIDE MULTISECTORIELLE POUR LE
DÉVELOPPEMENT DES INFRASTRUCTURES
EN RÉPUBLIQUE DU SÉNÉGAL**

RAPPORT FINAL

ANNEXE

RÉSUMÉ DU PROJET

MAI 2010

**AGENCE JAPONAISE DE COOPÉRATION INTERNATIONALE
(JICA)**

YACHIYO ENGINEERING CO., LTD.

Table des matières

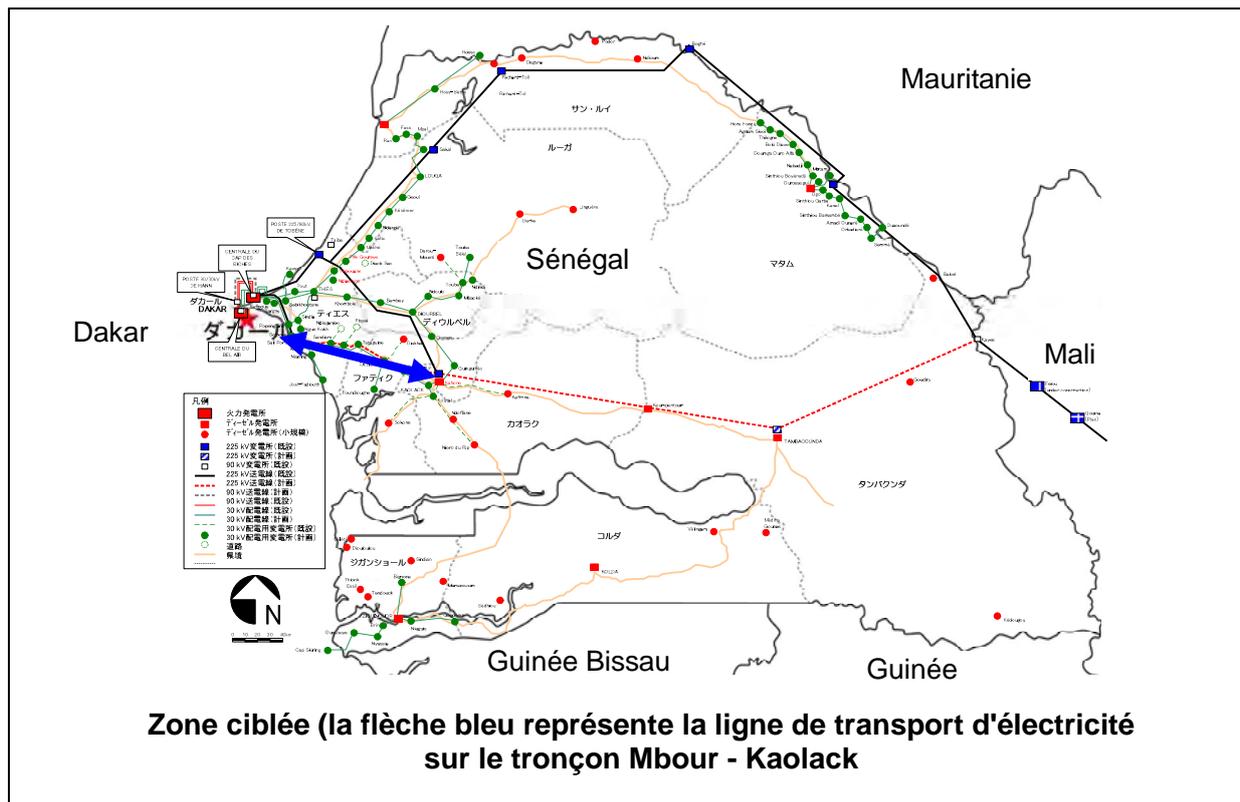
1.	Secteur de l'énergie électrique.....	1-1
2.	Secteur des routes.....	2-1
3.	Secteur de l'eau et de l'assainissement	3-1
4.	Secteur de l'éducation et de la formation professionnelle	4-1
5.	Secteur de la santé.....	5-1
6.	Secteur de la radiotélédiffusion.....	6-1

1. SECTEUR DE L'ÉNERGIE ÉLECTRIQUE

Résumé du projet

Date d'élaboration : le 14 mai 2010

<p>< Nom du projet ></p>
<p>Construction de lignes de transport de 225 kV entre Mbour et Kaolack (financement destiné à la Senelec)</p>
<p>1. Arrière-plan du projet (situation actuelle et problèmes)</p>
<p>Ce projet qui prévoit la construction de lignes de transport d'électricité de 225kV entre Mbour et Kaolack est un projet prioritaire pour le ministère de l'Énergie sénégalais. Il est escompté que cette ligne de transport, une fois achevée, aura les effets suivants :</p>
<p><u>Effets immédiats</u></p>
<p>Actuellement, l'alimentation en électricité vers Kaolack est acheminée sur des lignes de transport de 225kV, qui forment le réseau national, en passant par Toben, à partir de la centrale de Manantali et d'une centrale dans la banlieue de Dakar, où l'électricité est produite. Cette ligne de transport d'électricité est une ligne simple, et dans l'éventualité où une panne surviendrait sur cette ligne, une panne de courant de longue durée est à craindre, car la capacité de production d'électricité dans la commune de Kaolack est insuffisante. L'achèvement de la ligne de transport électrique de Mbour à Kaolack dans le cadre de ce projet permettra une alimentation en électricité stable avec une ligne de transport double entre Dakar et Kaolack.</p>
<p>Les coupures de courant ne sont pas uniquement dues à des ruptures ou effondrements de lignes de transports à la suite d'un coup de foudre par exemple, mais elles peuvent également se produire en raison de pannes de postes de transformation sur le tronçon en question. Par ailleurs, les installations des postes de transformation et des lignes de transport (transformateurs, disjoncteurs, etc.) doivent être inspectées et entretenues. Dans le cas du Japon également, le transport d'électricité se fait sur des lignes multiples, et les équipements font l'objet d'inspections et de travaux de maintenance. À l'avenir, les installations de transport et de transformation d'électricité augmenteront de paire avec la croissance économique sénégalaise, ce qui entraînera inévitablement des pannes plus fréquentes et des inspections et des travaux de maintenance en plus grand nombre. Par conséquent, de ce point de vue également, il est nécessaire que les lignes de transport d'électricité soient des lignes doubles.</p>
<p><u>Effets à l'avenir</u></p>
<p>L'achèvement de la construction des centrales hydroélectriques de Felou et de Gouina à l'avenir par l'OMVS/OMVG permettra au Sénégal une mutation vers la production d'énergie hydroélectrique relativement bon marché par rapport à la production de l'énergie électrique à partir de produits pétroliers, qui elle est onéreuse. En outre, avec l'augmentation de l'énergie électrique à transporter à la suite de l'achèvement de ces centrales hydroélectriques, étant donné que la capacité de transport sur les lignes existantes sera insuffisante, l'OMVS/OMVG prévoit la construction de nouvelles lignes de transport. Dans le cadre de la planification de ces lignes de transport deux tracés, l'un au nord et l'autre au sud, sont actuellement à l'étude. Dans l'éventualité où l'itinéraire du sud passant par Tambacounda pour rejoindre Kaolack serait adopté, l'achèvement de cette ligne permettra la réalisation d'un réseau en boucle couvrant le territoire national ainsi que l'alimentation en électricité par le sud, à partir de Mbour, de la capitale qui est jusqu'à présent approvisionnée uniquement par une ligne simple au nord. Par ailleurs, ces nouvelles lignes permettront d'alimenter en électricité de manière stable et économique de nombreuses villes provinciales en raccordant les régions du sud et du centre du Sénégal sur le réseau électrique, ce qui laisse envisager l'accélération et l'élargissement efficaces de l'électrification rurale.</p>



2. Aperçu du Projet

(1) Objectifs globaux

Le deuxième Document sur la Réduction de la Pauvreté (DSRP II : 2006-2010) élaboré en 2006 par le gouvernement sénégalais met en avant, en tant qu'objectifs prioritaires visant à réduire la pauvreté, 4 axes, à savoir 1) la création de richesses, 2) les services sociaux de base, 3) la protection sociale, la prévention et la gestion des accidents, et 4) la saine gestion publique et le développement régional. Ce projet est lié au point 2) exposé ci-dessus et mettra en œuvre l'aménagement d'infrastructures pour l'énergie électrique.

(2) Objectifs

Ce projet a pour but d'améliorer le réseau des lignes de transport d'électricité afin d'atteindre les objectifs mentionnés dans la Lettre de Politique de Développement du Secteur de l'Énergie formulée en 2008 (LPDSE 2008), qui sont 1) la réduction des coûts de la production de l'énergie électrique, 2) l'élargissement de la population ayant accès à l'électricité et 3) l'éloignement des énergies pétrolières qui pèsent sur les finances publiques et ont également un impact considérable sur l'environnement.

(3) Résultats

En tant que résultats des Activités, l'achèvement de la ligne de transport de 225kV sur le tronçon en question (Mbour - Kaolack) permettra d'améliorer le réseau de transport d'électricité dans la région métropolitaine de Dakar à Kaolack et d'assurer une alimentation stable minimisant les risques de coupures de courant.

(4) Activités

Construction d'une ligne de transport d'électricité de 225kV

(5) Apport

Ligne de transport électrique de 225kV (Mbour - Kaolack : 110 km)

(6) Système d'exécution du pays bénéficiaire

Organisme d'exécution pour la partie sénégalaise : la Senelec

Organisme responsable pour la partie sénégalaise : le ministère de l'Énergie

(7) Durée de la coopération : environ 6 ans

(8) Montant de la coopération : environ 7 milliards de yens (calcul estimé par l'OMVS)

(9) Points afférents à examiner :

La tendance de développement de l'OMVS/OMVG à l'avenir

3. Autres

(Coordonnées des organismes et responsables concernés du pays bénéficiaire)

Senelec (Dakar)

1. M. Assane DIOUF, Directeur des Etudes Générales
Tél. : 33.839.30.99, E-mail: adiouf@senelec.sn
2. M. Moustaph Baïdy BA, Conseiller Technique aux Affaires Institutionnelles et Internationales
Tél. : 33.839.30.21 / 33.839.30.49, Mob: 77.569.79.02
E-mail: Moustaph@senelec.sn

Résumé du projet

Date d'élaboration : le 14 mai 2010

< Nom du projet >

Construction de lignes de transport de 225 kV par OMVS/OMVG (financement destiné à l'OMVS/OMVG)

1. Arrière-plan du projet (situation actuelle et problèmes)

L'OMVS est formée de la Guinée, du Mali, du Sénégal et de la Mauritanie. La phase 1 entreprise par l'OMVS est terminée, la centrale hydroélectrique de Manantali située au Mali fonctionne et les lignes de transport de 225 kV longeant la frontière avec la Mauritanie jusqu'à Dakar sont construites. Cependant, l'alimentation en électricité de la ville de Dakar fait face à des difficultés, et l'électricité excédentaire lors de pannes est inférieure au niveau minimum. Dans ces circonstances, la construction de la centrale hydroélectrique de Felou (actuellement en construction) et de la centrale hydroélectrique de Gouina (actuellement à l'étude) a été prévue à l'avenir. D'autre part, l'OMVG, qui est formée de la Gambie, du Sénégal, de la Guinée et de la Guinée Bissau, planifie la centrale hydroélectrique de Sambangalou et la centrale hydroélectrique de Kalela. La Fig. 1 et la Fig. 2 présentent respectivement le plan d'ensemble de l'OMVS et celui de l'OMVG.

Développement de l'énergie électrique à grande échelle

- La centrale hydroélectrique de Manantali (200MW) de l'OMVS (Organisation Pour La Mise en Valeur du Fleuve Sénégal) a été mise en service en 2002. La centrale de Felou (60MW) est actuellement en construction. La centrale électrique de Gouina est, elle, en cours de planification.
- Pour ce qui est de l'OMVG (Organisation pour la Mise en Valeur du Fleuve Gambie), les centrales hydroélectriques de Sambangalou et de Kaleta sont toutes les deux en cours de planification.
- Il semble qu'il sera décidé entre le gouvernement sénégalais et l'OMVS / l'OMVG à laquelle des entités, la Senelec ou l'OMVS / l'OMVG, reviendra le contrôle des bandes de passage des lignes de transport d'électricité de l'OMVS / l'OMVG. En ce que concerne le financement des centrales électriques et des barrages régis par l'OMVS / l'OMVG, chacun des pays membres prend à sa charge une part déterminée selon une formule de calcul spécifique. Le même principe est appliqué en ce qui concerne les lignes de transport régies par l'OMVS (répartition entre les pays membres basée sur une formule de calcul spécifique). Toutefois, pour ce qui est du financement des lignes de transport d'électricité régies par l'OMVG, le pays sur lequel se trouvent les lignes de transport en question prend à sa charge leur financement (les lignes de transport qui traversent le territoire sénégalais sont à la charge du Sénégal). Même dans le cas d'une répartition entre les pays membres, comme pour les lignes de transports régies par l'OMVS, des prêts en yens financent la part du Sénégal et du Mali, qui remplissent tous les deux les conditions pour bénéficier de prêts en yens. En ce qui concerne la part à la charge de la Mauritanie, qui ne satisfait pas ces conditions, si d'autres donateurs lui accordaient des prêts, les prêts en yens pourraient alors être applicables.

Afin d'utiliser et de distribuer efficacement l'énergie électrique de ces centrales, l'aménagement d'un réseau de transport stable sera nécessaire. Par ailleurs, étant donné que l'énergie électrique produite par ces centrales excédera la capacité de transport actuelle, la construction de nouvelles lignes de transport est prévue par OMVS/OMVG

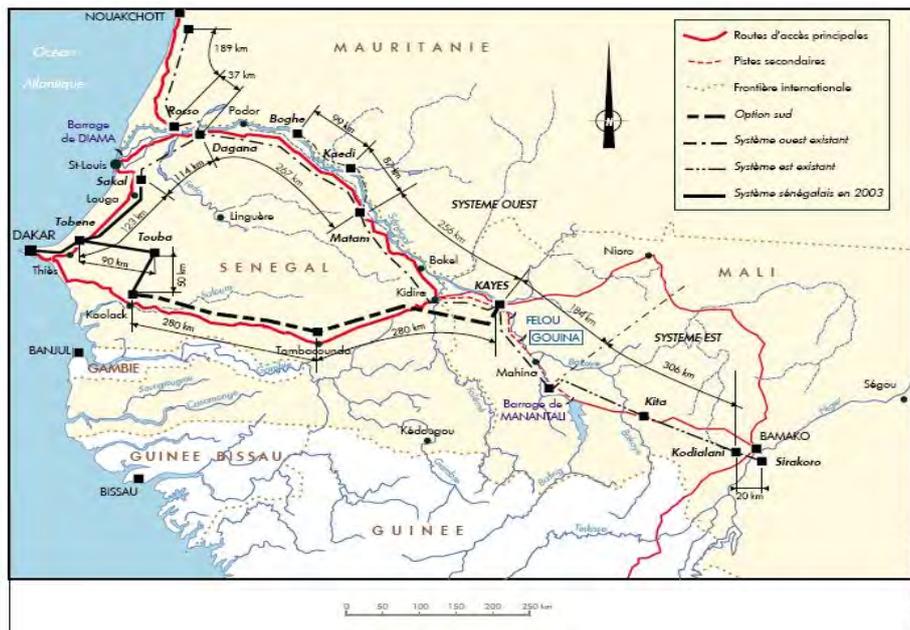


Figure 1 Plan d'ensemble de l'OMVS



Figure 2 Plan d'ensemble de l'OMVG

2. Aperçu du Projet

(1) Objectifs globaux

Le deuxième Document sur la Réduction de la Pauvreté (DSRP II : 2006-2010) élaboré en 2006 par le gouvernement sénégalais met en avant en tant qu'objectifs prioritaires visant à réduire la pauvreté 4 axes, à savoir 1) la création de richesses, 2) les services sociaux de base, 3) la protection sociale, prévention et la gestion des accidents, et 4) la saine gestion publique et le développement régional. Ce projet est lié au point 2) exposé ci-dessus et mettra en œuvre l'aménagement d'infrastructures pour l'énergie électrique

(2) Objectifs

Ce projet a pour but d'améliorer le réseau des lignes de transport d'électricité afin d'atteindre les objectifs mentionnés dans la Lettre de Politique de Développement du Secteur de l'Énergie formulée en 2008 (LPDSE 2008), qui sont 1) la réduction des coûts de la production de l'énergie électrique, 2) l'élargissement de la population ayant accès à l'électricité et 3) l'éloignement des énergies pétrolières qui pèsent sur les finances publiques et ont également un impact considérable sur l'environnement.

(3) Résultats

- Le projet permettra une alimentation stable en énergie électrique au Sénégal
- Le projet permettra une alimentation stable dans les régions qui sont à l'écart du réseau national sénégalais
- Le projet permettra d'améliorer la situation de l'énergie électrique et d'accélérer l'électrification rurale

La commune de Tambacounda étant à l'écart du réseau électrique national, l'énergie électrique est assurée non sans peine par une centrale diesel vétuste. Mais lorsque les besoins en électricité augmentent, suite à une hausse des températures par exemple, les coupures d'électricité planifiées sont de plus en plus contraignantes. La réalisation de ce projet permettra, outre l'alimentation stable en électricité de Dakar, d'alimenter de manière stable Tambacounda, qui est actuellement à l'écart du réseau électrique national, et d'améliorer les infrastructures telles que l'électrification rurale et les installations publiques.

(4) Activités : Construction d'une ligne de transport d'électricité de 225kV

(5) Apport

Organisations	Nom du projet	Distance
OMVS	Option-1	Itinéraire nord Kayes - Dakar 225kV / 760km
	Option-2	Itinéraire sud Kayes - Tambacounda - Kaolack 225kV / 560km
OMVG	Ligne en T d'interconnexion	225kV / 701km (sur le territoire sénégalais)

(6) Système d'exécution du pays bénéficiaire : OMVG, OMVS

(7) Durée de la coopération : environ 8 à 9 ans

(8) Montant de la coopération :

Organisations	Montant de la coopération	Référence
OMVS	Itinéraire nord (760km) / environ 33 milliards de yens Itinéraire sud (560km) / environ 24 milliards de yens	OMVS : Le coût unitaire au kilomètre est indiqué dans le PROJET HYDROÉLECTRIQUE RÉGIONAL DE GOUINA 『ASSISTANCE TECHNIQUE POUR LE DÉVELOPPEMENT DU PROJET HYDROÉLECTRIQUE DE GOUINA』 Note additionnelle récapitulative sur la problématique Réseau Interconnecté. 200 000 – 250 000 Euro/km
OMVG	701km / environ 31 milliards de yens (sur le territoire sénégalais)	OMVG : FINANCEMENT DU SECTEUR DE L'EAU POUR LA CROISSANCE EN AFRIQUE «PROJET ÉNERGIE DE L'OMVG»

(9) Points afférents à examiner<Conseils de la Banque Mondiale>

Selon la Banque Mondiale, l'évaluation du financement de ce projet nécessite une étude de faisabilité, mais il sera difficile pour la Banque Mondiale de réaliser cette étude d'ici le mois de juin 2011. Il est envisageable que la JICA réalise l'étude de faisabilité et cofinance ce projet avec la Banque Mondiale sur la base de celle-ci.

<Détermination de l'itinéraire de la ligne de transport d'électricité>

Étant donné que dans le cas de la construction des centrales hydroélectriques dans le cadre de la phase 2 de l'OMVS, la capacité de la ligne de transport d'électricité de 225kV existante sera insuffisante, la construction d'une ligne de transport d'électricité s'avérera nécessaire. En ce qui concerne le choix de l'itinéraire de cette ligne de transport d'électricité, les deux itinéraires indiqués dans le tableau sont prévus, mais d'après les personnes concernées de la partie sénégalaise, l'itinéraire sud qui traverse des villes qui ne sont pas encore incluses au réseau national d'électricité, telles que la ville provinciale de Tambacounda, serait considéré par la plupart comme le plus prometteur. Par ailleurs, étant donné que les lignes de transport subissent des pertes d'énergie électrique proportionnelles à la distance qu'elles parcourent, une comparaison économique s'impose. Le tableau ci-dessous offre une comparaison des deux itinéraires.

Itinéraire des lignes de transport électrique	Itinéraire passant par Tambacounda (Itinéraire sud)	Itinéraire passant par Matam (Itinéraire nord)
Distance	560 km ○	760 km △
Coût	140 millions d'euros ○	187,5 millions d'euros △
Perte de courant pendant le transport	○	Plus important que sur l'itinéraire sud △
Inconvénients	<ul style="list-style-type: none"> • Puisqu'il s'agit d'un nouvel itinéraire de lignes de transport d'électricité, des expropriations, procédures relatives à l'estimation des impacts sur l'environnement etc. seront nécessaires. 	<ul style="list-style-type: none"> • Des pertes d'électricité pendant le transport plus importantes que sur l'itinéraire sud se produisent. • Lors de sinistres, les lignes de transport qui empruntent le même itinéraire risquent d'être affectées en même temps.
Avantages	<ul style="list-style-type: none"> • Les villes de province dans la partie sud du pays seraient raccordées au réseau électrique, et une boucle sur l'ensemble du pays (à l'exception de la région de Ziguinchor) pourrait être créée. • Dans le cas de la réalisation d'une ligne de transport de Kaolack passant par Mbour, il serait possible d'alimenter en électricité le côté sud de Dakar qui est le plus grand demandeur d'électricité, et de procéder à cette alimentation de manière stable. 	<ul style="list-style-type: none"> • Le nombre de lignes sur la ligne de transport de l'itinéraire nord augmenterait ce qui renforcerait la stabilité de l'alimentation électrique sur l'itinéraire nord. • En raison de sa juxtaposition avec la ligne de transport de 225 kV existante, les deux lignes de transport seraient proches l'une de l'autre, ce qui faciliterait comparativement la maintenance et les inspections.

3. Autres

(Coordonnées des organismes et responsables concernés du pays bénéficiaire)

OMVS

1. M. Adama Ndouvégué SANOGO, Secrétaire Général
Tél. : 33.823.45.30 / Fax : 33.822.01.63
E-mail : adama.sanogo@omvs.org
2. M. Tamsir NDIAYE, Chef du Service de l'Observatoire de l'Environnement
Tel : 33.842.02.16 / Mobile : 77.450.05.20
E-mail : tamsir.ndiaye@omvs-soc.org / ndiayetamsir2002@yahoo.fr

OMVG

1. M. Abdoulaye Kourou DIALLO, Directeur des Etudes, de la Planification et de l'Infrastructure
Tel : 33.822.31.59 / Fax : 33.822.59.26 / Mobile : 77.505.39.51
E-mail : dabdoulayekourou@yahoo.fr
2. M. Amadou Moustapha FALL, Directeur Administratif et Financier
Tel : 33.822.31.59
E-mail : amfall@omvg.sn

Résumé du projet**Date d'élaboration : le 14 mai 2010****< Nom du projet >**

Projet pour l'amélioration de l'accès à l'électricité dans les zones rurales de Matam et Tambacounda (Aide financière non-remboursable au profit de la Senelec ou de l'ASER)

1. Arrière-plan du projet (situation actuelle et problèmes)

Dans son plan national, le Sénégal met en avant l'allègement de la pauvreté, et afin d'améliorer l'accès à l'électricité des populations, le renforcement des infrastructures dans les régions rurales par le biais de l'électrification des villages agricoles est une tâche importante. Avec l'adoption de la loi 98-29 de 1998, le Sénégal met en œuvre le développement de l'énergie électrique sur la base d'un système de concession. Dans cette optique, l'Agence sénégalaise d'Électrification rurale (ASER) a été établie, et celle-ci dirige techniquement et financièrement le développement centré sur l'électrification rurale dans le cadre des PPER (Programmes prioritaires d'électrification rurale). L'ASER choisit par des appels d'offres des entreprises privées (concessionnaires) qui entreprennent les travaux d'électrification et les services de maintenance et de gestion dans le cadre du système de concessions financé par le gouvernement. La durée de la sous-traitance dans le cadre du système de concession est de 25 ans (3 ans pour l'aménagement et 22 ans pour l'exploitation) suivant une division du territoire national en 9 périmètres. L'objectif du Sénégal est de porter le taux d'électrification rurale à 50% d'ici 2012.

Les PPER représentent l'axe principal de l'électrification rurale au Sénégal, mais l'inconvénient des PPER réside dans le fait qu'une fois que les concessionnaires ont été choisis, le démarrage des travaux d'électrification rurale, qui sont effectués par leurs soins, prend du temps. Le programme d'urgence vise à favoriser l'adoption du PPER (avec la participation des concessionnaires) par l'électrification de forte urgence dans des zones à moins de 10km des lignes de distribution existantes, à la demande du gouvernement sénégalais vis-à-vis de la Senelec ou de l'ASER. Les installations de distribution électrique dans les villages ayant gagné accès à l'électricité dans le cadre de ce programme appartiennent à la Senelec ou à l'ASER qui a entrepris à sa charge l'électrification. Leur maintenance et gestion sont mises en œuvre par les collectivités locales, mais une fois que le concessionnaire pour le périmètre en question aura été déterminé, la maintenance et la gestion des installations lui seront transmises. À l'avenir, l'objectif est d'intégrer ce programme dans le cadre des PPER. Par conséquent, le projet en question peut être mis en œuvre avec l'ASER comme organisme d'exécution et peut-être considéré comme pertinent dans le cadre du mécanisme de l'aide financière non-remboursable du gouvernement japonais.

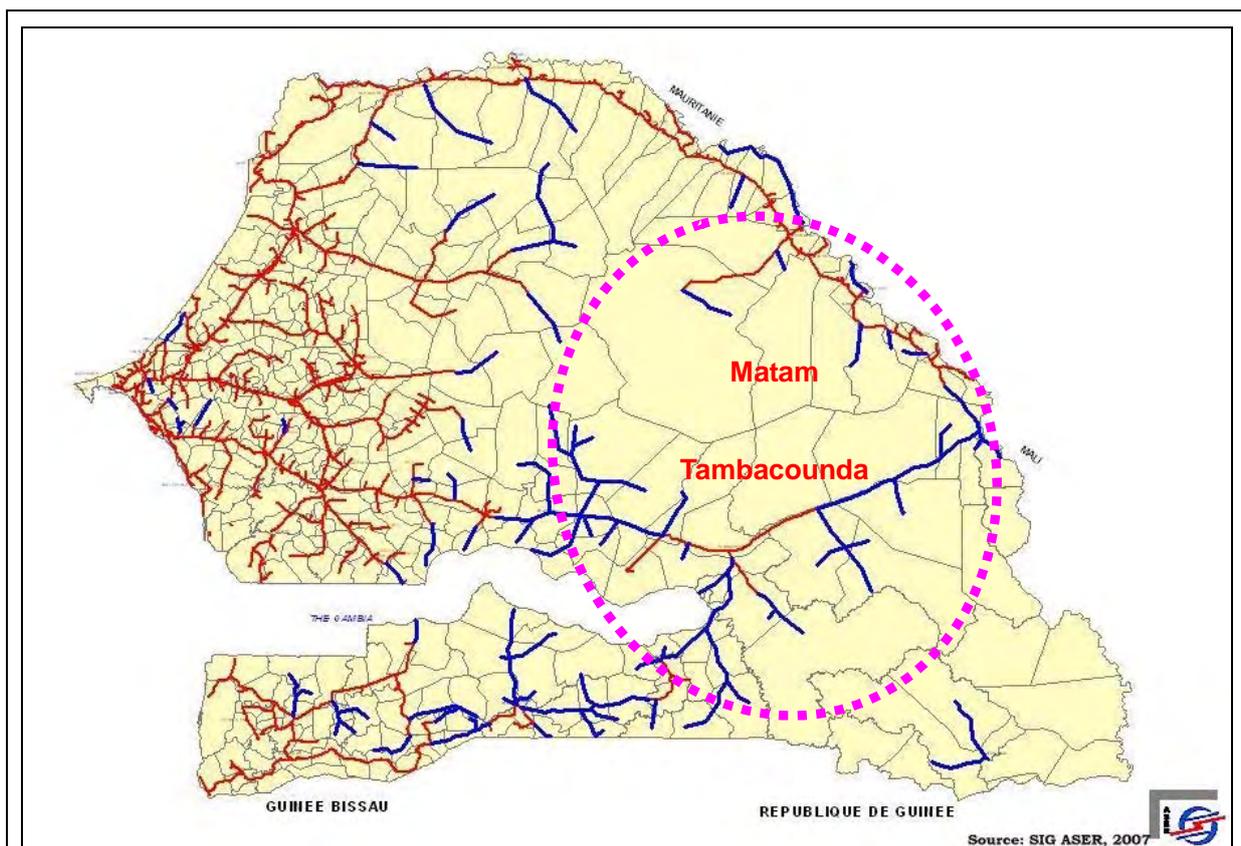


Figure 1 Zones dans lesquelles l'extension des lignes de distribution d'électricité est anticipée dans le cadre du programme d'urgence (ligne bleue)

2. Aperçu du Projet

(1) Objectifs globaux

Il s'agit de promouvoir le développement économique des régions rurales en élargissant la population ayant accès à l'électricité par le biais de l'électrification rurale sur la base de la Lettre de Politique de Développement du Secteur de l'Énergie (LPDSE) de 2008 dans le secteur de l'énergie électrique.

(2) Objectifs

Les objectifs sont d'améliorer le niveau de vie des résidents dans les régions cibles de l'électrification rurale, d'assurer l'exploitation stable des installations publiques et une alimentation en électricité stable visant la dynamisation des activités socio-économiques.

(3) Résultats

Il sera possible d'utiliser l'électricité dans les installations publiques et foyers de 28 000 personnes environ dans les régions cibles de l'électrification.

(4) Activités

Travaux d'extension de lignes de distribution d'électricité et travaux de pose et d'installations dans les foyers des usagers.

(5) Apport

- Travaux d'extension de la ligne de distribution de 30 kV existante jusqu'aux villages cibles de l'électrification
- Aménagement des transformateurs pour la distribution et du réseau de distribution à basse tension dans les villages cibles de l'électrification

- Installation des équipements d'entrée de basse tension et de compteurs électriques dans les foyers des usagers
- Suivant les besoins, aménagement de stations-relais ou de condensateurs dans les zones dans lesquelles les chutes de tension dépassent les plages autorisées.

Cependant, étant donné que le périmètre de Tambacounda est confronté à une pénurie de sources énergétiques, la réhabilitation de la centrale électrique diesel ou la construction d'une ligne de transport est une condition préalable.

(6) Système d'exécution du pays bénéficiaire

Organisme responsable : le ministère de l'Énergie

Organisme d'exécution : l'ASER

(7) Durée de la coopération : 3 ans

(8) Montant de la coopération : 5 milliards de FCFA (environ 1 milliard de yens)

(9) Points afférents à examiner :

<Sélection des sources d'énergie>

Les sources d'énergie pour l'électrification rurale sont (1) extension des lignes de distribution, (2) production d'électricité diesel, (3) production d'électricité photovoltaïque, et (4) un système hybride qui combinerait ces différentes sources d'énergie. Parmi ces options, la source d'énergie la plus stable est celle qui consiste à mettre en œuvre l'extension de la ligne de distribution. Dans le cas de la GTZ, qui met en œuvre l'électrification rurale au Sénégal, dans les zones situées à plus de 10 km des lignes de distribution, la méthode adoptée est la production d'électricité photovoltaïque. À l'avenir, lors de la concrétisation des activités, la question du choix des sources d'énergie se posera. Il ressort des enquêtes par entretien effectuées dans plusieurs villages dans le cadre de l'étude des régions réalisée par la mission d'étude que la prolongation des heures d'utilisation qu'offre l'énergie photovoltaïque et une facturation à l'utilisation (compteurs) seraient souhaitables. Cette étude ne comprend ni examen détaillé des besoins des régions cibles de l'électrification rurale ni examen de la distribution démographique, mais ces études nécessaires seront réalisées à l'avenir, et il faudra procéder à une étude sur l'utilisation des sources d'énergie économiquement adaptées.

<Sources d'énergie du plan d'extension des lignes de distribution>

Certaines villes provinciales, notamment Tambacounda, ne font pas partie du réseau national sénégalais, et dans ces villes des générateurs d'environ 1MW sont installés d'urgence pour répondre d'une façon ou d'une autre à la pénurie chronique d'énergie électrique. L'électrification rurale par l'extension des lignes de distribution risque d'aggraver davantage la situation dans des régions confrontées à cette déficience énergétique. Dans ces circonstances, il semblerait que l'ASER poursuive concrètement un programme de production d'énergie photovoltaïque.

Par ailleurs, dans la région à proximité de la frontière avec la Mauritanie, notamment à Matam, une ligne de transport de 225kV a été construite par l'OMVS, et celle-ci assure une alimentation en électricité stable à partir du réseau national. Dans ces zones, l'extension des lignes du réseau de distribution jusqu'aux villages permettra l'alimentation stable en électricité.

Lors de l'électrification rurale, il sera nécessaire d'évaluer parmi les méthodes indiquées ci-dessus laquelle est la plus appropriée en fonction du réseau électrique dans la région cible de l'électrification rurale et de l'agenda de l'OMVS/OMVG.

<Coordination avec les autres donateurs>

Certains donateurs, notamment l'AFD, émettent des réserves vis-à-vis de la mise en œuvre du programme d'urgence. Des craintes que le programme d'urgence soit utilisé d'un point de vue politique plutôt qu'à des fins de promotion du PPER, que les tarifs d'électricité augmentent après le transfert aux concessionnaires, que la continuité des services soit compromise sans collecte des redevances des résidents, ce font entendre. En particulier, étant donné que pour la concession de la région de

Tambacounda le financement par l'AFD est déjà fixé et que l'appel d'offres est en cours d'évaluation, lors de l'examen de l'électrification dans le cadre du programme d'urgence dans cette région, il sera nécessaire de veiller à une bonne coordination avec l'AFD.

<Sélection des régions cibles>

En ce qui concerne le programme d'urgence de l'électrification rurale, étant donné que les besoins sont considérables, que ce programme contribue indirectement aux PPER (système de concessions) et qu'un tel projet entrerait dans le cadre conventionnel de l'aide financière non-remboursable du gouvernement japonais, il est estimé qu'il mérite un examen proactif de la part de la JICA. Toutefois, la région de Tambacounda pour laquelle une demande a été adressée au gouvernement japonais, est confrontée à un problème de pénurie d'énergie électrique. En outre, cette méthode est efficace lorsqu'il s'agit d'une région où la sélection du concessionnaire des PPER prend du temps, et étant donné que la période de sélection du concessionnaire est selon les zones incertaine, déterminer à l'avance la zone cible de l'aide financière non-remboursable n'est pas une tâche facile. Par conséquent, en tant que méthode de mise en œuvre de l'aide financière du gouvernement japonais, la méthode qui consisterait à engager l'aide financière non-remboursable pour le programme d'urgence dans son ensemble, sans déterminer à l'avance des zones cibles, mais en les précisant à l'étape de mise en œuvre semble applicable.

3. Autres

(Coordonnées des organismes et responsables concernés du pays bénéficiaire)

Agence Sénégalaise d'Électrification Rurale (ASER)

1. M. Ousmane Fall SARR, Directeur des Études et du Système d'Information
Tel : 33.849.47.17 Mobile : 77.637.88.45
E-mail : ofsarr@aser.sn
2. M. Pape Momar NGOM, Directeur des Concessions d'Électrification Rurale
Tel : 33.849.47.17 Mobile : 77.639.59.81

Résumé du projet

Date d'élaboration : le 14 mai 2010

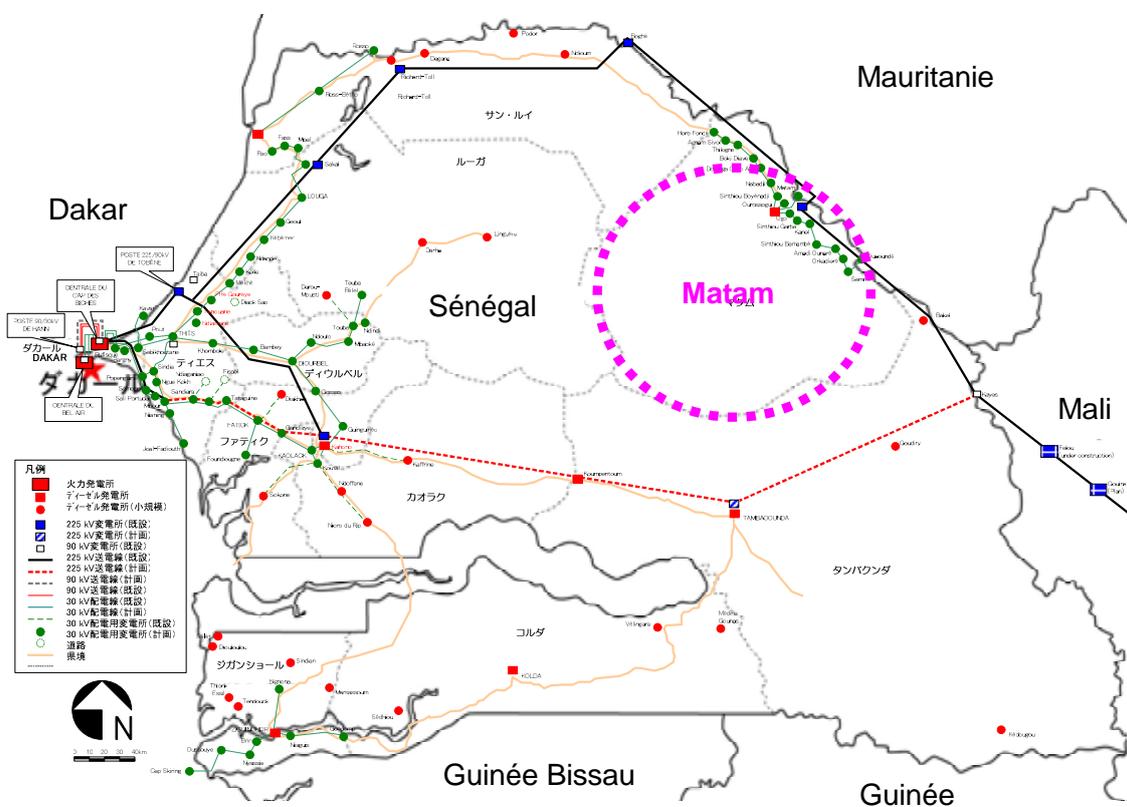
< Nom du projet >

Concession pour l'électrification rurale de Matam-Kanel-Ranerou-Bakel (financement destiné à l'ASER)

1. Arrière-plan du projet (situation actuelle et problèmes)

Dans son plan national, le Sénégal met en avant l'allègement de la pauvreté, et afin d'améliorer l'accès à l'électricité des populations, le renforcement des infrastructures dans les régions rurales par le biais de l'électrification des villages agricoles est une tâche importante. Avec l'adoption de la loi 98-29 de 1998, le Sénégal met en œuvre le développement de l'énergie électrique sur la base d'un système de concession. Dans cette optique, l'Agence sénégalaise d'Électrification rurale (ASER) a été établie, et celle-ci dirige techniquement et financièrement le développement centré sur l'électrification rurale dans le cadre des PPER (Programmes prioritaires d'électrification rurale). L'ASER choisit par des appels d'offres des entreprises privées (concessionnaires) qui entreprennent les travaux d'électrification et les services de maintenance et de gestion dans le cadre du système de concessions financé par le gouvernement. La durée de la sous-traitance dans le cadre du système de concession est de 25 ans (3 ans pour l'aménagement et 22 ans pour l'exploitation) suivant une division du territoire national en 9 périmètres. L'objectif du Sénégal est de porter le taux d'électrification rurale à 50% d'ici 2012.

Actuellement, dans les PPER, la concession dans le périmètre Matam-Kanel-Ranerou-Bakel concerne l'accès à l'électricité de 14 513 foyers, mais ni l'organisme de financement ni le concessionnaire n'est déterminé, et les objectifs de l'électrification ne sont pas définis. Les communes et villages le long de la grande artère sur le tronçon entre Matam et Bakel au sud en passant par Kanel et sur le tronçon entre Matam et Ranerou au sud-ouest ont accès à l'électricité à partir de la ligne de distribution de 30kV.



Carte d'emplacement des sites du projet (zone colorée)

2. Aperçu du Projet

(1) Objectifs globaux

L'objectif est de promouvoir le développement économique des régions rurales en élargissant la population ayant accès à l'électricité par le biais de l'électrification rurale sur la base de la Lettre de Politique de Développement du Secteur de l'Énergie (LPDSE 2008) de 2008 dans le secteur de l'énergie électrique.

(2) Objectifs

Les objectifs sont d'améliorer le niveau de vie des résidents dans les régions cibles de l'électrification rurale, d'assurer l'exploitation stable des installations publiques et une alimentation en électricité stable visant la dynamisation des activités socio-économiques.

(3) Résultats

Environ 400 000 personnes (environ 800 villages), et environ 300 installations publiques comprenant des écoles, hôpitaux, services d'alimentation en eaux, etc. auront accès à l'électricité. Il est escompté que l'électricité, par son utilisation pour le pompage de l'eau, favorisera non seulement la collecte d'eau potable mais également l'agriculture, et qu'elle encouragera l'accès à l'information par le biais de la télévision et d'internet.

(4) Activités : Financement relatif à l'électrification rurale

(5) Apport : Financement relatif à l'électrification rurale de la région cible.

- Construction d'un réseau de distribution d'électricité
- Installations électriques dans les foyers des usagers, etc.

(6) Système d'exécution du pays bénéficiaire

Organisme responsable : le ministère de l'Énergie

Organisme d'exécution : l'ASER

(7) Durée de la coopération : 3 ans

(8) Montant de la coopération : Le coût des travaux indiqué dans la demande est de 2,5 milliards de yens (Source : ASER)

(9) Points afférents à examiner :

L'électrification rurale dans cette zone peut être envisagée soit par extension de la ligne de distribution de 30 kV et production d'électricité photovoltaïque dans les communautés éloignées ou par mini réseau diesel. Au titre de l'aide japonaise, un financement dans le cadre de la coopération sous forme de prêts est envisageable, mais étant donné que le Japon n'a pas d'expérience dans le secteur de l'électrification rurale sous la forme de concession dans d'autres pays dans le cadre de la coopération sous forme de prêts, que ONE, l'opérateur marocain, vient juste de prendre ses fonctions de concessionnaire au Sénégal, et que ces capacités en tant que tel sont incertaines, il serait sans doute pertinent de s'assurer d'abord que le système de concession fonctionne bien.

3. Autres

(Coordonnées des organismes et responsables concernés du pays bénéficiaire)

Agence Sénégalaise d'Électrification Rurale (ASER)

1. M. Ousmane Fall SARR, Directeur des Études et du Système d'Information
Tel : 33.849.47.17 Mobile : 77.637.88.45
E-mail : ofsarr@aser.sn
2. M. Pape Momar NGOM, Directeur des Concessions d'Électrification Rurale
Tel : 33.849.47.17 Mobile : 77.639.59.81

2. SECTEUR DES ROUTES

Résumé du projet

Date d'élaboration : le 14 mai 2010

<Nom du projet>

Aménagement du réseau autoroutier dans les districts du centre Projet de réhabilitation de la route N dofane – Keurayib

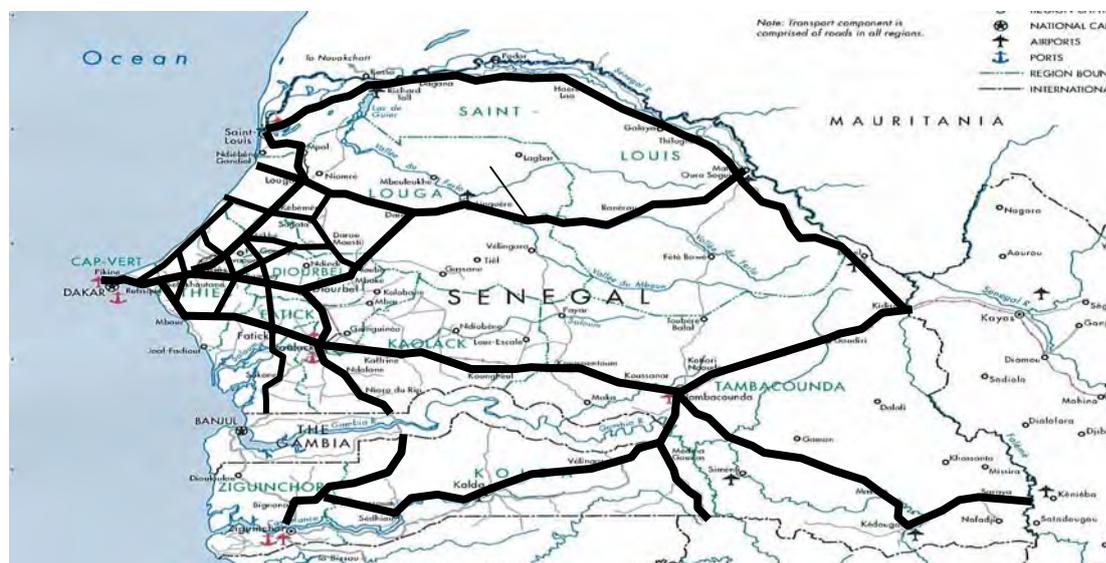
1. Arrière plan du projet (Situation actuelle et problèmes)

Le développement routier occupe une place importante en tant que moyen de renforcer la compétitivité dans la Stratégie de Croissance Accélérée (SCA) dans le cadre du deuxième Document sur la Réduction de la Pauvreté (DSRP II). En particulier, l'aménagement de couloirs internationaux et d'autoroutes presse en tant qu'infrastructures visant à dynamiser les échanges et à améliorer la productivité par le biais de l'intégration économique régionale.

Étant donné que les routes principales au Sénégal sont des zones arides et que le débit de circulation y était faible, le revêtement des routes consiste en un revêtement d'asphalte sur une fondation consolidée par un mélange de latérite et de ciment. Ce type de revêtement relativement peu coûteux est utilisé sur de nombreuses routes. Cependant, en raison de l'augmentation du débit de circulation ces dernières années, en particulier l'augmentation du nombre des poids lourds et des véhicules surchargés, ainsi que l'insuffisance de maintenance, le revêtement des routes s'est sévèrement dégradé.

Les autoroutes, qui composent la structure routière du pays, remplissent une fonction vitale le long des axes, et la préservation de leur fonction de transport de marchandises est une question primordiale. Par conséquent, il est urgent de réhabiliter les routes pour préserver le système de transport.

La route cible de l'aménagement autoroutier dans les districts du centre est la route internationale qui relie le réseau routier de la Gambie, qui coupe le Sénégal en deux, et le réseau routier sénégalais. Elle porte le nom de route nationale No. 4. Par ailleurs, la route nationale No. 4 est une route nationale importante qui relie la région du nord et la région du sud du Sénégal.



Réseau routier et autoroutier dans l'ensemble du pays

Le revêtement du tronçon cible N dofane - Keurayib a été aménagé au début des années 90. La largeur de la route actuelle est de 6,0 m, et les accotements sont également étroits. Son revêtement comporte de place en place des nids de poule, et il est temps de la réhabiliter avec une nouvelle configuration en tant que route internationale.

Débit de circulation quotidien actuel (estimation basée sur les examens et observations de la mission d'étude de 2010)

Voitures particulières (y compris les 4x4)	220 - 260 véhicules/jour
Autocars	100 - 150 véhicules/jour
Camions	50 - 100 véhicules/jour



Itinéraire et tronçons cibles Carte d'emplacement

2. Aperçu du projet

(1) Objectifs globaux

Ce projet permettra de contribuer au développement économique régional par un élargissement de la zone économique et une intégration économique de la zone urbaine de Kaolack, en renforçant les liaisons avec la région du sud du Sénégal qui est reliée à la route en question et le réseau routier de la Gambie. Par ailleurs, il permettra de contribuer au développement des districts du sud du Sénégal qui sont morcelés. En outre, il permettra de promouvoir le plan de développement du bassin du fleuve Gambie, un projet commun avec la Gambie. Il permettra de renforcer la ligne de vie dans la région du sud du Sénégal et d'assurer une route de soutien efficace lors de sinistres.

(2) Objectifs

Aménagement d'un couloir international, Aménagement du réseau autoroutier

(3) Résultats

Réduction des coûts de transport des marchandises, Réduction des coûts de maintenance des routes, Renforcement de l'axe d'accès vers les districts du sud du Sénégal et création d'une ligne de vie stable dans les districts du sud

(4) Activités

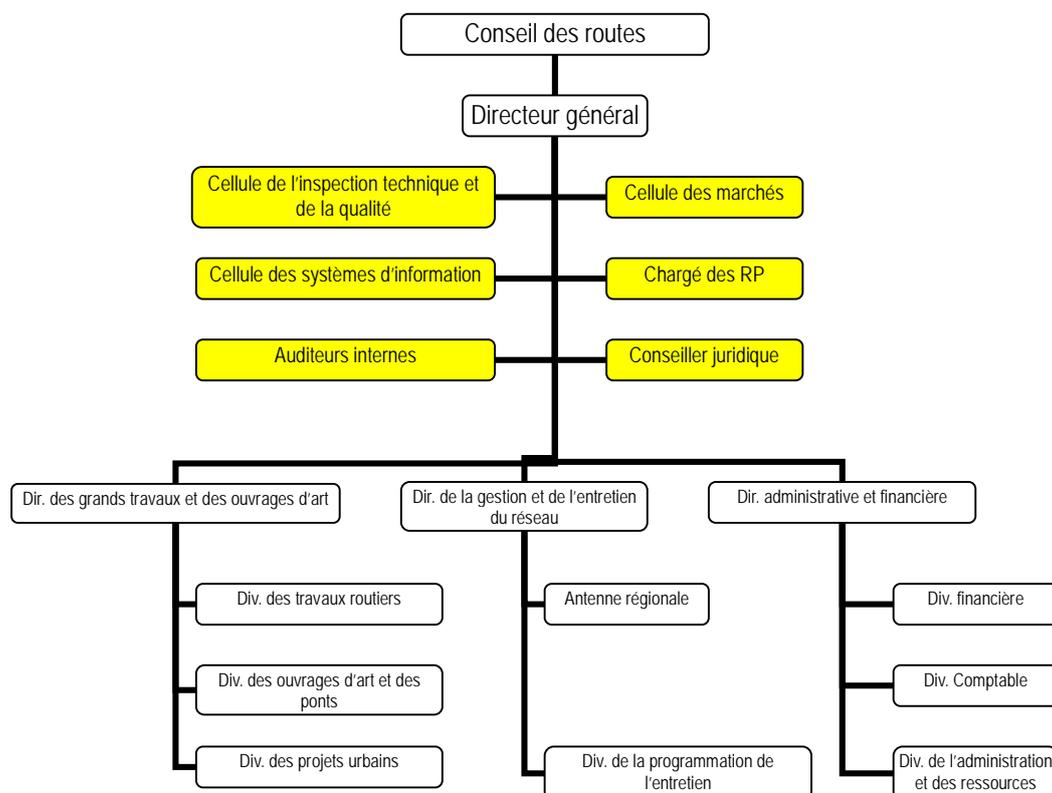
Réhabilitation des routes aux normes de la CEDEAO

(5) Apport

Extension du tronçon N dofane - Nioro - Keurayib de 40 km sur l'axe Kaolack - Ziguinchor (Route nationale No. 4)

(6) Système d'exécution du pays bénéficiaire

AATR

**(7) Durée de la coopération : 3 ans****(8) Montant de la coopération : 12,154 milliards de FCFA****(9) Activités d'appui concernées**

Aucune

3. Autres

La conception préliminaire progresse au sein de l'AATR, mais étant donné qu'il faudra examiner de nouveau pour les raisons énumérées ci-dessous l'épaisseur du revêtement, cible de l'APD japonaise, un examen adéquat s'avérera nécessaire au stade de l'examen technique de la JICA pour ce projet ou de l'étude préliminaire à la coopération qui précède chronologiquement l'examen technique.

- Le taux d'augmentation du débit de circulation (charge par essieu convertie) de 4 % est inférieur au taux de croissance du nombre de véhicules automobiles de ces dernières années, à savoir 7%.
- La durée économique est de 20 ans, mais prenant en considération le vieillissement du revêtement bitumeux, il conviendra de considérer un renouvellement de la couche de surface au cours de l'entretien.
- L'épaisseur du revêtement de la couche de surface de 5 cm est supérieure à la norme minimale américaine de 1 pouce, mais est identique à la norme minimale japonaise.
- Si le nombre de véhicules automobiles augmente au taux actuel de 7% et considérant la situation difficile de la réglementation de la charge par essieu, l'épaisseur de revêtement de la couche de surface devra être de nouveau examinée.

- Cohérence avec la conception de la route Dakar - Bamako
- Étant donné que l'épaisseur des tronçons pour lesquels des considérations particulières au niveau de la construction, notamment ceux dont la plateforme est peu résistante sur les autres routes nationales du Sénégal, est uniformément identique, des problèmes apparaissent avec l'avancement des dégradations des revêtements. Prenant en considération ces cas, il convient de prêter une attention particulière à la conception détaillée pour les tronçons dont la plateforme est peu solide.

(Coordonnées des organismes et responsables concernés du pays bénéficiaire)

Ministère de la Coopération Internationale, de l'Aménagement du Territoire, des Transports aériens et des Infrastructures

M. Yaya Diatta, Directeur, Direction des Travaux Publics

Tél. : 77 608 36 73

AATR

M. Ibrahima Ndiaye, Directeur général

Tél. : (+221) 33 869 07 51

M. Oumar SY, Directeur, Direction des Projets de Grande Ampleur

Tél. : (+221) 33 869 07 51

Résumé du projet

Date d'élaboration : le 14 mai 2010

<Nom du projet>

Aménagement du réseau autoroutier dans les districts du centre Projet de réhabilitation de la route Linguère - Touba

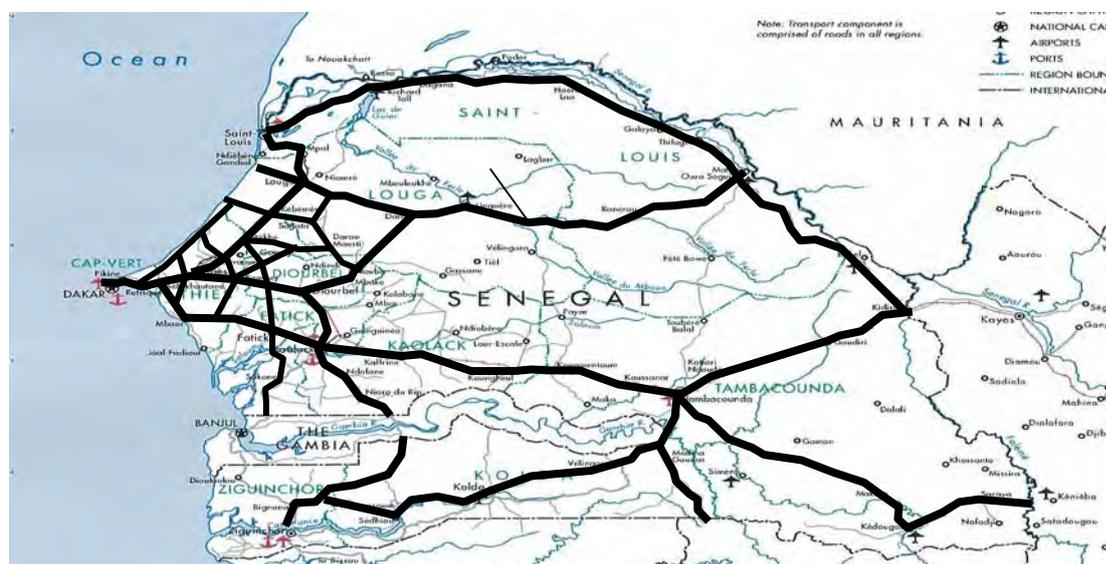
1. Arrière plan du projet (Situation actuelle et problèmes)

Le développement routier occupe une place importante en tant que moyen de renforcer la compétitivité dans la Stratégie de Croissance Accélérée (SCA) dans le cadre du deuxième Document sur la Réduction de la Pauvreté (DSRP II). En particulier, l'aménagement de couloirs internationaux et d'autoroutes pressent en tant qu'infrastructures visant à dynamiser les échanges et à améliorer la productivité par le biais de l'intégration économique régionale.

Étant donné que les routes principales au Sénégal sont des zones arides et que le débit de circulation y était faible, le revêtement des routes consiste en un revêtement d'asphalte sur une fondation consolidée par un mélange de latérite et de ciment. Ce type de revêtement relativement peu coûteux est utilisé sur de nombreuses routes. Cependant, en raison de l'augmentation du débit de circulation ces dernières années, en particulier l'augmentation du nombre des poids lourds et des véhicules surchargés, ainsi que l'insuffisance de maintenance, le revêtement des routes s'est sévèrement dégradé.

Les autoroutes, qui composent la structure routière du pays, remplissent une fonction vitale le long des axes, et la préservation de leur fonction de transport de marchandises est une question primordiale. Par conséquent, il est urgent de réhabiliter les routes pour préserver le système de transport.

La route en question est la route nationale No.3 qui traverse le centre du Sénégal à partir de Dakar. Il s'agit également de la route internationale qui est raccordée au réseau mauritanien. En outre, la route en question est le seul accès vers la région du centre à partir de Dakar, et à ce titre elle est également primordiale en cas de sinistres dans la région centrale.



Réseau autoroutier dans l'ensemble du pays

Le revêtement du tronçon cible Tuba - Dara - Linguère - Ndogane - Keurayib a été aménagé au début des années 1990. La largeur de la route actuelle est de 6,0 m, et les accotements sont également étroits. Son revêtement comporte de place en place des nids de poule, et il est temps de la réhabiliter avec une nouvelle configuration en tant que route internationale.

Débit de circulation quotidien actuel (estimation basée sur les examens et observations de la mission d'étude de 2010)

Voitures particulières (y compris les 4x4)	230 véhicules/jour
Autocars	150 véhicules/jour
Camions	160 véhicules/jour



Itinéraire et tronçons cibles Carte d'emplacement

2. Aperçu du projet

(1) Objectifs globaux

- Contribution aux grappes industrielles dans les principales zones urbaines de la région du centre et élargissement et renforcement de la zone économique.
- Renforcement de l'intégration de la CEDEAO par le renforcement des liaisons avec le réseau routier mauritanien
- Renforcement de la ligne de vie dans la région du centre du Sénégal
- Renforcement de l'accès vers les ressources touristiques le long de l'axe
- Mise en œuvre de mesures en cas de sinistres.

(2) Objectifs

Aménagement d'un couloir international, Aménagement du réseau autoroutier

(3) Résultats

Réduction des coûts de transport des marchandises, Réduction des coûts de maintenance des routes, renforcement de l'axe d'accès vers les districts du centre du Sénégal et création d'une ligne de vie stable vers cette région, Promotion régionale par le renforcement de l'accès vers les sites touristiques, renforcement de la ligne de vie

(4) Activités

Réhabilitation des routes aux normes de la CEDEAO

(5) Apport

Extension du Ndoiane - Nioro - Keurayib de 115 km sur l'axe Thiès - Matam (Route nationale No. 3)

(6) Système d'exécution du pays bénéficiaire

AATR

(7) Durée de la coopération : 4 ans

(8) Montant de la coopération : 30,34 milliards de FCFA

(9) Activités d'appui concernées

Tronçon Linguèr (qui relie la route cible de ce projet) - Matam (à la frontière avec la Mauritanie) sur la route nationale No. 3 : la Banque arabe pour le développement économique en Afrique (ci-après désignée « BADEA »), le Fonds de l'OPEP pour le développement international (ci-après désigné « FODI »), le Fonds Koweïtien pour le développement économique des pays arabes (ci-après désigné « FKDEA »), et la Banque d'investissement pour le développement de la CEDEAO (ci-après désignée « BIDC »)

3. Autres

(Coordonnées des organismes et responsables concernés du pays bénéficiaire)

Ministère de la Coopération Internationale, de l'Aménagement du Territoire, des Transports aériens et des Infrastructures

M. Yaya Diatta, Directeur, Direction des Travaux Publics
Tél. : 77 608 36 73

AATR

M. Ibrahima Ndiaye, Directeur général
Tél. : (+221) 33 869 07 51
M. Oumar SY, Directeur, Direction des Projets de Grande Ampleur
Tél. : (+221) 33 869 07 51

Résumé du projet

Date d'élaboration : le 14 mai 2010

<Nom du projet>

Aménagement du réseau autoroutier dans les districts du centre Projet de réhabilitation de la route Louga – Dara

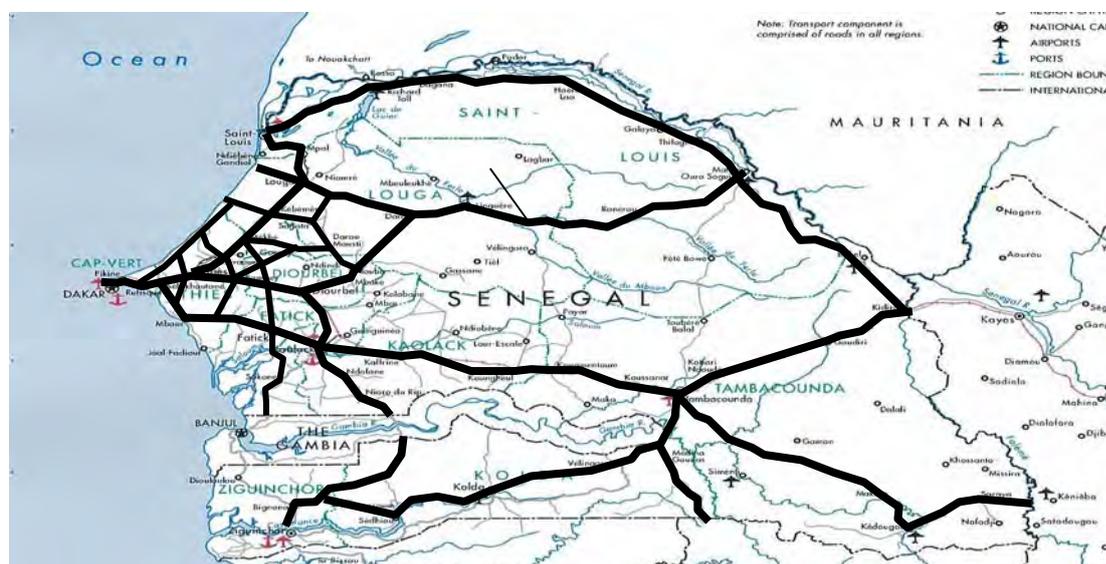
1. Arrière plan du projet (Situation actuelle et problèmes)

Le développement routier occupe une place importante en tant que moyen de renforcer la compétitivité dans la Stratégie de Croissance Accélérée (SCA) dans le cadre du deuxième Document sur la Réduction de la Pauvreté (DSRP II). En particulier, l'aménagement de couloirs internationaux et d'autoroutes pressent en tant qu'infrastructures visant à dynamiser les échanges et à améliorer la productivité par le biais de l'intégration économique régionale.

Étant donné que les routes principales au Sénégal sont des zones arides et que le débit de circulation y était faible, le revêtement des routes consiste en un revêtement d'asphalte sur une fondation consolidée par un mélange de latérite et de ciment. Ce type de revêtement relativement peu coûteux est utilisé sur de nombreuses routes. Cependant, en raison de l'augmentation du débit de circulation ces dernières années, en particulier l'augmentation du nombre des poids lourds et des véhicules surchargés, ainsi que l'insuffisance de maintenance, le revêtement des routes s'est sévèrement dégradé.

Les autoroutes, qui composent la structure routière du pays, remplissent une fonction vitale le long des axes, et la préservation de leur fonction de transport de marchandises est une question primordiale. Par conséquent, il est urgent de réhabiliter les routes pour préserver le système de transport.

La route cible est classée route régionale, route départementale, mais c'est une route internationale située à l'extrémité ouest du couloir central qui traverse le pays de la côte Atlantique du Sénégal jusqu'à la frontière avec le Mali. Par ailleurs, cette route est l'unique accès entre St.Louis et la région du centre du Sénégal.



Réseau autoroutier dans l'ensemble du pays

Le revêtement du tronçon cible Louga- Dara a été aménagé au début des années 1990. La largeur de la route actuelle est de 6,0 m, et les accotements sont également étroits. Son revêtement est dans un très mauvais état. Il est temps de réhabiliter cette route avec une nouvelle configuration en tant que route internationale.

Débit de circulation quotidien actuel (estimation basée sur les examens et observations de la mission d'étude de 2010)

Voitures particulières (y compris les 4x4)	120 véhicules/jour
Autocars	20 véhicules/jour
Camions	40 véhicules/jour



Itinéraire et tronçons cibles Carte d'emplacement

2. Aperçu du projet

(1) Objectifs globaux

- Contribution aux grappes industrielles dans les principales zones urbaines sur le littoral de l'Atlantique et de la région du centre et élargissement et renforcement de la zone économique.
- Renforcement de l'intégration de la CEDEAO par le renforcement des liaisons avec le réseau routier mauritanien
- Mise en œuvre de mesures en cas de sinistres dans la région du centre du Sénégal
- Renforcement de l'accès vers les ressources touristiques le long de l'axe

(2) Objectifs

Aménagement d'un couloir international, Aménagement du réseau autoroutier

(3) Résultats

Réduction des coûts de transport des marchandises, Réduction des coûts de maintenance des routes, Renforcement de l'axe d'accès vers les districts du centre du Sénégal depuis les villes sur le littoral Atlantique et création d'une ligne de vie stable vers cette région, Promotion régionale par le renforcement de l'accès vers les sites touristiques, Renforcement de la ligne de vie vers les districts du centre

(4) Activités

Réhabilitation des routes aux normes de la CEDEAO

(5) Apport

Route régionale No. 31, Route départementale 309, extension de 87 km

(6) Système d'exécution du pays bénéficiaire

AATR

(7) Durée de la coopération : 3 ans

(8) Montant de la coopération : 23,3 milliards de FCFA

(9) Activités d'appui concernées

Tronçon Linguère (dans le couloir central)- Matam, à la frontière avec la Mauritanie : la BADEA, le FODI, le FKDEA, et la BIDC.

3. Autres

(Coordonnées des organismes et responsables concernés du pays bénéficiaire)

Ministère de la Coopération Internationale, de l'Aménagement du Territoire, des Transports aériens et des Infrastructures

M. Yaya Diatta, Directeur, Direction des Travaux Publics

Tél. : 77 608 36 73

AATR

M. Ibrahima Ndiaye, Directeur général

Tél. : (+221) 33 869 07 51

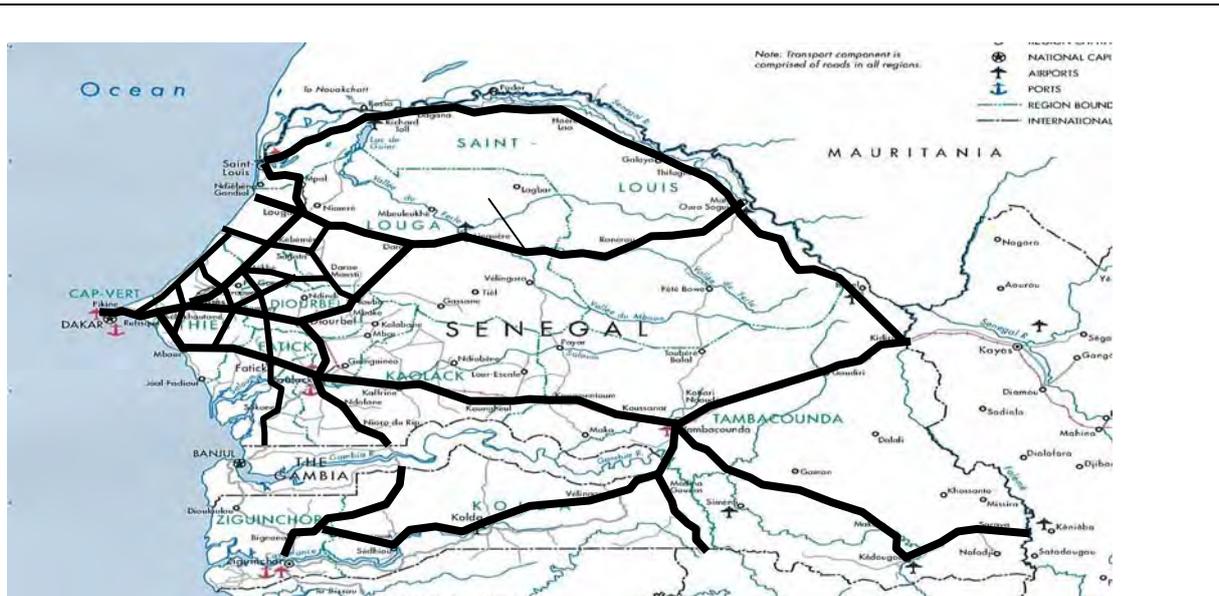
M. Oumar SY, Directeur, Direction des Projets de Grande Ampleur

Tél. : (+221) 33 869 07 51

Résumé du projet

Date d'élaboration : le 14 mai 2010

<Nom du projet>
Aménagement de la route du couloir nord Projet de réhabilitation de la route Ndiayène - Ouro Sogui
1. Arrière plan du projet (Situation actuelle et problèmes)
<p>Le développement routier occupe une place importante en tant que moyen de renforcer la compétitivité dans la Stratégie de Croissance Accélérée (SCA) dans le cadre du deuxième Document sur la Réduction de la Pauvreté (DSRP II). En particulier, l'aménagement de couloirs internationaux et d'autoroutes pressent en tant qu'infrastructures visant à dynamiser les échanges et à améliorer la productivité par le biais de l'intégration économique régionale.</p> <p>Étant donné que les routes principales au Sénégal sont des zones arides et que le débit de circulation y était faible, le revêtement des routes consiste en un revêtement d'asphalte sur une fondation consolidée par un mélange de latérite et de ciment. Ce type de revêtement relativement peu coûteux est utilisé sur de nombreuses routes. Cependant, en raison de l'augmentation du débit de circulation ces dernières années, en particulier l'augmentation du nombre des poids lourds et des véhicules surchargés, ainsi que l'insuffisance de maintenance, le revêtement des routes s'est sévèrement dégradé.</p> <p>Les autoroutes, qui composent la structure routière du pays, remplissent une fonction vitale le long des axes, et la préservation de leur fonction de transport de marchandises est une question primordiale. Par conséquent, il est urgent de réhabiliter les routes pour préserver le système de transport des marchandises.</p> <p>Le couloir nord, désigné route nationale No. 2, est situé le long du fleuve Sénégal, qui est la frontière avec Mauritanie. Cette route en question, la route du littoral Atlantique de St.Louis et le couloir sud, qui est la route de Dakar - Bamako, forment une boucle sur le territoire sénégalais, et relie également le couloir central au centre du pays. C'est une route essentielle à la dynamisation économique du Sénégal.</p> <p>En outre, cette route est une route importante dans l'Organisation pour la Mise en œuvre du fleuve Sénégal (ci-après désignée « OMVS »), un plan de développement conjoint avec la Mauritanie.</p> <p>Par ailleurs, cette route est raccordée au réseau routier de la Mauritanie voisine par des ferries fluviaux à plusieurs points de traversée. L'interconnexion de ces réseaux routiers offrira un raccordement sur la liaison fixe Europe-Afrique et l'Union du Maghreb Arabe (ci-après désignée « UMA »), et il est escompté qu'elle contribuera à la dynamisation des activités économiques en tant que routes d'intégration économique régionale dans la Communauté des États de l'Afrique de l'Ouest (ci-après désignée « CEDEAO »).</p> <p>La route cible, le tronçon Ndiayène - Ouro Sogui, est située à l'ouest du point d'interconnexion du couloir nord et du couloir central. C'est également la seule route reliant la région du centre du Sénégal et St.Louis.</p>



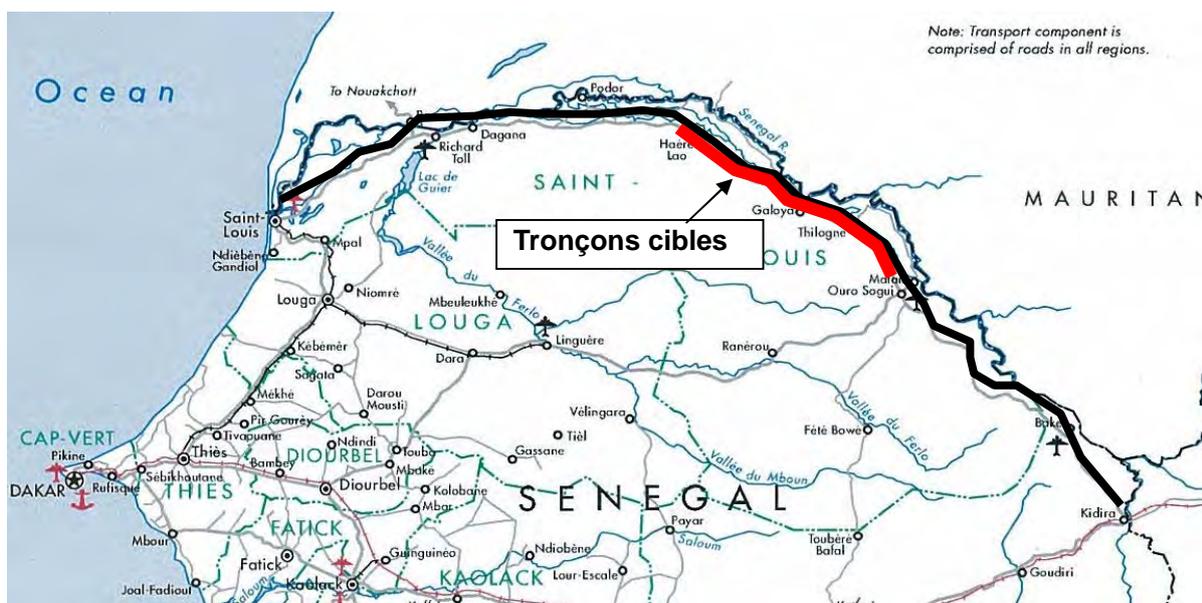
Réseau autoroutier dans l'ensemble du pays

Le revêtement du tronçon cible Ndiayène – Ouro Sogui a été aménagé au début des années 1990. La largeur de la route actuelle est de 5,0 -6,0 m, et les accotements sont également étroits. Son revêtement est dans un très mauvais état. Il est temps de réhabiliter cette route avec une nouvelle configuration en tant que route internationale.

Débit de circulation quotidien actuel (Etude de faisabilité, janvier 2010)

Voitures particulières (y compris les 4x4)	159 véhicules/jour
Autocars	197 véhicules/jour
Camions	96 véhicules/jour

L'étude de faisabilité est achevée, le TRI est de 20,2 pour le tronçon cible.



Itinéraire et tronçons cibles Carte d'emplacement

2. Aperçu du projet

(1) Objectifs globaux

- Renforcement de l'intégration de la CEDEAO par le renforcement des liaisons avec le réseau routier mauritanien
- Promotion du développement du fleuve Sénégal
- Renforcement de la ligne de vie le long de l'axe
- Contribution aux grappes industrielles

(2) Objectifs

Aménagement d'un couloir international, Aménagement du réseau autoroutier

(3) Résultats

Réduction des coûts de transport des marchandises, Réduction des coûts de maintenance des routes, Etablissement d'une ligne de vie stable vers les régions le long de l'axe, Promotion régionale par le biais du renforcement des grappes industrielles

(4) Activités

Réhabilitation des routes aux normes de la CEDEAO

(5) Apport

Route nationale No. 2, Tronçon Ndiyaène - Ouro Sogui, 187km

(6) Système d'exécution du pays bénéficiaire

AATR

(7) Durée de la coopération : 4 ans

(8) Montant de la coopération : 45 milliards de FCFA

(9) Activités d'appui concernées :

Couloir nord (route nationale No. 2)

Tronçon St. Louis - Richard : Banque européenne d'investissement (ci-après désignée « BEI »)

Tronçon Richard - Ndiayène : Millenium Challenge Account (ci-après désigné « MCA »)

Tronçon Linguèr (dans le couloir central) - Matam à la frontière avec la Mauritanie : la BADEA, le FODI, le FKDEA et la BIDC.

3. Autres

(Coordonnées des organismes et responsables concernés du pays bénéficiaire)

Ministère de la Coopération Internationale, de l'Aménagement du Territoire, des Transports aériens et des Infrastructures

M. Yaya Diatta, Directeur, Direction des Travaux Publics
Tél. : 77 608 36 73

AATR

M. Ibrahima Ndiaye, Directeur général
Tél. : (+221) 33 869 07 51

M. Oumar SY, Directeur, Direction des Projets de Grande Ampleur
Tél. : (+221) 33 869 07 51

Résumé du projet

Date d'élaboration : le 14 mai 2010

<Nom du projet>

Aménagement de la route du couloir nord Projet de réhabilitation de la route Ouro Sogui – Naye

1. Arrière plan du projet (Situation actuelle et problèmes)

Le développement routier occupe une place importante en tant que moyen de renforcer la compétitivité dans la Stratégie de Croissance Accélérée (SCA) dans le cadre du deuxième Document sur la Réduction de la Pauvreté (DSRP II). En particulier, l'aménagement de couloirs internationaux et d'autoroutes pressent en tant qu'infrastructures visant à dynamiser les échanges et à améliorer la productivité par le biais de l'intégration économique régionale.

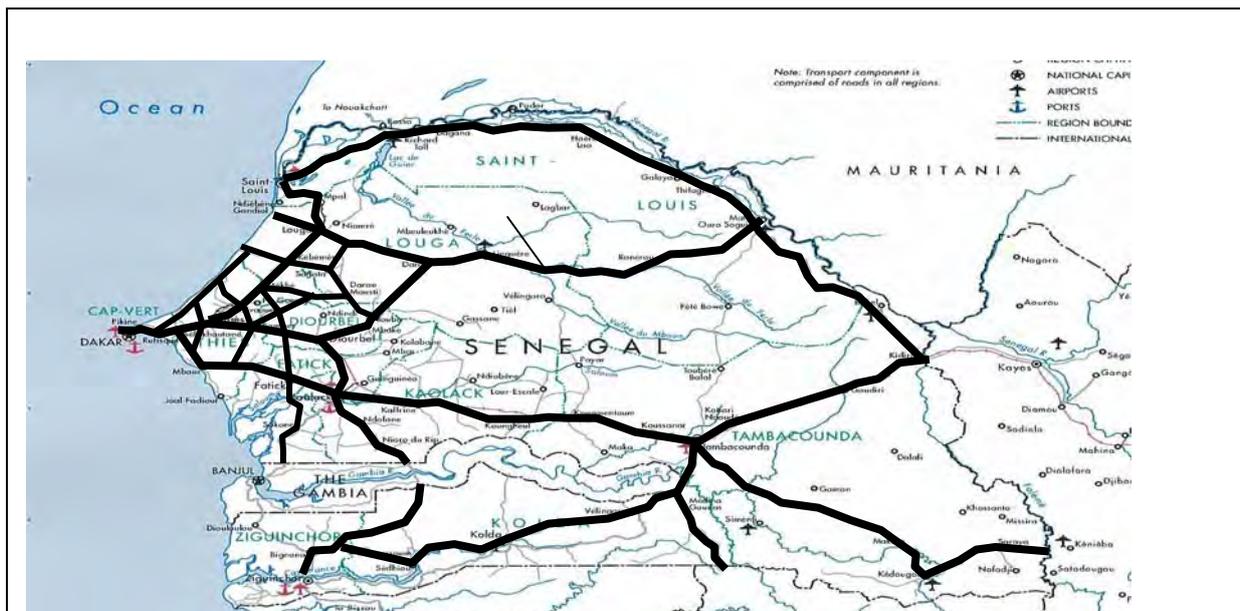
Étant donné que les routes principales au Sénégal sont des zones arides et que le débit de circulation y était faible, le revêtement des routes consiste en un revêtement d'asphalte sur une fondation consolidée par un mélange de latérite et de ciment. Ce type de revêtement relativement peu coûteux est utilisé sur de nombreuses routes. Cependant, en raison de l'augmentation du débit de circulation ces dernières années, en particulier l'augmentation du nombre des véhicules surchargés, ainsi que l'insuffisance de maintenance, le revêtement des routes s'est sévèrement dégradé.

Les autoroutes, qui composent la structure routière du pays, remplissent une fonction vitale le long des axes, et la préservation de leur fonction de transport de marchandises est une question primordiale. Par conséquent, il est urgent de réhabiliter les routes pour préserver le système de transport des marchandises.

Le couloir nord, désigné route nationale No. 2, est situé le long du fleuve Sénégal, qui est la frontière avec Mauritanie. Cette route en question, la route du littoral Atlantique de St.Louis et le couloir sud, qui est la route de Dakar - Bamako, forment une boucle sur le territoire sénégalais, et relie également le couloir central au centre du pays. C'est une route essentielle à la dynamisation économique du Sénégal.

En outre, cette route est une route importante dans l'OMVS, un plan de développement conjoint avec la Mauritanie. Par ailleurs, cette route est raccordée au réseau routier de la Mauritanie voisine par des ferries fluviaux à plusieurs points de traversée. L'interconnexion de ces réseaux routiers offrira un raccordement sur la liaison fixe Europe-Afrique et l'UMA, et il est escompté qu'elle contribuera à la dynamisation des activités économiques en tant que routes d'intégration économique régionale dans la CEDEAO.

La route cible, le tronçon Ouro Sogui - Naye est située à l'est d'Ouro Sogui, le point d'interconnexion du couloir nord et du couloir central. C'est également la seule route reliant la région du centre du Sénégal, Dakar et Bamako.



Réseau autoroutier dans l'ensemble du pays

Le revêtement du tronçon cible Ouro Sogui- Naye a été aménagé au début des années 1990. La largeur de la route actuelle est de 5,0 -6,0 m, et les accotements sont également étroits. Son revêtement est dans un très mauvais état. Il est temps de réhabiliter cette route avec une nouvelle configuration en tant que route internationale.

Débit de circulation quotidien actuel (étude de faisabilité 2009)

Voitures particulières (y compris les 4x4)	160 véhicules/jour
Autocars	8 véhicules/jour
Camions	16 véhicules/jour

L'étude de faisabilité pour le tronçon de 55km Bakel - Naye manque, mais celle pour le tronçon Ouro Sagai - Bakel est achevée , le TRI est de 12,7 pour le tronçon cible.



Itinéraire et tronçons cibles Carte d'emplacement

2. Aperçu du projet

(1) Objectifs globaux

- Renforcement de l'intégration de la CEDEAO par le renforcement des liaisons avec le réseau routier mauritanien
- Promotion du développement du fleuve Sénégal
- Renforcement de la ligne de vie le long de l'axe
- Contribution aux grappes industrielles

(2) Objectifs

Aménagement d'un couloir international, Aménagement du réseau autoroutier

(3) Résultats

Réduction des coûts de transport des marchandises, Réduction des coûts de maintenance des routes, établissement d'une ligne de vie stable vers les régions le long de l'axe, Promotion régionale par le biais du renforcement des grappes industrielles

(4) Activités

Réhabilitation des routes aux normes de la CEDEAO

(5) Apport

Route nationale No.2, Tronçon Ouro Sogui –Naye, 205 km

(6) Système d'exécution du pays bénéficiaire

AATR

(7) Durée de la coopération : 4 ans

(8) Montant de la coopération : 49 milliards de FCFA

(9) Activités d'appui concernées

Couloir nord (route nationale No. 2)

Tronçon St.Louis - Richard : la BEI, Tronçon Richard - Ndiayène : le MCA, Tronçon Linguèr (dans le couloir central) - Matam à la frontière avec la Mauritanie : la BADEA, le FODI, le FKDEA et la BIDC.

3. Autres

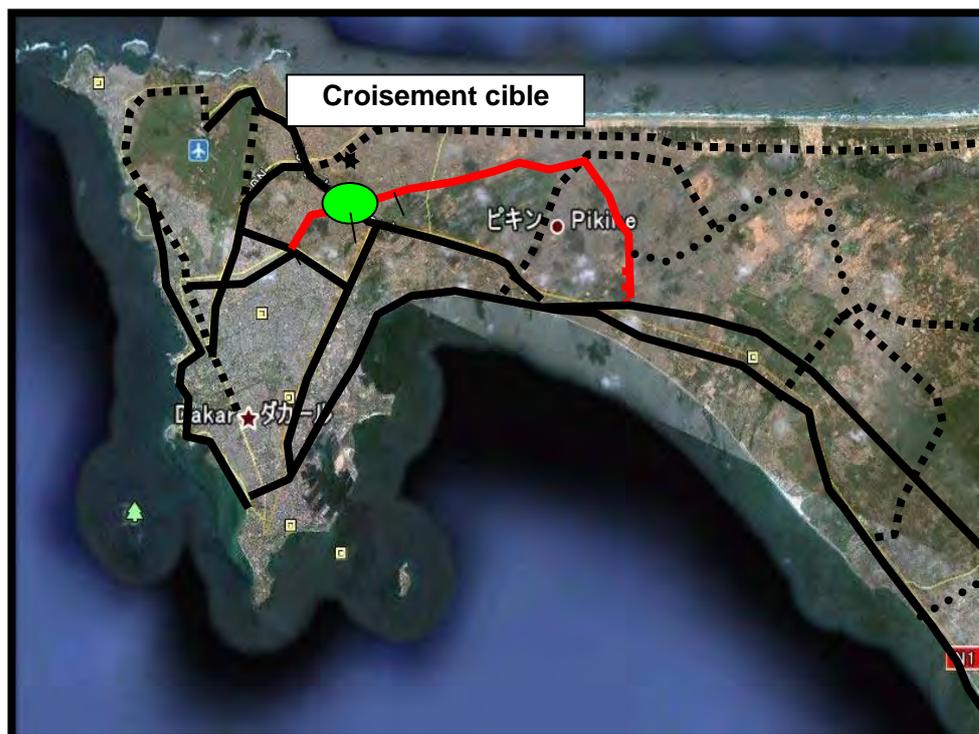
(Coordonnées des organismes et responsables concernés du pays bénéficiaire)

Ministère de la Coopération Internationale, de l'Aménagement du Territoire, des Transports aériens et des Infrastructures

M. Yaya Diatta, Directeur, Direction des Travaux Publics
Tél. : 77 608 36 73

AATR

M. Ibrahima Ndiaye, Directeur général
Tél. : (+221) 33 869 07 51
M. Oumar SY, Directeur, Direction des Projets de Grande Ampleur
Tél. : (+221) 33 869 07 51



Emplacement de la route de Niayes et du croisement cible

2. Aperçu du projet

(1) Objectifs globaux

- Rehaussement de la compétitivité
- Amélioration de la mobilité par l'aménagement du réseau routier de la région métropolitaine de Dakar
- Mesure contre la pauvreté

(2) Objectifs

Promotion de l'aménagement routier de la région métropolitaine de Dakar, Amélioration du milieu résidentiel dans la capitale

(3) Résultats

Réduction des encombrements routiers, Contribution à l'amélioration du réseau des transports publics, rehaussement des perspectives d'emploi, Réduction des coûts de transport des marchandises

(4) Activités

Construction d'un échangeur routier

(5) Apport

Coût de construction d'un échangeur routier, y compris un auto-pont

(6) Système d'exécution du pays bénéficiaire

AATR

(7) Durée de la coopération : 3 ans

(8) Montant de la coopération : Coût de construction 8,5 milliards de FCFA

(9) Activités d'appui concernées :

La construction de la route transversale du croisement cible sera financée par le FKDEA.

3. Autres

La conception préliminaire progresse au sein de l'AATR, mais étant donné qu'il faudra examiner de nouveau pour les raisons énumérées ci-dessous l'épaisseur du revêtement, cible de l'APD japonaise, un examen adéquat s'avérera nécessaire au stade de l'examen technique de la JICA pour ce projet ou de l'étude préliminaire à la coopération qui précède chronologiquement l'examen technique.

- Étant donné qu'il sera nécessaire d'installer le nouveau pont tout en utilisant le pont existant, le tracé routier devra prendre cette condition en considération.
- L'angle avec la route existante étant de 30 degrés, il conviendra d'examiner de nouveau la configuration du pont prenant en considération la maintenance de la route après son achèvement.
- Même à l'heure actuelle le croisement cible est encombré, mais les impacts sur la circulation pendant les travaux et les mesures correspondant n'ont quasiment pas été examinés.

(Coordonnées des organismes et responsables concernés du pays bénéficiaire)

Ministère de la Coopération Internationale, de l'Aménagement du Territoire, des Transports aériens et des Infrastructures

M. Yaya Diatta, Directeur, Direction des Travaux Publics
Tél. : 77 608 36 73

AATR

M. Ibrahima Ndiaye, Directeur général
Tél. : (+221) 33 869 07 51
M. Oumar SY, Directeur, Direction des Projets de Grande Ampleur
Tél. : (+221) 33 869 07 51

Résumé du projet

Date d'élaboration : le 14 mai 2010

<Nom du projet>

Aménagement de l'autoroute du nord de Dakar Plan de construction de la route entre le rond point de la Liberté 6 et le pont du stade de l'Amitié

1. Arrière plan du projet (Situation actuelle et problèmes)

Pour faire face aux problèmes de la circulation découlant de la croissance démographique de la région métropolitaine de Dakar et de son élargissement géographique, le CETUD a été créé en 1997, et le Projet d'Amélioration de la Mobilité urbaine (PAMU) avance. Le projet d'aménagement du réseau routier de la région métropolitaine agissant de concert avec le PAMU dans le secteur routier progresse également.

La zone urbaine de la capitale forme l'extrémité de la péninsule, et le département de Guediawaye et Pikine adjacents au département de Dakar entourent une zone marécageuse, qui se trouve au milieu de la péninsule, et se développent en s'étendant à l'est en bifurquant nord-sud.

La route de Niayes est l'autoroute urbaine du département de Guediawaye, qui se trouve au nord de péninsule et la route unique menant au département de Dakar. À l'heure actuelle, c'est une route revêtue à deux voies. Cependant, en raison de la concentration démographique le long de cette route et des forts besoins en transports publics, cet axe est extrêmement encombré. Par ailleurs, cette route n'étant pas équipée d'installations d'évacuation des eaux, la circulation à la saison des pluies y est difficile.

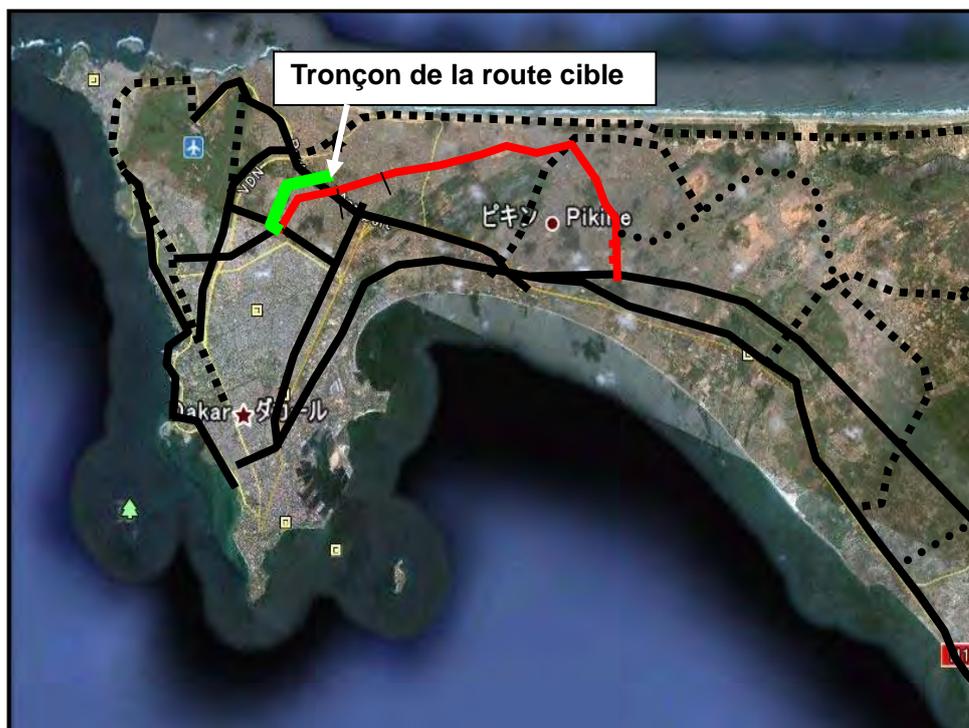
Ce projet couvre l'importante route de liaison dans le réseau routier de la capitale du côté le plus central de la route de Niayes, et sa réhabilitation urgente est nécessaire afin d'alléger les encombrements routiers dans la région métropolitaine.



Projet d'aménagement du réseau routier de la région métropolitaine de Dakar

<Référence>

Suivant la SCA, qui prévoit une croissance du PNB de 7%, le nombre de véhicules immatriculés au Sénégal en 2020 atteindra 2,9 fois le nombre de véhicules immatriculés en 2010, qui est de 335 000 véhicules, ou 1,9 fois si le PNB continue à croître de 3,75%, son rythme de croissance au cours des 8 dernières années (2009). Cela signifie que si le PNB évolue au taux annuel moyen actuel, le débit de circulation dans 10 ans fera plus que doubler, et ce projet est urgent en tant que mesure pour la circulation dans la région métropolitaine de Dakar.



Route de Niayes et tronçon de la route cible

2. Aperçu du projet

(1) Objectifs globaux

- Amélioration de la compétitivité
- Amélioration de la mobilité par l'aménagement du réseau routier de la région métropolitaine de Dakar
- Mesure contre la pauvreté

(2) Objectifs

Promotion de l'aménagement routier de la région métropolitaine de Dakar, Amélioration du milieu résidentiel dans la capitale

(3) Résultats

Réduction des encombrements routiers, Contribution à l'amélioration du réseau des transports publics, Rehaussement des perspectives d'emploi, Réduction des coûts de transport des marchandises

(4) Activités

Aménagement de la voirie urbaine, Aménagement de l'évacuation des eaux sur la route

(5) Apport

Tronçon entre le rond point de la Liberté 6 et le pont du stade de l'Amitié, Construction d'une route de 1,7 km

(6) Système d'exécution du pays bénéficiaire

AATR

(7) Durée de la coopération : 2 ans

(8) Montant de la coopération : Coût de construction 8,5 milliards de FCFA

(9) Activités d'appui concernées :

La réalisation de la route raccordée du côté central de la route cible est prévue dans le cadre du Projet d'Amélioration de la Mobilité urbaine (PAMU) de Dakar et sera financée par la Banque Mondiale.

3. Autres

(Coordonnées des organismes et responsables concernés du pays bénéficiaire)

Ministère de la Coopération Internationale, de l'Aménagement du Territoire, des Transports aériens et des Infrastructures

M. Yaya Diatta, Directeur, Direction des Travaux Publics
Tél. : 77 608 36 73

AATR

M. Ibrahima Ndiaye, Directeur général
Tél. : (+221) 33 869 07 51
M. Oumar SY, Directeur, Direction des Projets de Grande Ampleur
Tél. : (+221) 33 869 07 51

Résumé du projet

Date d'élaboration : le 14 mai 2010

<Nom du projet>

Aménagement de l'autoroute du nord de Dakar Plan de construction de la route entre le pont du stade de l'Amitié et Thiaroye

1. Arrière plan du projet (Situation actuelle et problèmes)

Pour faire face aux problèmes de la circulation découlant de la croissance démographique de la région métropolitaine de Dakar et de son élargissement géographique, le CETUD a été créé en 1997, et le Projet d'Amélioration de la Mobilité urbaine (PAMU) avance. Le projet d'aménagement du réseau routier de la région métropolitaine agissant de concert avec le PAMU dans le secteur routier progresse également.

La zone urbaine de la capitale forme l'extrémité de la péninsule, et le département de Guediawaye et Pikine adjacents au département de Dakar entourent une zone marécageuse, qui se trouve au milieu de la péninsule, et se développent en s'étendant à l'est en bifurquant nord-sud.

La route de Niayes est l'autoroute urbaine du département de Guediawaye, qui se trouve au nord de péninsule et la route unique menant au département de Dakar. À l'heure actuelle, c'est une route revêtue à deux voies. Cependant, en raison de la concentration démographique le long de cette route et des forts besoins en transports publics, cet axe est extrêmement encombré. Par ailleurs, cette route n'étant pas équipée d'installations d'évacuation des eaux, la circulation à la saison des pluies y est difficile.

La route du projet est la seule autoroute qui traverse du nord au sud le département de Guediawaye et un axe pour les transports publics. Par conséquent, elle a un impact important sur la circulation, et sa réhabilitation urgente est nécessaire.

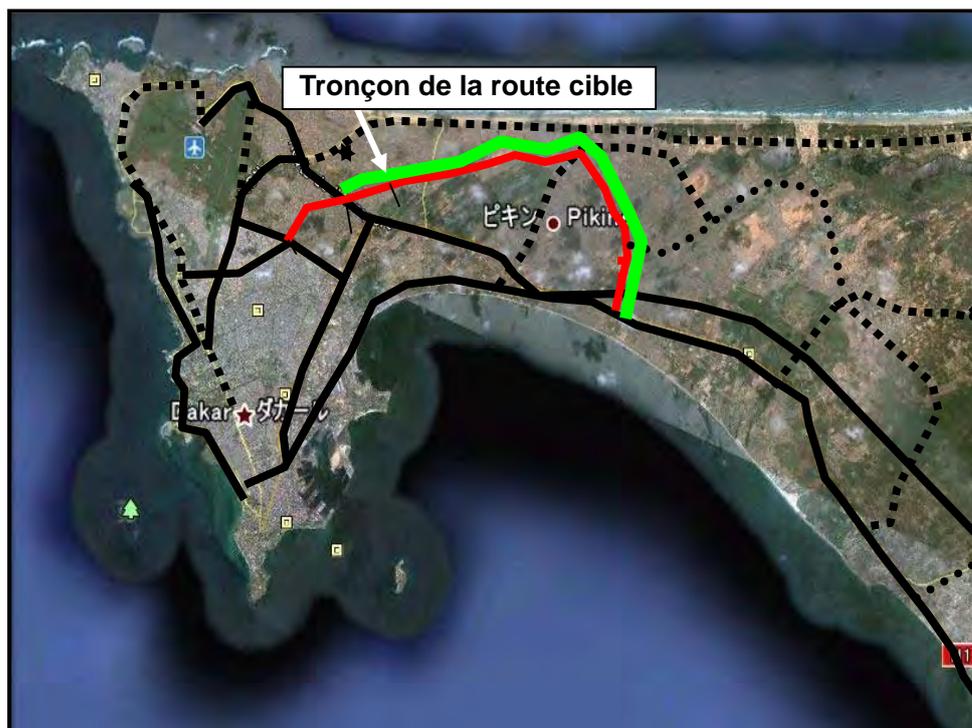


Projet d'aménagement du réseau routier de la région métropolitaine de Dakar

En ce qui concerne toutes les voies du projet d'aménagement de la route de Niayes de la région métropolitaine de Dakar, l'étude de faisabilité a été réalisée en 2002, et le TRI est de 27.

<Référence>

Suivant la SCA, qui prévoit une croissance du PNB de 7%, le nombre de véhicules immatriculés au Sénégal en 2020 atteindra 2,9 fois le nombre de véhicules immatriculés en 2010, qui est de 335 000 véhicules, ou 1,9 fois si le PNB continue à croître de 3,75%, son rythme de croissance au cours des 8 dernières années (2009). Cela signifie que si le PNB évolue au taux annuel moyen actuel, le débit de circulation dans 10 ans fera plus que doubler, et ce projet est urgent en tant que mesure pour la circulation dans la région métropolitaine de Dakar.



Route de Niayes et tronçon de la route cible

2. Aperçu du projet

(1) Objectifs globaux

- Amélioration de la compétitivité
- Amélioration de la mobilité par l'aménagement du réseau routier de la région métropolitaine de Dakar
- Mesure contre la pauvreté

(2) Objectifs

Promotion de l'aménagement routier de la région métropolitaine de Dakar, Amélioration du milieu résidentiel dans la capitale

(3) Résultats

Réduction des encombrements routiers, Contribution à l'amélioration du réseau des transports publics, Rehaussement des perspectives d'emploi, Amélioration du milieu résidentiel, Réduction des coûts de transport des marchandises

(4) Activités

Construction et aménagement de route dans la capitale, Aménagement de l'évacuation des eaux sur la route

(5) Apport

Tronçon entre le pont du stade de l'Amitié et Thiaroye, Construction d'une route de 10,3 km, Construction d'installation d'évacuation des eaux pour la route en question, Construction d'un auto-pont y compris la réhabilitation du croisement

(6) Système d'exécution du pays bénéficiaire

AATR

(7) Durée de la coopération : 5 ans

(8) Montant de la coopération : Coût de construction 56,2 milliards de FCFA

(9) Activités d'appui concernées Aucune

3. Autres

(Coordonnées des organismes et responsables concernés du pays bénéficiaire)

Ministère de la Coopération Internationale, de l'Aménagement du Territoire, des Transports aériens et des Infrastructures

M. Yaya Diatta, Directeur, Direction des Travaux Publics

Tél. : 77 608 36 73

AATR

M. Ibrahima Ndiaye, Directeur général

Tél. : (+221) 33 869 07 51

M. Oumar SY, Directeur, Direction des Projets de Grande Ampleur

Tél. : (+221) 33 869 07 51

Résumé du projet

Date d'élaboration : le 14 mai 2010

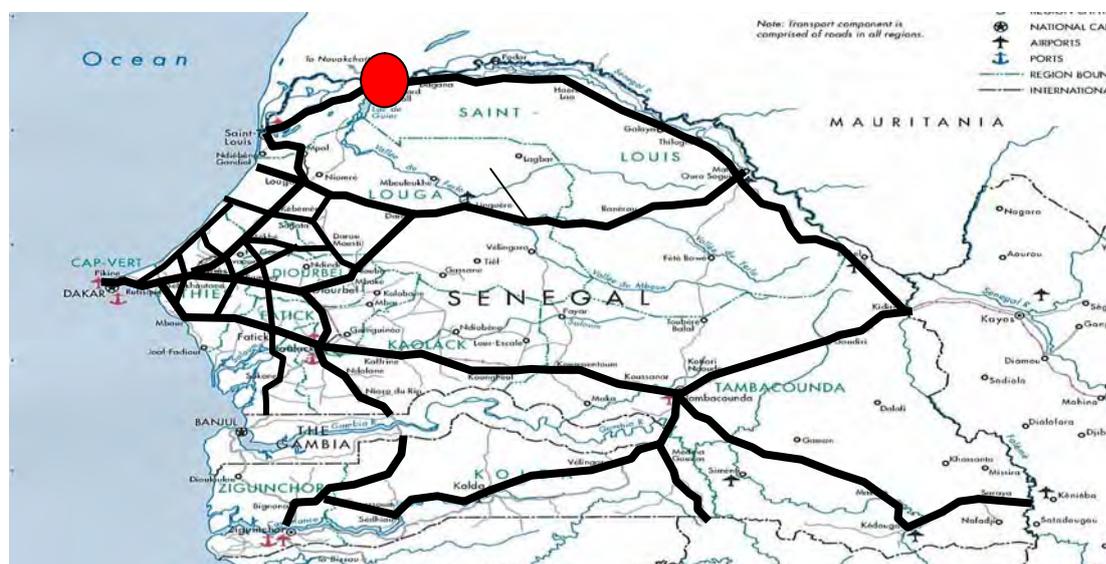
<Nom du projet>

Construction d'un pont traversant le fleuve Sénégal Plan de construction du pont de Rosso et de sa route d'accès

1. Arrière plan du projet (Situation actuelle et problèmes)

Le développement routier occupe une place importante, contribuant à la création d'une base de transport de marchandises, en tant que moyen de renforcer la compétitivité dans la Stratégie de Croissance Accélérée (SCA) dans le cadre du deuxième Document sur la Réduction de la Pauvreté (DSRP II). Dakar, située à la pointe ouest de l'Afrique, a prospéré en tant que ville portuaire d'excellent standing. Mettant à profit ses caractéristiques géographiques, il est indispensable d'améliorer l'accès des régions enclavées dans l'arrière-pays afin de renforcer davantage le développement. Leur raccordement au réseau transafricain qui traverse les pays enclavés, et notamment les pays voisins est une question importante.

Le réseau routier sénégalais est relié au réseau routier de la Mauritanie voisine par plusieurs points de traversée du fleuve Sénégal. Parmi ces points de traversée, le ferry le plus utilisé est le Ferry de Rosso à proximité de St.Louis. Toutefois, en raison du vieillissement des ferries le service de la traversée fluviale se dégrade, et le temps et les coûts de transport des marchandises augmentent. La construction du pont en question permettra de raccorder directement les réseaux routiers sénégalais et mauritanien et reliera la liaison fixe Europe-Afrique. Il est escompté que ce pont contribuera à la dynamisation de l'activité économique par le biais de l'intégration économique régionale avec UMA et la CEDEAO. Par ailleurs, ce pont fluvial représentera une installation importante qui contribuera à l'OMVS, un plan de développement conjoint avec la Mauritanie.



Réseau autoroutier dans l'ensemble du pays et le point de traversée de Rosso

À l'heure actuelle un service temporaire est assuré par 1 ferry (1 autre est en panne) pour répondre à la demande, à raison de deux traversées dans la matinée et deux autres dans l'après-midi. La capacité de chargement du ferry est de 80 tonnes, équivalent à 4 camions (avec des variations suivant le poids des cargaisons). D'après le dossier de planification de la construction du pont de Rosso, le nombre de véhicules transportés par jour est de 71 et le nombre de passagers de 1000 personnes. Selon l'équipage du ferry, lorsque la demande est élevée, il peut arriver que le temps d'attente soit d'une semaine.

Avancement du plan de construction du pont de Rosso

En novembre 2001 le mémorandum du Sénégal - Mauritanie relatif au pont traversant le fleuve Sénégal est ratifié, et l'étude de planification du pont coordonnée par les deux pays est mise en œuvre avec des aides dont celles de la Banque africaine de développement. En 2008, le contrat pour la conception d'ensemble est signé avec un consultant portugais, et le travail approche de sa fin.

Il y a 4 solutions de rechange concernant son tracé.

Longueur du pont : 600 - 900 m

Travée maximale : 70m (un chenal de 55 m est assuré)

Hauteur libre : 15,5 m de l'appui

Structure et largeur du pont : Deux propositions, une à deux voies dotée d'une piste cyclable et d'un trottoir, et l'autre à 4 voies.

Une structure à 4 voies nécessite une demande de trafic supérieure à 20 000 véhicules par jour. Il est considéré qu'une transformation en 4 voies est une question à examiner après la construction de deux voies. Par ailleurs, le trottoir et la piste cyclable avec la structure et largeur actuellement à l'étude sont quelque peu excessifs et doivent être examinés.

Par ailleurs, le pont de l'Amitié sur le Mékong qui relie la Thaïlande et le Laos, le pont de l'Amitié sur le fleuve Parana qui relie le Brésil et le Paraguay et le pont de l'Amitié qui relie l'Argentine au Paraguay ont tous un débit de circulation supérieur au pont cible du projet et ont une structure à deux voies.

2. Aperçu du projet

(1) Objectifs globaux

- Renforcement de l'intégration avec la CEDEAO par le renforcement des liaisons avec le réseau routier mauritanien
- Promotion du plan de développement du fleuve Sénégal
- Contribution à l'établissement d'une base de transport de marchandises au Sénégal

(2) Objectifs

Aménagement d'un couloir international, Aménagement du réseau autoroutier

(3) Résultats

Réduction des coûts de transport des marchandises, Dynamisation économique

(4) Activités

Construction d'un pont et de la route d'accès

(5) Apport

Pont de Rosso (600 - 900m) et route d'accès

(6) Système d'exécution du pays bénéficiaire

AATR

(7) Durée de la coopération : 4 ans

(8) Montant de la coopération : Coût de construction 80 millions de dollars des É-U

(9) Activités d'appui concernées

L'étude progresse sous la supervision et avec la coopération de la Banque africaine de Développement. (BAD), En ce qui concerne un financement de l'UE, la participation d'une aide financière non-remboursable vers un prêt consorsial est à l'étude.

3. Autres

(Coordonnées des organismes et responsables concernés du pays bénéficiaire)

Ministère de la Coopération Internationale, de l'Aménagement du Territoire, des Transports aériens et des Infrastructures

M. Yaya Diatta, Directeur, Direction des Travaux Publics

Tél. : 77 608 36 73

AATR

M. Ibrahima Ndiaye, Directeur général

Tél. : (+221) 33 869 07 51

M. Oumar SY, Directeur, Direction des Projets de Grande Ampleur

Tél. : (+221) 33 869 07 51

3. SECTEUR DE L'EAU ET DE L'ASSAINISSEMENT

Résumé du Projet

Date d'élaboration : le 14 mai 2010

< Nom de projet >
Projet d'amélioration de l'environnement hydraulique de la ville de Kaolack
1. Arrière-plan du projet (situation actuelle et problèmes)
<p>Conformément au PEPAM inscrit dans le DSRP II, l'Office National de l'Assainissement du Sénégal (ONAS) envisage un aménagement d'ouvrages d'assainissement en faisant de l'amélioration de l'environnement sanitaire en milieu à la fois urbain et rural l'enjeu le plus important à remporter. Cependant, du fait qu'il y a un grand nombre de zones concernées par l'aménagement en dehors de la grande ville de Dakar, presque aucun projet d'aménagement ne progresse. De plus, bien qu'un plan directeur d'aménagement de l'assainissement ait vu le jour en 1979 sous la forme de « Plan cadre d'assainissement de la Ville de Kaolack », sa phase 1 seule a été exécutée en laissant inédites les phases 2 et 3. Aucune révision n'a jamais été abordée depuis 30 ans. Des sociétés à but non lucratif sous l'autorité du ministère de l'Environnement ont formulé en 2008 un plan directeur relatif au traitement des déchets de la ville de Kaolack. Toutefois, sachant que le plan en question diffère considérablement de la situation réelle, celui-ci n'est pas mis en œuvre. La ville de Kaolack produit 125 tonnes de déchets par jour, mais le taux de collecte n'est que de 25 % (30 tonnes par jour) puisque seuls ceux dans le centre urbain et sur les marchés sont collectés. Par conséquent, les dépôts sauvages apparaissent un peu partout dans la ville. Par ailleurs, les déchets collectés sont déchargés dans trois dépotoirs à ciel ouvert, d'où une situation insalubre. Il convient donc de concevoir un plan global à même de s'adapter à l'ensemble des conditions et techniques actuelles.</p> <p>Dans la Ville de Kaolack, les eaux usées se laissent se déverser gravitationnellement dans les caniveaux des eaux pluviales. On voit souvent ces caniveaux des eaux pluviales exhaler partout de mauvaises odeurs. Ils sont aussi des sources de mouches ou de moustiques. Tout cela détériore considérablement les cadres et espaces de vie urbaine. De plus, des déchets solides bouchent les caniveaux des eaux pluviales, ce qui favorise des inondations en saison des pluies. Dans ces circonstances, l'environnement hydraulique ne cesse pas de se dégrader. Aucun signe d'amélioration ne se fait apparaître pour le moment. Il est rappelé qu'il y a eu des cas de décès causés par le choléra en 2008.</p> <p>C'est un phénomène de corrélation entre les différents facteurs qui sont en l'occurrence les eaux usées, les eaux pluviales et les déchets qui provoque ces problèmes. Le présent Projet se proposerait de prendre les dispositions globales nécessaires pour (i) les ouvrages d'assainissement des eaux usées, (ii) les ouvrages d'écoulement des eaux pluviales et (iii) les ouvrages de traitement des déchets. En règle générale, le développement normal et sain d'une ville et la mise en place d'un cadre de vie propre et agréable de ses habitants nécessitent à tous prix l'aménagement des ouvrages d'assainissement clés tels que le réseau d'assainissement des eaux usées, le système de traitement des eaux usées, etc. Il convient donc de commencer par le blocage de tout écoulement des eaux usées dans les caniveaux des eaux pluviales.</p> <p>Quant aux ouvrages d'écoulement des eaux pluviales, 20% des zones urbaines sont actuellement bénéficiaires des caniveaux d'écoulement des eaux pluviales. Il faut toutefois admettre que la section d'écoulement gravitationnelle est insuffisante. Tenant compte de la configuration plate du sol des zones concernées et sur le plan de financement et de travaux d'exécution, il convient de prévoir une période prolongée pour se confronter à la conception de l'ensemble des ouvrages adaptés aux inclinaisons d'écoulement spécifiques, superficies des sections d'écoulement gravitationnelle, etc.</p> <p>Par ailleurs, en ce qui concerne le traitement de déchets, il convient de promouvoir la sensibilisation initiée par l'État auprès des habitants des zones concernées afin de réduire au maximum des causes d'inondation dans le cadre d'un projet de coopération technique tel celui proposé dans « l'Étude visant à recueillir et vérifier les informations de base d'instruction du traitement des déchets en Tunisie et au Sénégal. » (Projet de traitement des déchets) (JICA, 2009).</p>

Pour ce faire, le gouvernement sénégalais s'adresse au gouvernement du Japon pour la mise en place d'un plan directeur d'aménagement des équipements d'assainissement des eaux usées, d'écoulement des eaux pluviales et le traitement des déchets dans le but de résoudre immédiatement des problèmes de l'environnement sanitaire de la Ville de Kaolack, la mise en œuvre d'une étude de faisabilité de projets prioritaires et la fourniture d'un appui à la réalisation des ouvrages d'eaux usées, d'eaux pluviales et de traitement des déchets conformément au plan directeur susmentionné.

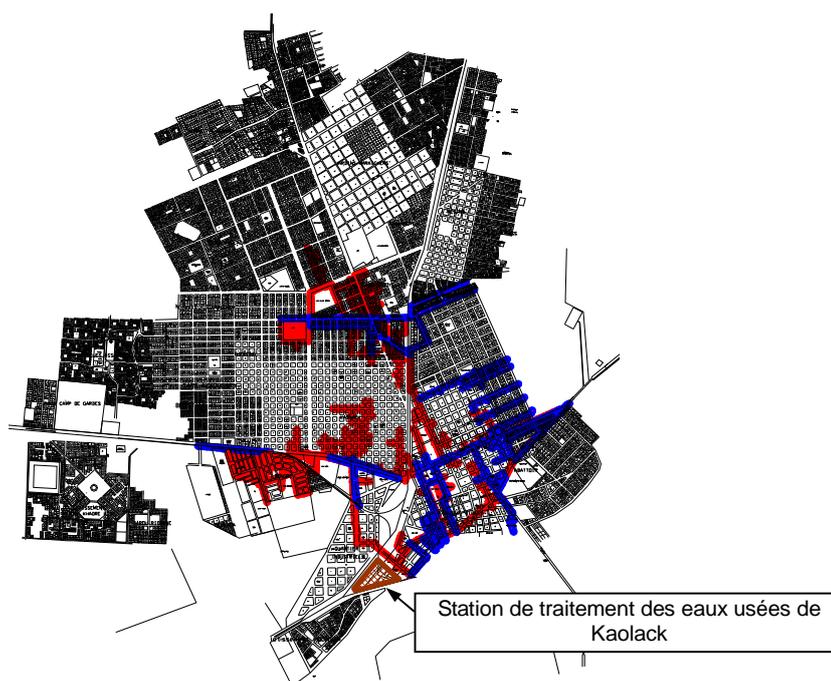
Vu la dégradation réelle de l'environnement hydraulique de la Ville de Kaolack, il serait pressant de mettre en place de différents projets ayant pour objectifs de résoudre des problèmes de pollution des eaux des caniveaux d'écoulement des eaux pluviales. Il convient de commencer par la mise en place d'un plan directeur d'aménagement des équipements d'assainissement des eaux usées, d'écoulement des eaux pluviales et de traitement des déchets de la Ville de Kaolack. Quant aux entreprises d'assainissement de nécessité urgente et de grande importance, il est nécessaire d'effectuer des études de faisabilité en parallèle à la mise en place du plan directeur pour projeter ces entreprises de manière incitative.

L'ONAS a adressé à la JICA en septembre 2009 une requête de coopération financière non-remboursable qui ne concernait pourtant pas l'ensemble des ouvrages d'eaux usées et d'eaux pluviales pour toute la ville. De plus, la lagune aérée développée en 2008 nécessite la restauration du bassin d'aération dégradant son étanchéité et du dispositif d'aération tombé en dysfonctionnement. C'est la raison pour laquelle le plan directeur doit concevoir un contenu pertinent d'assainissement des eaux usées et d'écoulement des eaux pluviales pouvant répondre aux besoins actuels qui sont :

- (1) l'aménagement de réseaux d'assainissement des eaux usées et d'écoulement des eaux pluviales de la zone concernée par la requête de coopération financière non-remboursable ;
- (2) l'aménagement de réseaux d'eaux usées et d'eaux pluviales de la zone non concernée par la requête de coopération financière non-remboursable ;
- (3) la restauration de la station de traitement développée en 2008 ;
- (4) le renforcement de la capacité de la station de traitement par rapport à l'estimation prospective ((i)+(ii)) de volume d'écoulement des eaux usées.

Quant aux ouvrages d'eaux usées et d'eaux pluviales de nécessité urgente et de grande importance, il convient de réaliser une étude de faisabilité parallèlement à la mise en place du plan directeur. Cette étude de faisabilité doit concevoir le contenu suivant :

- (1) Réseau d'eaux usées de toute la ville ;
- (2) Réseau d'eaux pluviales de nécessité urgente ;
- (3) Restauration de la station de traitement développée en 2008.



(Trait rouge : réseau d'eaux usées actuel, trait bleu : réseau d'eaux pluviales actuel)

Figure 1 Situation actuelle des ouvrages d'assainissement de la Ville de Kaolack

2. Aperçu du Projet

(1) Objectifs globaux

Le présent projet se conforme au PEPAM inscrit dans le DSRP II et à l'initiative de la Conférence internationale de Tokyo sur le développement de l'Afrique (TICAD IV) sur le plan des actions et domaines focalisés de la coopération dévouée à la République du Sénégal. Le Projet est donc jugé pertinent par sa nécessité et sa valeur de développement significatives.

(2) Objectifs

Par la pression démographique qui continue de se développer ces derniers temps, la Ville de Kaolack est confrontée à la dégradation rapide de l'environnement hydraulique due au volume d'écoulement ne cessant jamais d'augmenter dans ses zones urbaines. Par rapport à l'accroissement de sa population, la Ville de Kaolack tarde considérablement à se confronter à la protection de l'environnement. La dégradation de l'environnement menace de nuire à la santé de la population de la Ville de Kaolack. Le présent projet a pour objectif de l'amélioration globale de l'environnement hydraulique des zones urbaines de la Ville pour contribuer à l'amélioration immédiate de l'environnement hydraulique de la Ville de Kaolack.

(3) Résultats

L'environnement sanitaire de la Ville de Kaolack et ses zones urbaines est amélioré et le risque de générer des maladies hydriques contagieuses réduit. Cela permet d'inciter de nouveaux investissements sociaux desquels on peut attendre la dynamisation des activités socioéconomiques. Cela contribue également à l'amélioration significative de l'environnement qui sensibilise autant la population à la nécessité de protéger l'environnement.

(4) Activités

L'activité pour l'amélioration de l'environnement sanitaire de la Ville de Kaolack consiste à mettre en place d'un plan directeur d'aménagement des équipements d'assainissement des eaux usées, d'écoulement des eaux pluviales et de traitement des déchets de la Ville de Kaolack, à effectuer des

études de faisabilité et à construire les ouvrages d'assainissement des eaux usées, d'écoulement des eaux pluviales et de traitement des déchets conformément audit plan directeur.

(5) Apport

	Nom de projet	Entrants
1	Plan Directeur d'Amélioration de l'Environnement Hydraulique de la Ville de Kaolack (Étude de développement)	Mise en place d'un plan directeur à moyen terme pour l'amélioration de l'environnement hydraulique de la Ville de Kaolack et d'études de faisabilité des ouvrages de nécessité urgente (réseau d'assainissement de tout la ville, ouvrages d'écoulement des eaux pluviales de nécessité urgente, restauration et extension des unités de traitement des eaux usées)
2	Projet d'Amélioration de l'Environnement Hydraulique de la Ville de Kaolack (Phase-1) (Prêt gouvernemental en yen)	Études de faisabilité et détaillées des ouvrages (réseau d'assainissement de tout la ville, ouvrages d'écoulement des eaux pluviales de nécessité urgente, restauration et extension des unités de traitement des eaux usées) faisant l'objet de la Phase -2
3	Projet d'Amélioration de l'Environnement Hydraulique de la Ville de Kaolack (Phase-2) (Prêt gouvernemental en yen)	Réseau d'écoulement des eaux pluviales de toute la ville
4	Projet de renforcement des capacités de traitement des déchets de la ville de Kaolack (Projet de coopération technique)	Renforcement de la structure et du système impliqués dans le traitement des déchets, amélioration de la collecte et du transport, renforcement des capacités de traitement final (y compris la construction d'un site d'essai), renforcement des activités 3R des communautés
5	Projet d'aménagement d'ouvrages de traitement des déchets de la ville de Kaolack (aide financière non-remboursable)	Construction d'un site de traitement final, approvisionnement en matériel pour l'exploitation du site de traitement final, approvisionnement en matériel de collecte

(6) Système d'exécution du pays bénéficiaire

Il est prévu que l'organisme responsable de l'exécution pour l'assainissement des eaux usées et à l'écoulement des eaux pluviales du présent projet sera l'ONAS. Celui-ci conclut un contrat de concession avec le gouvernement et prend la responsabilité de l'exploitation et de la maintenance des ouvrages d'assainissement existants ainsi que de tout investissement dans de nouveaux projets.

Sur la plan de la capacité de maintenance, l'ONAS maîtrise la technique d'exploitation et de maintenance des ouvrages d'assainissement, du fait qu'il effectue l'exploitation et la maintenance de la station de traitement des eaux usées de Cambérène dans la banlieue de Dakar (Capacité : 19 600 m³/jour, méthode à boues activées) et autres.

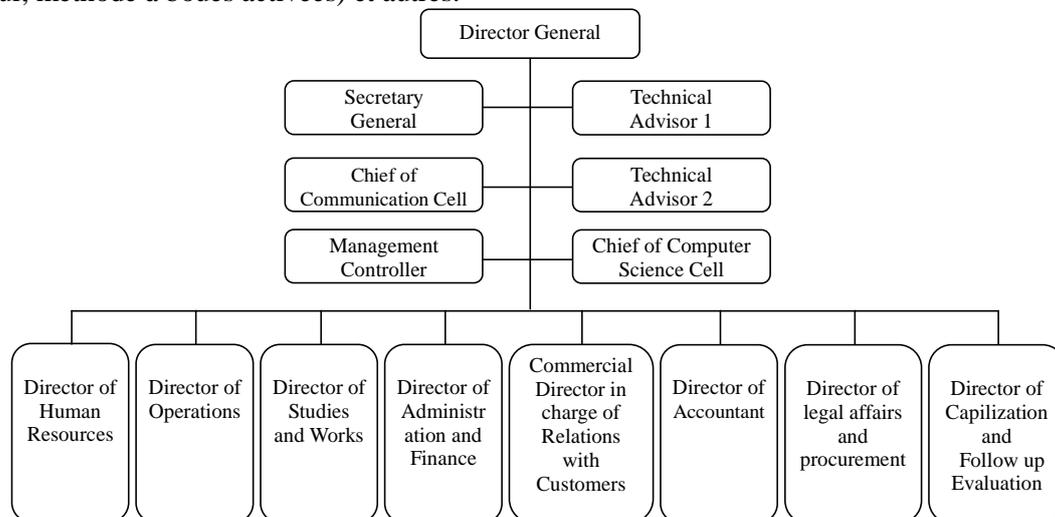


Figure 2 Organigramme de l'ONAS

D'autre part, il est prévu que l'organisme d'exécution pour le traitement des déchets sera la ville de Kaolack. Par ailleurs, le ministère de l'Environnement participera en tant qu'organisme de supervision pour la gestion de l'exécution de ce projet. Le traitement des déchets dans la ville en question est à la charge de la division technique. La division technique s'occupe du traitement des déchets et de la gestion des routes, et dispose de 25 employés à temps plein et de 55 ouvriers à temps partiel. La division technique affecte des superviseurs et des ouvriers pour chacun des 4 périmètres selon lesquels la ville en question est divisée.

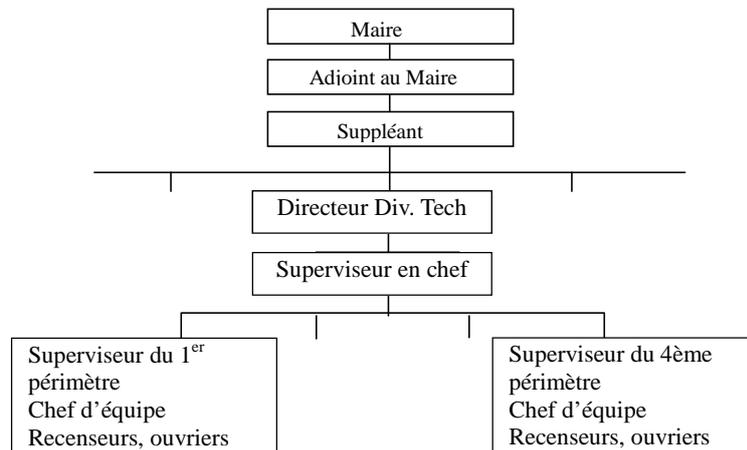


Figure 3 Organigramme de la ville de Kaolack

(7) Durée de la coopération : Environ 10 ans

(8) Montant de la coopération

Nom de Project	Montant de la coopération	Référence
1) Etude du plan Directeur d'Amélioration de l'Environnement Hydraulique de la Ville de Kaolack	Experts expatriés (planification globale sanitaire, planification de réseau d'eaux usées, planification de réseau d'eaux pluviales, planification du site de traitement des eaux usées (génie civil), planification du site de traitement des eaux usées (électrique), planification / système et structure pour le traitement des déchets, planification du site de traitement final, planification de collecte et de transport / de la communauté, considération environnementale et sociale, administration) 1,5 milliard de FCFA (300 millions de yens)	-
2) Projet d'Amélioration de l'Environnement Hydraulique de la Ville de Kaolack (Phase-1)	Construction d'ouvrages (Réseau d'eaux usées L=20km, réseau d'eaux pluviales L=5km, station de traitement des eaux usées), prestation de services de consultation ; 35 milliards de FCFA (7 milliards de yens)	« Project d'Assainissement des Eaux Usées et des Eaux Pluviales de la Ville de Kaolack » de l'ONAS en septembre 2009
3) Projet d'Amélioration de l'Environnement Hydraulique de la Ville de Kaolack (Phase-2)	Construction d'ouvrages (Réseau d'eaux pluviales L=35km), prestation de services de consultation ; 35 milliards de FCFA (7 milliards de yens)	« Project d'Assainissement des Eaux Usées et des Eaux Pluviales de la Ville de Kaolack » de l'ONAS en septembre 2009

4) Projet de renforcement des capacités de traitement des déchets de la ville de Kaolack	Experts expatriés (gestion globale / des déchets, système et structure, site de traitement final, collecte et transport, communauté / 3R, projet pilote (construction du site de traitement final) 2 milliards de FCFA (400 millions de yens)	
5) Plan d'aménagement des ouvrages de traitement des déchets de la ville de Kaolack (aide financière non-remboursable)	Site de traitement final (capacité de traitement : 800.000 m ³), matériel de maintenance du site de traitement (bulldozer, chargeuse sur pneus, camion à benne basculante), camions de collecte (5 à 10 véhicules), matériel de collection (conteneurs) 5 milliards de FCFA (1 milliard de yens)	
Total	80 milliards de FCFA (15,7 milliards de yens)	-

(9) Activités d'appui concernées

Aucune

3. Autres

(Coordonnées des organismes et responsables concernés du pays bénéficiaire)

ONAS (Office National de l'Assainissement du Sénégal)

1. M. Babacar NDAW, Directeur Général
Tél. : 33 832 35 33 / Fax : 33 832 35 31
E-mail : onas@onas.sn
2. M. Babacar NDIAYE, Chef du Service Planification
Tél. : 33 832 35 35 / Fax : 33 832 35 31
E-mail : babacar.ndiaye@onas.sn

Ville de Kaolack

M. Traore Sidi, Suppléant
Tél.: 33.941 15 35 / Fax : 33.942 20 89
E-Mail: traorésy2005@yahoo.fr

Ministère de l'Environnement

M. Ernest Dione, Directeur Adjoint de l'Environnement et des Etablissements Classes
Tél : 33 821 07 25 / Fax : 33 822 62 12
E-mail : erdione@hotmail.com

4. SECTEUR DE L'ÉDUCATION ET DE LA FORMATION PROFESSIONNELLE

Résumé du projet**Date d'élaboration : le 14 mai 2010**

< Nom de projet >
Plan d'expansion du Centre de formation professionnelle et technique Sénégal / Japon (CFPT)
1. Arrière plan du projet (Situation actuelle et problèmes)
<p>Le ministère de l'Enseignement technique et de la Formation professionnelle (METFP) est devenu une entité indépendante du ministère de l'Éducation en 2002 afin de mieux répondre à la question urgente de la formation de ressources humaines en mesure de satisfaire aux besoins du marché du travail et du secteur privé, en tant que moteur nécessaire à la croissance économique, dans le cadre du deuxième Document sur la Réduction de la Pauvreté (DSRP II). Il se consacre à la formation des ressources humaines visant le développement de l'industrie légère conformément au plan de développement national.</p> <p>Il gère à l'heure actuelle les 66 établissements publics d'enseignement technique / de formation professionnelle au Sénégal, à savoir les 21 centres de formation professionnelle au Sénégal (dont 4 centre de formation professionnelle supérieure préparant au brevet de technicien (BT) et au brevet de technicien supérieur (BTS)), les 9 lycées techniques (préparant au brevet d'études professionnelles (BEP) et au brevet de technicien (BT)), et les 36 écoles de formation technique pour jeunes filles (préparant au certificat d'aptitude professionnelle (CAP)). Outre ces établissements publics, il existe au Sénégal 132 écoles privées d'enseignement technique / de formation professionnelle.</p> <p>Selon des statistiques de 2008, les jeunes de 15 ans ou moins représentent 42 % de la population sénégalaise, et les jeunes de 20 ans ou moins, 53 %. En outre, étant donné qu'il est estimé que la tranche de la population jeune augmentera considérablement dans les années à venir, la nécessité du secteur de l'enseignement technique / la formation professionnelle dans le système d'éducation est élevée, et l'augmentation du nombre d'élèves et d'étudiants est facilement prévisible.</p> <p>Le programme de l'Association des collèges communautaires du Canada (ACCC) est actuellement en cours de développement, et l'ACCC met en œuvre, de concert avec le METFP, un programme visant le renforcement du secteur de l'enseignement technique / la formation professionnelle. Depuis 2008, les activités de coopération s'élargissent avec l'envoi d'experts de l'enseignement technique / de la formation professionnelle au METFP pour équiper les jeunes de capacités techniques correspondant aux besoins du marché de l'emploi, dans le but d'améliorer la qualité de l'enseignement technique / la formation professionnelle. Les principales activités consistent à sélectionner 13 établissements d'enseignement technique / de formation professionnelle bien gérés et entretenus (y compris des établissements privés), d'établir un budget annuel issu de la coopération de 120 millions de FCFA (24 millions de yens) répartis uniformément parmi les écoles concernées, de faire des demandes d'aides notamment pour l'aménagement de matériel auprès des donateurs pour l'acquisition / le rehaussement des capacités techniques des élèves, de former techniquement des enseignants pour le rehaussement de la qualité de l'enseignement technique / de la formation professionnelle, et d'offrir des conseils de maintenance et de gestion des établissements d'enseignement technique / de formation professionnelle auprès de la Direction de la formation professionnelle et technique (DFPT).</p> <p>Lors de l'étude sur la gestion administrative et l'état des installations et du matériel des 4 établissements de formation professionnelle supérieure dans le département de Dakar, la situation de la gestion du Centre de formation professionnelle et technique Sénégal / Japon (CFPT) dont le suivi a été mis en œuvre par le biais de l'aide japonaise était bonne, et le matériel était également bien entretenu. Afin de répondre aux nouveaux besoins en main d'œuvre, le CFPT abolira en 2011 les BTI en électronique et en mécanique automobile, et créera les BTS en maintenance de bâtiment et en maintenance d'équipement lourd. En ce qui concerne ce projet, le Japon a mis en œuvre en novembre 2009 une étude préparatoire pour la coopération, et a confirmé le positionnement du CFPT dans la formation des ressources humaines dans le secteur industriel au Sénégal et dans les pays d'Afrique, le rôle qu'il doit assumer, ainsi que la nécessité et la pertinence des nouvelles filières sur la base des nouveaux besoins en main d'œuvre et techniques. Par ailleurs, une aide proactive a été décidée pour l'aménagement des nouvelles installations et du matériel nécessaires à la création de ces nouveaux</p>

BTS et la mise à jour du matériel pour les cours existants, incluant également la coopération technique nécessaire au lancement des nouvelles filières et l'envoi de bénévoles. Dans cette optique, une étude préparatoire sera réalisée cette année.

En outre, à la suite du perfectionnement des techniques industrielles et de la percée de l'informatisation ces dernières années, il est prévu de créer en 2013 des nouveaux BTS en informatique, en machines industrielles et en fabrication d'ordinateurs. Puis, en 2016, il est envisagé de lancer un programme de formation au diplôme d'ingénieur technologue (DIT) en tant que cours de technicien supérieur (mécanique et électricité). La création d'un programme de techniciens visant le développement de ressources humaines qui portent sur leurs épaules les sciences et technologies naissantes qui esquissent l'avenir pourrait représenter une vision ayant un sens dans le cadre du développement économique du Sénégal.

2. Aperçu du Projet

(1) Objectifs globaux

Lors de l'inauguration du METFP en 2002 fut élaboré le Programme décennal de l'Éducation et de la Formation (PDEF) dont le principe de base s'appuie sur trois piliers, à savoir : «l'amélioration de l'accès à l'éducation», le «rehaussement de sa qualité», et «l'amélioration de l'administration de l'enseignement public par le biais de la décentralisation».

La Direction de la formation professionnelle et technique (DFPT), qui gère les organismes d'enseignement technique / de formation professionnelle, planifie et dirige le programme visant le «rehaussement des capacités de l'administration de l'enseignement public», le «rehaussement de la qualité de l'enseignement technique / la formation professionnelle», et le «développement des ressources humaines suivant les besoins du marché du travail».

(2) Objectifs

L'objectif est de produire des ressources humaines ayant à leur acquis des capacités en sciences et techniques leur permettant de faire face aux technologies qui évoluent très rapidement.

(3) Résultats

- Formation de techniciens possédant un potentiel adaptable basé sur une pratique et une expérience suffisantes parallèlement à l'évolution des techniques industrielles et les avancées de l'informatisation.
- Développement de ressources humaines pour le développement économique.

(4) Activités

Nouvelle construction et réhabilitation d'installations et d'équipements, notamment des salles de classe, ateliers, et laboratoires, pour la création des programmes de formation technique (mécanique et électricité) du CFPT, ainsi que l'aménagement et la mise à niveau du matériel, des équipements, fournitures, outils, etc.

(5) Apport

- Aménagement, et expansion des installations et du matériel pour l'inauguration de cours de formation de techniciens du CFPT

(6) Système d'exécution de la partie bénéficiaire

Le ministère de l'Enseignement technique et de la Formation professionnelle (METFP) et la Direction de la formation professionnelle et technique (DFPT)

(7) Durée de la coopération :

2 ans (à partir de l'étude à l'achèvement de la mise en œuvre)

(8) Montant de la coopération :

Aménagement du matériel : 200 millions de yens

Aménagement des installations : 300 millions de yens (Bâtiment des salles de classe (1.000m²), ateliers et laboratoires (1.000m²))

(9) Activités d'appui concernées

Programme du gouvernement canadien (Association des collèges communautaires du Canada (ACCC))

3. Autres

(Coordonnées des organismes et responsables concernés du pays bénéficiaire)

Ministère de l'Enseignement Technique et la Formation Professionnelle /METFP

Direction de la Formation Professionnelle et Technique / DFPT

M. Joseph M. GNING / Chef de Division Formation Technique / 775535779

M. Fa Birama Diangar / Chief of Division Formation Professionnelle / 775792828

Ministère de l'Enseignement Technique et la Formation Professionnelle /METFP

Association of Canadian Community Colleges / ACCC

Mme. Louise MINVILLE / Senior Technical Advisor International Partnership (ACCC)
778195233

Mme. Diouma GNING / Project Coordinator (Ministry of Cabinet) / 778195231

Résumé du projet**Date d'élaboration : le 14 mai 2010**

< Nom de projet >
Projet d'expansion du Centre national de Qualification professionnelle (CNQP)
1. Arrière plan du projet (Situation actuelle et problèmes)
<p>Le ministère de l'Enseignement technique et de la Formation professionnelle (METFP) est devenu une entité indépendante du ministère de l'Éducation en 2002 afin de mieux répondre à la question urgente de la formation de ressources humaines en mesure de satisfaire aux besoins du marché du travail et du secteur privé, en tant que moteur nécessaire à la croissance économique, dans le cadre du deuxième Document sur la Réduction de la Pauvreté (DSRP II). Il se consacre à la formation des ressources humaines visant le développement de l'industrie légère conformément au plan de développement national.</p> <p>Il gère à l'heure actuelle les 66 établissements publics d'enseignement technique / de formation professionnelle au Sénégal, à savoir les 21 centres de formation professionnelle au Sénégal (dont 9 centre de formation professionnelle supérieure préparant au brevet de technicien (BT) et au brevet de technicien supérieur (BTS)), les 9 lycées techniques (préparant au brevet d'études professionnelles (BEP) et au brevet de technicien (BT)), et les 36 écoles de formation technique pour les jeunes filles (préparant au certificat d'aptitude professionnelle (CAP)). Outre ces établissements publics, il existe au Sénégal 132 écoles privées d'enseignement technique / de formation professionnelle.</p> <p>Selon des statistiques de 2008, les jeunes de 15 ans ou moins représentent 42 % de la population sénégalaise, et les jeunes de 20 ans ou moins, 53 %. En outre, étant donné qu'il est estimé que la tranche de la population jeune augmentera considérablement dans les années à venir, la nécessité du secteur de l'enseignement technique / la formation professionnelle dans le système d'éducation est élevée, et l'augmentation du nombre d'élèves et d'étudiants est facilement prévisible.</p> <p>Le programme de l'Association des collèges communautaires du Canada (ACCC) est actuellement en cours de développement, et l'ACCC met en œuvre en coopération avec le METFP un programme visant le renforcement du secteur de l'enseignement technique / la formation professionnelle. Depuis 2008, les activités de coopération s'élargissent avec l'envoi d'experts de l'enseignement technique / de la formation professionnelle au METFP pour équiper les jeunes de capacités techniques correspondant aux besoins du marché de l'emploi, dans le but d'améliorer la qualité de l'enseignement technique / la formation professionnelle. Les principales activités consistent à sélectionner 13 établissements d'enseignement technique / de formation professionnelle bien gérés et entretenus (y compris des établissements privés), d'établir un budget annuel issu de la coopération de 120 millions de FCFA (24 millions de yens) répartis uniformément parmi les écoles concernées, de faire des demandes d'aides pour le matériel didactique et autres auprès des donateurs pour l'acquisition / le rehaussement des capacités techniques des élèves, de former techniquement des enseignants pour le rehaussement de la qualité de l'enseignement technique / la formation professionnelle, et d'offrir des conseils de maintenance et de gestions des établissements d'enseignement technique / de formation professionnelle auprès de la Direction de la formation professionnelle et technique (DFTP).</p> <p>Lors de l'étude sur la gestion administrative et l'état des installations et du matériel des 4 établissements de formation professionnelle supérieure dans le département de Dakar, le Centre national de Qualification professionnelle (CNQP), créé en 1970 par le gouvernement sénégalais accueillait environ 600 élèves. Le vieillissement des installations construites en 1963 est notoire. Les fuites en raison des toitures endommagées, les chutes de morceaux de plafond, l'endommagement des murs extérieurs n'ayant pas fait l'objet de réparations et les équipements anciens n'ayant pas été entretenus, des problèmes, notamment des pannes, surgissent. Dans ces conditions, à peine 60 % des équipements fonctionnent, ce qui complique la tâche d'assurer un enseignement de qualité et la formation pratique. Cette école fait partie du programme de l'ACCC, et avec la coopération de cette association, il est prévu d'ouvrir une nouvelle filière BTS.</p> <p>L'exploitation du CNQP est uniquement assurée par un budget de l'État et les droits de scolarité payés</p>

par les élèves des cours du soir. Si le budget est consacré aux frais d'exploitation, la maintenance des installations et du matériel est remise à plus tard, et étant donné qu'il est difficile de trouver l'argent pour ces dépenses, d'après le principal du centre et les gestionnaires, il est extrêmement difficile dans les circonstances actuelles d'assurer «un enseignement technique et une formation professionnelle de qualité».

La situation du CNQP ne mène pas directement à la «satisfaction des besoins du secteur privé» ni à «l'élargissement de l'emploi des jeunes sur le marché du travail», les objectifs mis en avant par le METFP, et il est à présumer que la formation de techniciens possédant un potentiel adaptable et le bon déploiement du plan de développement élaboré par le METFP sont des tâches difficiles à accomplir.

2. Aperçu du Projet

(1) Objectifs globaux

Lors de l'inauguration du METFP en 2002 fut élaboré le Programme décennal de l'Éducation et de la Formation (PDEF) dont le principe de base s'appuie sur trois piliers, à savoir : «l'amélioration de l'accès à l'éducation», le «rehaussement de sa qualité», et «l'amélioration de l'administration de l'enseignement public par le biais de la décentralisation».

La Direction de la formation professionnelle et technique (DFPT), qui gère les organismes d'enseignement technique / de formation professionnelle, planifie et dirige le programme visant le «rehaussement des capacités de l'administration de l'enseignement public», le «rehaussement de la qualité de l'enseignement technique / la formation professionnelle», et le «développement des ressources humaines suivant les besoins du marché du travail».

(2) Objectifs

Améliorer le milieu de l'enseignement technique / la formation professionnelle.

(3) Résultats

- Formation de techniciens possédant un potentiel adaptable basé sur une pratique et une expérience suffisantes répondant aux besoins du marché du travail
- Élargissement et renforcement des connaissances des instructeurs relatives au matériel de formation
- Développement de ressources humaines pour le développement économique

(4) Activités

Construction et réhabilitation des installations, et aménagement, expansion et mise à niveau du matériel du CNQP qui, dans les circonstances actuelles, est dans l'impossibilité d'aménager un environnement pour la formation, notamment les installations et le matériel.

(5) Apport

- Aménagement, expansion, mise à niveau des installations et du matériel pour l'inauguration des nouvelles filières de BTS du CNQP

(6) Système d'exécution de la partie bénéficiaire

Le ministère de l'Enseignement technique et de la Formation professionnelle (METFP) et la Direction de la formation professionnelle et technique (DFPT)

(7) Durée de la coopération :

2 ans (à partir de l'étude à l'achèvement de la mise en œuvre)

(8) Montant de la coopération :

Aménagement du matériel : 200 millions de yens (aménagement du matériel pour les 4 nouvelles filières BTS et les disciplines existantes)

Aménagement des installations : 300 millions de yens (Réhabilitation des bâtiments des salles de

classe pour les 4 nouvelles filières BTS, ateliers, laboratoires, et installations existantes)

(9) Activités d'appui concernées

Programme du gouvernement canadien (Association des collèges communautaires du Canada (ACCC))

Construction d'installations d'institutions de formation par profession dans l'enceinte du CNQP financée par l'AFD

3. Autres

(Coordonnées des organismes et responsables concernés du pays bénéficiaire)

Ministère de l'Enseignement Technique et la Formation Professionnelle /METFP

Direction de la Formation Professionnelle et Technique / DFPT

M. Joseph M. GNING / Chef de Division Formation Technique / 775535779

M. Fa Birama Diangar / Chief of Division Formation Professionnelle / 775792828

Ministère de l'Enseignement Technique et la Formation Professionnelle /METFP

Association of Canadian Community Colleges / ACCC

Mme. Louise MINVILLE / Senior Technical Advisor International Partnership (ACCC)
778195233

Mme. Diouma GNING / Project Coordinator (Ministry of Cabinet) / 778195231

Résumé du projet**Date d'élaboration : le 14 mai 2010**

< Nom de projet >
Projet d'expansion du Centre d'Entrepreneuriat et de Développement Technique Sénégal - Inde (CEDT LE G15)
1. Arrière plan du projet (Situation actuelle et problèmes)
<p>Le ministère de l'Enseignement technique et de la Formation professionnelle (METFP) est devenu une entité indépendante du ministère de l'Éducation en 2002 afin de mieux répondre à la question urgente de la formation de ressources humaines en mesure de satisfaire aux besoins du marché du travail et du secteur privé, en tant que moteur nécessaire à la croissance économique, dans le cadre du deuxième Document sur la Réduction de la Pauvreté (DSRP II). Il se consacre à la formation des ressources humaines visant le développement de l'industrie légère conformément au plan de développement national.</p> <p>Il gère à l'heure actuelle les 66 établissements publics d'enseignement technique / de formation professionnelle au Sénégal, à savoir les 21 centres de formation professionnelle au Sénégal (dont 9 centre de formation professionnelle supérieure préparant au brevet de technicien (BT) et au brevet de technicien supérieur (BTS)), les 9 lycées techniques (préparant au brevet d'études professionnelles (BEP) et au brevet de technicien (BT)), et les 36 écoles de formation technique pour les jeunes filles (préparant au certificat d'aptitude professionnelle (CAP)). Outre ces établissements publics, il existe au Sénégal 132 écoles privées d'enseignement technique / de formation professionnelle.</p> <p>Selon des statistiques de 2008, les jeunes de 15 ans ou moins représentent 42 % de la population sénégalaise, et les jeunes de 20 ans ou moins, 53 %. En outre, étant donné qu'il est estimé que la tranche de la population jeune augmentera considérablement dans les années à venir, la nécessité du secteur de l'enseignement technique / la formation professionnelle dans le système d'éducation est élevée, et l'augmentation du nombre d'élèves et d'étudiants est facilement prévisible.</p> <p>Le programme de l'Association des collèges communautaires du Canada (ACCC) est actuellement en cours de développement, et l'ACCC met en œuvre en coopération avec le METFP un programme visant le renforcement du secteur de l'enseignement technique / la formation professionnelle. Depuis 2008, les activités de coopération s'élargissent avec l'envoi d'experts de l'enseignement technique / de la formation professionnelle au METFP pour équiper les jeunes de capacités techniques correspondant aux besoins du marché de l'emploi, dans le but d'améliorer la qualité de l'enseignement technique / la formation professionnelle. Les principales activités consistent à sélectionner 13 établissements d'enseignement technique / de formation professionnelle bien gérés et entretenus (y compris des établissements privés), d'établir un budget annuel issu de la coopération de 120 millions de FCFA (24 millions de yens) répartis uniformément parmi les écoles concernées, de faire des demandes d'aides pour le matériel didactique et autres auprès des donateurs pour l'acquisition / le rehaussement des capacités techniques des élèves, de former techniquement des enseignants pour le rehaussement de la qualité de l'enseignement technique / la formation professionnelle, et d'offrir des conseils de maintenance et de gestions des établissements d'enseignement technique / de formation professionnelle auprès de la Direction de la formation professionnelle et technique (DFPT).</p> <p>Lors de l'étude sur la gestion administrative et l'état des installations et du matériel des 4 établissements de formation professionnelle supérieure dans le département de Dakar, le Centre d'Entrepreneuriat et de Développement Technique Sénégal - Inde (CEDT LE G15), construit en 1998 par le gouvernement sénégalais et équipé par le biais d'une aide du gouvernement indien, accueillait environ 380 élèves. Jusqu'en 2000 le gouvernement indien envoyait un total de 12 techniciens indiens qui dispensaient des conseils en ce qui concerne les méthodes d'opération du matériel. En outre, la coopération mise en œuvre incluait un stage de 6 mois en Inde pour former 16 enseignants de cet établissement, mais par la suite le gouvernement indien a cessé cette coopération. À l'heure actuelle, l'ACCC, en coopération avec la DFPT, injecte un budget de 18 millions de FCFA</p>

(3,6 millions de yens) et met actuellement sur pied la nouvelle filière géomètre topographe dont l'inauguration est prévue au mois d'octobre 2010. Les ordinateurs qui font partie du matériel didactique sont financés par l'ACCC, et les installations scolaires sont actuellement en cours de construction dans le cadre d'un projet du gouvernement sénégalais d'un coût de 25 millions de FCFA (5 millions de yens), mais le matériel nécessaire à l'ouverture de la filière géomètre topographe n'est pas entièrement aménagé. D'après le principal de l'établissement et les gestionnaires, sans perspective concernant l'élargissement et la mise à niveau du matériel des nouvelles filières et filières existantes, il est extrêmement difficile dans les circonstances actuelles d'assurer «un enseignement technique et une formation professionnelle de qualité».

La situation du CEDT ne mène pas directement à la «satisfaction des besoins du secteur privé» ni à «l'élargissement de l'emploi des jeunes sur le marché du travail», les objectifs mis en avant par le METFP, et il est à présumer que la formation de techniciens possédant un potentiel adaptable et le bon déploiement du plan de développement élaboré par le METFP sont des tâches difficiles à accomplir.

2. Aperçu du Projet

(1) Objectifs globaux

Lors de l'inauguration du METFP en 2002 fut élaboré le Programme décennal de l'Éducation et de la Formation (PDEF) dont le principe de base s'appuie sur trois piliers, à savoir : «l'amélioration de l'accès à l'éducation», le «rehaussement de sa qualité», et «l'amélioration de l'administration de l'enseignement public par le biais de la décentralisation».

La Direction de la formation professionnelle et technique (DFPT), qui gère les organismes d'enseignement technique / de formation professionnelle, planifie et dirige le programme visant le «rehaussement des capacités de l'administration de l'enseignement public», le «rehaussement de la qualité de l'enseignement technique / la formation professionnelle», et le «développement des ressources humaines suivant les besoins du marché du travail».

(2) Objectifs

Améliorer le milieu de l'enseignement technique / la formation professionnelle.

(3) Résultats

- Formation de techniciens possédant un potentiel adaptable basé sur une pratique et une expérience suffisantes répondant aux besoins du marché du travail
- Élargissement et renforcement des connaissances des instructeurs relatives au matériel de formation
- Développement de ressources humaines pour le développement économique

(4) Activités

Construction et réhabilitation des installations, et aménagement et mise à niveau du matériel du CEDT qui, dans les circonstances actuelles, est dans l'impossibilité d'aménager un environnement pour la formation, notamment les installations et le matériel.

(5) Apport

- Aménagement et élargissement des installations et équipements pour l'inauguration des nouvelles filières de BTS du CEDT

(6) Système d'exécution de la partie bénéficiaire

Le ministère de l'Enseignement technique et de la Formation professionnelle (METFP) et la Direction de la formation professionnelle et technique (DFPT)

(7) Durée de la coopération :

2 ans (à partir de l'étude à l'achèvement de la mise en œuvre)

(8) Montant de la coopération :

Aménagement du matériel : 200 millions de yens (aménagement du matériel pour la nouvelle filière BTS géomètre topographe et les disciplines existantes)

Aménagement des installations : 200 millions de yens (réhabilitation de bâtiments de salles de classe, ateliers, laboratoires pour la nouvelle filière BTS géomètre topographe et installations existantes)

(9) Activités d'appui concernées

Programme du gouvernement canadien (Association des collèges communautaires du Canada (ACCC))

3. Autres

(Coordonnées des organismes et responsables concernés du pays bénéficiaire)

Ministère de l'Enseignement Technique et la Formation Professionnelle /METFP

Direction de la Formation Professionnelle et Technique / DFPT

M. Joseph M. GNING / Chef de Division Formation Technique / 775535779

M. Fa Birama Diangar / Chief of Division Formation Professionnelle / 775792828

Ministère de l'Enseignement Technique et la Formation Professionnelle /METFP

Association of Canadian Community Colleges / ACCC

Mme. Louise MINVILLE / Senior Technical Advisor International Partnership (ACCC)
778195233

Mme. Diouma GNING / Project Coordinator (Ministry of Cabinet) / 778195231

Résumé du projet

Date d'élaboration : le 14 mai 2010

< Nom de projet >
Projet d'expansion du Centre de formation professionnelle et commerciale (CFPC)
1. Arrière plan du projet (Situation actuelle et problèmes)
<p>Le ministère de l'Enseignement technique et de la Formation professionnelle (METFP) est devenu une entité indépendante du ministère de l'Éducation en 2002 afin de mieux répondre à la question urgente de la formation de ressources humaines en mesure de satisfaire aux besoins du marché du travail et du secteur privé, en tant que moteur nécessaire à la croissance économique, dans le cadre du deuxième Document sur la Réduction de la Pauvreté (DSRP II). Il se consacre à la formation des ressources humaines visant le développement de l'industrie légère conformément au plan de développement national.</p> <p>Il gère à l'heure actuelle les 66 établissements publics d'enseignement technique / de formation professionnelle au Sénégal, à savoir les 21 centres de formation professionnelle au Sénégal (dont 9 centre de formation professionnelle supérieure préparant au brevet de technicien (BT) et au brevet de technicien supérieur (BTS)), les 9 lycées techniques (préparant au brevet d'études professionnelles (BEP) et au brevet de technicien (BT)), et les 36 écoles de formation technique pour les jeunes filles (préparant au certificat d'aptitude professionnelle (CAP)). Outre ces établissements publics, il existe au Sénégal 132 écoles privées d'enseignement technique / de formation professionnelle.</p> <p>Selon des statistiques de 2008, les jeunes de 15 ans ou moins représentent 42 % de la population sénégalaise, et les jeunes de 20 ans ou moins, 53 %. Étant donné qu'il est estimé que la tranche de la population jeune augmentera considérablement dans les années à venir, la nécessité du secteur de l'enseignement technique / la formation professionnelle dans le système d'éducation est élevée, et l'augmentation du nombre d'élèves et d'étudiants est facilement prévisible.</p> <p>Le programme de l'Association des collèges communautaires du Canada (ACCC) est actuellement en cours de développement, et l'ACCC met en œuvre en coopération avec le METFP un programme visant le renforcement du secteur de l'enseignement technique / la formation professionnelle. Depuis 2008, les activités de coopération s'élargissent avec l'envoi d'experts de l'enseignement technique / de la formation professionnelle au METFP pour équiper les jeunes de capacités techniques correspondant aux besoins du marché de l'emploi, dans le but d'améliorer la qualité de l'enseignement technique / la formation professionnelle. Les principales activités consistent à sélectionner 13 établissements d'enseignement technique / de formation professionnelle bien gérés et entretenus (y compris des établissements privés), d'établir un budget annuel issu de la coopération de 120 millions de FCFA (24 millions de yens) répartis uniformément parmi les écoles concernées, de faire des demandes d'aides pour le matériel didactique et autres auprès des donateurs pour l'acquisition / le rehaussement des capacités techniques des élèves, de former techniquement des enseignants pour le rehaussement de la qualité de l'enseignement technique / la formation professionnelle, et d'offrir des conseils de maintenance et de gestions des établissements d'enseignement technique / de formation professionnelle auprès de la Direction de la formation professionnelle et technique (DFPT).</p> <p>Lors de l'étude sur la gestion administrative et l'état des installations et du matériel didactique des 4 établissements de formation professionnelle supérieure dans le département de Dakar, le Centre de formation professionnelle et commerciale (CFPC), l'établissement d'enseignement technique commercial et comptable, accueillait 793 élèves. Les installations construites en 1958 ont été partiellement rénovées en 2009 par le gouvernement sénégalais, mais il n'y a pas assez de salles de classe et de matériel (ordinateurs) pour le nombre d'élèves inscrits. Bien qu'il y ait 22 classes, les cours et les travaux pratiques se déroulent dans un total de 14 salles de classe / de travaux pratiques, et étant donné qu'il n'y a que 30 ordinateurs, des cours pratiques se font encore avec des machines à écrire. Le déficit de salles de classe et d'ordinateurs étant un problème très sérieux, d'après le principal de l'établissement et les gestionnaires, il est extrêmement difficile dans les circonstances</p>

actuelles d'assurer «un enseignement technique et une formation professionnelle de qualité».

La situation du CFPC ne mène pas directement à la «satisfaction des besoins du secteur privé» ni à «l'élargissement de l'emploi des jeunes sur le marché du travail», les objectifs mis en avant par le METFP, et il est à présumer que la formation de techniciens possédant un potentiel adaptable et le bon déploiement du plan de développement élaboré par le METFP sont des tâches difficiles à accomplir.

2. Aperçu du Projet

(1) Objectifs globaux

Lors de l'inauguration du METFP en 2002 fut élaboré le Programme décennal de l'Éducation et de la Formation (PDEF) dont le principe de base s'appuie sur trois piliers, à savoir : «l'amélioration de l'accès à l'éducation», le «rehaussement de sa qualité», et «l'amélioration de l'administration de l'enseignement public par le biais de la décentralisation».

La Direction de la formation professionnelle et technique (DFPT), qui gère les organismes d'enseignement technique / de formation professionnelle, planifie et dirige le programme visant le «rehaussement des capacités de l'administration de l'enseignement public», le «rehaussement de la qualité de l'enseignement technique / la formation professionnelle», et le «développement des ressources humaines suivant les besoins du marché du travail».

(2) Objectifs

Améliorer le milieu de l'enseignement technique / la formation professionnelle.

(3) Résultats

- Formation de techniciens possédant un potentiel adaptable basé sur une pratique et une expérience suffisantes répondant aux besoins du marché du travail
- Élargissement et renforcement des connaissances des instructeurs relatives au matériel de formation
- Développement de ressources humaines pour le développement économique

(4) Activités

Construction et réhabilitation des installations, et aménagement et mise à niveau du matériel du CFPC qui, dans les circonstances actuelles, est dans l'impossibilité d'aménager un environnement pour la formation, notamment les installations et l'équipement.

(5) Apport

- Aménagement et élargissement des installations et du matériel pour l'inauguration des nouvelles filières de BTS du CFPC

(6) Système d'exécution de la partie bénéficiaire

Le ministère de l'Enseignement technique et de la Formation professionnelle (METFP) et la Direction de la formation professionnelle et technique (DFPT)

(7) Durée de la coopération :

2 ans (à partir de l'étude à l'achèvement de la mise en œuvre)

(8) Montant de la coopération :

Aménagement du matériel :	100 millions de yens (aménagement du matériel pour les filières BTS existantes)
Aménagement des installations :	200 millions de yens (nouvelle construction de bâtiments de salles de classe, salles de travaux pratiques pour les filières BTS existantes, et réhabilitation des installations existantes)

(9) Activités d'appui concernées

Programme du gouvernement canadien (Association des collèges communautaires du Canada (ACCC))

3. Autres

(Coordonnées des organismes et responsables concernés du pays bénéficiaire)

Ministère de l'Enseignement Technique et la Formation Professionnelle /METFP
Direction de la Formation Professionnelle et Technique / DFPT

M. Joseph M. GNING / Chef de Division Formation Technique / 775535779

M. Fa Birama Diangar / Chief of Division Formation Professionnelle / 775792828

Ministère de l'Enseignement Technique et la Formation Professionnelle /METFP
Association of Canadian Community Colleges / ACCC

Mme. Louise MINVILLE / Senior Technical Advisor International Partnership (ACCC)
778195233

Mme. Diouma GNING / Project Coordinator (Ministry of Cabinet) / 778195231

Résumé du projet

Date d'élaboration : le 14 mai 2010

< Nom de projet >
Projet d'expansion de la Division de la Radio & Télévision Scolaire du ministère de l'Éducation
1. Arrière plan du projet (Situation actuelle et problèmes)
<p>La Division de la Radio & Télévision Scolaire du ministère de l'Éducation (DRST) a été créée en 1975 par le biais de la coopération de l'Agence de coopération culturelle et technique (ACCT) (aujourd'hui l'AFD) en tant que service de production de programme de radiodiffusion et télévision scolaire du ministère de l'Éducation pour le développement du secteur éducatif au Sénégal. Dans le passé, plus de 800 programmes de radio et télévision scolaires ont été produits, et à l'heure actuelle 3 spots de 1,5 minutes / jour et un programme scolaire de 26 minutes le premier dimanche du mois sont diffusés par la Radio Télévision Sénégalaise (RTS).</p> <p>1) État des équipements existants</p> <p>La plupart du matériel existant date des années 80, une grande partie est en panne, et il est abandonné sans avoir été réparé car la production des pièces de rechanges nécessaires a été interrompue. À l'heure actuelle, la production de programmes, le travail de doublage dans les langues locales se font avec un matériel limité, et les difficultés de production s'accroissent.</p> <p>2) État des installations, des bâtiments et des bureaux</p> <p>Les installations principales actuelles se trouvent dans des bâtiments en location appartenant à l'État, qui avant 1974 servaient de logement ou de dortoir. Après la création de la DRTS, une partie de ces bâtiments ont été rénovés et sont encore utilisés, mais trois terrains candidats pour de nouvelles constructions pour une demande d'aménagement d'installations auprès de donateurs sont prévus par la DRST, dont un se situe dans l'enceinte d'une école publique à proximité de la RTS.</p>
2. Aperçu du Projet
<p>(1) Objectifs globaux</p> <p>En ce qui concerne la mesure politique «rehaussement de la qualité de l'enseignement» figurant au Programme décennal de l'Éducation et de la formation (2000 -2010) (PDEF) mis en avant par le secteur de l'éducation sénégalais, la DRTS a pour objectif de renforcer son soutien au secteur éducatif pour la dissémination et le rayonnement de l'éducation au Sénégal à l'aide d'équipement de production de programmes.</p> <p>(2) Objectifs</p> <p>Les objectifs sont de créer un environnement permettant la production de programmes d'émissions scolaires en aménageant et mettant à niveau les installations et le matériel pour la production de programmes de la DRST conformément aux buts prévus par la DRST visant à favoriser la dissémination et le rayonnement de l'éducation et à compenser le manque d'enseignants.</p> <p>(3) Résultats</p> <p>À l'heure actuelle, 3 spots journaliers et un programme éducatif de 30 minutes une fois par mois sont diffusés dans le cadre des émissions de la RTS. Lorsque la diffusion numérique terrestre aura progressé dans les zones rurales, il sera possible de diffuser 3 programmes sur une seule onde, ce qui permettra d'accroître le contenu, et il est considéré que le rôle des émissions scolaires avec la RTS grandira également.</p> <p>Il est considéré que la construction d'installations et la fourniture de matériel pour la production de programmes scolaires dans le cadre de ce projet contribueront considérablement au développement du secteur de l'éducation au Sénégal.</p>

(4) Activités

Nouvelles constructions d'installations et aménagement et mise à niveau du matériel pour la production de programmes scolaires.

Un plan de production et de diffusion des programmes scolaires basé sur les besoins et les débouchés dans le secteur de l'éducation au Sénégal s'avérera nécessaire. Les effectifs actuels comptent une vingtaine d'employés, et il sera nécessaire de renforcer les capacités du personnel impliqué dans la production des programmes scolaires, y compris le savoir-faire dans le domaine de la production de programmes, la manipulation et la maintenance du matériel de production. Par ailleurs, un transfert technologique japonais dans le domaine de production de programmes, notamment en ce qui concerne des propositions de contenu d'émissions scolaires, le doublage dans les langues locales, est anticipé par le Sénégal.

(5) Apport

- Aménagement et expansion des installations et du matériel pour la production des programmes scolaires
- Transfert technologique relatif à la manipulation et la maintenance du matériel de production de programmes scolaires

(6) Système d'exécution de la partie bénéficiaire

Monsieur Kalidou Diallo, ministre de l'Enseignement préscolaire, de l'Élémentaire, du moyen secondaire et des Langues nationales

Division de la Radio & Télévision Scolaire (DRST)

(7) Durée de la coopération :

3 ans (à partir de l'étude à l'achèvement de la mise en œuvre)

(8) Montant de la coopération :

Aménagement du matériel : 850 millions de yens

Aménagement des installations : 300 millions de yens (2 étages d'une superficie totale de 2.000 m² environ)

(9) Activités d'appui concernées

3. Autres

(Coordonnées des organismes et responsables concernés du pays bénéficiaire)

Division de la Radio & Télévision Scolaire (DRST)

M. Massamba THIANE (Chef de Division) / 338253630, 776509015

Résumé du projet

Date d'élaboration : le 14 mai 2010

< Nom de projet >
Projet d'expansion de l'École normale supérieure d'enseignement technique et professionnel
1. Arrière plan du projet (Situation actuelle et problèmes)
<p>Parmi les institutions d'enseignement supérieur sous l'autorité du Ministère de l'Enseignement Supérieur, des Universités et des Centres Universitaires Régionaux et de la Recherche Scientifique (MESUCURRS) du Sénégal se trouvent l'École normale supérieure d'enseignement technique et professionnel et l'École supérieure polytechnique.</p> <p>Le MESUCURRS est un nouveau ministère indépendant du ministère de l'Éducation créé en novembre 2009 pour le développement de l'enseignement supérieur et de la recherche scientifique. Parmi les divisions du MESUCURRS, le bureau de l'enseignement supérieur est le service qui formule le plan de développement de chaque institution d'enseignement supérieur, examine dans le détail les plans d'action, supervise et coordonne les demandes auprès des donateurs et les mises en œuvre.</p> <p>Il existe au Sénégal 5 universités nationales (Dakar, St-Louis, Thiès, Ziguinchor, et Bambey). Avec 60.000 étudiants et 2.000 enseignants, l'Université de Dakar est la plus grande institution d'enseignement supérieur en Afrique de l'Ouest. Le bureau de l'enseignement supérieur planifie et met en œuvre à sa discrétion la construction, la réhabilitation des installations ainsi que l'aménagement et la mise à niveau du matériel, mais actuellement l'aménagement de l'environnement éducatif ne suit pas l'augmentation du nombre d'étudiants.</p> <p>40% des étudiants qui achèvent l'enseignement moyen secondaire s'orientent vers des institutions d'enseignement supérieur, mais, dans les circonstances actuelles, toutes les universités étant saturées, l'environnement de l'enseignement n'est pas satisfaisant. Par conséquent, afin de remédier à la situation de saturation dans les universités, le MESUCURRS examine la construction de nouvelles installations pour les institutions d'enseignement supérieur ainsi que d'une nouvelle université dans le département de Kaolack, et planifie l'aménagement du matériel nécessaire pour ces nouvelles installations, mais sans aucune visibilité.</p> <p>Cette étude comprenait la visite de l'École supérieure polytechnique (ESP) et l'École normale supérieure d'enseignement technique et professionnel (ENSETP), et d'après les entretiens recueillis auprès du recteur, les gestionnaires et les enseignants, la maintenance des installations et des équipements de l'ESP est effectuée par l'école, et il peut être jugé que l'entretien minimum est assuré. La construction des nouvelles installations a été mise en œuvre, et la Banque Mondiale ainsi que la France financent le matériel. Toutefois, les professeurs responsables de chacune des sections demandent l'introduction de matériel encore plus à la pointe des technologies car il s'agit de l'enseignement scientifique qui est fortement développé.</p> <p>L'ENSETP étant extrêmement restreinte au niveau des installations et du matériel, considérant les 359 étudiants qu'elle accueille, elle utilise pour ses cours pratiques le matériel du Centre de formation professionnelle et technique Sénégal / Japon (CFPT). Dans le passé, l'ENSETP a bénéficié d'un don d'ordinateurs et de photocopieuses du gouvernement belge, et, à l'heure actuelle, la construction de nouvelles installations (salles de classe, salles de travaux pratiques, laboratoires, bureaux, bibliothèque) par le biais d'une aide du gouvernement luxembourgeois est prévue, mais aucun plan de mise à niveau, d'expansion, et d'aménagement du matériel n'est à l'étude, et le recteur et les gestionnaires sont actifs pour tenter d'obtenir des aides de donateurs.</p>
2. Aperçu du Projet
(1) Objectifs globaux
<p>Le bureau de l'enseignement supérieur du MESUCURRS met en avant les principes de développement : le «rehaussement de la qualité de l'enseignement supérieur» et le «développement des ressources humaines» sur la base de «l'amélioration de l'accès à l'éducation», «le rehaussement de sa</p>

qualité», et «l'amélioration de l'administration de l'enseignement public par le biais de la décentralisation», piliers formulés dans le Programme décennal de l'Éducation et de la Formation (PDEF) (2000 - 2010) dans le secteur de l'éducation au Sénégal.

Compte tenu du fait que le lancement de nouvelles sciences (les filières nouvelles énergies, géomètre topographe, systèmes d'information et de télécommunications) est prévu dans les universités du pays au fur et à mesure que l'industrie moderne s'équipe en hautes technologies dans le but de développer des ressources humaines pour accélérer le développement économique, le MESUCURRS prévoit l'aménagement d'installations et de matériel.

(2) Objectifs

L'objectif est d'améliorer l'environnement de l'enseignement supérieur par l'aménagement et la mise à niveau de matériel, d'équipements, de fournitures et d'outils pour la formation adaptée et clairvoyante d'enseignants dans les domaines techniques et professionnels.

(3) Résultats

En ce qui concerne le plan de développement et des besoins du secteur de l'enseignement supérieur au Sénégal, la coopération du Japon, qui possède une capacité de développement dans les sciences et les technologies avancées et nouvelles, représente un avantage considérable pour la formation de ressources humaines qualifiées dans le domaine technique et peut contribuer au développement économique du Sénégal.

(4) Activités

L'École normale supérieure d'enseignement technique et professionnel (ENSETP) est en charge de l'enseignement technique et professionnel supérieur de l'Université de Dakar. Planification et mise en œuvre de l'aménagement et de la mise à niveau du matériel de cette institution prenant en considération les conditions actuelles au Sénégal et les politiques de base du MESUCURRS.

(5) Apport

Aménagement, expansion et mise à niveau du matériel de l'École normale supérieure d'enseignement technique et professionnel (ENSETP)
(La construction de nouvelles installations est prévue par le biais d'une aide du Luxembourg)

(6) Système d'exécution de la partie bénéficiaire

Ministre de l'Enseignement Supérieur, des Universités et des Centres Universitaires Régionaux et de la Recherche Scientifique (MESUCURRS)

Direction de l'enseignement supérieur

M. M. Papa GUEYE / Directeur de l'Enseignement Supérieur

M. Ababacor Gaye FALL / Chef de Division Formation Supérieur

(7) Durée de la coopération :

2 ans (à partir de l'étude à l'achèvement de la mise en œuvre)

(8) Montant de la coopération :

Aménagement du matériel : 300 millions de yens

(9) Activités d'appui concernées

Construction des nouvelles installations par le biais d'une aide du Luxembourg

3. Autres

(Coordonnées des organismes et responsables concernés du pays bénéficiaire)

Ministre de l'Enseignement Supérieur, des Universités et des Centres Universitaires Régionaux et de la Recherche Scientifique (MESUCURRS)

Direction de l'enseignement supérieur

M. M. Papa GUEYE (Directeur de l'Enseignement Supérieur) / 338210881

M. Ababacor Gaye FALL (Chef de Division Formation Supérieure) / 775718477

l'École normale supérieure d'enseignement technique et professionnel (ENSETP)

M. Ibrahima WADE (Directeur) / 776307878

M. Alioune DIAGNE (Directeur des Études) / 338240540

5. SECTEUR DE LA SANTÉ

Résumé du projet

Date d'élaboration : le 14 mai 2010

< Nom du Projet >

Projet d'amélioration des soins médicaux dans les régions de Kaolack et de Fatick

1. Arrière-plan du projet (situation actuelle et problèmes)

Les régions de Kaolack et de Fatick sont les zones à forte concentration dans ces dernières années. Tandis que le taux de mortalité maternelle de la région de Dakar est de 38, les régions de Kaolack et de Fatick indiquent 59 et 51 respectivement, taux assez élevé par rapport au taux de mortalité maternelle moyen des autres régions, soit 43. Les indicateurs de la santé de ces deux régions restent toujours faibles, et il est donc indispensable d'améliorer le secteur de la santé. A l'heure actuelle, la région de Fatick n'a pas son hôpital régional et l'hôpital régional de Kaolack sert d'hôpital de référence de la région de Fatick. D'autre part, étant donné que le centre de santé du district sanitaire de Fatick n'est pas équipé de bloc opératoire, les patients doivent être transférés à l'hôpital régional de Kaolack en cas de nécessité de l'intervention, cela signifie que les charges des patients évacués sont lourdes. Le centre de santé du district sanitaire de Guinguineo n'est pas équipé de bloc opératoire non plus, les patients sont évacués également à l'hôpital régional de Kaolack (Voir la Figure 1).

Avec l'augmentation des populations, l'hôpital régional de Kaolack, jouant le rôle de deux hôpitaux, reçoit de nombreux patients. En outre, cet hôpital ayant beaucoup de matériels vétustes se trouve dans une situation où les soins médicaux ne sont pas suffisamment donnés. Par ex., le bâtiment de maternité dont des armatures de la fondation sont apparues se dégrade, et la salle d'accouchement et la salle d'opération obstétricale nécessitent de se perfectionner. Dans cette situation, les soins médicaux de la santé maternelle et infantile ne sont pas bien fournis à cause du manque du système de santé aménagé dans ces deux régions. Les centres de santé de Fatick et de Guinguineo seront élevés au rang de centre de santé de référence pour renforcer le système de référence dans les deux régions, cela explique que ces deux centres de santé pourront recevoir les malades qui se concentrent sur l'hôpital régional de Kaolack. Par conséquent, les services de santé vis-à-vis des populations seront améliorés et l'hôpital de Kaolack ayant soulagé ses charges perfectionnera ses fonctions hospitalières.

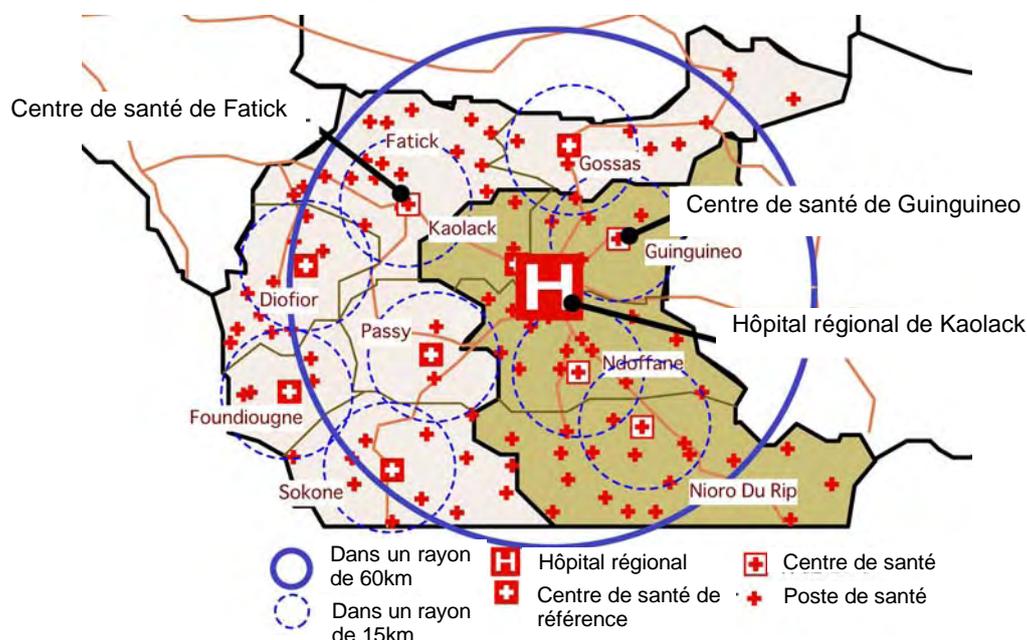


Figure 1 Répartition des établissements de santé dans les régions de Fatick et de Kaolack

2. Aperçu du projet

(1) Objectifs globaux

Aménagement du système de référence dans les régions de Kaolack et de Fatick et Amélioration des services médicaux dans les établissements de santé de niveau 1

(2) Résultats / Objectifs

Renforcement des services médicaux ainsi que de la maternité et de la consultation prénatale et infanto-juvénile de l'hôpital régional de Kaolack,

Renforcement des services médicaux dans les districts sanitaires de Fatick et de Guinguineo, Fourniture des services médicaux avec l'intervention chirurgicale destinée aux populations locales

(4) Activités

Fourniture des équipements et matériels médicaux du bloc opératoire ainsi que de la maternité et de la pédiatrie, et Réhabilitation des installations de l'hôpital régional de Kaolack

Elever les centres de santé existants des districts sanitaires de Fatick et de Guinguineo au rang de centre de santé de référence

(5) Apport

La partie japonaise Montant total 860 millions de yens

Hôpital régional de Kaolack

Fourniture des équipements et matériels : Equipements et matériels médicaux du bloc opératoire, équipements et matériels de la maternité, de la néonatal et de la pédiatrie, Incinérateur pour les déchets médicaux, Groupe électrogène

Réhabilitation ou Reconstruction des installations : Réhabilitation ou Reconstruction de la salle d'accouchement de la maternité, de la salle d'opération et de la salle de stérilisation

Centres de santé existants de Fatick et de Guinguineo

Nouvelle construction : Bloc opératoire, Radiologie, Laboratoire clinique

Réhabilitation des installations : Consultation externe, Maternité et Hospitalisation

Fourniture des équipements et matériels : Equipements et matériels médicaux du bloc opératoire, Equipements Radio, Equipements et matériels du laboratoire clinique, équipements et matériels de la maternité, équipements et matériels de la consultation externe, Incinérateur pour les déchets médicaux, Groupe électrogène

La partie sénégalaise

Aménagement du milieu où seront installés les équipements et matériels, Aménagement du milieu pour la réhabilitation ou la reconstruction des installations

(6) Système d'exécution du pays bénéficiaire

Ministère de la Santé et de la Prévention, Hôpital régional de Kaolack, Centre de santé de Fatick, Centre de santé de Guinguineo

(7) Durée de la coopération

Deux ans environs

(9) Activités d'appui concernées

Activités pour l'amélioration de la gestion hospitalière (5S)

3. Autres

Résumé du Projet

Date d'élaboration : le 14 mai 2010

< Nom du Projet >
Projet de suivi de l'hôpital régional de Thiès
1. Arrière-plan du projet (situation actuelle et problèmes)
<p>La région de Thiès, en particulier la ville de Thiès, étant un axe de communication entre Dakar et le reste du pays, a reconnu une forte concentration de la population. De grands embouteillages empêchent des malades qui habitent dans la banlieue de Dakar d'aller aux hôpitaux du centre-ville de Dakar, et ils ont tendance de choisir l'hôpital régional de Thiès, cela se traduit par une augmentation des malades d'année en année à cet hôpital. En 2000, le Japon y a effectué les travaux de réhabilitation hospitalière et l'aménagement des équipements et matériels médicaux. Cependant, dix ans passés après cette coopération, les équipements et matériels hors d'usage à cause du vieillissement affectent les services médicaux, et il est donc nécessaire de renouveler ces équipements. D'autre part, les climatiseurs dans les salles d'opération et les stabilisateurs de tension sont endommagés, cela signifie qu'il est le moment de réhabiliter les installations et les équipements hospitaliers. Pour le renouvellement des installations et des équipements, il faut confirmer le contenu de la conception initiale de la construction, cependant, étant donné que le côté sénégalais (hôpital) aura des difficultés pour faire cette constatation, il est jugé que ce renouvellement assisté par le Japon sera nécessaire.</p>
2. Aperçu du projet
<p>(1) Objectifs globaux Amélioration des services médicaux de l'hôpital régional de Thiès</p> <p>(2) Résultat / Objectif Renforcement des services médicaux de l'hôpital régional de Thiès</p> <p>(4) Activités Fourniture des équipements et matériels médicaux et Aménagement des installations de l'hôpital régional de Thiès</p> <p>(5) Apport La partie japonaise Montant total 200 millions de yens La partie sénégalaise Aménagement du milieu où seront installés les équipements et matériels</p> <p>(6) Système d'exécution du pays bénéficiaire Ministère de la Santé et de la Prévention, Hôpital régional de Thiès</p> <p>(7) Durée de la coopération Deux ans environs</p> <p>(9) Activités d'appui concernées Activités pour l'amélioration de la gestion hospitalière (5S)</p>
3. Autres

6. SECTEUR DE LA RADIOTÉLÉDIFFUSION

Résumé du projet

Date d'élaboration : le 14 mai 2010

< Nom du projet >

Projet de renforcement des capacités de radiodiffusion de la Radiodiffusion Télévision Sénégalaise

1. Arrière-plan du projet (situation actuelle et problèmes)

Au Sénégal, les activités de radiotélédiffusion publique sont menées par la Radiodiffusion Télévision Sénégalaise (ci-après dénommée la « RTS »). En plus du français, celle-ci émet dans des langues correspondant à la diversité ethnique de la société, par exemple le wolof. L'infrastructure domestique de télécommunications est faible, et une forte partie de la population possède un poste de radio, même dans les zones rurales non électrifiées. Dans ce pays où les différences d'information entre les zones urbaines et rurales constituent un problème sérieux, la radio est donc un précieux moyen de transmission. La radiodiffusion de la RTS contribue aussi grandement au développement socioéconomique national, car elle n'est pas seulement un média d'information, mais aussi un moyen essentiel de diffuser l'éducation et la culture.

Outre la station centrale de Dakar, la RTS dispose de stations régionales dans 11 villes importantes du Sénégal. Chacune d'elles diffuse les programmes transmis par satellite depuis la station de Dakar, ainsi que des programmes locaux en FM produits dans les studios régionaux. Les radios locales en FM diffusent dans les langues utilisées dans chaque région les informations locales non traitées par la radiodiffusion nationale. Pour les populations des zones rurales, les programmes de radiodiffusion locale en FM ne constituent pas seulement un précieux moyen d'obtenir des informations : dans ce pays au taux d'analphabétisme élevé, ils contribuent aussi fortement à des activités de sensibilisation et de vulgarisation qui sont ancrées au niveau local et traitent d'éducation, de santé et d'hygiène.

En 1988, la coopération financière non-remboursable du Japon a fourni un ensemble de matériel de radiodiffusion à la RTS. Aujourd'hui, beaucoup de ce matériel fonctionne toujours à la station centrale et dans les stations régionales, car le personnel de la RTS effectue la maintenance régulière et les réparations. Ce matériel devient néanmoins vétuste, et l'obtention des pièces de rechange pose des problèmes, car plus de 20 ans ont passé depuis sa fourniture. En outre, le matériel d'enregistrement est celui de l'époque, toujours analogique. Il serait donc souhaitable de le renouveler au moyen de matériel numérique, aujourd'hui prédominant. Le passage de l'analogique au numérique demandera de renouveler d'un coup l'ensemble du système, et bien que la RTS soit capable d'acquérir elle-même les appareils un par un, il lui serait difficile, aussi bien techniquement que financièrement, d'en renouveler à elle seule l'ensemble. La fourniture de matériel de radiodiffusion grâce à l'appui du Japon est donc souhaitable.



À gauche, un système de régie centrale fourni grâce à l'appui du Japon ;
à droite, des habitants des zones non électrifiées apprécient la radio

2. Aperçu du projet

(1) Objectifs globaux

Grâce à la fourniture de ce matériel, la radiodiffusion publique continuera et la vie de la population sera stabilisée et améliorée sur les plans économique et social.

(2) Objectifs

Permettre la poursuite d'une radiodiffusion publique stable, au moyen d'un matériel de radiodiffusion efficace et adéquat, afin de transmettre à la population des informations exactes et utiles et de diffuser de précieuses informations sur la vie quotidienne, notamment les nouvelles.

(3) Résultats

- Un matériel de radiodiffusion sera fourni, et les appareils devenus numériques permettront de produire avec efficacité et stabilité les programmes radiodiffusés.
- Des informations sur la vie quotidienne – nouvelles, santé, éducation, culture, divertissements – continueront d'être distribuées grâce à la radiodiffusion, contribuant au développement social et à la réduction de la pauvreté.

(4) Activités

Du matériel de radiodiffusion sera fourni à la station centrale de Dakar et aux stations régionales (Kaolack, Saint-Louis, Tambacounda).

(5) Apport

Partie japonaise : coopération financière non-remboursable, environ 800 millions de yens

Partie sénégalaise : frais des travaux de réfection des bâtiments et frais requis pour la gestion et la maintenance des équipements

(6) Système d'exécution du pays bénéficiaire

Organisme d'exécution : RTS

Administration compétente : Ministère des Télécommunications, des Nouvelles Technologies de l'Information et de la Communication, des Transports terrestres et des Transports ferroviaires (MTTICTTTF)

(7) **Durée de la coopération** : Quatorze (14) mois, période des appels d'offres incluse

(8) Montant de la coopération

Coopération financière non-remboursable, environ 800 millions de yens

(9) Points connexes à examiner

<Concernant le niveau technique des stations régionales>

Dans chacune des stations de Kaolack, de Saint-Louis et de Tambacounda, qui sont ciblées par ce projet, plus de deux techniciens sont affectés à l'entretien et aux réparations, et la maintenance du matériel existant est adéquatement effectuée. Celle du matériel de radiodiffusion ne présentera donc pas de difficultés. Par ailleurs, concernant la gestion des appareils numériques, une partie du matériel des stations régionales est déjà passée au numérique, et les programmes sont produits au moyen d'éditeurs non linéaires. En conséquence, l'utilisation d'appareils numériques ne posera elle non plus aucune difficulté particulière.

<Concernant les bâtiments des stations régionales>

Dans leur ensemble, les bâtiments des stations régionales ciblées deviennent vétustes, car plus de trente à quarante ans ont déjà passé depuis leur construction. La fixation de la menuiserie est dégradée, et l'on observe notamment des trous dans les plafonds, des panes d'air conditionné et des décollements des revêtements intérieurs. Par conséquent, des travaux de réfection de l'ensemble des bâtiments, fourniture d'équipement d'air conditionné comprise, seront nécessaires pour l'installation

du matériel de radiodiffusion, et il faudra examiner si ces travaux de réfection des bâtiments seront à la charge du pays bénéficiaire ou bien à la charge de la partie japonaise.



La station de Tambacounda et son état avancé de vétusté

<Concernant la situation de l'énergie électrique>

La tension nominale au Sénégal est de 220 V (monophasée). Des mesures de la tension d'alimentation effectuées dans chacune des stations ont montré des fluctuations importantes, ainsi que des tensions inférieures aux chutes généralement tolérées (-10%). Alimenter les appareils électriques avec une tension faible affecterait négativement leurs circuits d'alimentation et risquerait de causer des chauffages anormaux, dysfonctionnements, pannes et autres phénomènes, réduisant considérablement la durée de vie des dispositifs par rapport à celle prévue. La tension moyenne à la station de Tambacounda est inférieure à la valeur tolérée (200 V), et la production d'électricité dans cette région est insuffisante, laissant craindre un manque d'énergie à l'avenir. En considération de la situation de l'énergie électrique, il apparaît donc nécessaire d'étudier l'inclusion ou non des stations régionales dans l'objet de l'appui.

3 . Autres

(Coordonnées des organismes et responsables concernés du pays bénéficiaire)

Responsable : M. Babacar Diagne (Directeur Général de la RTS)
Coordonnées : TEL (+221) 849 12 67
FAX (+221) 822 34 90
E-mail : bdiagne@rts.sn