



**L'acceptabilité sociale dans les projets de transport en milieu urbain dans la région de  
Dakar :  
Cas du Bus Rapid Transit (BRT)**

**Par SALIF NGUIRANE**

**Mémoire présenté à l'Université du Québec à Chicoutimi en vue de l'obtention du  
grade de Maître ès sciences (M. Sc.) en gestion de projet**

Québec, Canada

© Salif Nguirane, 2024

## RÉSUMÉ

Ce présent mémoire se concentre sur l'analyse de l'acceptabilité sociale d'un nouveau système de transport en milieu urbain dakarois à savoir le projet de Bus Rapid Transit (BRT). C'est un nouveau projet de transport qui vise à améliorer les systèmes de transports en commun dans l'agglomération dakaroise. L'objectif principal de ce mémoire est de déterminer le niveau d'acceptabilité sociale de ce projet en analysant les facteurs qui influencent cette acceptabilité sociale, lesquels constitueront nos critères d'analyse. Ce qui consiste à analyser comment les différentes préoccupations des acteurs du secteur informel du transport urbain dakarois et des parties prenantes externes non impliquées dans ce projet tout au long du processus décisionnel, impactent-elles sur l'acceptabilité sociale de ce projet. Les principales contributions de ce mémoire résident dans un premier temps, de combler la littérature autour de la notion d'acceptabilité sociale du fait de la non-abondance d'étude en gestion de projet portant sur le sujet précis de l'acceptabilité sociale dans des projets de développement en milieu urbain en contexte africain. Ensuite, de donner une compréhension beaucoup plus globale des facteurs d'influences de l'acceptabilité sociale en s'intéressant plus particulièrement sur la ville de Dakar. Enfin de suggérer des démarches qui peuvent être mises en place afin de favoriser l'acceptabilité sociale au regard de ce nouveau système de transport en milieu urbain dakarois qui a eu beaucoup de mobilisation de la part des parties prenantes. La méthodologie utilisée est une approche qualitative basée sur une étude de cas descriptif avec comme stratégie de collecte de donnée l'analyse documentaire d'un rapport d'enquête qui a été menée à Dakar. Pour déterminer le niveau d'acceptabilité sociale de ce projet aux regards des résultats obtenus à la suite d'une analyse de contenu, nous avons affecté des pondérations aux regards des facteurs retenus. Par cette affectation, nous avons pu mesurer le niveau d'acceptabilité sociale de ce projet à l'aide d'une échelle de pointage et nous avons conclu que l'acceptabilité sociale de ce nouveau projet dépend de plusieurs facteurs tels que la participation publique au processus décisionnel, la qualité du service, la sécurité, l'accessibilité, la fiabilité, le confort, les coûts, l'impact environnemental et la capacité à répondre aux besoins et aux attentes des différentes parties concernées. Une approche participative avec les parties prenantes externes du projet peut être un facteur clé pour améliorer l'acceptabilité sociale du projet BRT. Enfin, l'étude fournit des stratégies et des recommandations pour promouvoir une approche participative avec des parties prenantes directement impactées, aux différentes étapes de ce mégaprojet afin de faciliter et de favoriser son acceptabilité sociale.

## SUMMARY

This present dissertation focuses on the analysis of the social acceptability of a new transport system in Dakar's urban environment, namely the Bus Rapid Transit (BRT) project. It is a new transport project which aims to improve public transport systems in the Dakar metropolitan area. The main objective of this dissertation is to determine the level of social acceptability of this project by analyzing the factors that influence this social acceptability, which will constitute our analysis criteria. Which consists of analyzing how the different concerns of actors in the informal sector of Dakar urban transport and external stakeholders not involved in this project throughout the decision-making process impact on the social acceptability of this project. The main contributions of this dissertation lie firstly in filling the literature around the notion of social acceptability due to the lack of abundance of project management studies on the specific subject of social acceptability in development projects in urban areas in the African context. Then, to provide a much more global understanding of the factors influencing social acceptability by focusing more particularly on the city of Dakar. Finally, to suggest steps that can be put in place in order to promote social acceptability with regard to this new transport system in the Dakar urban environment which has received a lot of mobilization from stakeholders. The methodology used is a qualitative approach based on a descriptive case study with the data collection strategy of documentary analysis of an investigation report which was carried out in Dakar. To determine the level of social acceptability of this project in light of the results obtained following a content analysis, we assigned weightings to the factors selected. Through this assignment, we were able to measure the level of social acceptability of this project using a scoring scale and we concluded that the social acceptability of this new project depends on several factors such as public participation in the decision-making process, quality of service, security, accessibility, reliability, comfort, costs, environmental impact and the ability to meet the needs and expectations of the different parties involved. A participatory approach with external project stakeholders can be a key factor in improving the social acceptability of the BRT project. Finally, the study provides strategies and recommendations to promote a participatory approach with directly impacted stakeholders, at the different stages of this megaproject in order to facilitate and promote its social acceptability.

**Mots clés :** Acceptabilité sociale, Acceptabilité en contexte de gestion de projet, Acceptabilité sociale en contexte africain, facteurs d'influences de l'acceptabilité sociale, théorie des Parties prenantes, BRT, Transport urbain.

## AVANT-PROPOS

### DÉDICACES

Je dédie ce présent mémoire à :

- 1- Mes chers parents **IBRAHIMA** et **AISSATA SY**, qui m'ont toujours soutenu dans les plus durs moments de ma vie et qui ont énormément investi pour la réussite de leurs enfants. Que le tout puissant leur accorde une très longue vie et une santé de fer ;
- 2- À tous mes **frères** et **sœurs** qui m'ont beaucoup aimé ;
- 3- À tous les membres de la famille, du côté maternel (**Famille SY**) comme du côté paternel (**Famille NGUIRANE**) ;
- 4- À **Mr Alioune Badara NGUIRANE**, petit frère de mon père, **qui a toujours apporté son soutien dans ma vie éducative et mon cursus scolaire. Je prie pour que le tout puissant te bénisse et te comble de sa bénédiction.**
- 5- À ma très chère **BINETA NDOYE FALL**, qui m'a toujours soutenu dans des moments difficiles ;
- 6- À mon guide religieux, mon ami, mon confident **CHEIKH IBRAHIMA NGOM** ;
- 7- À tous mes amis et à tous ceux qui de près ou de loin m'ont une fois aidé ou soutenu.

***Ce travail est le vôtre.***

## REMERCIEMENTS

**Louange à Allah, le miséricordieux, le très miséricordieux,  
Paix et salut sur notre prophète Mouhamed.**

Ce travail a pu voir le jour grâce à l'apport et à l'appui de plusieurs personnes que je tiens à remercier vivement :

À la brillante professeure et directrice de mémoire, **Salmata OUEDRAOGO, PhD, enseignante** au département des sciences économiques et administratives de l'Université du Québec à Chicoutimi pour son encadrement, ses orientations, ses conseils en tant que « mère » et son apport indélébile dans le cadre de la production de ce fastidieux travail.

Une femme très battante qui fait la fierté africaine par son brillant parcours.

Monsieur **Pape Samba Niang**, sociologue, et **PDG** de la société immobilière **SBC**, de m'avoir vraiment soutenu de fond en comble dans mon projet d'étude ici au Canada. Je ne saurais vraiment te remercier pour tous les efforts consentis à l'égard de ma personne.

Monsieur **Mouhamed Dangoura**, un frère, un ami, **doctorant** en géographie à l'université cheikh Anta Diop de Dakar, par ses conseils de frère et d'avoir gardé toujours un œil sur mes orientations.

À madame la ministre de la Jeunesse du Sénégal, madame **Néné Fatoumata TALL**, une grande sœur, une amie, une confidente, pour son soutien financier et sa loyauté envers ma modeste personne et à la jeunesse sénégalaise. Je vous magnifie dans tous les sens du terme ma gratitude et ma satisfaction envers votre modeste personne. Qu'Allah SWT vous comble de sa bénédiction.

À mon frère, conseiller et confident de Mr **Ibrahima NGUIRANE**, directeur du développement économique, touristique et des communications de Témiscamingue, qui m'a soutenu moralement et psychologiquement lors de mes premières expériences à l'extérieur du Sénégal et qui m'a toujours orienté dans ma vie et de m'avoir soutenu tout au long de mon processus de mon projet d'étude au Canada et de ses orientations.

À mon frère et camarade **Mr louis Dominique Sambou**, maitre en Gestion de Projet et conseiller clientèle à la RBC de m'avoir accueilli à Chicoutimi et d'avoir facilité mon intégration à Chicoutimi.

## Table des matières

RÉSUMÉ.....	ii
SUMMARY .....	iii
AVANT-PROPOS .....	iv
DÉDICACES .....	iv
REMERCIEMENTS .....	v
INTRODUCTION.....	1
CADRE THÉORIQUE.....	9
1.1- La notion d'acceptabilité sociale .....	9
1.2- Tentative de définition de l'acceptabilité sociale.....	10
1.3- Les dimensions de l'acceptabilité sociale.....	13
1.4- Les facteurs d'influences de l'acceptabilité sociale .....	14
1.5- L'acceptabilité sociale en contexte de gestion de projet .....	18
1.5.1- La théorie des parties prenantes .....	19
1.5.2- La typologie des parties prenantes.....	22
1.6- Définition du transport urbain.....	23
CHAPITRE 2.....	26
MÉTHODOLOGIE .....	26
1.1- Positionnement épistémologique .....	26
1.2- Choix de l'approche méthodologique .....	29
1.3- Justification du choix méthodologique.....	30
1.4- Instrument de collecte de données .....	31
1.5- Unité d'analyse.....	31
1.6- Méthode d'analyse.....	32
1.7- Type de recherche .....	33
1.8- Devis de recherche .....	34
1.9- Les limites de la recherche qualitative et des données documentaires .....	34

1.1- DESCRIPTION DU CAS.....	35
1.2- Présentation du Cas.....	36
1.3- Le tracé du BRT.....	37
1.4- La zone d'influence du BRT .....	37
1.5- Les Objectifs du projet.....	40
1.6- Les composantes du BRT .....	41
1.7- Identification des parties prenantes du BRT .....	43
1.7.1- Catégorie de ces parties prenantes.....	44
<b>CHAPITRE 3.....</b>	<b>46</b>
<b>ANALYSE DES RÉSULTATS .....</b>	<b>46</b>
<b>1.1- Analyse des facteurs d'influence de l'acceptabilité sociale du BRT</b>	<b>50</b>
1.1.1- Facteur de l'information .....	50
1.1.2- Facteurs économiques .....	51
1.1.3- Facteurs environnementaux .....	52
1.1.4- Facteur de participation publique.....	53
1.1.5- Les facteurs sociaux.....	54
1.2- Analyse au processus de P. Publique .....	55
1.2.1-Échelle de Pointage de l'acceptabilité sociale.....	56
1.2.2- Commentaires .....	57
<b>Chapitre 4 .....</b>	<b>56</b>
<b>La Démarche d'acceptabilité sociale .....</b>	<b>56</b>
1.1- La démarche d'acceptabilité sociale selon Malenfant et al. (2009)..	59
1.2- La démarche d'acceptabilité sociale selon le CPEQ.....	61
1.2.1- Phase de recherche et de préconsultation.....	61
1.2.2- Étapes d'information, d'évaluation et de consultation .....	62
1.2.3- Phase de mise en œuvre.....	63
1.2.4- Phase d'exploitation .....	63

<b>1.2.5- Phase de Clôture .....</b>	<b>64</b>
<b>Conclusion.....</b>	<b>74</b>
<b>Bibliographie : .....</b>	<b>76</b>
<b>Annexes .....</b>	<b>80</b>
<b>ANNEXE 2 : Les Composantes du BRT .....</b>	<b>83</b>
<b>ANNEXE 3 : Présentation de la zone d'influence du BRT .....</b>	<b>84</b>
<b>ANNEXE 4 : La démarche d'acceptabilité sociale selon CPEQ.....</b>	<b>84</b>
<b>Annexes 5 : Analyse des préoccupations au regard des facteurs d'acceptabilité sociale .....</b>	<b>87</b>



## **Liste des tableaux**

Tableau 1 : Définition de l'acceptabilité sociale

Tableau 2 : Les différents types d'acceptabilité sociale

Tableau 3 : Les facteurs de l'acceptabilité sociale

Tableau 4 : Échelle de pondération des types de facteurs (inspiré : Villeneuve et al. 2014)

Tableau 5 : Échelle d'évaluation de l'influence des critères sur la participation publique (Inspiré de : OCEE, 2008)

Tableau 6 : scores finaux par type de facteur

Tableau 7 : échelle de pointage de l'acceptabilité sociale (inspiré de M. Champagne et Laurence, 2021)

## **Listes des graphiques et des images**

Image 1 : Vue traditionnelle de la relation organisation-PP

Image 2 : les trois dimensions de la théorie des PP

Image 3 : Typologie des parties prenantes

Image 4 : Vue d'ensemble des Parties prenantes du BRT

## **Liste des abréviations**

**AFTU : Association de Financement des Professionnels du Transport urbain**

**ANSD : Agence Nationale de la statistique et de la Démographique**

**BM : Banque Mondiale**

**BRT : Bus rapide transit**

**CETUD : Conseil Exécutif des Transports urbains de Dakar**

**CGQA : Centre de Gestion de La Qualité de l'air**

**CPEQ : Conseil Patronal de l'environnement du Québec**

**EIES : Étude D'impact d'environnement et social**

**FTA : Fédéral transi Administration**

**MEDD : ministère de l'Environnement et du Développement durable**

**PAP : Personnes affectées par Le Projet**

**PATMUR : Projet D'appui au Transport et de La Mobilité urbaine**

**PEPP : Plan D'engagement des Parties prenantes**

**PESTEL : Politique, Économique, Socio-Culturel, technologique, écologique,**

**Légal**

**PGES : Plan de Gestion environnemental et social**

**PMI : Project Management Institue**

**PP : Parties prenantes**

**PPP : Partenariat Public-Privé**

**PSE : Plan Sénégal émergent**

**LABOGEHU : Laboratoire de géographie humaine**

**EIES-BRT : Étude impact environnemental et social du B**

## INTRODUCTION

L'urbanisation rapide dans les villes du monde entier a entraîné une augmentation sans précédent des besoins humains en matière de mobilité et de transport (Litman, 2003). Dans ce contexte actuel, les projets urbains de grande envergure suscitent à la fois des opportunités de croissance économique des villes, mais provoquant aussi souvent la controverse surtout lorsqu'il est question de projet à fort impact socio-environnemental (Batellier, 2016).

Selon Batellier (2020) , les préoccupations au cœur du débat des grands projets de développement économique sont multiples. Elles portent surtout sur l'impact du projet au regard de l'environnement, la qualité de vie et le paysage, la durabilité du projet, le mode de gestion du projet, l'utilisation des fonds publics, etc. L'absence de prise en compte de ces préoccupations dans tout le processus d'élaboration ou de la réalisation d'un projet peut entraîner inévitablement à son opposition. Ainsi, l'acceptabilité sociale est devenue un critère essentiel pour favoriser la réussite à tout projet de développement (CSN<sup>1</sup> et Batellier, 2016).

Cette notion d'acceptabilité sociale s'applique à divers projets et d'objets susceptibles de soulever des questions d'acceptabilité. Cela englobe des projets d'infrastructures et de transport, qui est au cœur de notre recherche. Mais également de produits, de services ou technologiques, de comportement social, de mesure de régulation ou de politique (Batellier,

---

<sup>1</sup> Confédération des syndicaux nationaux

2016). Dans le cadre de la planification de projets ou du développement d'infrastructures, l'acceptabilité sociale est perçue selon certains comme une réponse aux oppositions provenant des mouvements sociaux. Elle est souvent considérée comme un processus visant à établir un consensus social, s'inscrivant dans l'idée de favoriser la tranquillité ou à un silence social (Gendron, 2014; Massé et al., 2013).

L'acceptabilité sociale dans toutes ses dimensions<sup>2</sup> est devenue un enjeu prépondérant dans le domaine de la recherche et dans le développement des projets d'envergure, dont les projets urbains (Carbonneau, 2014). Elle se réfère à la mesure dans laquelle un projet est accepté, soutenu et considéré comme approprié par les parties concernées qui sont directement impactées par ses résultats. Selon Caron-Malenfant and Conraud (2009), elle peut aussi se définir en étant « **Le résultat d'un processus par lequel les parties concernées construisent ensemble les conditions minimales à mettre en place pour qu'un projet, un programme ou une politique s'intègre harmonieusement, et à un moment donné, dans son milieu naturel et humain** » p.14. Ainsi, l'acceptabilité sociale des projets de transport en milieu urbain est devenue une préoccupation majeure pour les décideurs et les planificateurs urbains, en particulier dans des régions densément peuplées (Motulsky et Carbonneau, 2014). Elle est aussi étroitement liée aux parties prenantes dans des contextes de projet en milieu urbain.

Au fil des années, la région de Dakar, capitale du Sénégal, fait face à une congestion croissante du trafic, à des problèmes de pollution atmosphérique, à des insuffisances des infrastructures de transport existantes et à des inégalités d'accès aux services de transport.

---

<sup>2</sup> (Environnemental, Économique, Social et Politique)

Ces problèmes ont affecté la qualité de vie des habitants, impactant aussi négativement l'efficacité et la durabilité du système de transport urbain dakarois (PMI, 2016) . Pour pallier ces dysfonctionnements, le gouvernement du Sénégal à travers le CETUD met en place deux projets de transport pilote, tels que le Bus Rapid Transit (BRT) et le Train Express Régional (TER) émergeant comme une des solutions prometteuses pour répondre aux défis de la congestion routière, de la pollution atmosphérique, de l'accessibilité et des inégalités sociales. Ainsi, dans le cadre de ce mémoire, nous nous concentrons exclusivement sur une étude de cas portant sur le BRT, car c'est le projet qui a suscité des mobilisations en termes d'acceptabilité sociale.

En effet, les transports de masses sont devenus essentiels pour améliorer non seulement la qualité du cadre de vie, l'environnement et la santé publique, mais contribuent également au développement économique en réduisant la congestion routière, en facilitant les déplacements et en limitant les coûts de déplacement (Transport Québec, 2023).Le projet BRT s'inscrit dans cette lignée , visant à encourager le transport collectif pour favoriser la diminution des impacts environnementaux liés au secteur du transport urbain dakarois (CETUD, 2017).

Le BRT est un service de transport public à grande capacité qui fonctionne généralement sur des voies dédiées, offrant des temps de trajets rapides et réguliers aux usagers (Banque Mondiale, 2022). C'est un projet de développement qui peut avoir des impacts sociaux, économiques et environnementaux sur les communautés locales. Grâce à ses caractéristiques, le réseau BRT offre une capacité et des performances proches de celles d'autres moyens de transport public avancés, comme le métro ou le tramway.il est beaucoup

moins cher et plus rapide à construire. il constitue une solution intéressante pour les villes qui souhaitent un système de qualité, malgré des délais et des ressources financières limitées.

Il existe désormais un réseau BRT à Dar es-Salaam et à Lagos, ainsi dans des villes sud-africaines telles que Cape Town, George, Johannesburg et Pretoria. Ainsi selon la CETUD (2019), dix autres sont en phase de planification ou construction ailleurs en Afrique, comme Dakar en Afrique de l'Ouest. Le BRT offre une qualité de service supérieure à celle des services de bus urbains traditionnels en raison de délais réduits, d'une fiabilité de service accrue et d'une expérience utilisateur améliorée selon (Carrigan, 2013; Diaz & Schneck, 2000).

Ce système de transport a contribué à la transformation des transports urbains dans beaucoup de villes au cours des dernières décennies. Aujourd'hui, plus de **188** villes à travers le monde ont mis en œuvre **5712** kilomètres de transport en commun rapides par autobus ou de corridors d'autobus de haute qualité qui transportent **31 679 288** passagers par jour (BRTdata.org, 2023). Au-delà des indicateurs de performance individuels, un système de transport par bus de haute qualité comme le BRT peut avoir un impact sur la qualité de vie, la productivité, la santé, l'éducation et la sécurité des résidents de la ville. Ils peuvent réduire le temps de trajet des passagers en convertissant les bus BRT du trafic mixte en voies dédiées et séparées et un embarquement prépayé dans les gares ainsi que des bus de grande capacité équipés de nombreuses portes d'embarquement pour permettre aux passagers de monter et descendre plus rapidement (Carrigan, 2013). Notamment avec une gestion sophistiquée des feux de circulation et un service de bus à haute fréquence, ils peuvent contribuer à réduire les temps d'attente et de transfert des passagers (Carrigan, 2013). Ils peuvent également avoir un impact positif sur l'environnement en réduisant les gaz à effet de serre (GES) qui

contribuent au changement climatique mondial ainsi que les polluants atmosphériques locaux qui conduisent à la pollution de l'air (Carrigan, 2013). Ce système de transport en commun rapide par bus offre également de précieux avantages pour la santé publique en réduisant les décès, les accidents et les blessures sur les routes, ainsi que l'exposition personnelle aux polluants atmosphériques et aux gaz nocifs et en augmentant l'activité physique des utilisateurs du BRT.

En effet, nous pouvons admettre que la mise en place de ce nouveau système de transport en milieu urbain dakarois vise à améliorer la mobilité et à réduire la congestion routière (CETUD, 2019). Cependant, il faut souligner que ce projet est tout à fait nouveau pour les Dakarois et selon les enquêtes du Laboratoire de géographie humaine (LABOGEHU, 2020). Ce nouveau virage technologique a été perçu d'une manière menaçante pour certaines parties prenantes directement impactées par ce projet. Ainsi, selon les travaux de Sengers and Raven (2014) et de Fournis and Fortin (2015), la mise en œuvre de certains projets peut rencontrer des obstacles liés à l'acceptabilité sociale de certaines parties prenantes, ce qui d'ailleurs le cas pour ce nouveau système de transport en milieu dakarois qui n'épousent pas ce projet du fait de leur **non-implication** tout au long du processus (PMI, 2016).

Cependant, il est important de noter que peu de projets au Sénégal suscitent des contestations de la part des parties prenantes. Cependant, c'est le cas pour ce projet BRT. Son émergence dans un contexte politique agité pourrait expliquer cette résistance inhabituelle liée à son acceptabilité. En outre, une condition essentielle à l'acceptabilité sociale des décisions qui touchent le public est la participation publique (Roger, 2021). La mise en œuvre du processus de participation publique est devenue désormais une pratique nécessaire pour

des promoteurs de projet afin d’impliquer les parties prenantes touchées ou impactées par ce projet. C’est à dire non seulement les promoteurs et les parties prenantes du gouvernement, mais également celles de la société civile et les autres personnes impactées (Roger, 2021).

La pertinence scientifique à vouloir analyser l’acceptabilité sociale dans la région de Dakar au regard de ce projet, réside dans plusieurs aspects. D’abord par un manque d’étude en **gestion de projet** portant sur le sujet précis de l’acceptabilité sociale surtout dans des projets en milieu urbain (Lehman et Carbonneau, 2014). Ensuite d’attirer l’attention des dirigeants, des experts et des chercheurs sur la prise de la considération de l’analyse des facteurs d’influences de l’acceptabilité sociale des projets de transport en milieu urbain qui est un champ de recherche relativement peu exploré malgré son importance croissante afin de favoriser la réussite des projets. Enfin d’apporter des contributions scientifiques et significatives à la compréhension globale de ce phénomène dans la région de Dakar qui à son propre contexte urbain et socioéconomique.

En effet, l’état des lieux sur l’acceptabilité sociale révèle un intérêt croissant pour ce concept ces dernières années. En particulier, de nombreuses publications ont été produites autour de ce concept, notamment depuis les années 2000, d’après la base de données de scopus (voir annexes). Selon cette base de données, des publications sur la notion de l’acceptabilité sociale ont été menées dans des revues spécialisées en gestion de projet, en sciences sociales, en sciences de l’environnement et en sciences de l’ingénierie. Toutefois, dans le cadre de cette étude, nous nous intéressons uniquement sur les publications faites dans des revues spécialisées en gestion de projet. Le constat que nous avons fait est que ces recherches portent généralement sur l’acceptabilité sociale concernant des projets tels que de



construction de barrages, des projets d'énergie renouvelable, des projets miniers, et des projets de développement touristique. Cependant il est remarquable qu'il n'existe pas en abondance des études faites spécifiquement sur les facteurs d'influences de l'acceptabilité sociale des projets de transport urbain en contexte africain. Ainsi à la suite de l'identification de cette lacune au regard de la littérature, nous formulons notre question générale de recherche comme suit : **quels sont les facteurs d'influence de l'acceptabilité sociale de ce nouveau système de transport en milieu urbain dakarois, et comment ces facteurs d'influences peuvent-ils être pris en compte pour favoriser socialement l'acceptabilité de ce projet ?**

L'objectif principal de ce mémoire est de déterminer le niveau d'acceptabilité sociale de ce projet en analysant les facteurs qui influencent cette acceptabilité sociale, lesquels constitueront nos critères d'analyse. Ensuite, nous affecterons une pondération à chaque critère à l'aide de l'échelle de pointage de l'acceptabilité sociale. Enfin, nous les agrégerons pour déterminer le niveau d'acceptabilité sociale du projet en utilisant l'échelle d'évaluation de l'influence des critères, inspirée de L'OCEE<sup>3</sup>.

La réalisation de ce mémoire repose essentiellement sur des données secondaires provenant d'un rapport d'enquête de 2020 par le LABOGEHU<sup>4</sup>. Toutefois, la documentation autour du concept d'acceptabilité sociale et de la théorie des parties prenantes repose sur plusieurs sources crédibles telles que des articles scientifiques, des ouvrages, des rapports

---

<sup>3</sup> Office de la coordination environnementale de l'énergie du Canton de Berne

<sup>4</sup> Laboratoire de Géographie humaine

gouvernementaux. Dans l'optique d'assurer la qualité de l'analyse, des données récentes ont été en grande partie recueillies dans le rapport de recherche sur ce projet en 2020 conçu par le laboratoire des sciences humaines (UCAD).

Le plan de travail de ce mémoire sera divisé en quatre chapitres. Dans un premier chapitre, nous allons cadrer la notion d'acceptabilité sociale en mettant en évidence ses définitions, ses dimensions, ses types, et ses facteurs d'influence. Ensuite de cadrer aussi la notion de l'acceptabilité sociale en contexte de projet et enfin de définir la notion de transport urbain. Le deuxième chapitre va présenter la méthodologie de recherche que nous allons adopter dans le cadre de ce travail. Le troisième chapitre se penche sur la présentation et l'analyse des résultats. Le chapitre quatre se concentre sur la proposition d'une démarche d'acceptabilité sociale en contexte des projets en milieu urbain africain. Enfin nous allons suggérer des recommandations afin de favoriser l'acceptabilité sociale de ce projet et d'encourager la participation publique dans l'élaboration des projets.

## Chapitre I

### CADRE THÉORIQUE

L'objectif principal de ce chapitre est que nous allons aborder en premier lieu les concepts théoriques autour de l'acceptabilité sociale (définitions, dimensions, facteurs). Cependant, c'est vrai qu'un peu plus haut nous avons montré en premier lieu l'importance de l'acceptabilité sociale dans les projets urbains. En second lieu aussi, nous avons retenu la définition de cette notion à travers Malenfant et al. (2009), mais il reste un concept abstrait, flou. C'est à travers ce cadre théorique que nous tenterons de mettre en évidence les discussions qui ont eu autour de cette notion. Ensuite, nous allons aborder en second lieu les discussions autour de la notion en contexte de gestion de projet. Enfin de situer notre étude par rapport à cette notion d'acceptabilité sociale.

#### 1.1- La notion d'acceptabilité sociale

Dans la littérature scientifique, la notion de l'acceptabilité sociale, selon Fortin and Fournis (2014), n'est pas clairement définie. Elle est floue, émergente et encore instable, mais peut être analysée comme un cadre cognitif proposant une redéfinition des pratiques et des politiques publiques et de gouvernance. Cependant, une grande partie de l'analyse de ce concept se concentre sur la dynamique des acteurs locaux ainsi que sur les questions centrales de l'acceptation sociale, sans définir précisément le sens de ce concept (PMI, 2016). Ainsi avec son caractère flou, il nous apparaît plus utile d'expliquer dans un premier temps, ce que l'acceptabilité sociale **n'est pas** afin de déconstruire certains mythes et idées préconçues.

L'acceptabilité sociale, selon CSN<sup>5</sup> (2016), n'est pas l'acceptation sociale. En effet, cette dernière est une approche concurrente de l'acceptabilité sociale, qui vise à faire accepter un projet en aval de la décision prise par un promoteur. De son côté, l'acceptabilité sociale, suppose que les parties prenantes soient consultées et informées en amont de la prise de décision. Il s'agit d'un processus qui, partant d'une proposition initiale, cherche à trouver de quelle manière un projet peut s'intégrer dans un milieu, et ce, de manière socialement acceptable pour les populations. Il s'agit plutôt d'atteindre un consensus, c'est-à-dire un accord qui suscite une certaine adhésion entre les parties aux intérêts divers. Il importe de mentionner que ce consensus peut mener au rejet du projet, autant qu'à son acceptabilité sociale et, le cas échéant, des modifications pourront y être apportées pour atténuer ses effets négatifs et optimiser ses retombées positives. Devant un échec de consensus, il s'agira de trouver un compromis acceptable pour les différentes parties.

## 1.2- Tentative de définition de l'acceptabilité sociale

La notion d'acceptabilité sociale reste difficile à cerner (Batellier, 2016). Cependant, en s'appuyant sur les travaux de Saucier et al. (2009), trois approches sont mises en lumière pour **tenter** de définir l'acceptabilité sociale. La première approche définit l'acceptabilité sociale comme **un instrument** destiné à divers acteurs œuvrant dans un projet pour atteindre les objectifs. Concernant la deuxième approche, les auteurs la présentent comme **un résultat** à atteindre qui se présente comme assentiment de l'ensemble des parties prenantes dans un projet et la troisième approche de l'acceptabilité sociale est un résultat issu d'un processus

---

<sup>5</sup> Confédération des syndicaux nationaux.

interactif comme la participation citoyenne dans le but de faire circuler l'information concernant un projet (Fortin & Fournis, 2013).

Selon Caron-Malenfant and Conraud (2009) , l'acceptabilité sociale est le résultat d'un processus par lequel les acteurs s'accordent sur les conditions minimales nécessaires pour qu'un projet, un programme ou des cahiers des charges s'intègrent harmonieusement, dans une certaine mesure. Un certain temps, dans son environnement d'accueil. Selon cette définition, l'acceptation sociale est le résultat d'un processus de dialogue social entre le décideur ou l'initiateur et la communauté affectée par le projet. Selon Fortin and Fournis (2013) , l'acceptabilité sociale est «un processus d'évaluation politique d'un projet sociotechnique mettant en interaction une pluralité d'acteurs impliqués à diverses échelles et à partir duquel se construisent progressivement des arrangements et des règles institutionnelles reconnues légitimes, car cohérentes avec la vision du territoire et le modèle de développement privilégiés par les acteurs concernés ».

Afin d'observer la diversité de définitions de la notion d'acceptabilité sociale proposée au sein des écrits, six autres d'entre elles ont été choisies lors de cette recherche du fait qu'elles sont les mieux citées dans la littérature académique ou celles qui figurent dans les publications du gouvernement du Québec, mais nous ne les considérons pas comme les définitions les mieux complètes.

Tableau 1 : Définition de l'acceptabilité sociale

Contexte et source (date)	Proposition de définitions
<b>Office québécois de la langue française (2011)</b>	« Ensemble des caractéristiques qui font que l'exploitation d'une ressource naturelle est jugée comme étant potentiellement acceptable par une communauté ».
<b>Gouvernement du Québec-thésaurus gouvernemental en ligne (TAG, 2012)</b>	« Ensemble des jugements collectifs, basés sur les valeurs sociétales, portant sur le bien-fondé d'une politique ou d'un projet de développement pouvant avoir un impact sur les milieux naturel et humain ».
<b>Stanley (1996) - forêts</b>	« Choix de tolérance issu de ce que la société accepte en termes de conditions environnementales et des pratiques qui seront entreprises afin de maintenir ou de restaurer ces conditions ».
<b>Gendron (2014) adapté de Brunson (1996) - multisectoriel</b>	« Assentiment de la population à un projet ou à une décision résultant du jugement collectif que ce projet ou cette décision est supérieur aux alternatives connues/imaginables, incluant le statu quo ».
<b>Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (2014, p. 351) - gaz de schiste</b>	« L'acceptabilité sociale est un processus collectif et évolutif qui intègre un nombre important d'acteurs locaux et régionaux. Elle se traduirait non pas par l'assentiment général, mais plutôt par un consensus des parties prenantes à travers la consultation et les échanges ».

Source : adapté de Gauthier (2015 p.8).

### 1.3- Les dimensions de l'acceptabilité sociale

Malgré l'évolution moyenne des recherches scientifiques sur la notion de l'acceptabilité sociale, elle ne demeure pas un enjeu nouveau (CPEQ, 2012; Raufflet, 2014). Elle apparaît aujourd'hui comme un enjeu majeur du 21<sup>ème</sup> siècle, surtout quand il s'agit des projets à fort impact social et environnemental.

Selon le CPEQ, l'acceptabilité sociale comporte trois dimensions : le premier est **l'acceptabilité sociopolitique** : acceptabilité des technologies, des politiques et des cadres en place par les politiciens et décideurs, par le public et les parties prenantes principales. Le second est **l'acceptabilité communautaire** : acceptabilité des installations, des promoteurs, des investisseurs et des gestionnaires, par les résidents, les autorités et autres parties prenantes locaux. Le troisième est **l'acceptabilité du marché** : acceptabilité des investissements encourus, des risques financiers, des prix et des taxes par les consommateurs, les investisseurs, les compagnies concernées et les politiciens.

À travers ces trois dimensions, les dimensions de l'acceptabilité sociale qui pourraient correspondre à notre cas à savoir le projet de BRT sont l'acceptabilité sociopolitique et l'acceptabilité communautaire. En somme, nous constatons que ces trois types d'acceptabilité sociale montrent que l'acceptabilité sociale est le résultat d'un processus de dialogue entre le pouvoir, la population, la firme. Le tableau ci-dessous nous le montre explicitement.

Tableau 2 : les différents types d'acceptabilité sociale

<b>Acceptabilité sociale communautaire</b>	« Un résultat provenant d'une recherche de Consentement des populations locales dans l'exécution des projets ».
<b>Acceptabilité sociopolitique</b>	« Un résultat issu d'une recherche de consentement d'une population plus large par voie référendaire pour l'exécution des projets ».
<b>Acceptabilité du marché</b>	« Un résultat en lien avec les mesures fiscales dans le cadre d'une conjoncture économique ».

Source : adapté de CPEQ (2012).

#### **1.4- Les facteurs d'influences de l'acceptabilité sociale**

Selon Gauthier et al. (2015) , les facteurs affectant l'acceptabilité sociale d'un projet peuvent varier selon le contexte et la nature du projet. Cependant, voici quelques facteurs communs qui peuvent influencer l'acceptabilité sociale selon Leblanc (2021), Leblanc (2021) et (Gauthier et al., 2015). Selon Leblanc (2021), plusieurs facteurs pouvant être regroupés sont identifiés :

- 1- **La confiance envers le promoteur et les institutions** : La confiance envers le promoteur (gouvernement, entreprise, organisation) et les institutions impliquées est un facteur crucial dans l'acceptabilité sociale d'un projet. Si les résidents et les parties prenantes ont confiance



en la capacité du promoteur à gérer le projet de manière transparente, équitable et responsable, ils seront plus enclins à soutenir le projet.

- 2- **Le contexte de gouvernance de même que les contextes sociaux, historiques, territoriaux, culturels, économiques, et géographiques** : L'acceptabilité sociale est influencée par le contexte plus large dans lequel le projet est développé, cela inclut la gouvernance du projet, les contextes sociaux et culturels de la région concernée, son histoire, son économie, sa géographie, etc., les particularités locales peuvent affecter la manière dont le projet est perçu et accepté par la population.
- 3- **La connaissance et les savoirs locaux** ; la connaissance et les savoirs locaux des résidents sont importants pour l'acceptabilité sociale. Les populations locales possèdent souvent des connaissances spécifiques sur leur territoire, leur mode de vie et leurs besoins, ce qui peut contribuer à la réussite et à l'acceptation d'un projet s'ils sont pris en compte.
- 4- **Les valeurs, les croyances et les attentes** : Les valeurs, les croyances et les attentes des communautés locales peuvent influencer leur perception du projet. si le projet est en harmonie avec les valeurs et les attentes des résidents, il est plus susceptible d'être accepté. Les risques réels ou perçus et les incertitudes ;
- 5- **Les risques** : Les risques réels ou perçus associés au projet peuvent être un facteur qui déterminent dans l'acceptabilité sociale. Les résidents peuvent s'inquiéter des impacts négatifs potentiels du projet sur leur vie quotidienne sur l'environnement. Les incertitudes concernant les résultats du projet peuvent également affecter leur acceptation.

- 6- **Les impacts sur le milieu de vie et l'environnement** : L'acceptabilité sociale est fortement influencée par les impacts du projet sur le milieu de vie des résidents et sur l'environnement. Si le projet entraîne des perturbations importantes ou des dégradations environnementales, il peut être moins accepté par la population.
- 7- **Les bénéfices et les répercussions pour les communautés locales** : Les bénéfices et les répercussions du projet sur les communautés locales sont un facteur clé de l'acceptabilité sociale. Si les résidents perçoivent des avantages significatifs pour leur communauté, ils seront plus enclins à soutenir le projet.
- 8- **La participation publique à la prise de décision** : La participation publique dans la prise de décision concernant le projet est un élément essentiel pour favoriser l'acceptabilité sociale. L'inclusion des résidents dans le processus décisionnel permet de prendre en compte leurs besoins, leurs préoccupations et leurs points de vue, ce qui peut conduire à des projets plus acceptables et plus durables.

Selon Gauthier (2015), l'acceptabilité sociale afin qu'elle puisse être déployée dans un projet, repose essentiellement sur des facteurs clés. Ces facteurs représentent **le socle** de l'acceptabilité sociale. Ils sont au nombre de six (6) les valeurs et les croyances, les attentes et les risques perçus et e les impacts sur le milieu de vie environnemental et écologique qui prennent en compte les enjeux de conciliation des usages territoriaux et les incidences sur le mode de vie des communautés. En ce qui concerne les trois derniers, ils prennent en compte la confiance envers les promoteurs et les institutions et ensuite les bénéfices répercutés sur les usagers et enfin la mise en place du processus participatif (comité de suivi, consultation publique, gouvernance participative, etc.).

Tableau 3 : les facteurs d'influence de l'acceptabilité sociale

<b>Les blocs de l'acceptabilité sociale</b>	<b>Facteurs d'influences</b>
Information	- La confiance envers les promoteurs et les institutions ;
Social, Économique et environnemental	- Les valeurs, les croyances, les attentes ; - Les risques perçus sur le milieu environnemental, incluant les enjeux de conciliations des usages territoriaux et sur le mode de vie de la communauté, bénéfiques, répercussions sur les populations concernées ;
La participation citoyenne	Un processus participatif (comité de suivi, consultation, gouvernances participatives, etc.).

Adapté de Gauthier (2015)

Autour du projet se trouve un groupe de parties qui, bien que non liées contractuellement au projet, sont néanmoins soumises ou exposées aux impacts directs ou indirects du projet (Eskerod & Huemann, 2013). Ces parties sont l'organisme public qui accorde le permis, les habitants de la zone bénéficiaire du projet, les groupes de pression environnementaux, les journalistes et d'autres parties.

Selon Walker et Carbonneau (2014), ces parties sont les utilisateurs, les membres de la communauté et d'autres parties intéressées (gouvernements, groupes de pression). Ils sont tous sous pression en fonction de leur intérêt et de leur pouvoir dans le projet. Les autorités publiques ont un rôle à jouer dans la gestion des projets, car ce sont elles qui délivreront les

permis et autorisations après le processus d'approbation du projet. Le bureau de projet est également composé de citoyens possédant la même expertise que les experts.

Il ne faut surtout pas oublier les parties prenantes externes, elles sont toutes aussi importantes que les parties prenantes internes. Il est préférable de les traiter avec une approche efficace en raison de leur pouvoir et de leur influence sur le projet (Carbonneau, 2014; Eskerod & Huemann, 2013). C'est dans ce sens que dans nous allons aborder la théorie des parties prenantes dans le point qui va suivre.

### **1.5- L'acceptabilité sociale en contexte de gestion de projet**

Cette partie tente de bien comprendre la notion de l'acceptabilité sociale en contexte de gestion de projet. Au cours des dernières années, l'intense concurrence entre les entreprises pour obtenir un avantage concurrentiel a stimulé un intérêt croissant, tant sur le plan académique que pratique, pour le domaine de la gestion de projet. Cette compétition a conduit à une pression accrue entre les gestionnaires de projets, qui doivent désormais livrer leurs projets dans les délais impartis, respecter les couts convenus et répondre aux spécifications techniques. Cependant, se conformer uniquement aux critères de couts, de qualités et de délai ne suffit pas pour garantir le succès d'un projet. il est important de prendre en compte les préoccupations des parties prenantes et de reconnaître l'influence potentielle des acteurs qui peuvent favoriser ou entraver la réalisation du projet. Les évolutions sociales et technologiques ont modifié les perceptions à l'échelle mondiale, ce qui a soulevé des interrogations sur leur impact sur les projets. Certains projets ont échoué en raison de la mobilisation et de la résistance de certaines parties prenantes .Les travaux académiques réalisés au cours de ces dernières années ont attaché une attention particulière au concept des

parties prenantes et l'ont traitée et analysés (Ayadi, 2017). Nous allons proposer la définition de ce concept et des théories autour d'elle.

### **1.5.1- La théorie des parties prenantes**

En 1984, le Dr F. Edward Freeman a présenté une nouvelle théorie dans son livre *Strategic Management : Approche des parties prenantes*. Sa « théorie des parties prenantes » représente une rupture significative avec la manière traditionnelle de gérer les relations avec les personnes qui peuvent influencer les objectifs stratégiques de l'entreprise. Jusque-là, la pensée de Milton Friedman, économiste du début du XXe siècle, était largement reconnue : la seule partie prenante intéressée par une entreprise est l'actionnaire.

La « théorie des parties prenantes » de Freeman indiquait que quiconque pouvait influencer les objectifs stratégiques d'une entreprise était une partie prenante. Ce concept est maintenant largement accepté en gestion stratégique et organisationnelle ainsi qu'en gestion de projet.

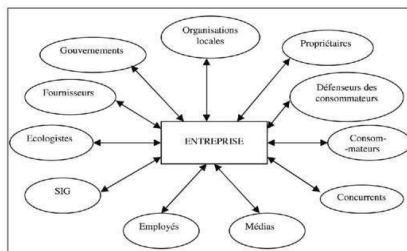
Freeman et Reed (1983) offrent également une définition beaucoup plus restreinte des parties prenantes envisagées alors comme « *tout groupe ou toute personne de laquelle l'organisation dépend pour assurer sa survie* », inspirée de celle du Stanford Research Institute (1963).

Le Project Management Institute (PMI) considère les parties prenantes comme « Les personnes, les groupes ou organisations susceptibles d'affecter ou d'être affectés par le projet » (PMI, 2018). D'autres auteurs comme Phillips et al. (2003) ajoutent que la théorie

des parties prenantes devrait se préoccuper de savoir qui participe à la prise de décision ainsi que qui bénéficie des résultats de cette décision. Ainsi, pour les projets de construction, il est de la responsabilité du maître d'œuvre de répondre aux besoins et attentes adressés par les parties prenantes du projet et de se préoccuper du déroulement du processus décisionnel.

Au cours des 20 dernières années, la théorie des parties prenantes a couvert un large champ des études de management, mais la littérature n'a pas connu la réelle cohésion dans ce domaine. L'étude de la théorie des parties prenantes et des faits saillants de son développement permettent de mettre en évidence des traits susceptibles de définir l'émergence d'une nouvelle théorie ou d'un mouvement d'idées d'une nouvelle théorie (CHAWKI & LEMQEDDEM, 2020). Dans un premier temps, nous tenterons de présenter le champ d'application et les différentes approches de la théorie des parties prenantes. Freeman (1984) a présenté la vision traditionnelle de la relation entre l'organisation et ses parties prenantes, dans laquelle l'entreprise occupe une position centrale et a un contact direct avec toutes les parties prenantes.

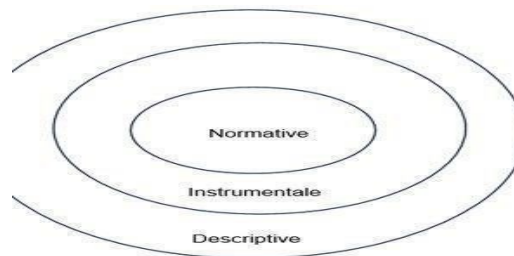
**Image 1** : Vue traditionnelle de la relation organisation-PP



Source : adapté du modèle simplifié de Freeman (1984).

Sur la base de cette carte des relations avec les parties prenantes, Freeman (1984) a proposé un modèle de formulation de la stratégie des parties prenantes, il a recommandé aux chefs de projet de développer une explication logique du comportement des parties prenantes par rapport aux trois enjeux, déterminant les objectifs d'un groupe de parties prenantes ; comprendre l'environnement externe de ce groupe et ; tester les croyances de ce groupe sur l'entreprise. L'aspect de Donaldson and Preston (1995) aide à comprendre l'articulation de la théorie des parties prenantes et de ses divers usages. La présentation de leurs trois aspects (normatif, instrumental et descriptif) facilite la compréhension du cadre propre aux différents auteurs (Leclair, 2015 ; Chawki et al., 2020).

**Image 2** : les trois dimensions de la théorie des PP



Source : adapté de Donaldson et Preston (1995)

- **Normative** : dans cette approche, les parties prenantes sont classées en fonction de leur légitimité et de leur droit moral à influencer les activités d'une organisation ou d'une politique. Elles sont celles qui ont des droits légitimes et moraux à être prises en compte, indépendamment de leur pouvoir ou de l'urgence de préoccupations.

- **Instrumentale** : cette approche considère les parties prenantes en fonction de leur capacité à influencer l'organisation et a contribué à ces objectifs et a sa performance. Elles sont celles dont l'influence peut avoir un impact sur les résultats financiers ou les objectifs stratégiques de l'entreprise ou d'une organisation.
- **Descriptive** : la perception descriptive se concentre sur la manière dont les parties prenantes sont réellement traitées par une organisation. Elle cherche à décrire la réalité des relations de l'organisation et ses parties prenantes, sans nécessairement évaluer si ces relations sont appropriées d'un point de vue moral ou stratégique.

### 1.5.2- La typologie des parties prenantes.

Parmi les multiples tentatives de classification des parties prenantes, il est plus intéressant de retenir celle de Laarraf et al. (2015) et de Bouglet and Joffre (2015) , qui se basent sur les travaux de Mitchell et al. (1997). Ils partent du principe qu'une partie prenante est d'autant plus priorisée qu'elle présente de nombreuses caractéristiques selon trois critères : le pouvoir d'influencer les décisions organisationnelles, la légitimité dans les relations entre entreprises publiques, le caractère urgent des droits que les parties prenantes peuvent demander à exercer sur l'entreprise.

Pour le **Pouvoir**, Laarraf et al. (2015), reprennent la définition de Michell et al. (2015) qui soutiennent que « *le pouvoir est ainsi une relation entre acteurs sociaux et dans laquelle un acteur social A peut faire exécuter à un autre acteur social B une action que B n'aurait pas fait autrement* ». Pour la **légitimité**, ils la définissent comme « *une perception*



ou une hypothèse générale que les actions d'une entité ont reconnues, appropriées à certains systèmes construits de normes sociales, des valeurs, des croyances et des définitions ». Ces deux critères que nous venons de citer correspondent à des critères statiques. L'adjonction de l'urgence donne le caractère dynamique au modèle (Laarraf et al., 2015) . **L'urgence** pour son cas, elle se définit comme « le degré à partir duquel les demandes appellent une attention immédiate ». À partir de ces trois critères, ces auteurs retiennent sept types de parties prenantes :

**Image 3** : Typologie des parties prenantes



Source : adapté de (Bouglet & Joffre, 2015)

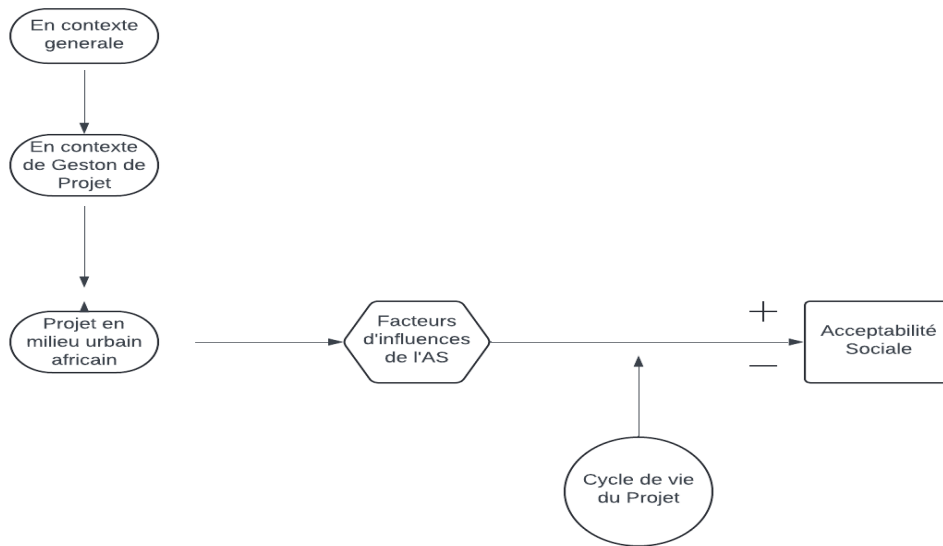
### 1.6- Définition du transport urbain

Le transport ou la mobilité urbaine est l'ensemble des déplacements visant à réaliser les activités de la vie courante (travail, loisirs, etc.), situées à une distance limitée du domicile ou à l'intérieur d'un même périmètre urbain. Selon la banque mondiale, le transport urbain

désigne « le mouvement des personnes et des biens à l'intérieur des zones urbaines et constitue le principal moyen d'accès aux emplois, aux services et aux activités économiques pour les populations urbaines. ». Selon ACHOURI (2020), le transport urbain est couramment confondu avec la terminologie « transport en commun ». Il concerne, selon lui, les différents moyens de transport qui sont propres à une ville, adaptée à cet environnement.

### **1.7- Cadre d'analyse**

Dans le cadre de cette étude, nous nous intéressons particulièrement sur les facteurs qui influencent l'acceptabilité sociale des projets en milieu urbain (tel que BRT a Dakar). Nous commençons par une vue d'ensemble avant d'affiner notre compréhension vers l'acceptabilité sociale en contexte de gestion de projet. Notre étude se centra ensuite sur les facteurs d'influences de l'acceptabilité sociale dans les environnements urbains africains. Notre objectif dans ce sens est de déterminer le niveau d'acceptabilité de ce projet sociale en s'appuyant sur ces divers facteurs qui l'influencent, permettant ainsi une compréhension approfondie de ce concept dans des contextes variés, notamment à Dakar qui consiste en notre milieu de recherche. Le schéma ci-dessous illustre clairement cette démarche.



Source : Auteur

Ainsi, pour évaluer le niveau de l'acceptabilité sociale de ce projet, un ensemble de **variables** sont convoquées. Ces variables sont divisées en plusieurs facteurs. **Les facteurs sociaux et culturels** mettent l'accent sur la diversité ethnique et culturelle des parties concernées, ainsi que sur l'attachement aux traditions locales et l'acceptation des changements culturels induits par le projet. **Les facteurs économiques** portent sur l'impact économique sur les communautés locales, les bénéfices perçus par les parties prenantes et les opportunités d'emploi et de développement économique. **Les facteurs environnementaux** interviennent sur l'impact environnemental perçu du projet et la préservation des ressources naturelles locales. **Les facteurs politiques et légaux** se concentrent sur la conformité aux lois et règlements locaux, ainsi que sur la perception des actions gouvernementales envers le projet. Enfin, le facteur de participation **public** s'est mis en avant le niveau d'engagement et

d'inclusion des parties impliquées dans le processus décisionnel, ainsi que leur sentiment d'influence.

Pour mesurer et évaluer ces variables, une **série d'indicateurs** sont proposés. Ces indicateurs contiennent des mesures quantitatives et qualitatives. Ils visent à capter le **niveau d'acceptation** en pourcentage, à évaluer **la satisfaction** des parties concernées envers différents aspects du projet, à **mesurer la confiance** des parties concernées dans les intentions et la gestion du projet, à quantifier **l'implication et la participation** à travers des réunions et des taux de participation, à évaluer l'impact perçu du projet sur la société, l'économie et l'environnement, à suivre les changements d'attitude au fil du temps, à comparer les attentes initiales avec la réalité du projet et à évaluer les réactions émotionnelles et le sentiment d'influence sur les décisions.

Enfin, pour ancrer cette analyse dans un contexte spécifique, l'étude se concentre sur la région de Dakar et adopte le projet Bus Rapid Transit (BRT) comme étude de cas. Cette contextualisation permet de tenir compte des spécificités locales et des dynamiques régionales qui influencent l'acceptabilité sociale du projet.

## **CHAPITRE 2**

### **MÉTHODOLOGIE**

Ce chapitre qui porte sur notre méthodologie nous permet dans un premier temps la présentation de notre positionnement épistémologique, ensuite de discuter de notre approche méthodologique, et enfin de discuter du devis et le type de recherche que nous allons adopter. Dans un second temps, nous allons de présenter les outils de collectes de données que nous comptons emprunter, ensuite, de définir la méthode d'analyse au regard de nos résultats, puis de nommer les limites liées à notre approche méthodologique et enfin nous allons présenter notre cas.

#### **1.1- Positionnement épistémologique**

Ce mémoire adopte un positionnement interprétatif, soutenu par Charreire Petit and Durieux (2007) , ainsi que Fortin and Gagnon (2016). Ce positionnement épistémologique reconnaît que la réalité sociale est subjective et se construit à partir des perceptions individuelles. Il rejette l'idée d'une seule réalité connue et considère que la connaissance ouvre des voies possibles de compréhension.

Dans ce cadre, la question de recherche porte sur les facteurs déterminants de l'acceptabilité sociale du projet Bus Rapid Transit (BRT) à Dakar et comment les prendre en compte pour assurer la réussite de ce projet. La recherche se concentre sur les significations attribuées au projet dans un contexte spécifique, faisant partie des

significations construites par les personnes impliquées. L'objectif est d'explorer les interprétations de la réalité et les constructions sociales des travailleurs, usagers, riverains de ce projet BRT à Dakar.

En utilisant une approche interprétative, cette étude cherche à comprendre comment les perceptions individuelles et les significations attribuées au projet influent sur son acceptabilité sociale. L'accent est mis sur la compréhension des facteurs déterminants afin de formuler des recommandations visant à garantir la réussite du projet BRT. En considérant la réalité sociale comme étant multiple et en évolution, cette recherche va contribuer à une meilleure compréhension des dynamiques sociales et des processus de prise de décision dans le contexte du transport urbain à Dakar.

## **1.2- Choix de l'approche méthodologique**

Dans le cadre de cette mémoire, nous adoptons une démarche qualitative basée sur une étude de cas. Ce choix est motivé par notre volonté d'expliquer en profondeur une situation spécifique liée au projet Bus Rapid Transit (BRT) à Dakar. Selon d'Arripe et al. (2014), cette approche est particulièrement adaptée pour analyser les **études de cas**.

En nous appuyant sur des auteurs tels que Zhu et al. (2014), nous reconnaissons que la démarche qualitative est la plus appropriée pour répondre aux questions sur l'origine (le commentaire) et les causes (le pourquoi) d'une situation donnée. Dans une approche déductive, nous cherchons à saisir la compréhension des acteurs impliqués dans l'étude de cas. Nous partons d'une question de recherche spécifique pour mener une analyse approfondie (Gauthier & Bourgeois, 2020). Ainsi, notre recherche vise à analyser l'acceptabilité sociale du projet BRT dans la région de Dakar en identifiant les facteurs clés

qui influencent cette acceptabilité sociale. Nous souhaitons également formuler des recommandations pour améliorer l'acceptabilité sociale, en accordant une attention particulière aux attentes et aux préoccupations des parties concernées et en favorisant la participation publique. Cette étude va contribuer à une meilleure compréhension des enjeux liés à l'acceptabilité sociale dans le cadre des projets de transport urbain.

### **1.3- Justification du choix méthodologique.**

La méthodologie qualitative est choisie pour cette étude afin de répondre à la question de recherche sur les facteurs d'influence de l'acceptabilité sociale du projet Bus Rapid Transit (BRT) à Dakar et pour atteindre l'objectif d'analyser ces facteurs au regard de l'acceptabilité sociale et d'en proposer des recommandations. La recherche qualitative permettra de décrire les expériences personnelles des individus et leurs réponses au projet BRT, en mettant l'accent sur leurs perceptions, leurs attitudes et leurs préoccupations. Le choix de cette méthodologie est justifié par le fait qu'elle est idéale pour comprendre les expériences individuelles et les réponses des personnes à un événement ou à une situation spécifique.

En se basant sur les propositions de Sandelowski and Barroso (2002) et des travaux de Lowey et al. (2013), ces auteurs soulignent que la recherche descriptive qualitative est une méthode appropriée pour décrire les expériences personnelles et les réponses des individus. Dans le cas de cette étude, elle permettra de comprendre comment les différentes parties concernées perçoivent le projet BRT, d'identifier les facteurs clés qui influencent leur acceptabilité sociale et de prendre en compte leurs attentes et préoccupations.

L'objectif final est de favoriser l'acceptabilité sociale du projet BRT en proposant des recommandations basées sur les résultats de l'analyse qualitative. Cela implique de promouvoir la **participation publique** et de prendre en compte les attentes et les préoccupations des parties concernées, afin d'assurer la réussite du projet et de favoriser son acceptation par la communauté locale.

#### **1.4- Instrument de collecte de données**

L'étude descriptive et qualitative fait appel à des techniques de collecte de données incluant les entrevues individuelles non dirigées ou semi-directives, des groupes de discussion focalisés, des observations sur des événements ciblés et l'examen de documents et d'artefacts. Dans le cadre de cette recherche, on va recueillir des données secondaires à travers l'analyse de contenu d'un rapport d'enquête de 2020 par LABOGEHU. Toutefois, nous allons procéder d'abord à une analyse documentaire de ce document afin de vérifier sa fiabilité et son authenticité. Le choix de ce document est motivé par le fait qu'il contient des informations pertinentes sur les perceptions et les préoccupations des personnes habitant le long du corridor du BRT, ainsi que des travailleurs du secteur informel de transport. Ce qui nous permettra de répondre à notre question de recherche générale. Cette analyse nous permettra ainsi de fournir une perspective nouvelle et d'essayer d'aller au-delà des opinions individuelles concernant ce projet, conformément aux recommandations de Flick (2009).

#### **1.5- Unité d'analyse**

Dans le cadre de cette recherche, nous allons analyser les préoccupations au regard des facteurs d'influence de l'acceptabilité sociale des parties prenantes externes directement



impactées par ce projet. La nature de ces préoccupations provient en grande partie au résultat de l'enquête de Timéra et al. (2020) du Laboratoire de géographie humaine (LABOGEHU, 2020). Les personnes choisies à l'occasion de cette enquête sont au nombre de **172** personnes tout âgées de 15 ans au moins. Cet échantillon est constitué des travailleurs du secteur informel de transport dakarais, des professionnels, des chauffeurs, des apprentis du métier, des marchands ambulants, des mécaniciens, et des chefs de garages. Les personnes âgées de moins de 35 ans représentent plus de 41 % du groupe sondé, tandis que cette âgée de 35 à 54 ans au moins représente environ 50 %. Les personnes âgées de 55 ans au moins représentent 7 %, tandis que celles de moins de 45 ans sont environ à hauteur de 75 %. En ce qui concerne le genre, la plupart (57,5 %) des 40 femmes interrogées appartiennent au groupe de moins de 35 ans, tandis que la plupart (57,6 % des 132 hommes interrogés appartiennent au groupe de 35-54 ans. Cette unité d'analyse se prête seulement aux deux dimensions de l'acceptabilité sociale que nous avons opté dans le cadre de ce mémoire. Elle nous permet d'analyser les préoccupations des parties prenantes externes directement impactées par ce projet. Ces parties prenantes externes au regard de la typologie des PP peuvent représenter les parties prenantes dangereuses, dominantes, dépendantes et revendicatrices.

### **1.6- Méthode d'analyse**

Pour l'analyse des données recueillies dans le cadre de cette étude au regard du rapport d'enquête par LABOGEHU, nous allons procéder à une analyse de contenu qui sera centrée spécifiquement sur les préoccupations des parties prenantes externes à l'égard du BRT. Ensuite nous allons attribuer les réponses des participants aux divers facteurs qui

influent l'acceptabilité sociale, que nous avons retenue afin de mesurer le niveau d'acceptabilité sociale de ce projet. Les facteurs retenus sont les suivants :

Facteurs d'influences de l'acceptabilité sociale	Indicateurs
L'information	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Transparence de l'information</li> <li>- Accessibilité de l'information</li> <li>- Compréhension du projet</li> </ul>
Facteurs économiques	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Création d'emploi</li> <li>- Impacts sur les revenus locaux</li> <li>- Retombées économiques</li> </ul>
Facteurs environnementaux	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Impact sur la qualité de l'air</li> <li>- Réduction des gaz à effet de serre</li> <li>- Réduction des pollutions</li> </ul>
Facteurs de participation publique	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Participation publique aux réunions</li> <li>- Implication des PP</li> </ul>
Facteurs sociaux	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Inclusion sociale</li> <li>- Qualité de vie</li> <li>- Effets sur les groupes vulnérables.</li> </ul>

### 1.7- Type de recherche

Le type de recherche qu'on voudrait adopter est la **recherche descriptive qualitative**.

C'est un type de recherche qui vise à découvrir de nouvelles connaissances et à décrire des

phénomènes existants, à déterminer la fréquence d'apparition d'un phénomène dans une population donnée ou à catégoriser l'information (Fortin et Gagnon, 2016).

### **1.8- Devis de recherche**

Dans le cadre de ce mémoire, nous avons opté pour une étude de cas. Le choix de ce devis de recherche est motivé par le fait que selon Yin (2009) , elle permet d'expliquer, de décrire ou d'explorer des événements ou des phénomènes dans leur contexte réel. Elle se distingue des devis expérimentaux contrôlés, où les chercheurs testent des hypothèses dans des conditions cliniques de laboratoire où ils peuvent délibérément manipuler l'environnement. Cependant, dans le cadre de cette étude, le type de cas qui correspond à notre objectif de recherche est l'étude de cas descriptif. Elle se différencie des autres études de cas qui se concentre sur l'analyse de relation de cause à effet ou sur la validation d'une théorie. C'est une étude de cas qui se concentre principalement sur la description complète et précise du cas étudié (Yin, 2009).

### **1.9- Les limites de la recherche qualitative et des données documentaires**

Cependant, la recherche qualitative a certaines limites, car partant d'un cas placé dans un contexte et un environnement précis, elle conduira à une conclusion générale. Cependant, pour des auteurs comme Gauthier et al. (2015), tirer des conclusions générales à partir d'une situation particulière est risqué. Une autre limite de la méthode qualitative est qu'elle n'utilise pas de données quantifiables telles que des données mathématiques (séries statistiques). Quant aux données documentaires, elles conduisent le chercheur à ouvrir le maximum de

flux d'informations ou de données pour une analyse approfondie liée à l'étude de cas (Charmillot & Dayer, 2007). Cependant, cette abondance de données peut submerger le chercheur et l'égarer dans de nombreuses directions (Gauthier et al., 2015; Gnaboa, 2018). Dans la partie qui va suivre, nous allons présenter notre étude de cas qui constitue le projet de Bus Rapid Transit (BRT) dans la région de Dakar.

### **1.10- ÉTUDE DU CAS (BRT)**

Cette partie vise à faire une description du projet de Bus Rapid Transit à Dakar, en mettant en évidence ses objectifs, ses composantes, sa zone d'affluence et son itinéraire à suivre. Nous allons aussi faire une identification des parties prenantes de ce projet et de les catégoriser.

### **1.1- DESCRIPTION DU CAS**

Selon le document de Politique sectorielle des Transports (2010-2015), le Gouvernement du Sénégal a modernisé le transport urbain au cours de la dernière décennie, à travers le Projet d'appui au Transport urbain et à la mobilité (PATMUR). L'un des éléments clés de ce projet est d'appuyer le développement et la gestion des infrastructures routières interurbaines. Dans ce contexte, un projet se prépare à piloter un système de Bus Rapid Transit (BRT) utilisant des voies dédiées visant à apporter des solutions aux problèmes rencontrés en milieu urbain, notamment en zone urbaine. Ce

projet est mis en œuvre par le maître d'ouvrage, à savoir le Conseil Exécutif des Transports urbains de Dakar (CETUD).

## **1.2- Présentation du Cas**

Le projet de BRT s'inscrit dans la vision d'un projet urbain global avec des services publics. Il crée une réelle opportunité de transformer le visage de Dakar, de réaligner les espaces publics aux normes internationales, d'encourager les modes opérationnels et de restructurer l'ensemble du réseau de transport public. Le projet BRT contribuera à atteindre le double objectif de mettre fin à l'extrême pauvreté et de promouvoir une prospérité partagée en améliorant l'accès aux emplois et aux marchés grâce à la mise en place d'un réseau de transport public efficace. C'est le CETUD, l'agence d'organisation et de régulation des transports urbains de Dakar, qui a été désignée par l'État comme maître d'ouvrage du projet BRT. Le projet de Bus Rapid Transit (BRT) à Dakar comprend plusieurs caractéristiques clés : il comportera 144 bus articulés pouvant accueillir jusqu'à 150 passagers chacun. Le parcours total s'étendra sur 18,3 km, traversant 14 communes de Dakar. Avec un temps de trajet moyen réduit de 95 minutes à seulement 45 minutes, le BRT offrira une solution de transport efficace. Il fonctionnera 7 jours sur 7, de 6 heures à 22 heures, et devrait être pleinement opérationnel en 2022. Le système desservira 23 gares, comprenant notamment 3 échangeurs situés à Guédiawaye, grand Médine et Petersen, et prévoit une capacité d'accueil de 300 000 visiteurs par jour.

C'est aussi un projet inscrit dans la stratégie nationale à travers la lettre de politique touristique urbaine (2015-2020), au titre de la contribution du Sénégal à la réduction des émissions de gaz à effet de serre (COP-21) et est labellisé Plan Sénégal émergent (PSE). Plus qu'un simple projet de transport, il s'agit bien d'un projet urbain qui va révolutionner les conditions de déplacement dans l'agglomération dakaroise.

### **1.3- Le tracé du BRT**

Une ligne de bus en site propre s'étendra de la gare routière Petersen jusqu'au quartier Guédiawaye, à partir de Petersen, le BRT longe les allées de la chute Papa Gueye, puis le boulevard de Gaulle jusqu'à la place de l'obélisque. Le parcours se poursuit sur l'avenue Dial Diop, en passant devant le Sacré-Cœur et en suivant l'ancien tracé jusqu'au rond-point Liberté IV. Il traverse ensuite le quartier du Grand Yoff et arrive à l'échangeur émergent d'Aliou Sow sur le côté droit de la route de l'ancien aéroport de Dakar. L'itinéraire BRT continue le long des terres récupérées par la route des Niayes, avant d'atteindre Fadia et Camberene. Il va quitter la route des Niayes, à l'hôpital Dalal-JaaM, pour prendre la corniche de Guédiawaye en province.

### **1.4- La zone d'influence du BRT**

Plus de trois millions de personnes vivent aujourd'hui dans la région de Dakar, soit plus de 25 % de la population totale du Sénégal. Si le taux de croissance annuel

actuel de 6 % se maintient, ce nombre pourrait dépasser les cinq millions d'ici 2025. Ce changement démographique est lié à l'influence du capital sur les populations rurales (Dakar, la capitale du Sénégal, abrite la majorité des populations internes). Elle abrite les plus fortes densités de population du pays, avec plus de 5 704 habitants au km<sup>2</sup>. La répartition de la population par âge montre que les jeunes (moins de 20 ans) représentent plus de 44,5% de la population et que la répartition hommes/femmes apparaît déséquilibrée en faveur des femmes dans leur ensemble (EIES-BRT, 2015).

Les quatre départements qui composent la région de Dakar sont : Dakar, Guédiawaye, Pikine et Rufisque. Ces derniers sont centrés sur 43 communes complètes et 4 communes de ville (Dakar, Pikine, Guédiawaye et Rufisque) en relation avec l'adoption et la mise en œuvre de la loi 3 de décentralisation (acte 3). Par sa situation géographique, elle est au carrefour des routes maritimes et aériennes reliant l'Europe et l'Amérique du Nord. Elle constitue actuellement le principal axe de développement au Sénégal. Plus de 80 % des installations industrielles et commerciales sont concentrées à Dakar, qui dispose également du réseau d'équipements artisanaux et de télécommunications le plus dense du Sénégal. Depuis son récent transfert à Diass, son aéroport compte parmi les plus fréquentés et les plus avancés d'Afrique, de même que son port autonome favorisant ainsi les activités de pêche et de tourisme qui ajoutent une nouvelle dimension à l'ouverture du Sénégal et de sa capitale sur l'extérieur.

Véritable pôle d'attraction, la ville de Dakar connaît un développement rapide, qui n'hésite pas à soulever de nombreuses questions. En effet, la croissance

démographique rapide a conduit à une urbanisation déséquilibrée et ingérable ( augmentation des bidonvilles, problèmes d'espace, relations familiales tendues, services sociaux inadéquats, notamment en termes d'assainissement (pollution, encombrements, gestion des déchets, sous-emploi, délinquance, etc.).La situation géographique rend difficile leur propagation, ce qui a des effets importants sur les transports, le développement territorial et l' environnement ( érosion côtière et inondations). Au point de vue de l'organisation spatiale, la région de Dakar peut être découpée en six ensembles :

- Le Plateau, lieu de naissance de la « ville coloniale », est aujourd'hui le centre administratif ;
- Le grand Dakar qui accueille notamment les quartiers populaires de la Médina, de Colobane, de Fass et du Grand Dakar ;
- Les premières zones d'habitat planifié ou « cités » HLM et Sicap produites par les sociétés immobilières du même nom ;
- Les zones résidentielles ou grands luxes de Fann, du Point E. et des Almadies ;
- La banlieue proche constituée des Parcelles assainies, de Pikine, de Guédiawaye et de Thiaroye ;
- La banlieue lointaine de Malika Keur Massar qui prolonge la ville de Rufisque en grignotant la couronne rurale de l'agglomération.



La séparation des lieux d'emploi et de résidence est liée à la macrocéphalie de l'agglomération dakaroise. La majorité de l'activité industrielle, des services et de l'emploi est concentrée à Dakar, près de 60 % de la population réside dans les villes environnantes de Pikine, Guédiawaye et Rufisque-Bargny. Le Plateau de Dakar, qui occupe une superficie de près de 7 ha, abrite la primature, plusieurs ministères, l'Assemblée nationale, le Palais de Justice, l'état - major des armées, de nombreuses ambassades, la Chambre de Commerce et d'Industrie de Dakar., les sièges de principales banques et de grandes entreprises nationales, les principaux hôpitaux, etc. Cette concentration entraîne une participation importante à la main - d'œuvre et des mouvements de population, des pertes de temps, de la pollution et d'autres facteurs liés à l'importance de la circulation et de l'entretien des parcs, ainsi qu'aux caractéristiques du transport des marchandises. Selon le CETUD, le coût économique annuel de l'étalement urbain avoisine les 40 milliards de FCFA, tandis que le coût environnemental est de 63 milliards de FCFA. Cela signifie que l'État du Sénégal perd chaque année plus de 100 milliards de francs CFA rien qu'en dépenses liées au transport, sans compter les dépenses de santé.

### **1.5- Les Objectifs du projet**

Selon le **CETUD**, les objectifs du BRT de Dakar sont multiples et visent principalement à améliorer la mobilité urbaine dans la région de Dakar. Les principaux objectifs sont les suivants. Le BRT de Dakar vise à améliorer la qualité de service de transport en commun en termes de confort, de rapidité, de fiabilité et de sécurité. En

offrant une voie dédiée aux bus, le BRT permet de réduire les temps de trajet et de faciliter les déplacements dans la région de Dakar. En réduisant le nombre de voitures en circulation et en offrant une voie réservée aux bus, le BRT contribue à améliorer la fluidité de la circulation dans la région de Dakar. En encourageant l'utilisation des transports en commun, le BRT contribue à réduire les émissions de gaz à effet de serre et à lutter contre le changement climatique. En desservant les zones périphériques de Dakar, le BRT améliore l'accessibilité aux services et aux emplois pour les populations les plus éloignées du centre-ville. En offrant un mode de transport moderne et efficace, le BRT contribue à améliorer l'image de la ville de Dakar et à renforcer son attractivité.

#### **1.6- Les composantes du BRT**

Le projet est composé de quatre composantes qui sont les suivantes :

##### **Composante 1 : infrastructure, flotte de véhicules et systèmes pour le BRT :**

Cette composante financera les études, la construction et la supervision de la construction de l'infrastructure de base du BRT, qui comprend l'infrastructure routière et le système de drainage, l'aménagement paysager, le stationnement, les terminaux, les gares, les intersections, les systèmes de gestion du trafic, les passerelles piétonnes, les pistes cyclables et trottoirs. La flotte de bus et les systèmes STI inclus dans cette composante devraient être financés par l'opérateur privé engagé via une procédure PPP.

##### **Composante 2 : Restructuration du réseau et infrastructures routières et urbaines**

: Cette composante financera bien, travaux et services pour : des travaux routiers sur les

routes vicinales proches du corridor (incluant leur système de drainage) pour accueillir le trafic reporté lié à l'insertion de la voie de BRT.

- Aménagement et construction de voies de transit, de voies giratoires et de voies d'entrée des entrepôts ;
- Des aménagements paysagers ;
- Prévoir du mobilier urbain connecté aux transports en commun le long des routes de desserte ainsi que des travaux routiers (y compris des systèmes de drainage) le long de ces routes et des axes de connexion au BRT ;
- Élaborer des plans de gestion du stationnement, des campagnes de communication institutionnelle et publics ;
- Appui technique pour ajuster le réseau intégré de transport public BRT, y compris l'intégration tarifaire et la réforme des procédures d'autorisation du transport de passagers ;
- Appui technique pour professionnaliser les opérateurs de transports urbains et développer une plateforme de conseil et de coordination des opérateurs de transports publics.

**Composante 3 : Renforcement des capacités et suivi des résultats du projet :** Cette composante financera l'assistance technique, le renforcement des capacités et le personnel pour la mise en œuvre du projet ainsi que le suivi et la supervision durables des activités du BRT, ainsi que les coûts de suivi du projet, les activités fiduciaires et de protection, le suivi et l'évaluation et l'audit financier.

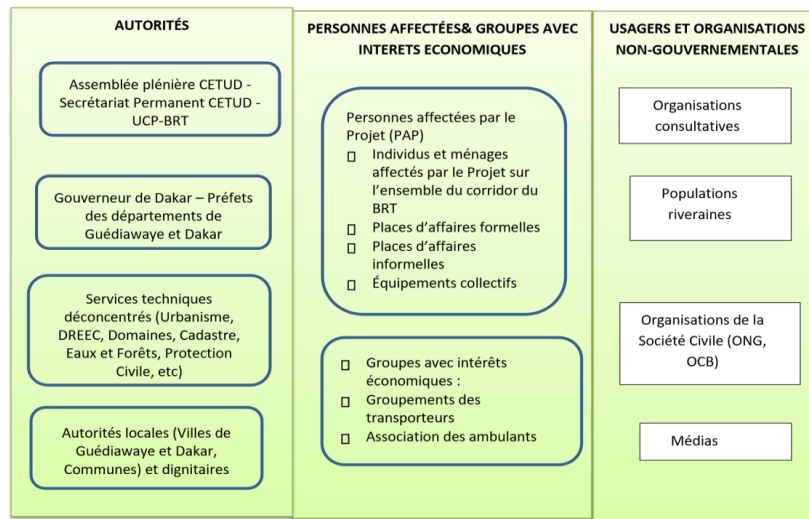
**Composante 4 : Sécurité routière : Les Parties prenantes de ce projet,** cette composante financera des recherches et des analyses sur des campagnes d'éducation, de sensibilisation et de sécurité routière destinées aux communautés locales en matière d'exploitation, de formation et d'équipement.

La subvention de la Banque mondiale, d'un montant de 184 milliards FCFA, est uniquement destinée au financement du corridor entre Petersen et Guédiawaye et permettra de construire les infrastructures et équipements suivants : construction ou réhabilitation de routes pour installer des voies BRT, des terre-pleins centraux, des équipements de gestion du trafic et autres équipements.

Le CETUD a mené au cours de la phase de conception de ce projet, une étude pour identifier les facteurs qui pourraient affecter la mise en œuvre du projet. Ces identifications sont importantes, car elles peuvent jouer un rôle très important en termes de bénéfices, d'opportunités et de risques (sociaux, techniques, financiers, environnementaux, etc.).

**1.7- Identification des parties prenantes du BRT :** Cette image ci-dessous nous donne une vue d'ensemble des parties prenantes de ce projet pilote identifiées par le projet.

**Image 4** : Vue d'ensemble des Parties prenantes du BRT



Source : CETUD

### 1.7.1- Catégorie de ces parties prenantes

À partir de cette figure, nous pouvons classer ces parties prenantes en trois catégories distinctes :

- **Parties directement impactées** : Cela inclut les personnes, les groupes et les entités incluses dans la zone du projet qui subissent ou pourraient subir des effets, positifs ou négatifs, du projet. Ces parties ont été fournies comme les plus susceptibles d'être supportées et devraient être fortement influencées dans l'évaluation des impacts et de leur importance. Elles participent également aux décisions concernant les mesures d'atténuation et de gestion.

Quatre sous-catégories de parties ayant directement ou ayant causé ont été révélées

- Les personnes et ménages touchés par le projet (PAP) qui subiront des perturbations économiques ou des déplacements en raison de la mise en place du projet de transport rapide par bus (Projet BRT).
- Les individus et groupes dont les activités seront perturbées ou négativement impactées par le Projet BRT, telles que les taxis, les transporteurs AFTU, les Ndiaga Ndiaye et les Bus DDD, qui pourraient subir des pertes de revenus en raison de la restructuration du réseau.
- Les communautés vivant le long du tracé du BRT qui exposeront à des risques environnementaux et sociaux pendant et après les travaux, y compris des risques d'accident.
- Les collectivités territoriales traversées qui subiront des pertes de revenus en raison des déplacements économiques des personnes supportées par le projet.
- **Parties concernées** : Ces parties ne ressentent peut-être pas directement les impacts du projet, mais elles estiment que leurs intérêts pourraient être activés par le projet. Elles peuvent également exercer une influence sur le projet ou sur le processus de mise en œuvre. Les parties prenantes englobent diverses entités et communautés prises en charge, notamment les organismes gouvernementaux, y compris les services départementaux et l'administration territoriale, chargés de la régulation des ressources naturelles, de la protection de l'environnement, de la santé et de la sécurité des communautés, ainsi que du bien-être humain, de la protection sociale et de l'Emploi. Les collectivités territoriales et les communautés riveraines qui pourraient profiter

d'opportunités d'emploi, de formation et d'améliorations d'infrastructures sociales et de transport grâce au projet.

Les organisations de la société civile et les autorités locales, qui défendent des intérêts environnementaux et socio-économiques, autorisent les droits des communautés et pourraient devenir des partenaires du CETUD (Conseil exécutif des transports urbains de Dakar) dans la mise en œuvre du projet. Les entreprises, fournisseurs de services, de biens et de matériaux qui sont impliqués ou ont un intérêt plus large dans les travaux. Les bailleurs de fonds et autres institutions financières actuelles et potentielles partenaires du projet BRT. Les médias et les groupes d'intérêt, y compris les médias parlés, écrits et audiovisuels ainsi que leurs associations.

- **Groupes vulnérables** : Ce sont des individus qui pourraient être touchés de manière disproportionnée ou plus considérés par le Projet par rapport à d'autres groupes en raison de leur situation de vulnérabilité. Pour garantir leur représentation équitable dans les processus de consultation et de décision liés au projet, des efforts spéciaux d'engagement peuvent être nécessaires.

Dans ce contexte, la vulnérabilité de certaines personnes touchées par le projet (PAP) peut prendre différentes formes, telles que la vulnérabilité physique, psychologique, sociale et/ou économique. Cependant, le Plan d'Engagement des Parties prenantes (PEPP) aborde la vulnérabilité dans une perspective plus large en se concentrant sur toutes les parties qui pourraient mieux rencontrer des défis insurmontables en raison de leur vulnérabilité, peu importe sa nature ou son degré. Ainsi,

l'un des objectifs clés du PEPP est d'identifier les parties concernées, qu'elles soient individuelles ou groupes, qui pourraient être affectés de manière différenciée par le projet en raison de leur situation particulière, les placer ainsi dans une position défavorisée ou vulnérable.

En conséquence, le PEPP offre une opportunité pour instaurer un inclusif et participatif visant à identifier les préoccupations prioritaires concernant les impacts du projet, les mesures d'atténuation et les avantages potentiels. Ce processus peut nécessiter des formes d'engagement différentes ou spécifiques pour répondre aux besoins variés des parties concernées.

Dans la zone d'influence du projet BRT, les groupes vulnérables sont principalement en cours d'identification, notamment par le biais des enquêtes anticipées par les structures facilitatrices. Les critères prédominants pour leur identification comprennent l'âge ; le handicap ; la taille du ménage ; le sexe du chef de ménage ; la situation matrimoniale du chef de ménage ; le nombre d'enfants mineurs à charge ; le revenu tiré du bien ou de l'activité touchée au sein du ménage.



## CHAPITRE 3

### ANALYSE DES RÉSULTATS

Dans cette section, nous entreprendrons l'analyse de contenu du rapport d'enquête du LABOGEHU en mettant l'accent sur les informations qui permettent de répondre pertinemment à notre question de recherche générale. Cette analyse se concentre particulièrement sur les préoccupations des parties prenantes non directement impliquées tout au long du cycle de vie de ce projet. Ensuite, nous classerons leurs préoccupations selon les critères que nous avons définis. En premier lieu nous allons procéder à la présentation des outils que nous allons manipuler. Ensuite nous allons passer à l'analyse de contenu et de présenter les résultats. Pour y arriver, nous allons dans un premier temps identifier l'ensemble des préoccupations/plaintes des parties prenantes de ce projet et nous allons essayer de les affecter à chaque type de facteurs d'acceptabilité sociale qui vont constituer de critère inspiré (Villeneuve & Riffon, 2011)

**Tableau 4 : Échelle de pondération des types de facteurs (inspiré de : Villeneuve et al, 2014)**

Valeur	Importance	Signification
1	Nécessaire	« Les éléments en question sont importants, mais ne figurent pas parmi les priorités immédiates en lien avec les besoins visés par les parties prenantes. »
2	Indispensable	« Les éléments en question sont importants et figurent parmi les priorités immédiates. Ils sont jugés indispensables au succès et à la réalisation de la participation du public à la prise de décision. »

Ainsi pour analyser ces critères, nous allons nous inspirer du modèle de la boussole bernoise basé sur une échelle quantitative de l'influence d'un projet sur le développement durable allant de -2 (très négative) à +2 (très positive). La boussole de Bernoise est « un instrument qualitatif simple permettant d'évaluer les contributions des décisions politiques au développement durable, régional... ou communal. » (Office de la coordination environnementale de l'énergie du canton de Berne [OCEE, 2008] cité par (Roger, 2021) . Afin de l'adapter à notre étude, l'évaluation de critères se base sur une échelle de -2 à +2 (-1, -2, +1, +2) en fonction de l'influence positive ou négative des préoccupations des parties prenantes à ce projet sur leur participation publique au processus décisionnel. Une valeur va être attribuer à chacune de ces préoccupations recueillies grâce à la documentation (plan d'engagement des PP réalisé par CETUD, 2018) selon si cette dernière influe-t-elle positivement ou négativement sur la participation publique.

**Tableau 5** : Échelle d'évaluation de l'influence des critères sur la participation publique

Valeur	Signification
-2	« Cette préoccupation à une influence très négative sur la participation du public à la prise de décision »
1	« Cette préoccupation à une influence moindre sur la participation du public à la prise de décision »
+1	« Cette préoccupation à une influence moindre sur la participation du public à la prise de décision »
+2	« Cette préoccupation à une influence très positive sur la participation du public à la prise de décision »

Source : inspiré de (OCEE, 2008 ; Roger, 2021)

Au terme de ces analyses, un résultat (**Valeur multipliée par le Poids/PP**) va être attribué à chaque type de facteur et la somme de ces résultats va donner un résultat global et ce résultat nous renseigne en se basant sur une échelle de pointage de l'acceptabilité sociale inspiré de Roger (2021) qui s'est inspiré de M. Champagne, le niveau d'acceptabilité sociale de ce projet et à partir de ce pointage nous allons en déduire les recommandations que nous allons donner.

### **1.1- Analyse des facteurs d'influence de l'acceptabilité sociale du BRT**

Nous allons dans les points qui vont suivre, analyser les facteurs d'influence de l'acceptabilité sociale de ce projet au regard des préoccupations des parties prenantes directement impactées par ce projet à la suite de l'analyse de contenu du document.

#### **1.1.1- Facteur de l'information**

Selon les résultats de l'enquête du LABOGEHU, la plupart des travailleurs du secteur des transports informels interrogés (76,5) affirment ne pas connaître ce projet de BRT. Moins d'un quart (23,5) ont déclaré avoir entendu parler de ce projet. Parmi les femmes qui représente (17,9) étant moins nombreuse que les hommes (25,2) à l'affirmer.

*« C'est quand je suis revenu du village ou j'ai fêté la Tabaski (Aïd) que j'ai entendu parler de notre deguerpissement. je n'ait même pas encore été recensé et c'est par voie de presse que j'ai appris les travaux de BRT démarrent lundi » commerçant garage Petersen.*

Entre autres, à la gare routière de grand Yoff des personnes affirme de n'avoir jamais entendu parler du BRT, d'autres savaient qu'il s'agissait d'un projet de gouvernement. Parmi ceux

qui ont eu connaissance du BRT, 56,5 % de ces personnes déclarent avoir entendu parler du BRT de bouche à oreille ou par une tierce personne. la presse na citée que par environ 22 % de ces personnes. Tandis qu'un travailleur sur 10 (13 %) a déclaré avoir obtenu de l'information. Dans le cadre d'une réunion sur le BRT. En revanche, deux tiers de 66,7 % des femmes ont déclaré avoir été informés par le bouche-à-oreille de 33,3 % ; sur leur lieu de travail, contre aucun homme.

### **1.1.2- Facteurs économiques**

Selon LABOGEHU dans le cadre de ce projet, certains travailleurs (63 %) estiment que le projet permettra de réorganiser le secteur du transport, notamment en améliorant la desserte, la sécurité, le confort, etc. Les autres (17 %) soulignent un impact positif de ce projet sur l'emploi en ce sens, selon eux le projet pourrait diminuer le chômage et les pertes d'emploi. En revanche, environ 37 % expriment une opinion défavorable vis-à-vis du BRT, soutenant qu'il aura un impact négatif sur leur travail et sur l'emploi.

**« C'est un projet qui détruira le travail informel »**

#### **Restauratrice, garage de Lat-Dior.**

Pour d'autres travailleurs, la mise en place de ce nouveau système de transport va tout leur prendre, car ils garderont plus leur emploi au sein des gares routières.

Parmi d'autres risques sur les facteurs économiques, nous avons :

- Risques d'inaccessibilité des coûts de transport à toutes les couches sociales
- Non-recrutement de la main-d'œuvre locale, en particulier pour les jeunes

- Risques de pression sur le projet par la société civile, les lobbies ou organisations d'intérêts corporatistes.

### **1.1.3- Facteurs environnementaux**

Conformément au respect des normes rigoureuses de la banque mondiale, le CETUD a élaboré des études environnementales qui ont facilité l'approbation du projet au regard d'un financement. Certes ce projet visa à améliorer la qualité de vie des dakarois en mettant en œuvre un système de transport durable, mais sa mise en œuvre présente certains risques qui dont sa négligence peut vouer ce projet à un échec. Parmi ces risques aussi, nous avons :

- Le déplacement des personnes résidant et travaillant aux alentours du

BRT

**« Ce garage existe depuis 1992. Nous n'avons pas d'autres sources de revenus et nous sommes chefs de famille. » Chef de garage clandestin, grand Médine, depuis 2014.**

- Risques sur la santé des riverains lors des travaux (recrudescence des affections oculaires, dermatologiques, broncho-pulmonaires)

- Dégâts hors emprises associés à la phase de démolition des structures impactées sur le corridor.

**« Changer seulement la gestion du transport, et ainsi coller aux règles de ce dernier ? » Cheikh Tidiane Ndoye, gare routière de grand Yoff.**

- Pertes d'emplois surtout pour les jeunes et les femmes qui détiennent des lieux d'affaires dans le quartier à déplacer.

**« J'avais mon garage de mécanique dans la maison et là, je ne sais plus quoi faire de mes apprentis » Mécanicien, grand Médine.**

#### **1.1.4- Facteur de participation publique**

Dans le cadre de ce projet, le CETUD a établi un plan d'engagement des parties prenantes (PEPP, 2018), et dans ce rapport ils ont mis en évidence des plans d'action qu'ils vont mettre en œuvre concernant la participation publique des parties prenantes de ce projet. Mais le constat que nous avons fait est que l'ensemble de ces parties prenantes représente quelques professionnels du secteur informel du transport et des représentants des propriétaires des véhicules (LABOGEHU, 2020). Mais il serait erroné de penser qu'ils représentent l'ensemble du secteur des transports informels, même si les travailleurs et les propriétaires se collaborent dans une certaine mesure à vouloir protéger le secteur informel, il existe des divergences nombreuses et manifestes des intérêts poursuivis.

### 1.1.5- Les facteurs sociaux

Plus de 56 % des personnes interrogées à l'occasion de l'enquête du LABOGEHU ont déclaré qu'elles risquent de perdre leur emploi à cause du BRT, la menace sur les revenus est aussi perçue par 22 % de cette population, ce qui signifie qu'on ne compte pas autant de personnes qui manifestent un sentiment d'anxiété qui découle de la perte de leur emploi, de leur revenu.

**« Non ! le BRT va augmenter le chômage dans ce pays. Le trajet n'est pas adéquat, il aura de la concurrence déloyale, le BRT affectera nos revenus et ne profite pas à plusieurs personnes, seulement une catégorie. » Travailleur, gare routière de Petersen.**

Parmi les facteurs sociaux, nous avons aussi :

- Risques d'accident lors des travaux et pendant la mise en service du BRT
- Problèmes de sécurité à hauteur des établissements scolaires
- Risques d'inaccessibilité des coûts de transport à toutes les couches sociales
- Risques sur la santé des riverains lors des travaux (recrudescence des affections oculaires, dermatologiques, broncho-pulmonaires)
- Risques d'accident redoutés pendant les travaux et l'exploitation du BRT
- Difficultés de traversée des biens et des personnes du fait de la mise en place du BRT
- Pertes de réseaux de solidarité

- Dislocation des familles déplacées
- Éclatement du tissu social, des réseaux de solidarité « groupes de tontine », des groupements d'intérêt économique (GIE) et des activités de promotion des femmes.

### 1.2- Analyse au processus de P. Publique

Cependant, après avoir affecté d'une manière subjective chaque préoccupation à un type de facteur, nous allons passer à l'analyse au processus de PP de chacune d'elles afin de trouver un résultat à chaque type de critère (annexes). Ainsi, l'analyse de ce processus nous a fourni les scores finaux suivants :

**Tableau 6:** scores finaux par type de facteur

<b>Critères</b>	<b>Résultats</b>
L'information	-12
Facteurs économiques	-10
Facteurs environnementaux	- 2
Facteurs de PP	-12
Facteurs sociaux	-4
<b>Totaux Scores</b>	<b>-40</b>



### 1.2.1-Échelle de Pointage de l'acceptabilité sociale

Cette échelle de pontage inspiré de (M. Champagne, 2021) nous renseigne sur le niveau d'acceptabilité sociale de ce projet de BRT en se basant sur le résultat global de l'analyse du processus de participation publique à la prise de décision. Pour y arriver, nous allons calculer la pondération totale de l'ensemble de l'ensemble des types de facteur et après en déduire le résultat **minimal (-2)** et **maximal (+2)**. Nous aurons dans ce cas une pondération totale de : l'information (2\*3) = 6 + Facteurs économiques (2\*3) = 6 + Facteurs environnementaux (2\*1) +(1\*2) = 4 + Participations publiques (2\*3) = 6 + facteurs sociaux (1\*2) +(2\*1) = 4. **Le pointage minimal : 26\*(-2) = -52 ; le Pointage maximal : 26\*(+2) = +52** afin de déterminer si le projet de BRT est acceptable ou non par rapport aux résultats des pondérations de l'ensemble des préoccupations des parties prenantes, le score global sera situé sur l'échelle de pontage, laquelle est divisée en 4 catégories d'acceptabilité sociale.

**Tableau 7** : échelle de pointage de l'acceptabilité sociale (inspiré de M. Champagne et Roger, 2021)

<b>Pointage</b>	<b>Signification</b>
25 à + 52	« Très acceptable »
26 à 1	« Acceptable »
0 à -26	« Peu acceptable »
-25 à -52	« Non acceptable »

### **1.2.2- Commentaires**

Après une analyse des critères de facteurs d'acceptabilité sociale de ce projet en affectant des pondérations pour chaque type de facteur, l'agrégation des résultats de ces critères nous donne un résultat négatif (- 40) et en se basant sur l'échelle de pointage de l'acceptabilité sociale, nous pouvons dire que ce projet est « Non acceptable ». Afin de favoriser l'acceptabilité sociale de ce projet, nous proposons des recommandations suivantes.

## Chapitre 4

### La Démarche d'acceptabilité sociale

Dans le cadre de ce projet d'infrastructure, nous avons essayé à travers une analyse documentaire, de faire une description du projet BRT en mettant en évidence les composantes de ce projet, ses avantages, ses risques et l'identification des acteurs liés à ce projet. Ainsi à travers une analyse de contenu, d'identifier les préoccupations des parties prenantes négativement impactées par ce nouveau projet de BRT. Après avoir fait cela, nous avons classé ces préoccupations au regard des facteurs d'influences de l'acceptabilité sociale que nous avons retenue puis d'appliquer les pondérations pour déterminer le niveau d'acceptabilité sociale de ce projet et nous avons trouvé qu'au regard échelle de pointage de l'acceptabilité sociale (inspiré de M. Champagne et Roger, 2021) que le projet est « Non acceptable ». En effet, ce projet devrait être mis en service depuis l'année **2022**, mais jusqu'à aujourd'hui (mars 2024) le projet est toujours en phase d'exécution. Ce retard peut être expliqué par différents facteurs. Parmi ces facteurs bloquants, on note certaines parties prenantes qui n'épousent pas ce projet du fait de la négligence de certaines de leurs préoccupations. S'il en est ainsi, on doit se poser la question à savoir est-ce que durant l'identification des parties prenantes de ce projet, les gestionnaires ont bien identifié l'ensemble des parties prenantes impactées par ce

projet et qu'un plan de surveillance ou de suivi a été fait par conséquent afin de contrôler l'influence de ces dernières.

Dans ce chapitre, nous allons essayer de proposer un processus à suivre en se basant sur deux guides selon Malenfant et al. (2009) et le CPEQ afin de favoriser **l'acceptabilité sociale** de ce projet et ces guides pourront aussi servir de canaux pour les autorités sénégalaises et africaines pour favoriser l'adhésion parfaite des parties prenantes à l'occasion de futurs projets de développement et de proposer des plans de surveillances aux différentes préoccupations de ces dernières.

### **1.1- La démarche d'acceptabilité sociale selon Malenfant et al. (2009).**

Selon Caron-Malenfant and Conraud (2009) , « Pour que l'acceptation du projet par le public (y compris le public) soit soutenue et surtout acceptée sans condescendance, le projet doit être pleinement conscient des faits et avoir une relation juste entre les deux parties. Il faut s'entendre dans l'ambiance. Différentes catégories de professionnels » Guide pratique de la compatibilité sociale : Manières de penser et d'agir, Éditions D.P.R.M., p.21.

Ce guide pratique propose sept étapes clés qui devraient être mises en œuvre dans le cadre du processus d'acceptation sociale.

- Diffuser des informations claires, consolidées et générales sur le projet, les mettre à disposition de toutes les parties prenantes et les informer de la disponibilité de ces informations.

- Invitez toutes les parties prenantes et parties prenantes à une réunion pour discuter du projet.
  
- Rencontrer ces personnes dans un environnement ouvert et structuré pour obtenir des réponses à leurs questions et leurs impressions sur le projet avant de prendre des décisions.
  
- Recueillir systématiquement tous les commentaires, quantitativement si possible, et documenter toutes les étapes de l'échange.
  
- Examinez les recommandations du participant et répondez oui ou expliquez pourquoi elles n'ont pas été prises en considération.
  - Suivre les résultats et les décisions prises en temps opportun avec toutes les personnes et tous les groupes concernés.
  
- Maintenir ouverts les canaux de communication accessibles et, si possible, confirmer l'approbation du projet pendant et après la mise en œuvre du projet.

**Le procédé répond donc aux quatre critères suivants :**

Large participation, transparence, traçabilité et gestion du temps. Ils proposent des conditions pour un processus d'acceptation sociale réussi, articulées selon les lignes de « The Road to Social Acceptance ».

- ❖ Mener une analyse cognitive en combinant des résultats quantitatifs et qualitatifs.
- ❖ Assurez la transparence du processus.
- ❖ Vérification de l'acceptation des accords négociés après intégration dans le projet.
- ❖ Documentez toutes les étapes du processus.

## 1.2- La démarche d'acceptabilité sociale selon le CPEQ

Selon le Conseil patronal de l'environnement du Québec, le processus d'acceptation sociale se divise en plusieurs étapes : la phase préliminaire de recherche et de consultation, la phase d'information, d'évaluation et de consultation, la phase d'implantation et d'exploitation. Pour certains ouvrages à durée de vie limitée, une étape supplémentaire peut être ajoutée et doit être prise en compte dès la conception de la construction ; il s'agit de clôture et de post-projet.



### 1.2.1- Phase de recherche et de préconsultation

Cette phase a pour but de comprendre le contexte dans lequel se déroulera le projet et d'initier en amont le dialogue avec les parties prenantes. Travailler en collaboration avec la communauté nous permet d'évaluer plus précisément la faisabilité et les risques des projets et la bonne direction pour les interventions

futures, et de nous inspirer des meilleures pratiques mises en œuvre dans des projets similaires.

Cette étape consiste donc à déterminer si le projet entre en conflit avec les valeurs ou les préoccupations environnementales dans lesquelles il doit être inculqué. Cependant, cela varie considérablement d'une communauté à l'autre et d'une partie prenante à l'autre, à la fois individuellement et collectivement.

### **1.2.2- Étapes d'information, d'évaluation et de consultation**

Après une étude initiale et une consultation préliminaire, les premières mesures sont prises pour préparer le sol. Ces étapes précèdent la mise en œuvre du projet. Comme mentionné au début, les entreprises doivent considérer ce processus de consultation comme une opportunité d'améliorer le projet et de démontrer une réelle ouverture au changement. Non seulement le projet s'en trouvera grandement amélioré, mais au fur et à mesure que l'entreprise construira sa réputation et sa crédibilité, elle gagnera en légitimité dans la communauté, ce qui lui permettra de s'approprier le sien.

De plus, la concertation pratique permet d'intégrer une masse critique en faveur du projet. La phase d'information/évaluation/consultation équivaut à établir une relation de confiance entre l'entreprise et ses parties prenantes. Il peut être difficile de respecter la date de livraison, car certaines négociations sont nécessaires. Le processus sera plus productif si l'entreprise fait preuve de flexibilité et est disposée à respecter le rythme de la communauté.

### **1.2.3- Phase de mise en œuvre**

Coupez le ruban et sortez la première pelle à terre. Une fois les deux premières phases suffisamment achevées, il est important de maintenir les progrès en poursuivant le dialogue et la consultation, en apportant certains changements et en prenant des mesures supplémentaires si nécessaire. Certaines parties prenantes qui n'ont pas participé au processus peuvent se manifester. Les parties prenantes impliquées peuvent également impliquer d'autres parties. Il faut maintenant établir un dialogue avec ce nouvel interlocuteur et effectuer les étapes précédentes.

Certaines mesures peuvent être exigées comme condition d'obtention des autorisations nécessaires au projet, telles que la mise en place d'un programme d'information. Pour obtenir les meilleurs résultats, le demandeur ne doit pas se limiter aux actions nécessaires, mais mieux planifier la communication et intégrer les actions nécessaires, les actions et les actions qui contribuent à l'avancement durable du projet.

### **1.2.4- Phase d'exploitation**

Il est important que l'entreprise soit présente dans la communauté après la mise en œuvre du projet. Parce qu'une fois le projet terminé, l'entreprise existe généralement dans la société pendant des décennies. Les parties prenantes doivent savoir qui contacter et à quel moment de nouvelles préoccupations ou de nouveaux inconvénients surviennent. Maintenir de bonnes relations de voisinage est important maintenant.



### 1.2.5- Phase de Clôture

Certains projets ont une durée de vie limitée. Leur fermeture peut et doit être envisagée dès le stade de la conception. Par exemple, les projets de construction d'infrastructures et d'exploitation minière démarrent souvent selon des calendriers assez précis. Par conséquent, il est important d'avoir un plan post-projet. Voici une liste non exhaustive des éléments à considérer dans le cadre d'une analyse post mortem :

- **Durabilité socio-économique**

À quel genre de changements socio-économiques peut-on s'attendre dans la communauté selon le projet ? Ces changements sont-ils permanents ? Par exemple, une communauté peut subir un afflux de population, développer une main-d'œuvre locale spécialisée dans un domaine particulier et développer certaines infrastructures pour aider le projet. Que se passe-t-il à la fin du projet ? Il est important de réfléchir aux stratégies nécessaires pour pérenniser ces transformations.

- **Impact environnemental**

Quels sont les impacts environnementaux attendus à la fin du projet et comment peuvent-ils être atténués et compensés ? L'environnement doit être laissé dans un état conforme à son état d'origine. Les stratégies et méthodes à utiliser et les coûts associés peuvent être planifiés à l'avance, quitte à s'adapter pour refléter la

meilleure technologie dans le temps. Le dépassement des exigences est bénéfique non seulement pour la réputation d'une entreprise, mais également pour ses avantages économiques et environnementaux. En fait, il est possible, et souvent souhaitable, de prendre des mesures spécifiques pour atténuer et compenser les impacts au fur et à mesure que les opérations progressent, plutôt que d'attendre la fin de la vie du projet.

Bien qu'il soit possible de planifier dès les premières étapes d'un projet, il est important de tenir compte des changements et des impacts imprévus pendant les opérations du projet. À cette fin, il est recommandé d'inclure cet enjeu dans le mandat du comité de surveillance, au besoin, et de demeurer ouvert aux préoccupations de ce genre afin que d'éventuels ajustements puissent être discutés avec les intervenants.

- **Respect des obligations**

Enfin, il est important que l'entreprise respecte ses engagements et démontre sa volonté d'investir dans la promotion du développement durable même après la réalisation du projet. Leur notoriété, leur capacité à attirer des investisseurs spécifiques, l'acceptabilité sociale de tous leurs activités et futurs projets sont en jeu.

Cependant, pour apporter des réponses à notre question de recherche générale, nous pouvons dire qu'une approche participative avec les parties prenantes peut être un facteur favorisant le succès d'un projet de BRT. En

impliquant activement les parties prenantes, notamment les résidents locaux , les groupes communautaires, les organisations de la société civile et les représentants du gouvernement local, le projet de BRT peut prendre en compte les préoccupations et les besoins de la communauté, ce qui peut contribuer à une plus grande **acceptabilité sociale** du projet. Les parties prenantes peuvent également fournir des informations importantes sur les impacts potentiels du projet sur l'environnement, la sécurité, l'accessibilité et la qualité de vie, et peuvent contribuer à l'identification de solutions pour atténuer ces impacts. Une **approche participative** peut également contribuer à renforcer la responsabilité sociale de l'entreprise envers les parties prenantes, en leur permettant de participer activement à la prise de décision et à la mise en œuvre du projet. Cela peut contribuer à bâtir une relation de confiance avec les parties prenantes et à prévenir les conflits potentiels.

Cependant, il est important de noter que l'implication des parties prenantes dans un projet BRT ne garantit pas automatiquement le succès du projet. D'autres facteurs tels qu'une bonne planification, une gestion efficace des ressources et des risques et l'engagement politique sont également essentiels au succès du projet.

De nombreux facteurs influencent l'acceptabilité sociale du BRT à Dakar, qui peut varier selon les différents acteurs impliqués dans le projet. Les principaux facteurs peuvent être regroupés en plusieurs catégories telles que :

- **Qualité de service :**

La qualité d'une offre de BRT est un facteur essentiel de son acceptation sociale. Les usagers et autres intervenants évaluent la qualité du service selon divers critères tels que la fréquence, la ponctualité, la propreté, le confort et l'accessibilité.

- **Sécurité** : La sécurité est un autre facteur important dans l'acceptation sociale du BRT. Les utilisateurs et les autres parties prenantes doivent utiliser le BRT en toute sécurité, y compris une bonne gestion du trafic et la prévention des accidents.
- **Coût** : Les frais de port sont un facteur important pour les utilisateurs sensibles aux tarifs et aux abonnements proposés. Les coûts peuvent également affecter la rentabilité du projet pour les acteurs impliqués dans le financement et la gestion du BRT.
- **Impact environnemental** : Le BRT est un mode de transport plus écologique que les véhicules individuels, mais il n'est pas sans impacts environnementaux. Les parties prenantes peuvent être sensibles aux impacts environnementaux tels que la pollution de l'air, la gestion des déchets, la consommation d'énergie et la destruction des habitats naturels.
- **Capacité à répondre aux besoins et aux attentes des différents groupes d'utilisateurs** : Différents groupes d'utilisateurs ont des besoins et des attentes différents en matière de transport. Les parties prenantes doivent tenir compte de ces besoins et attentes afin d'assurer l'acceptabilité sociale du projet. L'interaction de ces éléments dépend des différentes parties prenantes impliquées dans le projet. Par exemple, les utilisateurs peuvent être sensibles à la qualité et au coût du service, tandis

que les parties prenantes impliquées dans le financement de projets peuvent être plus sensibles à la rentabilité et à l'impact environnemental. Comprendre ces perceptions et intérêts différents est essentiel pour qu'un projet soit socialement acceptable.

Pour favoriser l'acceptabilité sociale de ce projet, les promoteurs doivent prendre en compte les préoccupations des parties prenantes au regard des facteurs d'influence de l'acceptabilité sociale de ce projet. Pour y arriver, nous proposons ce qui suit.

### **Facteurs économiques :**

Les facteurs économiques jouent un rôle central dans l'AS, influençant les décisions relatives à l'investissement, à l'emploi et au développement des infrastructures. Afin de favoriser un développement économique inclusif et durable, il est recommandé de :

- Recruter des travailleurs locaux pour stimuler l'emploi et renforcer les liens avec la communauté.
- Promouvoir l'intégration nationale en encourageant l'expansion du capital dans les régions marginalisées.
- Offrir une compensation en nature aux personnes affectées par les projets d'aménagement, en particulier lorsqu'il s'agit de la récupération de terres résidentielles.
- Réévaluer la superficie du terrain pour faciliter la réinstallation des personnes affectées dans les zones avoisinantes.

- Mettre en place un système efficace de rapprochement et de paiement pour assurer une transition en douceur pour les personnes concernées.
- Développer des programmes de communication pour promouvoir le civisme, préserver les infrastructures et respecter les normes d'hygiène.

### **Facteurs sociaux :**

Les facteurs sociaux sont également cruciaux dans l'AS, car ils influencent la cohésion sociale, l'équité et la qualité de vie des populations concernées. Pour favoriser une intégration sociale réussie et une participation significative, nous recommandons de :

- Impliquer activement les associations de jeunesse et d'autres groupes communautaires influents dans le processus de planification et de mise en œuvre des projets.
- Soutenir les groupes vulnérables, notamment les réseaux de solidarité des femmes, en leur offrant un soutien financier et logistique.
- Favoriser la réinstallation des personnes affectées sur le même site pour préserver le tissu social et les réseaux communautaires existants.
- Promouvoir l'inclusion des femmes et des personnes à mobilité réduite dans les projets d'infrastructures, en facilitant leur accès aux transports publics et aux opportunités d'emploi.

- Garantir l'emploi et l'insertion socioprofessionnelle des jeunes du territoire, en particulier dans les secteurs en développement.
- Mettre en place des programmes de santé et de sécurité au travail pour protéger la santé des travailleurs et des communautés environnantes.

### **Facteurs environnementaux :**

Les facteurs environnementaux sont essentiels dans l'AS, car ils déterminent la durabilité à long terme des projets d'aménagement. Pour assurer une gestion responsable de l'environnement, nous recommandons de :

- Respecter les normes d'assainissement, d'hygiène et de gestion des déchets dans tous les terminaux et infrastructures.
- Collaborer avec les autorités locales et les experts en environnement pour évaluer et minimiser les impacts des projets sur l'environnement naturel et construit.
- Prendre en compte les risques d'accidents et de catastrophes naturelles en concevant des infrastructures sûres et résilientes.
- Réorganiser les transports pour réduire les émissions de gaz à effet de serre et minimiser les nuisances sonores et visuelles.
- Établir des mécanismes transparents pour le recrutement local et la participation des communautés dans la gestion des ressources naturelles.

### **Participation Publique :**

La participation publique est essentielle pour garantir la légitimité et l'acceptation sociale des projets d'aménagement. Pour favoriser une participation effective, il est recommandé de :

- Impliquer activement les associations de la ville et du quartier dans la gestion sociale du projet, en leur offrant un accès à l'information et des opportunités de participation.
- Partager régulièrement les informations sur la réinstallation avec les personnes affectées, en utilisant des canaux de communication adaptés à leurs besoins.
- Créer des espaces de dialogue et d'échange qui favorisent la collaboration entre les différents acteurs impliqués dans le processus d'aménagement.
- Impliquer l'Autorité des Transports urbains (AFTU) dans toutes les étapes du projet, en veillant à ce que les besoins des usagers soient pris en compte de manière équitable et transparente.

### **Facteurs politiques :**

Les facteurs politiques peuvent influencer considérablement le processus d'aménagement du territoire, en déterminant les priorités, les ressources et les mécanismes de prise de décision. Pour garantir une gouvernance transparente et démocratique, il est recommandé de :

- Renforcer la coopération avec les autorités locales et nationales pour garantir une coordination efficace et une utilisation optimale des ressources.



- Appliquer des principes de transparence et de responsabilité tout au long du processus d'aménagement, en rendant compte publiquement des décisions prises et des résultats obtenus.
- Accélérer les procédures administratives, telles que l'octroi de licences et l'approbation des plans, pour éviter les retards inutiles et garantir la mise en œuvre rapide des projets.
- Aménager des espaces de stationnement dédiés aux taxis pour améliorer la circulation et réduire les congestions dans les zones urbaines.

## **Conclusion**

Le projet Bus Rapid Transit (BRT) à Dakar a été étudié dans le cadre d'une méthodologie qualitative, qui a permis de mettre en évidence l'importance de l'acceptabilité sociale dans sa réussite. La recherche avait pour objectif d'analyser l'acceptabilité sociale du projet en identifiant les facteurs clés qui influencent cette acceptabilité.

La question de l'acceptabilité sociale dans le projet de Bus Rapid Transit (BRT) à Dakar réside dans la nécessité de s'assurer que le projet est largement accepté, soutenu et intégré au sein de la communauté locale. Il s'agit de s'assurer que les parties prenantes directement concernées, ainsi que l'ensemble de la population, profitent des avantages du projet et se sentent impliquées dans les décisions qui affectent le projet. L'acceptabilité sociale est essentielle pour éviter les conflits, les retards et les objections, et pour accepter un environnement propice à une mise en œuvre fluide et réussie du BRT. Ce problème est très complexe, car il comprend plusieurs aspects. D'une part, il s'agit de répondre aux préoccupations économiques, de créer des opportunités d'emplois locaux et de minimiser les perturbations économiques pour les personnes touchées.

Socialement, il est important de maintenir les liens communautaires, de soutenir les groupes vulnérables et de veiller à ce que les bénéfices du projet soient partagés équitablement.

D'un point de vue environnemental, il est essentiel de prendre en compte les impacts potentiels du BRT sur l'environnement local et de mettre en place des mesures d'atténuation pour atténuer ces impacts négatifs. La participation du public joue également un rôle important en faisant participer les citoyens à la prise de décision, en obtenant leur rétroaction et en tenant compte de leurs besoins et de leurs préoccupations. Enfin, le facteur politique est important pour assurer la coopération avec les autorités locales, les acteurs politiques et les organisations impliquées dans la mise en œuvre du projet. Une bonne coordination et la transparence des processus politiques peuvent contribuer à accroître l'acceptabilité des projets et à éviter les obstacles bureaucratiques.

En général, la question de l'acceptation sociale dans le cadre du BRT à Dakar est de trouver un équilibre entre les intérêts économiques, sociaux, environnementaux, la participation publique et les intérêts politiques, afin de créer un engagement positif et durable avec le projet dans la communauté.

Dans le cadre du projet, un plan d'engagement des parties concernées a été élaboré pour identifier et comprendre les préoccupations des acteurs concernés par le BRT. Cependant, il est à souligner que se limiter à la simple identification des préoccupations des parties concernées ne favorise pas l'acceptabilité sociale. Un problème récurrent dans les projets de développement en Afrique est que les gouvernements fournissent des documents techniques, économiques et sociaux pour obtenir l'approbation et le financement des institutions financières internationales, mais ne prennent pas suffisamment en compte les préoccupations des parties concernées lors de la mise en œuvre effective des projets. L'étude souligne

l'importance de la prise en compte des **préoccupations** des parties concernées susceptibles d'assurer le succès d'un projet. La non-prise en compte de ces préoccupations a conduit à des retards dans la livraison du projet BRT à Dakar, prévu initialement pour 2022. Il est donc essentiel de mettre en place des mécanismes de contrôle, de surveillance et des politiques d'atténuation pour garantir la réussite des projets.

En conclusion, cette étude met en évidence que la réalisation et le succès d'un projet dépendent non seulement des aspects techniques et des contraintes de coûts et de délais, mais également de la prise en des préoccupations des parties concernées. L'approche participative, impliquant les parties prenantes dans la prise de décisions, est devenue essentielle dans le contexte actuel. Les recommandations faites dans cette étude visent à améliorer l'acceptabilité sociale du projet BRT en prenant en compte les attentes et les préoccupations des parties concernées.

## Bibliographie :

- ACHOURI, B. (2020). Le Transport urbain et durabilité. Le cas de Souk-Ahras.
- Ayadi, S. D. (2017). Chapitre 7 Le reporting social à l'épreuve des changements politiques : cas de la Tunisie. Un regard croisé d'experts et chercheurs sur la RSE : D'un contexte global au contexte de pays émergents, 203. .
- Batellier, P. (2016). Acceptabilité sociale des grands projets à fort impact socio-environnemental au Québec: définitions et postulats. *[VertigO] La revue électronique en sciences de l'environnement*, 16(1).
- Batellier, P. (2020). Le rôle de l'État au regard de l'acceptabilité sociale de grands projets à fort impact socio-environnemental: repères pour examiner les interventions du gouvernement du Québec.
- Bouglet, J., & Joffre, O. (2015). Les priorités du dirigeant face à ses parties prenantes: l'apport d'une approche centrée sur les attentes. *Management international*, 20(1), 12-25.
- Carbonneau, C. (2014). *Le projet urbain à l'ère de l'acceptabilité sociale: les tenants et aboutissants de la gestion des parties prenantes au fil du cycle de vie des projets* [Université du Québec à Montréal].
- Caron-Malenfant, J., & Conraud, T. (2009). *Guide Pratique de L'acceptabilité Sociale: Pistes de Réflexion et D'action*. Éditions D.P.R.M. <https://books.google.ca/books?id=JvFiPgAACAAJ>
- Carrigan, A., King, R., Velasquez, JM, Raifman, M. et Duduta, N. (2013). *Impacts sociaux, environnementaux et économiques des systèmes BRT. Études de cas sur les transports en commun rapides par bus dans le monde entier*. <https://environmentaldocuments.com/embarq/Social-Environmental-Economic-Impacts-BRT-Bus-Rapid-Transit-EMBARQ.pdf>
- CETUD. (2019). *Rapport d'activité*. <https://www.cetud.sn/index.php/medias/news/actualites/430-rapport-d-activite-cetud-2018-2019-2020>
- Charmillot, M., & Dayer, C. (2007). Démarche compréhensive et méthodes qualitatives: clarifications épistémologiques. *Recherches qualitatives*, 3(1), 126-139.

- Charreire Petit, S., & Durieux, F. (2007). Explorer et tester: les deux voies de la recherche, *Méthodes de recherche en management*, R. A. Thietard et coll.
- CHAWKI, A., & LEMQEDDEM, H. A. (2020). Théorie des parties prenantes: revue de la littérature sur le développement historique et l'influence dans la discipline du management stratégique. *Revue Internationale des Sciences de Gestion*, 3(1).
- CPEQ. (2012). *Guides des bonnes pratiques afin de favoriser l'acceptabilité sociale des projets*. <https://www.cpeq.org/fr/guide-bonnes-pratiques-acceptabilite-sociale>
- d'Arripe, A., Oboeuf, A., & Routier, C. (2014). L'approche inductive: cinq facteurs propices à son émergence. *Approches inductives*, 1(1), 96-124.
- Diaz, R. B., & Schneck, D. C. (2000). Bus rapid transit technologies in the Americas: An overview. *Transportation research record*, 1731(1), 3-9.
- Donaldson, T., & Preston, L. E. (1995). The stakeholder theory of the corporation: Concepts, evidence, and implications. *Academy of management Review*, 20(1), 65-91.
- Eskerod, P., & Huemann, M. (2013). Sustainable development and project stakeholder management: What standards say. *International Journal of Managing Projects in Business*, 6(1), 36-50.
- Fortin, M.-F., & Gagnon, J. (2016). *Fondements et étapes du processus de recherche: méthodes quantitatives et qualitatives*. Chenelière éducation.
- Fortin, M.-J., & Fournis, Y. (2013). *Facteurs pour une analyse intégrée de l'acceptabilité sociale selon une perspective de développement territorial: l'industrie du gaz de schiste au Québec: étude SI-3 remise au Comité d'évaluation environnementale stratégique des gaz de schiste et au MDDEFP*. Chaire de recherche du Canada en développement régional et territorial ....
- Fortin, M.-J., & Fournis, Y. (2014). Vers une définition ascendante de l'acceptabilité sociale: les dynamiques territoriales face aux projets énergétiques au Québec. *Natures Sciences Sociétés*, 22(3), 231-239.
- Fournis, Y., & Fortin, M.-J. (2015). Une définition territoriale de l'acceptabilité sociale : pièges et défis conceptuels. *Vertigo*, 15. <https://doi.org/10.4000/vertigo.16682>
- Gauthier, B., & Bourgeois, I. (2020). *Recherche sociale, 6e édition: De la problématique à la collecte des données*. Puq.
- Gauthier, M., Chiasson, G., Robitaille, M., Doucet, C., & Gagnon, L. (2015). Analyse des facteurs d'influence de l'acceptabilité sociale des activités de mise en valeur des hydrocarbures et propositions relatives au mode de gouvernance territoriale. *Gatineau, Québec: Centre de recherche sur la gouvernance des ressources naturelles et des territoires (CRGRNT)*.

- Gendron, C. (2014). Penser l'acceptabilité sociale : au-delà de l'intérêt, les valeurs. *Communiquer. Revue de communication sociale et publique*, 11, 117-129. <https://doi.org/10.4000/communiquer.584>
- Gnaboa, R. G. (2018). *L'acceptabilité sociale comme une nouvelle norme à atteindre pour l'adhésion de plusieurs types d'acteurs dans un projet minier : Cas du projet d'exploitation d'uranium par la firme Strateco à Matoush dans les territoires des Cris*. [https://ruor.uottawa.ca/bitstream/10393/37615/1/Gnaboa\\_Romuald\\_Guikawuih%C3%A9\\_2018\\_memoire.pdf](https://ruor.uottawa.ca/bitstream/10393/37615/1/Gnaboa_Romuald_Guikawuih%C3%A9_2018_memoire.pdf)
- Laarraf, Z., Gandja, S. V., & Tchankam, J.-P. (2015). RSE et PME: éclairage par la théorie des parties prenantes à partir de la grille de Mitchell, Agle et Wood. *Gestion* 2000, 32(1), 35-53.
- Leblanc, C. (2021). Qu'est-ce qui influence l'acceptabilité sociale? 2e partie : les facteurs liés à la nature du projet et à la participation du public. . [https://mrnf.gouv.qc.ca/documents/ministere/acceptabilitesociale/ART\\_natureprojetparticipation-public.pdf](https://mrnf.gouv.qc.ca/documents/ministere/acceptabilitesociale/ART_natureprojetparticipation-public.pdf)
- Litman, T. (2003). Measuring transportation: Traffic, mobility and accessibility. *Social Research in Transport (SORT) Clearinghouse*, 73(10).
- Lowey, S. E., Norton, S. A., Quinn, J. R., & Quill, T. E. (2013). Living with advanced heart failure or COPD: experiences and goals of individuals nearing the end of life. *Research in nursing & health*, 36(4), 349-358.
- Massé, L., Couture, C., Levesque, V., & Bégin, J.-Y. (2013). Impact of a school consulting programme aimed at helping teachers integrate students with behavioural difficulties into secondary school: actors' points of view. *Emotional and Behavioural Difficulties*, 18(3), 327-343.
- Phillips, R., Freeman, R. E., & Wicks, A. C. (2003). What stakeholder theory is not. *Business ethics quarterly*, 13(4), 479-502.
- PMI. (2016). *L'acceptabilité sociale des projets : une notion incontournable*. <https://pmiquebec.qc.ca/lacceptabilite-sociale-desprojetsune-notion-incontournable/>
- Raufflet, E. (2014). De l'acceptabilité sociale au développement local résilient. *Vertigo*, 14. <https://doi.org/10.4000/vertigo.15139>
- Roger, L. (2021). *Analyse d'un processus de participation publique et d'acceptabilité sociale : Le cas du projet Matawanie*. université de Sherbrooke]. <https://savoirs.usherbrooke.ca/handle/11143/18790>
- Sandelowski, M., & Barroso, J. (2002). Finding the findings in qualitative studies. *Journal of nursing scholarship*, 34(3), 213-219.

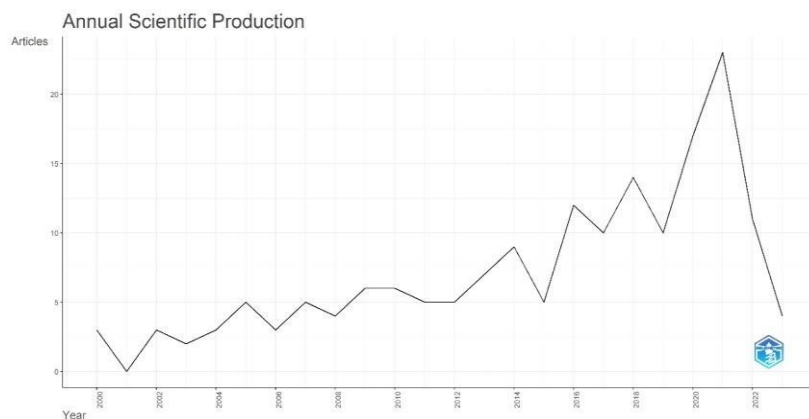
- Saucier, C., Côté, G., Feurtey, É., Fortin, M.-J., Jean, B., Lafontaine, D., Guillemette, M., Méthot, J.-F., & Wilson, J. (2009). Développement territorial et filière éolienne. Des installations éoliennes socialement acceptables: élaboration d'un modèle d'évaluation des projets dans une perspective de développement territorial durable.
- Sengers, F., & Raven, R. (2014). Metering motorbike mobility: informal transport in transition? *Technology Analysis and Strategic Management*, 26, 453–468. <https://doi.org/10.1080/09537325.2013.870991>
- Villeneuve, C., & Riffon, O. (2011). 32 questions pour une réflexion plus large sur le développement durable.
- Yin, R. K. (2009). *Case study research: Design and methods* (Vol. 5). sage.



## Annexes

ANNEXE 1 : Les graphiques ci-dessous ont été conçus à l'aide du logiciel **RSTUDIO**. Le graphique « Annual scientific Production » nous renseigne sur la production annuelle des articles sur l'acceptabilité sociale des projets de 2000 jusqu'à 2022

### Graphique A : Production scientifique Annuelle

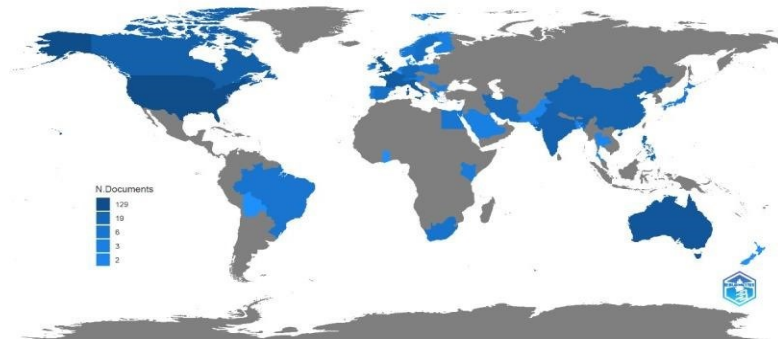


Source : L'auteur

Cependant, comme je l'ai susmentionné, il est à noter que la majorité des études sur l'acceptabilité sociale des projets ont été réalisées dans les **pays développés**. Il reste donc important de poursuivre les recherches dans les pays en voie de développement, où les enjeux liés à l'acceptabilité sociale peuvent être encore plus complexes. Le deuxième graphique nous la montre bien.

## **Graphique B** : Production scientifique Par Pays

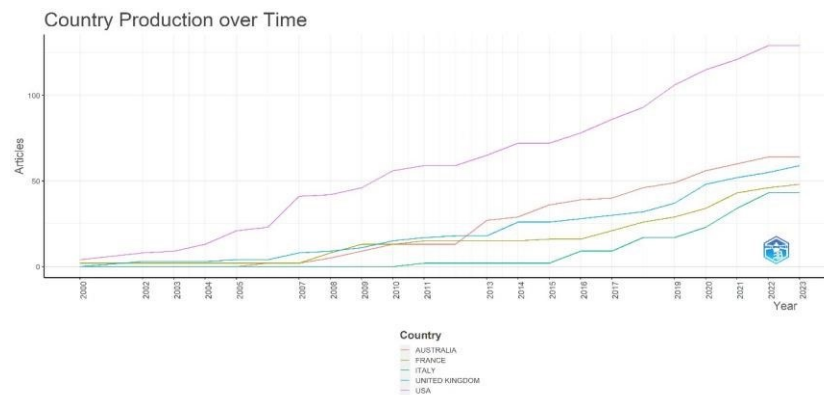
Country Scientific Production



Source : auteur

Pour avoir une vision beaucoup plus globale sur la production scientifique autour de ce concept, nous avons aussi analysé la contribution scientifique par pays. Ce graphique ci-dessous nous renseigne sur leur contribution.

## **Graphique C** : Production des pays au fil du temps



Source : auteur

**Commentaires généraux de ces graphiques :**

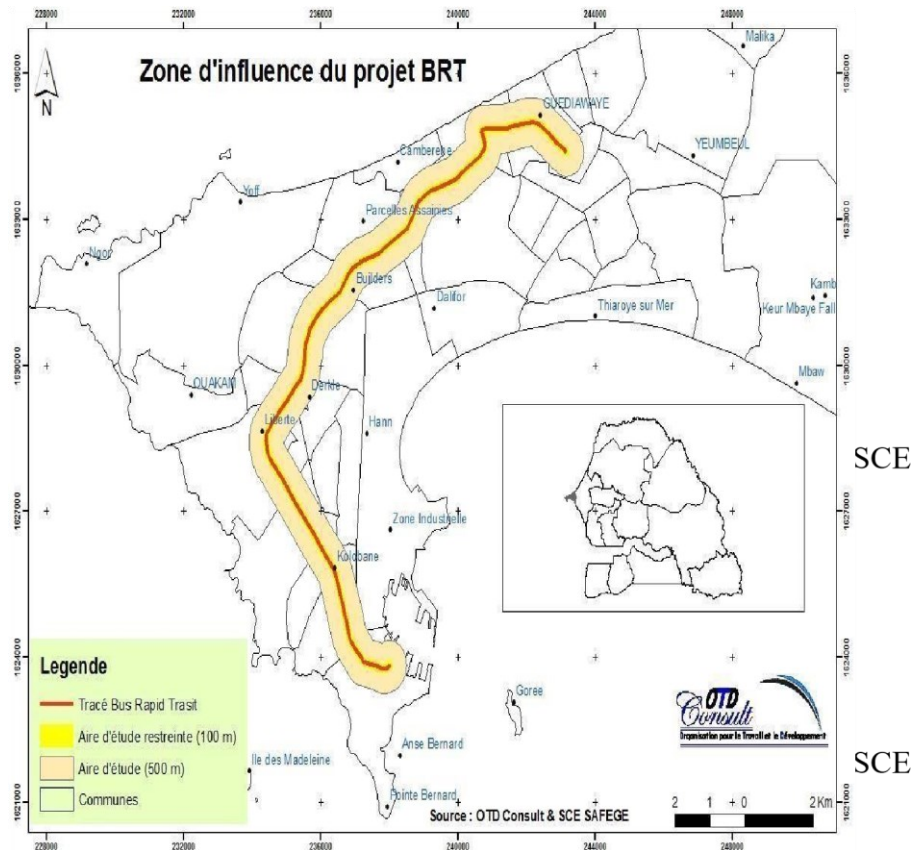
La pertinence à vouloir faire cette analyse de l'état des connaissances sur les publications autour de l'acceptabilité sociale réside du fait que nous avons voulu montrer la tendance des contributions scientifique qui existe sur la notion d'acceptabilité sociale. Les critères de validités retenues pour le choix de ces 173 articles étaient reliés aux concepts clés que nous avons choisies. Nous avons choisi des articles qui traiter cette notion quelques soit le domaine d'étude. Nous avons aussi montré la part des contributions scientifiques par pays. Mais le constat nous avons fait est que parmi ces pays on note l'absence de la contribution des pays africains au regard de ce sujet. Aucun de ces articles aussi ne s'intéresse sur les enjeux d'acceptabilité sociale en Afrique, ce qui constitue une lacune au niveau de la littérature.

## ANNEXE 2 : Les Composantes du BRT

N°	Composantes	Sous-composantes
1	Mise en place du BRT	1.1 Infrastructure : Travaux et services de consultants
		1.2 Recrutement d'un opérateur et acquisition de matériels roulants
		1.3 Systèmes et équipements
		1.4 Libération des emprises
2	Restructuration du réseau et infrastructures routières et urbaines	2.1 Restructuration du réseau de transport collectif dans le grand Dakar
		2.2 infrastructures routières et urbaines
3	Renforcement des capacités et suivi du Projet	3.1 Renforcement des capacités du CETUD et assistance à la maîtrise d'ouvrage
		3.2 Coûts opérationnels du projet, activités fiduciaires et de sauvegarde
		3.3 Suivi de l'exploitation
		3.4 Suivi-évaluation du projet
4	Sécurité routière	4.1 Éducation et sensibilisation des communautés riveraines de l'axe du BRT
		4.2 Études, Formations et acquisition d'équipements de sécurité spécialisés

Source : CETUD, 2018

### ANNEXE 3 : Présentation de la zone d'influence du BRT



Source : CETUD, 2018

### ANNEXE 4 : La démarche d'acceptabilité sociale selon CPEQ

Phase	Recommandations
<b>Phase 1 : Recherche et consultation préalable</b>	Déterminer et caractériser les parties prenantes
	Évaluer l’historique du milieu et l’information pertinente disponible aux parties prenantes
	Évaluer le contexte économique, environnemental et politique d’implantation (perspective de développement durable du territoire)
	Choisir un porte-parole
	Débuter le dialogue avec la communauté (consultation préalable) et l’adaptation du projet
<b>Défis</b> : ressources humaines et financières limitées, tensions entre la transparence et la compétitivité de l’entreprise	
<b>Évaluation</b> : progression, recadrage ou arrêt du projet	
<b>Phase 2 : Information, évaluation et consultation</b>	Évaluer les risques et les impacts que subiront les diverses parties, en collaboration avec des partenaires locaux, régionaux et du milieu académique
	Informer et consulter la communauté selon des pratiques adaptées au contexte
	Démontrer de la transparence et de la flexibilité par rapport au processus de consultation
	Travailler en partenariat avec une tierce partie crédible

	Démontrer une véritable ouverture à modifier et bonifier le projet, concevoir les modifications en collaboration avec les parties prenantes
	Planifier la répartition équitable des retombées positives du projet en collaboration avec les parties prenantes
<b>Défis :</b> réussir à mobiliser l'attention des parties prenantes, risques de la divulgation d'information, délais occasionnés par la consultation, mauvaises perceptions de la répartition des bénéfices	
<b>Évaluation : progression ou arrêt du projet</b>	

<b>Phase 3 : Réalisation</b>	Poursuivre le dialogue avec les parties prenantes engagées
	Informé le milieu des imprévus, changements ou problèmes, convenir de solutions
<b>Défis :</b> planification versus réalité, nouveaux délais occasionnés par de nouveaux interlocuteurs et de nouvelles problématiques	
<b>Phase 4 : Exploitation</b>	Mettre en place des processus de communication et de suivi à long terme, allouer les ressources humaines nécessaires
	Évaluer de manière continue les impacts de l'entreprise sur le milieu

<p><b>Défis :</b> transfert des connaissances et pérennités de la culture de Transparence de l'entreprise, changements d'interlocuteurs au sein de la communauté</p>	
<p><b>Phase 5 :</b> <b>Fermeture et après projet</b></p>	<p>Évaluer les impacts et planifier les mesures de fermeture et de remise en état des lieux dès la conception du projet</p>
	<p>Prévoir les ressources nécessaires</p>
	<p>Effectuer la planification avec les parties prenantes, demeurer ouverts aux préoccupations et aborder conjointement les pistes d'adaptation</p>
<p><b>Défis :</b> demeurer flexible pour s'ajuster aux imprévus</p>	

Source : adapté au CPEQ

## Annexes 5 : Analyse des préoccupations au regard des facteurs d'acceptabilité sociale



<b>Facteurs d'influence de l'acceptabilité sociale</b>	<b>Indicateurs</b>	<b>Valeur</b>	<b>Poids sur la participation publique</b>	<b>Résultat</b>
<b>Facteur de l'information</b>	Transparence de l'information	-2	2	-4
	Accessibilité de l'information	-2	2	-4
	Compréhension du projet	-2	2	-4
<b>SCORE</b>				<b>-12</b>
<b>Facteurs économiques</b>	Création d'emploi	-2	2	-4
	Impact sur les revenus locaux	-1	2	-2
	Retombés économiques	-2	2	-4
<b>SCORE</b>				<b>-10</b>
<b>Facteurs environnementx</b>	Impact sur la qualité de l'air	-2	2	-4
	Réduction des gaz à effet de serre	+1	1	1
	Réduction des pollutions	+1	1	1
<b>SCORE</b>				<b>-2</b>
Facteur de PP	PP réunions	-2	2	-4
	Consultation Publique	-2	2	-4
<b>Facteurs d'influence de l'acceptabilité sociale</b>	<b>Indicateurs</b>	<b>Valeur</b>	<b>Poids sur la participation publique</b>	<b>Résultat</b>

	Implication des P prenantes	-2	2	-4
	<b>SCORE</b>			<b>-12</b>
<b>Facteurs sociaux</b>				
Inclusion sociale		-2	1	-2
Qualité de vie		-1	1	-1
Effets sur les groupes vulnérables		-1	2	-2
	<b>SCORE</b>			<b>-4</b>