

Université Assane Seck de Ziguinchor



UFR Sciences et technologies

Département de Géographie

Master : Espaces, Sociétés et Développement

Spécialité : Aménagement et territoires

Mémoire de Master

Titre : Impacts socio-économiques et environnementaux de l'aménagement de l'Aéroport International Blaise Diagne (AIBD) sur la commune de Diass

Présenté par :
Sidy NIANG

Sous la direction de : Dr Abdourahmane Mbade SENE

Soutenu publiquement le 06 Janvier 2022 devant le jury composé de :

Nom et prénom (s)	Grade	Qualité	Etablissement
Cheikh FAYE	Maître de Conférences	Président	UASZ
Cheikh Tidiane Wade	Assistant	Membre	UASZ
Abdourahmane Mbade SENE	Maître de Conférences	Encadreur	UASZ

Année universitaire : 2020 / 2021

Dédicaces

A mon père, mon idole Gora Niang, le meilleur des pères, vous m'avez aimé, éduqué et ce travail a été le résultat de vos prières. J'ai appris la moralité, le travail, le respect et surtout la dignité, longue et accomplie vie pour vous Papa.

A ma mère Adama Niang qui m'a accompagné et soutenu durant toutes ces années. Elle s'est sacrifiée pour notre réussite dans les moments de bonheur et de difficultés. Maman puisse Dieu vous accorder une santé de fer et vous donne une longue vie pour que vous puissiez récolter les résultats de vos sacrifices.

A ma tante Adama Ndiaye, vous m'avez toujours soutenu depuis mon enfance, pleines de bonnes choses à vous Tati.

A ma Femme Diatta Gueye, la mère de ma petite princesse bébé Mously Niang, Merci mon cœur pour tout ce que tu fais pour moi, tu m'écoutes et me remontes le moral et quand je suis triste et que je perds confiance en moi, tu m'encourages et me pousses à aller de l'avant.

A mon Grand-père Ousmane Niang et toute la Famille, mère Ndeye Beye, Fama Sow, Ndeye Beye ma petite Tante, Cheikh Niang, Père Massaere Niang, père lakhat, père samba, Serigne Nar, père Khadim, père Ndiaga Niang et toute la famille à Mbour, à mes parents depuis Ziguinchor, Père Sambou Gassama, mère Fama Diagne et toute la famille Gassama, Birane Ndiaye, Tonton Omar Diop et sa Famille vous avez accompagné et soutenu durant toutes ces longues années de formation vraiment mention spéciale à vous tous ; mais aussi à mon père Abbaye Bamba Niang, il est exceptionnelle un homme de vertu et un vrai Talibé, toujours présent pour nous épauler.

A mes frères et Sœurs, compagnons de guerre, Cheikh Niang, Serigne Nar Gassama, Mame Gore Gassama, Houlye Touré la sublime, ma confidente, Assane Gassama mon frère, Khadim Diop, Sidy Barra Niang mais aussi mon frère et complice Fodé Doumbouya avec qui je partage tout. Vous êtes des personnes extraordinaires qui sont toujours à mes côtés surtout dans les moments les plus difficiles pour me soutenir et m'encourager, que Dieu vous accompagne pour la réalisation de vos projets ;

De toutes ces chères personnes, j'ai appris beaucoup de chose avec vous et je leur en serai toujours très reconnaissant.

Remerciements

Au nom d'ALLAH, le tout puissant, le miséricordieux et son Prophète MOUHAMED (PSL)

A notre guide religieux Cheikh Ahmadou Bamba Khadim Rassoul

A son fidèle compagnon et Talibé Cheikh Issa Diénne et toute la famille Diénne

A son petit-fils Serigne Sidy Nar ibn Serigne Nar Diénne et à Serigne Mbacké ibn Serigne Sidy Nar Diénne

Mention Spéciale à mon Professeur encadreur Dr Abdourahmane Mbade Sene qui s'est tout donné pour la réalisation de ce document, il nous a soutenu et nous a mis dans de très bonnes conditions pour la réussite de ce travail. Ainsi que tous les enseignants du Département de Géographie qui n'ont négligé aucun effort pour la réussite des étudiants.

A la Mairie et les populations de la commune de Diass qui ont beaucoup contribué à la réalisation de ce mémoire

A toute la Famille Niang, la Famille Gassama et Gueye, mention spéciale à vous

- A toute la Famille Gueye depuis Ndiaye et surtout mon beau père Alioune Gueye et mes belles-mères Bousso Ndiaye et Mada Diop et toute sa Famille
- A mon défunt Grand père Modou Niang et ma grand-mère Ngoné Gueye, mes Oncles Cheikh Niang et Assane Niang et toute la famille Niang, merci beaucoup pour votre soutien et affection, je vous aime.
- Mes pères Yelly Niang, père Gora, père moussa, père ngagne, Père Modou Gassama, père pape Gassama, père Serigne Gassama et à toute leurs familles.
- Mes Grandes sœurs Ndeye Fall Niang et son Marie Cheikh Sall et toute sa famille, khéwé Niang et Ndatté Gassama...
- A feu Maguette Diagne, très tôt arraché à non affection et à toute la Famille Diagne, Mère Mbathio Diagne et mère Arame Diagne depuis Ndande
- Mes Frères et petites sœurs Massaere Niang, Ass Niang, Moussa Niang, Khadim Niang, Mouhamed Niang, Mbaye Niang, Modou Niang, Adama niang, Thiarra niang, Mme Gassama Goudiouthie Niang ...

A mes amis Sidy Gassama, Khadim Samb, Serigne Ibrahima Diénne, Modou Seck, Laba Gueye, Khadim Ndir, Marième Sagne, Ibrahima Tounkara, et à l'ensemble des étudiants de ma Promotion surtout ceux du Master 2 promotion 2019/2020.

A tout ceux qui de prêt ou de loin, m'ont soutenu pour la réalisation de cet ouvrage je vous remercie et que les portes du paradis soient grandement ouvertes à ceux qui ne sont plus parmi nous ; et longue vie plus santé de fer à ceux qui sont toujours là.

Sommaire

Dédicaces.....	i
Remerciements.....	ii
Sommaire.....	iii
Sigles et abréviations.....	iv
Résumé.....	vi
Introduction générale	1
Méthodologie de recherche.....	6
Première partie : présentation générale de la commune de Diass.....	15
Chapitre 1 : Potentialités de la commune de Diass	16
Chapitre 2 : Contraintes de la commune de Diass.....	33
Deuxième partie : Impacts socio-économiques et environnementaux de l'érection de l'AIBD dans la commune de Diass.....	42
Chapitre 3 : Impacts socio-économiques de l'érection de l'AIBD dans la commune de Diass.....	43
Chapitre 4 : Impacts environnementaux de l'érection de l'AIBD dans la commune de Diass.....	66
Troisième partie : stratégies d'adaptation.....	82
Chapitre 5 : les stratégies d'adaptation collectives	83
Chapitre 6 : stratégies d'adaptation individuelles	96
Conclusion générale	109
Bibliographie	111
TABLE DES ILLUSTRATIONS.....	I
ANNEXES.....	IV
TABLE DES MATIÈRES.....	XII

Abréviations, Sigles et glossaires

ACA : Airport Carbon Accreditation

ACI : Conseil International des Aéroports

AIBD : Aéroport International Blaise Diagne

AILSS : Aéroport International Léopold Sédar Senghor

ANAT : Agence nationale de l'Aménagement du Territoire

ANSD : Agence nationale de la Statistique et de la Démographie

APE : Associations des Parents d'Élèves

ASECNA : Agence pour la Sécurité de la navigation aérienne en Afrique et à Madagascar

CO : Monoxyde de Carbone

COV : composés organiques volatiles non méthaniques

CSE : Centre de Suivi Ecologique

DEPONAT : Déclaration de Politique National d'Aménagement du Territoire

DES : Département Environnemental et Social

DSRP : Document de Stratégie pour la Réduction de la Pauvreté

DTGC : Direction des Travaux Géographiques et Cartographiques

EES : Engineering et Environment Services

EFE : Entreprise Franche d'Exportation

EIES : Etude d'Impact Environnemental et Social

ICP : Infirmier Chef de Poste de santé

GIE : Groupement d'Intérêt Economique

LAS : Limak-Aibd-Summa

MPD : mouvement patriotique pour le développement

NO2 : Dioxyde d'Azote

OCB : Organisations Communautaires de Base

OCEANIUM : association sénégalaise de protection de l'environnement

PARFOB : Projet Autonome pour le Reboisement de la Forêt de Bandia

PAS : Programmes d'Ajustement Structurel

PDC : Plan de Développement Communal

PGAT : Plan général d'Aménagement du Territoire

PGES : Plan de Gestion Environnemental et Sociale

PLD : Plan Local de Développement

PME : Petite ou Moyenne Entreprise

PNAT : Plan national d'Aménagement du Territoire

PNDS : Plan National de Développement Sanitaire et Social

PRDI : Plans régionaux de développement Intégré

PROMOVILLE : Programme de Modernisation des villes

PSE : Plan Sénégal Emergent

PTIP : Programme Triennal d'Investissement Public

PTIR : Programme Triennal d'Investissements Régionaux

SAFINA : Société Africaine Industrielle et Agricole de Sébikotane

SEMAF : Sénégal-Maroc-France

SDRAN : Schéma Directeur Routier et Autoroutier National

SIAGRO : Société Industrielle Agroalimentaire

SODEVIT : Société pour le Développement de l'Industrie, du Tourisme et de l'Habitat

SONES : Société nationales des eaux du Sénégal

SO2 : Dioxyde de Soufre

TMJA : trafic moyen journalier annuel

UCG : Unité de Coordination de la gestion des déchets solides

UICN : Union Internationale de la Conservation de la Nature

UVP : unités de voitures particulières

RESUME

Dans de nombreux pays d'Afrique, le déséquilibre territorial constitue un problème majeur à cause des politiques d'aménagements et de la forte croissance démographique des grandes agglomérations. C'est pour cela que l'Etat du Sénégal, pour désengorger la capital Dakar, a décidé de construire un nouvel aéroport au niveau de la commune de Diass situé à 47 Km au sud-est de Dakar. Ce Projet a complètement changé cette commune, avec la transformation des champs de culture qui abritent aujourd'hui l'un des plus grands projets d'aménagement du Sénégal. De ce fait, avec la spéculation foncière et la demande démesurée de l'Etat et des investisseurs, mais aussi les populations locales, la commune a connue de profonde mutation. Ce mémoire cherche à comprendre les transformations socio-économiques et environnementales liées à l'implantation de l'AIBD dans la commune de Diass. Il avance les différents problèmes rencontrés dans cette commune notamment les problèmes d'accès à l'eau, d'éclairage public, de pertes de terrains agricoles mais aussi les problèmes liés à la construction de l'aéroport et ces projets dans cette zone. Pour la réalisation de ce mémoire, une démarche basée sur une approche méthodologique nécessitant une revue documentaire, des connaissances et des outils géographiques (questionnaires, guides d'entretien...) a été adopté pour la collecte de données, ainsi que l'usage des outils informatiques (Excel, ArcGIS et SphinxPlus.V5) pour le traitement et l'analyse des données collectées. Les résultats montrent que l'AIBD et ses projets connexes ont aussi accentué la surexploitation des ressources naturelles surtout la coupe abusive des bois renforçant la destruction des forêts classées de la commune. Il faut noter que la mise en place de ces projets a aussi contribué au développement de la commune à travers la présence massive des investisseurs surtout dans le secteur de l'immobilier qui génèrent beaucoup d'emplois. Toutefois, pour pallier aux nombreux problèmes liés aux aménagements dans cette zone l'Etat du Sénégal ainsi que les populations locales, ont mis en place de nombreuses stratégies pour renforcer les conditions de vie des populations au niveau de la commune de Diass.

Mots clés : Impacts, Environnement, Aménagement, Aéroport

ABSTRACT

In many African countries, territorial imbalance is a major problem because of development policies and the strong demographic growth of large cities. This is why the State of Senegal, to relieve congestion in the capital Dakar, has decided to build a new airport in the commune of Diass located 47 km south-east of Dakar. This Project has completely changed this town, with the transformation of the crop fields which today house one of the largest development projects in Senegal. As a result, with land speculation and the disproportionate demand from the State and investors, but also from local populations, the town has undergone profound changes. This thesis seeks to understand the socio-economic and environmental transformations linked to the establishment of the AIBD in the municipality of Diass. He puts forward the various problems encountered in this town, in particular the problems of access to water, public lighting, loss of agricultural land, but also the problems linked to the construction of the airport and these projects in this area. For the production of this thesis, an approach based on a methodological approach requiring a documentary review, knowledge and geographic tools (questionnaires, interview guides, etc.) was adopted for data collection, as well as the use of tools. IT systems (Excel, ArcGIS and SphinxPlus.V5) for the processing and analysis of the data collected. The results show that the AIBD and its related projects have also accentuated the overexploitation of natural resources, especially the excessive cutting of wood, reinforcing the destruction of the classified forests of the municipality. It should be noted that the implementation of these projects has also contributed to the development of the municipality through the massive presence of investors, especially in the real estate sector, which generates a lot of jobs. However, to overcome the many problems related to developments in this area, the State of Senegal as well as the local populations have put in place many strategies to strengthen the living conditions of the populations at the level of the municipality of Diass.

Keywords : Impacts, Environmental, Development, Airport

Introduction générale

Au lendemain des indépendances, les pays africains se sont lancés dans une nouvelle dynamique de développement et d'aménagement de leurs territoires. L'idéal était de proposer des schémas d'aménagement qui répondent aux dynamiques territoriales en faisant une rupture avec les politiques coloniales (Césaire, 1959). Cependant, après les indépendances, les États africains (dans un mimétisme aveugle) se sont contentés de reconduire ou d'adapter les logiques héritées du passé à leurs projets et à leurs intérêts (Lambert, 1998). Cela veut dire que la plupart de pays africains avaient copiés le model colonial pour l'aménagement de leurs territoires, ce qui a compromis d'avance leurs chances d'atteindre leurs objectifs de développement harmonieux de leurs territoires.

C'est dans cette même optique que l'Etat du Sénégal, pour subvenir aux besoins de la population, a adopté différentes politiques de développement du territoire. La planification du développement économique et social a donc été une priorité des pouvoirs publics. Le pays a enclenché une série de plans quinquennaux de développement qui sont le plus souvent une réponse à des crises chroniques de l'économie. De ce fait, les Programmes d'Ajustement Structurel (PAS) dès 1980 ont été proposés au Sénégal par les institutions de Bretton Woods. Les premières actions de cette planification spatiale fondée sur la vision du socialisme africain et l'autogestion rurale ont permis de jeter les bases des premiers découpages administratifs du territoire national (PNADT, 2018). C'est dans cette dynamique qu'en 1977, le processus d'élaboration du Plan national d'Aménagement du Territoire (PNAT) fut entamé et aboutit à la finalisation du Plan général d'Aménagement du Territoire (PGAT) et des dix schémas régionaux d'aménagement du territoire dont les missions principales étaient, aussi, la prise en charge de la dimension locale et régionale dans l'aménagement du territoire national.

En effet, comme pour la plupart des pays d'Afrique de l'ouest, le Sénégal ne fait pas exception à ces grandes disparités territoriales puisque les deux tiers de sa population occupent environ le cinquième de sa superficie totale (Diakhaté, 2011). Le pays faisait face à un déséquilibre du cadre macroéconomique ainsi qu'à la perte de compétitivité au niveau international. L'alternance politique de 2000 a aussi coïncidé avec la Stratégie de Réduction de la Pauvreté (les DSRP I et II) sur la période 2003-2010. Ainsi, malgré la pertinence des orientations, le Sénégal est encore marqué par des déséquilibres territoriaux importants d'une part entre Dakar sa capitale qui concentre environ 50 % de la population urbaine du pays et 23

% de la population totale (ANSD, 2013) et les autres régions et d'autre part entre la partie Ouest et l'Est du pays, avec des disparités dans l'accès aux services sociaux de base notamment entre zones urbaines et zones rurales. Il a été noté aussi une faible valorisation des ressources et potentialités des territoires, une faible capacité d'intervention des collectivités territoriales, le déficit d'intégration de certaines parties du territoire et l'occupation de zone à risque.

Ainsi, la construction d'un nouvel aéroport qui est sans doute l'Aéroport International Blaise Diagne (AIBD), a été manifestée par les autorités du Sénégal dans leur politique de développement. Après avoir constaté que l'Aéroport International Léopold Sédar Senghor (AILSS) est arrivé aux limites de ses capacités et de ses installations, le gouvernement du Sénégal a décidé de construire un nouvel aéroport pour non seulement désengorger la capitale et favoriser un meilleur aménagement du territoire, mais aussi de faire du pays une plaque tournante pour le trafic aérien mondial et une destination privilégiée¹

Cependant, c'est en 2000 avec l'élection du Président Abdoulaye Wade au pouvoir que le projet de l'aéroport fut réactualisé. Ainsi, DIASS, se trouvant sur la nationale 1 (RN1) à 47 Km de Dakar est choisi après évaluation et comparaison de plusieurs sites (10) potentiels dans un rayon de 60 Km autour de Dakar par les experts de l'ASECNA. Les critères de sélection sont basés sur la qualité des sols, de l'environnement général, des caractéristiques aéronautiques (reliefs, obstacles...) ainsi que sur les aspects économiques.

En 2014, l'État avec la mise en place du Plan Sénégal Émergent (PSE) dont l'objectif est d'atteindre « l'émergence à l'horizon 2035 », vise une transformation structurelle de l'économie dont l'un des axes stratégiques est la construction des infrastructures. De ce fait des investissements importants ont été consentis par le Gouvernement avec l'appui des Partenaires Techniques et Financiers pour la réalisation de projets inscrits dans le Plan d'Actions Prioritaires du PSE qui considère que « pour relever le défi de l'enclavement de certaines zones, le Sénégal doit disposer d'infrastructures structurantes et de services de transport aux meilleurs standards ». Ainsi, la majeure partie de ces projets routiers et autoroutiers se localise autour de l'AIBD (par exemple : Autoroute Diamniadio-AIBD-Sindia - Échangeur de l'Émergence). Cette configuration démontre que l'aménagement de l'AIBD joue un rôle important sur les dynamiques actuelles de la commune.

¹ <http://www.aibd.sn/>

Cependant en tenant compte de toutes ces dynamiques, nous essayerons d'analyser ce thème « **Impacts socio-économiques et environnementaux de l'aménagement de l'Aéroport International Blaise Diagne (AIBD) sur la commune de Diass : cas des villages de Diass, Kirene, Bandia et Boukhou** ».

1. Problématique

1.1 Justification du sujet

Le Sénégal, avec un territoire national dont les aménagements sont fortement liés à l'héritage du système colonial. Il est aujourd'hui marqué par des politiques publiques d'aménagement du territoire pour corriger les déséquilibres territoriaux.

Cette situation est à l'origine de la macrocéphalie de Dakar mais aussi une forte concentration de la population sur la partie Ouest du pays au détriment du reste du pays (Sène, 2019), marqué par l'enclavement de certaines parties du pays avec une forte insuffisance des infrastructures de base au niveau de la partie Est du pays reste un réel problème, malgré les politiques mises en place par l'Etat. Les régions de Ziguinchor, Sédhiou, Kolda, Tambacounda et Kédougou qui sont les plus concernées se distinguent par la faiblesse de leur réseau routier et leur état de dégradation très avancé (Sène et Codjia, 2016). Par exemples ces régions qui totalisent 44,7% de la superficie du territoire national ne totalisent que 30,4% du réseau national revêtu d'après les données du Schéma directeur routier et autoroutier national du Sénégal (SDRAN, 2015), soit 0,02 km de routes au Km² contre 0,8 pour la région de Dakar et 0,13 pour la région de Diourbel (PNADT,2020).

Ainsi, pour rendre les territoires beaucoup plus viables, plus attractifs, plus compétitifs mais aussi réduire la pauvreté, des politiques publiques sont mises en place au Sénégal surtout avec l'alternance de 2000. Mais très vite, une succession de crises (écologique, politique et économique) va disqualifier les préoccupations d'aménagement du territoire. La Déclaration de Politique Nationale d'Aménagement du Territoire (DEPONAT) qualifie cette période « d'années d'immobilisme en matière d'aménagement du territoire » (DEPONAT,2005).

Cependant, en 2014 avec l'adoption du PSE pour un Sénégal « Emergent d'ici 2035 », un aménagement équilibré du territoire est devenu une nécessité pour une bonne décentralisation des infrastructures. L'État du Sénégal et les bailleurs de fonds considèrent la construction de l'AIBD comme une « nécessité » pour désengorger la ville de Dakar, devenue « saturée » à cause de l'urbanisation galopante. Dakar concentre près de 39,5% de l'activité industrielle du

pays et abrite plus de 23,5% de la population active du Sénégal (ANSD, 2017). D'après la Banque africaine de développement, l'aéroport « sera considéré comme un hub régional et favorisera le développement économique et touristique du pays » (Doumbia, 2019).

De ce fait, la zone de Diass qui était une zone à vocation agricole, est justement destinée à subir de très fortes mutations pour connaître un développement fulgurant avec la construction d'un nouvel aéroport, l'AIBD, pour une nouvelle politique de développement des infrastructures économiques. L'érection de l'AIBD au niveau de la commune de Diass va causer d'importantes mutations sur le plan socio-économique de la zone à travers son attractivité. L'aménagement influence aussi la gestion des ressources naturelles et la protection de l'environnement. En effet, la zone aéroportuaire est localisée sur le plateau du horst de Diass (EIES,2010). Cela veut dire que la transformation ou la destruction d'une bonne partie de la forêt classée est prévue par l'Etat ; ce qui va causer des dommages sur l'environnement de la commune de Diass.

Ces grandes mutations que va subir la commune de Diass durant la phase d'élaboration et d'exploitation de l'Aéroport nous amène à poser un certain nombre de questions de recherche dont la principale est : quels sont les impacts socio-économiques et environnementaux de l'implantation de l'AIBD dans la commune de Diass ?

Cette question principale est reliée à trois autres questions spécifiques qui sont :

- Quelles sont les potentialités et les contraintes de la commune de Diass ?
- Quelles sont les impacts socio-économiques et environnementaux de l'érection de l'AIBD sur la commune de Diass ?
- Quelles sont les stratégies mises en place pour faire face aux impacts de l'AIBD ?

La réponse à ces questions nous permettra d'atteindre nos objectifs de recherche mais aussi d'être au cœur de notre sujet de mémoire.

Ainsi, comme pour la plupart des aménagements mis en œuvre, l'érection de l'AIBD dans la commune de Diass entraîne des impacts qui sont généralement d'ordre socio-économique et environnemental. D'où la nécessité d'analyser ces impacts pour mieux comprendre l'importance de cette infrastructure aéroportuaire qui tend à améliorer l'attractivité de la commune mais aussi à relancer l'activité économique de la région de Thiès.

1.2 Objectifs de l'étude

Comme tout projet de recherche, il est nécessaire de mettre en place des objectifs et hypothèses de recherche qui vont nous permettre une meilleure interprétation du sujet de mémoire avec des éléments d'analyse et de réflexion pertinents.

L'objectif général de ce mémoire est de comprendre les transformations socio-économiques et environnementales liées à l'implantation de l'AIBD dans la commune de Diass.

Des objectifs spécifiques sont aussi élaborés. Il s'agit de :

- Identifier les potentialités et les contraintes de la commune de Diass.
- Déterminer les impacts socio-économiques et environnementaux de l'érection de l'AIBD dans la commune de Diass.
- Indiquer les stratégies d'adaptation mises en place par l'Etat et la population locale pour faire face aux impacts négatifs liés à l'implantation de l'AIBD.

Des hypothèses de recherche ont été proposées.

1.3 Hypothèses de recherche

Hypothèse principale :

La commune de Diass présente de vraies potentialités mais également des contraintes qui expliquent les impacts socio-économiques et environnementaux controversés de l'installation de l'AIBD.

Hypothèses spécifiques :

- L'identification des potentialités mais également des contraintes la commune de Diass permet de mieux comprendre la situation de la zone pour accueillir l'infrastructure structurante de l'AIBD.
- L'aménagement de l'AIBD dans la commune de Diass est principalement caractérisé par des impacts notés sur le socio-économique et environnemental de la zone du projet et environs.
- Le projet d'extension du dalot de Diass constitue à la fois une stratégie d'amélioration mises en place par l'Etat et les autorités locales pour améliorer les conditions de vie des populations locales.

2. Méthodologie de recherche

Nous avons concocté une méthodologie pour atteindre nos objectifs fixés au préalable mais aussi pour vérifier nos hypothèses. Cette méthodologie s'organise sur ces différents points essentiels : la revue de la littérature, définition des concepts, l'analyse cartographique et la collecte des données.

2.1 La revue de la littérature

C'est l'une des parties les plus importantes du mémoire. La revue littéraire consiste à faire des recherches bibliographiques sur les questions d'aménagement du territoire, de décentralisation. En résumé, il s'agit de bien explorer tout ce qui est littérature portant sur la problématique des impacts de l'AIBD au niveau de la commune de Diass. De ce fait, les rapports, les communications, les mémoires de même que les articles traitant la problématique ou qui sont liés avec l'AIBD sont consultés. A défaut de trouver des travaux académiques sur le sujet, nous avons utilisé les études d'impact réalisées par la Banque Africaine de Développement (BAD, 2009, 2010, 2015), les rapports qui prennent en compte les aménagements réalisés au niveau de la commune (Faye, 2011 ; Camara, 2010), des articles de journalistes à travers la presse en ligne (Faye, 2014 ; Fall, 2017) mais aussi des mémoires portant sur la commune pour une meilleure maîtrise du Sujet (Mangane, 2009 ; Seck, 2020). L'insuffisance des ouvrages relatant la problématique du sujet à cause de la nouveauté de l'aménagement dans la zone ne nous permet pas d'avoir un esprit critique sur les documents retrouvés sur place. Ainsi, nous avons jugé nécessaire de faire une petite comparaison entre les rapports d'études et les articles de journalistes qui abordent la problématique du sujet mais aussi les mémoires qui rapportent la situation de la commune avant et après l'érection de l'aéroport.

Ces études font allusions aux impacts potentiels du projet sur le milieu comme la perte de ressources naturelles, agricoles, des risques de conflits sur l'usage des terres entre les populations réinstallées et les populations hôtes, la destruction d'une bonne partie de la forêt classée de Diass (EIES, 2010, 2011). Ces études d'impacts montrent que la préparation du site d'accueil des travaux, a occasionné des impacts sur l'écologie à cause de la destruction d'une bonne partie des forêts classées. Mais aussi, les rapports insistent beaucoup plus sur les impacts socio-économiques du projet c'est-à-dire l'importance de l'aéroport au niveau national comme sous régional. Ces documents se focalisent beaucoup plus sur l'importance de l'aménagement pour la sous-région que par rapport aux contraintes sur les conditions de vie

de la population locale. Le décollage économique de cette localité résulte de la présence de ces grands travaux comme ABID, autoroute, routes d'accès (BAD, 2010, 2015). Contrairement à ces rapports d'études, les articles de journalistes relatent le plus souvent le mécontentement de certaines populations qui ont perdu leurs parcelles agricoles ou leurs habitats, les problèmes de pollutions, d'inondations, etc. (Faye, 2014 ; Diaw 2019). Mais aussi des problèmes de fonciers entre la population locale, les riverains et les autorités à cause des demandes démesurées des autorités comme l'avais souligné Faye, 2014 dans son article intitulé « spéculation foncier ». Il fait référence aux fortes pressions exercées sur les terres surtout aux environs de la plateforme aéroportuaire. Les populations locales pensent que les nouveaux arrivants viennent accaparer leur terre et ce sont eux aussi qui occupent l'essentiel des postes de travail. Ce qui est à l'origine de leur frustration. Ces articles nous permettent aussi d'avoir une vision sur les projets prévus par l'Etat et les autorités locales au niveau de la commune ou qui sont en cours de réalisation ; mais aussi le soutien de l'AIBD aux populations locales à travers des services sociaux de bases.

La revue documentaire a permis aussi de trouver des mémoires et des documents d'archives. Cependant certains d'entre eux ont retenu notre attention sur la situation de la commune avant l'implantation de l'aéroport dans cette zone. C'est le cas du mémoire de Mangane, 2009 qui porte sur l'Analyse des entraves pour une bonne mobilisation des ressources financières pour le développement de la communauté rurale de Diass. Selon Mangane, la commune se heurtait à de nombreuses contraintes socio-économiques avant même son érection en commune, dont une forte croissance démographique et une population majoritaire en âge de travailler, des opportunités très limitées de création d'emploi, un haut niveau de pauvreté dans ce secteur rural, des ressources limitées à exploiter en ce milieu, des contraintes significatives dans les secteurs principaux liés aux facteurs géographiques (enclavement des villages, pénurie des ressources, pertes des terrains agricoles etc.), manque d'accès au crédit et insuffisance en approvisionnement en électricité, en eau potable et assainissement et pauvreté du réseau de transport. Aujourd'hui, malgré tous les problèmes soulignés dans certains documents, on peut dire que cette localité peut être considérée comme « le pôle de l'avenir ». Car, l'implantation de l'aéroport dans la commune de Diass est considérée comme moyen d'attirer les investisseurs, les promoteurs, agents immobiliers etc., à venir s'installer dans cette commune. Ce qui serait bénéfique pour la population locale. La position géographique de Diass lui permet de jouer un rôle très important pour son développement vu qu'il se situe entre Mbour et Diarniadio qui sont considérés comme les futurs pôles urbains du pays à cause des

nombreux projets en cours de réalisations par l'Etat notamment le pôle urbain de Diamniadio, l'agropole ouest et le port de Ndayane.

2.2 **Définition des concepts :**

Impact :

Le mot « *impact* » a été utilisé par extension dans la langue anglaise pour désigner les retentissements (indirects ou non) d'un événement, d'un processus, d'une activité, d'une infrastructure sur l'environnement, la santé, l'économie, etc.

Il est entré par la suite (au XX^{ème} siècle seulement semble-t-il) dans la langue française (par traduction littérale).

On le retrouve aujourd'hui couramment utilisé par exemple dans l'expression « étude d'impact » dans les domaines de l'environnement, du social, de l'économie, de l'éducation ou de la santé, pour étudier les effets d'une politique. Dans le domaine de l'évaluation des chercheurs ou de la portée des articles scientifiques par *indicateur bibliométrique*, on parle de « facteur d'impact ». (Lavalette, 1996)

Environnement :

La notion d'environnement naturel, souvent désignée par le seul mot « environnement », a beaucoup évolué au cours des derniers siècles et tout particulièrement des dernières décennies. L'environnement est compris comme l'ensemble des composants naturels de la planète terre, comme l'air, l'eau, l'atmosphère, les roches, les végétaux, les animaux, et l'ensemble des phénomènes et interactions qui s'y déploient, c'est-à-dire tout ce qui entoure l'homme et ses activités bien que cette position de centrale de l'homme soit précisément un objet de controverse dans le champ de l'écologie.²

L'environnement traite de la combinaison des éléments naturels (le champ de forces physico-chimiques et biotiques) et socio-économiques qui constituent le cadre et les conditions de vie d'un individu, d'une population, d'une communauté à différentes échelles spatiales. Ce vieux mot français qui vient du verbe « environner », dans le sens d'« entourer », qui évoque le contour, la totalité, les environs d'un lieu, a été employé par un certain nombre de géographes comme synonyme de « milieu géographique », par exemple chez Élisée Reclus ou plus tard

² <https://fr.wikipedia.org/wiki/Environnement>.

chez Albert Demangeon. Si les deux termes sont opposés sur le plan de la géométrie, ils ont une signification proche en géographie³.

L'une des définitions de l'Union européenne est : « l'ensemble des éléments qui dans la complexité de leurs relations constituent le cadre, le milieu et les conditions de vie pour l'homme ». En droit français de l'environnement, le terme recouvre la nature, c'est-à-dire les espèces animales, végétales, les équilibres biologiques et les ressources naturelles (eau, air, sol, mines) ainsi que les sites et les paysages (loi du 10 juillet 1976 relative à la protection de la nature ; loi du 19 juillet 1976 concernant les installations classées pour la protection de l'environnement, première loi à utiliser le terme dans son titre). Cette approche plus restrictive incite à parler de "géo-environnement" qui met l'accent sur les lieux et les formes d'inscription des groupes humains : ils agissent sur l'environnement et leurs actions entraînent des effets de chaîne, des rétroactions positives ou négatives (Veyret, 1999)

Cependant, à travers ces différentes définitions la notion de l'environnement peut être décrit comme « l'ensemble des éléments (biotiques ou abiotiques) qui entourent un individu ou une espèce et dont certains contribuent directement à subvenir à ses besoins », ou encore comme « l'ensemble des conditions naturelles (physiques, chimiques, biologiques) et culturelles (sociologiques) susceptibles d'agir sur les organismes vivants et les activités humaines ». On peut dire que l'environnement est l'ensemble des facteurs géologiques, pédologiques et climatiques dans un milieu.

Aménagement :

Organisation globale de l'espace, destinée à satisfaire les besoins des populations intéressées en mettant en place les équipements nécessaires et en valorisant les ressources naturelles.

La racine latine d'aménagement, *manere*, évoque la maison, le manse, le manoir. Aménager comme emménager ou déménager fait allusion, originellement, à l'espace domestique et à des actions de la vie quotidienne.

Les sociétés humaines aménagent l'espace dans lequel elles vivent, produisent, échangent. Elles doivent s'organiser, par exemple, pour gérer leurs systèmes d'échange et de transport, leurs ressources en eau, leurs déchets, etc. L'aménagement du territoire désigne aujourd'hui l'action publique qui s'efforce d'orienter la répartition des populations, leurs activités, leurs

³ (La rédaction) largement inspiré d'Yvette Veyret, *Géo-environnement*, Sedes, coll. Campus, 1999.
Dernière mise à jour : septembre 2020.

équipements dans un espace donné et en tenant compte de choix politiques globaux. L'aménagement est l'une des formes de l'appropriation d'un territoire.

Les champs d'application des politiques d'aménagement du territoire peuvent être divers : armatures et réseaux urbains ; planification et priorités en matière d'infrastructures et de grands équipements considérés comme « structurants » ; développement, localisation, relocalisation des activités productives ; définition et localisation de pôles d'innovation et de recherche et développement ; aménagement des régions à spécialisation territoriale (tourisme, montagne, littoral) ; prise en compte des dimensions supranationales et transfrontalières ; préoccupations dites de « développement durable ».

L'aménagement du territoire est apparu comme un domaine d'action autonome, identifié dans les politiques globales des États développés au cours des années 1930 et il s'est généralisé dans les années 1950. C'est par leurs politiques d'aménagement du territoire que les acteurs publics agissent pour corriger les déséquilibres et orienter les développements spatiaux à partir d'une appréhension d'ensemble et d'un projet global et prospectif. Les formes prises par l'aménagement du territoire ont une composante idéologique, dans la mesure où celui-ci consiste à réaliser un projet politique : favoriser les territoires les plus compétitifs pour attirer les entreprises et créer de l'emploi, ou maintenir une offre de services publics dans tous les territoires et pour tous les habitants, sont deux orientations différentes, même si elles ne sont pas nécessairement contradictoires⁴.

Aéroport :

L'ensemble des bâtiments et des installations d'un aéroport qui servent au trafic aérien d'une ville ou d'une région. Ces bâtiments et installations sont conçus pour que des avions puissent décoller et atterrir, que les passagers puissent embarquer et débarquer et que le fret puisse être chargé et déchargé.

Les aéroports sont généralement situés à proximité d'une agglomération importante et reliés à celle-ci par des liaisons routières rapides (voie express, autoroute) et des transports en commun.

Un aéroport destiné en exclusivité aux hélicoptères, de taille réduite et pouvant donc se situer au plus près des villes ou autres zones à desservir, est un héliport. (Techno-science.net, Avril 2020)

⁴ Géoconfluences, décembre 2019

Un aéroport est l'ensemble des bâtiments et des installations qui servent au traitement des passagers ou du fret aérien situés sur un aérodrôme. Le bâtiment principal est, généralement, l'aérogare par où transite les passagers (ou le fret) entre les moyens de transport au sol et les avions. Un aéroport est un ensemble d'infrastructures destinées au trafic aérien commercial de passagers ou de fret ainsi qu'à toutes les activités commerciales et administratives (vente de billets, douane, etc.) qui s'y rattachent⁵.

2.3 Travaux de terrain

Cette partie du mémoire se base sur la collecte de données qui concerne spécifiquement les travaux de terrain. La descente sur le terrain, s'est déroulée d'une part à travers des enquêtes menées auprès de la population de la commune de Diass à l'aide d'un questionnaire. D'autre part, elle s'est déroulée à travers des entretiens effectués à l'aide des guides d'entretiens destinés aux personnes ressources dans le but de recueillir des données qualitatives concernant la construction de l'AIBD et ces projets dans la commune de Diass.

Enquêtes quantitatives

Avec une commune très vaste et que l'élément centrale de la problématique est l'aéroport, nous avons orienté les enquêtes sur les villages les plus proches du site tel que le village de Diass, Kirène, Boukhou et le village de Bandia. Cela se justifie par le fait que c'est au niveau de ces villages que les impacts sont beaucoup plus importants par rapport aux autres villages de la commune.

Tableau 1 : les villages enquêtés et le nombre de ménages

Noms des villages enquêtés	Populations	Nombre de ménages (regrouper en carres)	Nombre de ménages enquêtés dans chaque village	Pourcentage des ménages enquêtés
Diass	9 718	513	129	13,163%
Boukhou	3 335	268	67	6,836%
Kirene	1 615	131	33	3,37%
Bandia	1 199	64	16	1,632%
Total	15 867	976	245	25%

⁵ wikipedia.org, septembre 2017

NB : *il faut noter que dans ce tableau ci-dessus, le nombre de carrés représente le plus souvent un regroupement de plusieurs ménages pour faciliter l'accès aux intrants agricoles et autres lors de la distribution.*

Ce tableau 1 ci-dessus regroupe les données des quatre villages qui ont été choisis pour les enquêtes de terrains au niveau de la commune de Diass car il s'agit des villages les plus impactés par l'AIBD. D'après le PDC de 2017, qui constitue la base de notre échantillon, la population totale des quatre villages est de 15 867 habitants sur les 40 417 habitants de la commune. Les villages choisis pour les enquêtes comptent au total 976 carrés sur toute la commune. Nous avons ensuite procédé par la méthode aléatoire simple en effectuant un échantillonnage par quota avec un taux de sondage de 25 % des carrés des quatre villages choisis. Ce qui nous a donné un échantillon de 245 ménages à enquêter au total. Après avoir effectué cet échantillonnage, nous avons procédé au calcul du pourcentage de ménages enquêter au sein de chaque village. Diass est le plus représentatif avec 13,163% de l'échantillonnage. Ainsi, la durée des enquêtes était prévue pour un mois au maximum c'est-à-dire du 12 février au 18 mars 2021 mais cela avait pris plus de temps que prévue. A cause du Covid 19 et pour des raisons politiques, beaucoup de personnes refusaient de me recevoir ou même de se prononcer sur certaines questions. La pandémie avait rendu le travail plus difficile surtout pour rencontrer les autorités de cette localité et certaines personnes ressources pour les entretiens. Raison pour laquelle nous avons décidé de prendre beaucoup plus de temps pour avoir leurs confiances et compléter les informations. C'est pour cela que nous avons terminé les interviewes le début du mois d'avril de cette même année.

Enquêtes qualitatives

Ils se font le plus souvent à travers des enquêtes de groupe ou focus group mais aussi à travers des guides d'entretien.

Les focus group

Les focus group sont un type d'entretien auquel plusieurs personnes participent en même temps. Ils nous permettent de recueillir des informations auprès des différents acteurs locaux (GIE, vendeurs, associations, etc.). L'objectif du focus group est de collecter des données sur des aspects particuliers de l'interaction entre les personnes qui constituent le groupe car il peut avoir des accords ou désaccords d'un groupe d'individus sur un même sujet. Ces informations vont nous permettre de comprendre les dynamiques de la commune surtout avec l'érection de l'aéroport dans cette zone.

Les guides d'entretien

Les guides d'entretien aussi appelés “grille d'entretien” nous permettent le plus souvent d'avoir plus d'information et des données auprès des responsables des administrations locales, des élus locaux, des chefs de services, des chefs de villages, etc.

Ils nous permettent de déterminer les impacts de l'aménagement au niveau des différents secteurs de développement de la commune mais aussi d'illustrer les stratégies d'adaptation mises en place par les différents acteurs pour faire face à ces impacts ou pour s'adapter aux dynamiques de la commune durant ces dernières années.

2.3.1 Traitement et analyse de données

Le traitement et l'analyse de données se font à travers des logiciels spécifiés dans ce domaine. Parmi ces logiciels, on peut citer SPHINX PLUS (pour le traitement et l'analyse des données), EXCEL 2016 (pour une meilleure illustration des figures) et ArcMap 10.5 pour l'élaboration des cartes thématiques et autres. Les images de Google Earth pro ont permis de faire des cartes diachroniques permettant de voir l'évolution de la commune entre 2006 et 2020 et ainsi aspirer à une meilleure représentation de la commune de Diass. Nous avons téléchargé des images à partir de Google Earth pro, puis ces images ont été géoréférencés à travers le logiciel ArcMap 10.5 avant d'être numériser par ce même logiciel. Après cette numérisation on passe à la réalisation de la carte des changements (carte 3 et 4).

Ces images constituent une source d'information importante. Pour confectionner les cartes thématiques utilisées dans ce mémoire, nous avons utilisé les données de la DTGC qui sont très pertinentes pour représenter ces cartes. L'utilisation du logiciel ArcMap nous a facilité l'élaboration de ces cartes qui ont été validées par les enquêtes de terrains et les entretiens auprès des personnes ressources.

Les informations ou données obtenues à travers les enquêtes de terrain sont traitées sous formes de tableaux, de graphiques, diagrammes ce qui nous permette de les analyser facilement. Nous avons aussi fait recours à la connaissance de certaines personnes ressources pour l'analyse de certaines données par exemple l'analyse de fait historique pour expliquer une situation actuelle.

2.3.2 Résultats attendus

Les résultats attendus pour ce mémoire sont les suivants :

Une connaissance

- Des potentialités et contraintes de la commune de Diass sont déterminées

Un discernement

- Des impacts socio-économiques et environnementaux liés à l'érection de l'AIBD dans la commune de Diass sont identifiés.

Une compréhension

- Des projets et politiques mis en place par les autorités et les populations locales pour faire face aux impacts de l'érection de l'AIBD sont expliqués.

Notre travail portera sur trois grandes parties. Chacune d'elles est subdivisée en deux chapitres pour rendre le travail beaucoup plus explicite. Dans la première partie nous présentons un diagnostic de la commune c'est à dire une présentation de la commune avec ces potentialités et contraintes. Dans la deuxième partie, nous abordons les impacts socio-économiques et environnementaux de l'érection de l'AIBD dans la commune de Diass et dans la troisième partie nous soulevons les stratégies d'adaptation.

Première partie : Présentation générale de la commune de Diass

Devenu plus attractive depuis qu'elle a été choisie pour accueillir l'un des plus grands projets d'aménagement en matière d'infrastructures au Sénégal (l'AIBD), la commune de Diass renferme plusieurs potentialités. Cette localité, qui jadis été enclavée et presque mal connue est aujourd'hui l'une des rares commune les plus connu au Sénégal. Cela s'explique par la présence massive des projets et investisseurs durant cette décennie. Ainsi, au-delà de ces projets, la zone est aussi très riche en ressources naturelles avec un relief marqué par de petites collines enveloppé par des cuirasses latéritiques, calcaires marneux etc. (ANSD, 2015) sa richesse en ressources minières explique la forte présence des usines notamment les cimenteries et autres. Cette commune se trouve aussi dans le bassin arachidier c'est pour cela que l'essentiel de sa population est composé d'agriculteur qui cultivent des produits destinés à l'autoconsommation.

Cette localité renferme aussi d'autres ressources naturelles car abritent deux forêts classées qui sont aujourd'hui fortement touché par ces projets et la surexploitation des ressources forestières. La commune est aussi très riche en ressources en eau surtout avec l'existence du massif de Diass. Cependant, malgré toutes ces potentialités surtout avec la présence massive des nappes dans cette localité, les populations locales rencontrent beaucoup de difficultés pour assurer leurs besoins en eau. La plupart de ces villages de la commune sont alimentées en eau à partir des puits traditionnels qui avec leurs faibles profondeurs dans certains points, ne peuvent pas couvrir les besoins des populations du fait de l'accroissement de la population. Les populations locales rencontrent aussi beaucoup de difficultés liées au manque d'infrastructures de bases. Cette insuffisance est notée dans plusieurs secteurs tel que la santé, l'éducation, l'accès à l'eau, l'électricité surtout l'éclairage public etc. L'assainissement et la gestion des ordures sont aussi l'une des principales contraintes dans la commune. Ainsi, à cause de ces projets qui ont renforcé les difficultés de la commune surtout la destruction des forêts classées et la dénudation de la couverture végétale, cette localité est devenue très vulnérable. Cette vulnérabilité est à l'origine des inondations fréquentes enregistrées dans cette zone surtout au niveau du village de Diass. Ces difficultés montrent que malgré la présence de l'AIBD et les projets qui le talonnent, la commune présente aussi beaucoup de difficultés qui sont d'ordre socio-économique et environnemental.

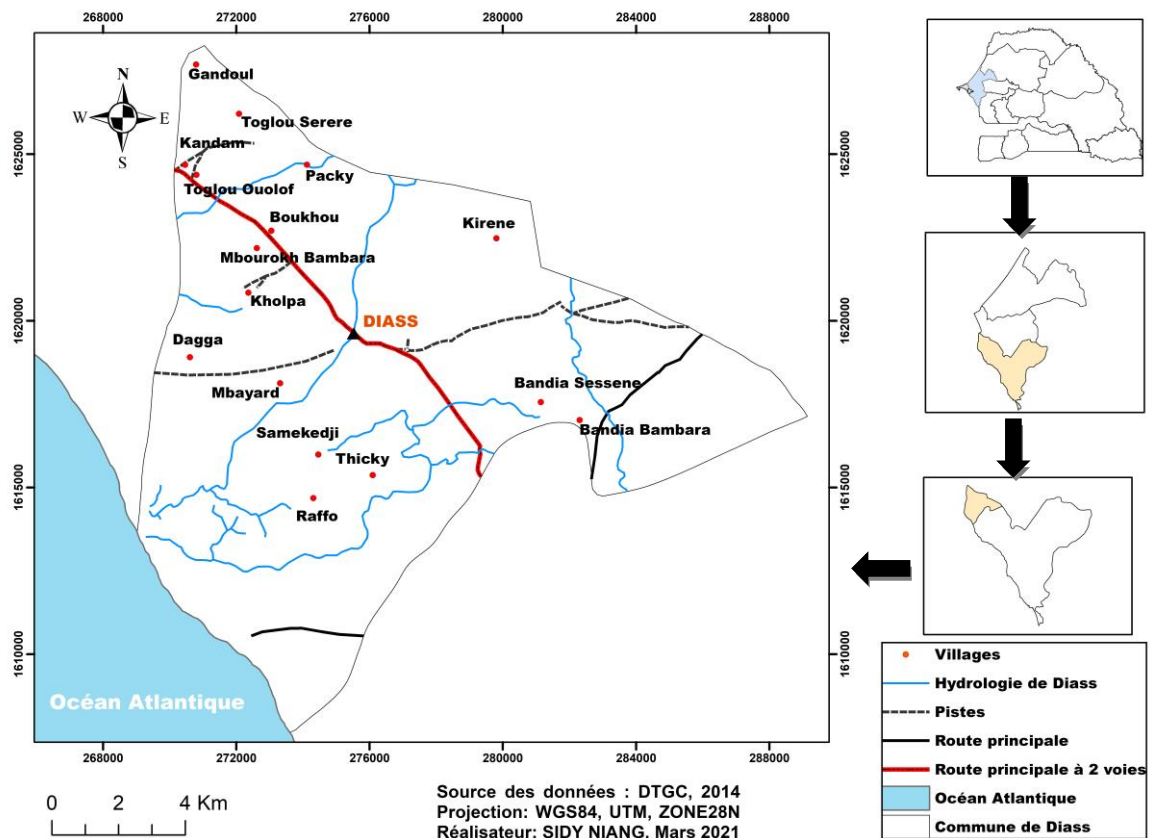
Chapitre 1 : Potentialités de la commune

La commune de Diass est caractérisée par un relief accidenté ; cette zone abrite les points culminants de la région (massif de Diass qui s'élève à 90 m d'altitude et le plateau de Thiès...) et plusieurs forêts classées (Thiès, Pout, Bandia, Diass). Elle est très riche en ressources naturelles. La richesse de son sous-sol a favorisé l'implantation de sociétés d'extraction minière. Son cadre physique et climatique est favorable au développement de l'agriculture qui est sa principale activité économique. L'érection de l'aéroport dans cette commune est aussi un enjeu majeur pour l'attractivité de la commune et pour l'essor économique de la région. Cependant, cet aménagement est à l'origine de la présence massive des projets de développement, des investisseurs et des promoteurs immobiliers au niveau de Diass et ses alentours. A cet effet, le Gouvernement du Sénégal dans son vaste programme visant à améliorer le niveau de service global des communications par la construction d'infrastructures de transport a réalisé le prolongement de l'Autoroute à Péage Dakar-Diamniadio par la construction des axes Diamniadio-Thiès ; Thiès-Diass et Diass-Mbour en vue d'assurer une meilleure desserte du nouvel Aéroport International Blaise Diagne de Diass et de faciliter les déplacements au niveau de cette zone.

✚ Localisation géographique et données démographiques de la commune de Diass

La commune de Diass, localisée entre le 17°10 et le 14°50 de longitude ouest et les 14°32 et 14°45 parallèles de latitude Nord, est située à une vingtaine de kilomètres de Mbour et celle de Thiès. Elle est localisée dans l'arrondissement de Sindia, département de Mbour, région de Thiès.

Diass (ou initialement Ndiass) est d'abord un village du Sénégal situé particulièrement à environ 47 km au sud-est de Dakar qui est la capitale du Sénégal.



Carte 1 : Carte administrative de la commune de Diass

Constituée de vingt-deux (22) villages dont dix-sept (17) officiels sur une superficie de 97 km², la commune de Diass est limitée :

- à l'est par la commune de Noto ;
- à l'ouest par la commune de Yenne et de Diamniadio (région de Dakar) ;
- au nord par la commune de Keur Moussa ;
- au sud par la commune de Sindia ;
- au sud-ouest par la commune de Popenguine Ndayane ;

Les caractéristiques démographiques de la commune montrent que la population totale est de 33 721 personnes réparties dans 3 847 ménages et en fonction des localités (ANSD, 2013). En 2017, lors de l'élaboration du plan de développement communal de Diass, la population réactualisée est de 40417 personnes. L'érection de Diass en communauté rurale coïncide avec la grande réforme territoriale de 1972 qui a introduit en milieu rural la notion de décentralisation. Les territoires ruraux dont Diass, furent ainsi érigés en communauté rurale.

De nos jours, la commune de Diass compte dix-sept (17) villages officiels qui sont : *Diass, Ndayane, Bandia, Boukhou, Dagga, Gandoul, Kandake, Kholpa, Kirene, Mbayard, Mbouroukh, Packy, Rafo, Samkedj, Thicky, Toglou serere, Toglou wolof*. Diass est l'un des plus grand village de la commune de Diass qui est majoritairement peuplée par des sérères safènes qui sont musulmans pour la plupart.

Tableau 2 : Répartition de la population en 2017

N°	VILLAGE RECONNUS	POPULATIONS	NOMBRE DE CARRES
1	BANDIA BAMBARA	763	64
2	BANDIA SESSENE	1199	64
3	BOUKHOU	3335	268
4	DAGGA	1878	138
5	DIASS	9718	513
6	GANDOUL	950	75
7	KANDAM	1324	166
8	KHOLPA	1305	84
9	KIRENE	1615	131
10	MBAYARD	1291	96
11	MBOUROKH	85	05
12	PACKY	2320	151
13	RAFFO	823	47
14	SAMEKEIDJI	2455	227
15	THICKY	4716	110
16	TOGLOU OUOLOF	1690	169
17	TOGLOU SERERE	4135	276
18	Kawsara	54	-
19	Darou Salam	37	-
20	ALTOU WELL	60	-
21	BANDIA PEUL1	60	-
22	BANDIA PEUL2	120	-
-	TOTAL Commune DE DIASS	40417	2588

Source : PDC de Diass, MARS 2017

NB : *il faut noter que dans ce tableau ci-dessus, le nombre de carres représente le plus souvent un regroupement de plusieurs ménages pour faciliter l'accès aux intrants agricoles et autres lors de la distribution.*

À l'origine sa population était un peuple nomade, c'est à partir du IXème siècle qu'une partie des Sérères Safi ont quitté le Nord du Djolof et sont installés au nord-est de Thiès dans une localité appelée Filéne. Elle était dirigée par Gane Sene qui refusait l'esclavage. La majorité des habitants de Diass est composée de sérères Safi. On y parle le Saafi, mais également le wolof. Diass possède une forêt classée et abrite un baobab millénaire. La Réserve naturelle de Popenguine et la Réserve de Bandia ne sont pas loin et partagent le même écosystème. L'agriculture était l'activité principale de la commune cependant, les jeunes générations ont

préférée chercher du travail dans la capitale ou dans les villes environnantes. Les manguiers sont nombreux dans cette commune. La récolte des mangues constitue une source de revenus pour la plupart des populations surtout les Ndiassois.

Cependant l'accès aux infrastructures sociales de base est un problème majeur pour la population locale. Même si des chiffres montrent des taux d'accès à l'eau qui dépassent les 50%, il faut savoir que la quasi-totalité de la population sont alimentés par les puits et le forage. Cela s'explique par le fait que dans cette zone, les branchements individuels du réseau d'eau sont très faibles. Ainsi, au niveau de l'ensemble des villages de la commune seule 12 localités ont accès, par rapprochement, à l'eau potable. Cependant l'accès à l'assainissement reste très faible.

Le tableau ci-dessous permet d'avoir un aperçu sur les infrastructures au niveau de la commune de Diass.

Tableau 3 : Accès aux infrastructures sociales de base

Accès aux infrastructures sociales de base	Taux (%)
Eau potable	-%
Taux d'accès à l'eau	87%
Taux d'accès à l'eau par adduction d'eau potable	65%
Taux d'accès par puits moderne ou forage villageois	21%
Nombre de localités avec accès par adduction d'eau potable	12%
Assainissement	-%
Taux d'accès à l'assainissement	17%

Source : ANSD, 2013

1.1 Agriculture

La commune de Diass est majoritairement peuplée par des sérères qui, traditionnellement, sont des agriculteurs qui font rarement de l'élevage ; ce qui renforce davantage leur attachement au terroir. Leur économie reposait sur la culture agricole qui est orientée vers des spéculations céréalières (arachide, mil, maïs, sorgho). Les sérères vivaient de mil qui constitue leur nourriture de base. Ce qui fait que l'agriculture, dans les villages, consiste essentiellement à la culture du mil et de l'arachide. Cependant l'arachide demeure la culture dominante à l'échelle de toute la commune et est considéré comme la principale culture de rente qui commençait à prendre des proportions importantes. Cette agriculture, essentiellement de subsistance, emploie une frange importante des bras valides de la

population et s'appuie sur la disponibilité des terres, un cadre physique et climatique favorable à son développement. Le résultat de l'EES (OCDE 2006) montre que la qualité du sol est assez bonne pour les activités agricoles et la construction de bâtiments.

Ainsi depuis l'érection de l'AIBD dans cette zone, le système de production agricole de la commune de Diass a connu de profondes mutations car une bonne partie des terres appartenant à la population est affectée par l'emprise de l'aéroport. Il existait dans la zone une agriculture traditionnelle basée sur l'alternance mil et arachide en présence de fumure animale (chevaux ânes, moutons etc.). Cependant, avec les politiques récentes de création de richesses et d'appui aux secteurs productifs de substitution à l'importation, notamment dans le sous-secteur agricole, qui a été mis en œuvre par l'Etat, l'agro-industrie commence à devenir une activité dominante au niveau de la commune (Ngom et al,2017). Dans cette zone, l'alternance mil et arachide commence à être relevée au second plan à cause de la forte demande en terres. Des projets immobiliers et industriels y foisonnent, compromettant ainsi les activités agricoles et pastorales et l'équilibre de l'environnement. On commence à y retrouver des paysans sans terre au niveau de la commune à cause de l'AIBD mais aussi le prolongement de l'autoroute qui, à son tour, a détruit des hectares de terrains agricoles et des zones de pâturages. Ces pressions sur les terres poussent les cultivateurs vers le système de l'agro-industrie qui est plus bénéfique pour eux.

1.2 Commerce

Le commerce est une activité récente chez les sérères ; il était pratiqué essentiellement par les femmes. Ainsi, l'érection de l'aéroport au niveau de la commune a joué un rôle très important sur la relance de cette activité économique. Le développement de la commune est maintenant principalement lié aux activités économiques des centres urbains, notamment celles de Mbour et Thiès. Cette région se vante des atouts liés à sa localisation, avec une main d'œuvre importante, des infrastructures sociales et des réseaux de transport déjà en place. Dans le sous-secteur du commerce, les contraintes soulevées par les populations se résument à l'insuffisance et l'étroitesse d'un marché municipal, à l'insuffisance de commerçants grossistes, la rareté de certains produits, l'absence de magasins de référence, le faible pouvoir d'achat de la population, etc.

Les femmes sont très actives dans ce secteur surtout dans les petites et moyennes entreprises telles que le micro-jardinage, le commerce des fruits et légumes, de tissus et d'objets divers. Certains quartiers du fait de leur éloignement préconisent la construction d'un marché qui

répond à des normes standard. Elles souhaitent aussi l'installation de boutiques ou magasins de référence.

1.3 Les ressources végétales et le climat

Au niveau de la commune de Diass se trouvent deux forêts classées, qui sont celle de Diass avec une superficie de 1860 ha et celle de Bandia qu'elle partage avec la commune de Sindia couvrant une superficie de 7166 ha. On trouve les plantations du PARFOB dans la forêt classée de Bandia (Eucalyptus et Prosopis juliflora).

A ces forêts s'ajoutent les bois de villages et aires protégées dont la responsabilité est dévolue aux populations. Cette localité présente une diversité de sols qui résulte de la transformation de la roche mère due à l'influence des processus physiques, chimiques et biologiques mais également ils sont liés à la géologie du bassin sédimentaire dont fait partie la zone d'étude (EIES,2009). De ce fait, la nature des sols permet de déterminer les types de cultures dominantes dans ces villages et les rendements de leur production agricole. Les principaux types de sols dans le horst de Diass se caractérisent par des sols caillouteux. On note aussi les sols de type sablo-argileux (deck-Dior) qui sont très présents dans la zone de Kirène. Ces types de sols sont fragiles et s'érodent facilement avec la présence des vents lorsque le tapis herbacé disparaît, mais ce sont des sols très convenables à la culture arachidière et du mil. Ainsi, on note la présence de massifs qui sont principalement les massifs de Diass et la falaise de Thiès mais aussi un relief qui est alterné par des points élevés et des points bas, donnant des vallées où gîtent certains villages. Il faut aussi noter que les massifs ceignent tous les villages à l'exception de Bandia et Kirène. (ANSD, 2013)

Cependant durant cette dernière décennie la couverture végétale de la commune de Diass a subi d'énormes pressions d'ordre naturel (désertification). Mais aussi et surtout d'ordre anthropique qui favorisent la disparition de plusieurs espèces végétales et animales sans oublier que les sols sont fortement dégradés et sont soumis aux facteurs climatiques (températures élevées et précipitations courtes et intenses), à la dénudation progressive du couvert végétal, et à l'érosion hydrique et éolienne.

Selon l'Engineering et Environnement Services (2017) qui est une entreprise de services orientée vers les évaluations environnementales, la commune de Diass est une zone éco géographique soudano-sahélienne et son régime pluviométrique est déterminé par les flux atmosphériques et comprend deux saisons fondamentales : une saison pluvieuse avec trois mois de pluies (juillet à septembre) et une longue saison sèche couvrant le reste de l'année.

Cependant, les mois de Mai à octobre correspondent à la période hivernale avec un climat chaud et des températures variant entre 25° et 40° et sur la période allant de Novembre à Avril, le climat est plus frais avec des températures variantes entre 18° et 25°. Les précipitations se situent en moyenne entre 350 et 400 mm d'eau par an. Cela peut avoir des impacts sur la couverture végétale et sur la recharge de la nappe phréatique. Ce qui est à l'origine de la dégradation de la végétation et la réduction des productions agricoles. En raison de la proximité de l'océan, le site est souvent sous l'influence de masses d'air maritime. Les vents dominants sont Nord / Nord-Est de Novembre à Avril, dominés par les alizés maritimes et parfois l'harmattan et Ouest / Sud-Ouest de Mai à Octobre, commandés par le flux de mousson. (EES,2017)

1.4 Les ressources minières et hydrologiques

Le potentiel minier dont dispose la commune favorise une polarisation des activités minières. La zone jouit d'une bonne rente de position grâce à la proximité de la capitale. De plus, il s'y ajoute de nombreux sites d'exploitation de carrière renfermant de la latérite, du grès, du calcaire, de l'argile et du basalte. Ce qui explique l'implantation des Ciments du Sahel, un des fleurons de l'industrie sénégalaise, non loin du village de Kirène. Les sites d'exploitation des carrières, qui sont au nombre de 55 d'après les derniers sondages de 2008, ont connu une augmentation nette de 7 sites puisqu'ils étaient au nombre de 48 en 2007 (EIES,2011). Parmi ces sites on peut citer les coins du basalte (avec 17 carrières), du gré (avec 12 carrières), du calcaire (avec 10 carrières). Ces carrières se localisent dans les zones de Bandia, Diack, Pout, etc. Cependant, ils n'avaient pas pris en compte les 10 carrières qui sont à Bandia, les 12 à carrières d'exploitation de gré de Paki, les 04 carrières de Latérite situés dans la zone de Sindia – Gandigal – Lam Lam - Ngoundiane, les 02 carrières d'Argile et de Latérite de Thicky et les 07 carrières de Calcaire et de Basalte de la zone de Pout –Sene Sérère. Ces différents sites montrent que la région de Thiès concentre l'essentiel des industries de mines et la commune de Diass y renferme un nombre très important. L'exploitation minière porte essentiellement sur l'extraction du basalte, des argiles industrielles et céramiques. De ce fait, la commune de Diass dispose plus d'une dizaine de carrières fonctionnelles, qui ont toutes fait l'objet d'une étude d'impact environnemental et que les clauses retenues pour la préservation de l'environnement aussi bien en termes d'atténuation ou de compensation ne sont pas toutes respectées par les promoteurs. Cette corrélation (forêt-sous-sol) fait aussi que les carrières se trouvent dans des forêts classées. Cette situation provoque parfois des conflits d'intérêts entre les promoteurs et les services de protection de l'environnement.

Les forêts riches et denses poussent le plus souvent sur un sous-sol bien constitué. C'est la raison pour laquelle, le sol et le sous-sol de la commune de Diass attirent les investisseurs à cause des ressources minières et de la géologie de la zone.

La Zone du Projet appartient au horst de Diass, dont les caractéristiques comprennent une succession de plateaux et de vallons ne contient pas de cours d'eau permanents ; il y a peu d'eau de surface pendant la saison sèche. Pendant la saison des pluies, les ruisseaux intermittents sont actifs et des mares temporaires se forment au niveau des points les plus bas ou dans les vallées alimentées par les eaux de ruissellement provenant des plateaux et des collines (EIES,2011). On peut noter par exemple le Marwam entre Thicky et Raffo, le Nghâyam entre Dagga et Kholpa, le Niayétir qui reçoit les eaux de Boukhou et Packy. Cependant, ces lits tarissent pendant la saison sèche à cause de la forte évaporation. La plupart de ces vallées sont traversées par la RN1 notamment au niveau des ponts à Benteignier et Diass, en dalots et buses à Boukhou etc. L'état de référence de la zone du projet se trouve sur sept bassins versants dans le massif du horst ayant quatre directions d'écoulement sélectives qui sont :

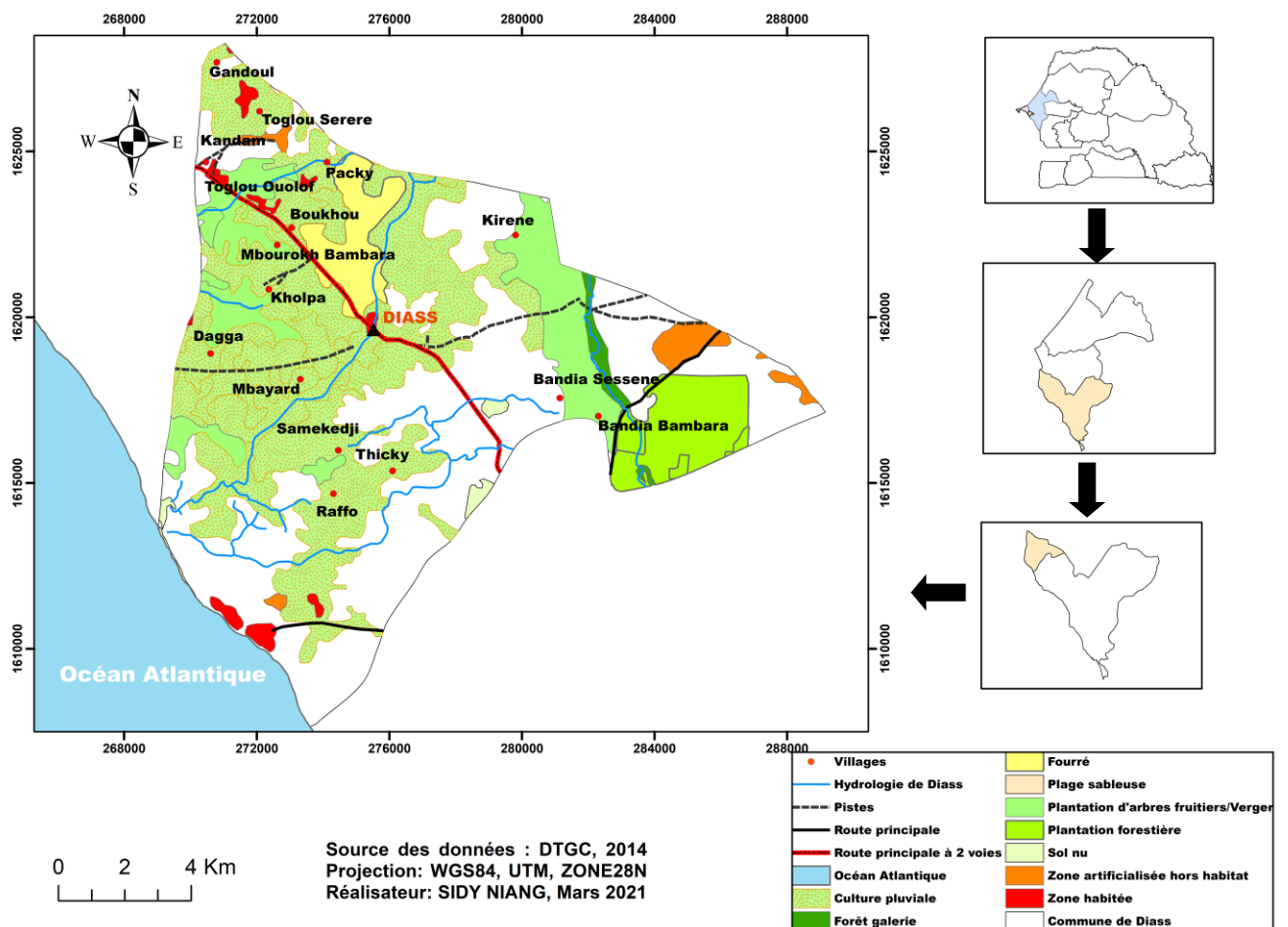
- Ecoulement vers le Nord ;
- Ecoulement vers l'Est ;
- Ecoulement vers le Sud Est ;
- Ecoulement vers le Sud-Ouest.

La présence de ces écoulements perturbe la circulation des personnes et des bien durant les périodes pluvieuses avec des inondations dans certaines zones comme les villages de Diass, Boukhou, Dougar etc. ils jouent aussi un rôle important sur la dégradation des sols particulièrement le phénomène d'érosion hydrique.

Les ressources en eau souterraines qui constituent une principale source d'alimentation en eau des populations locales de cette région sont principalement liées à la nappe du Maestrichtien contenue dans les formations du Crétacé supérieur. Au niveau de la commune, les forages qui alimentent en général plusieurs villages à travers leurs réservoirs de stockages importants ont une profondeur de 100m ou plus dans les nappes profondes des grés Maestrichtien (EIES, 2009).

La structure géologique particulière a permis d'isoler différents systèmes aquifères (réservoirs d'eau) de taille et d'importance variable. Il s'agit de la nappe de l'éocène inférieur

caractérisée par les calcaires marneux et les marnes blanches aux environs de la falaise de Thiès. Elle se trouve à une profondeur de 50 à 150 m et fournit des débits entre 200 et 250 m³/h. Il existe aussi la nappe du maastrichtien qui affleure sur la totalité du massif de Diass à l'est, buttant sur les calcaires du paléocène dans la zone de Pout, Sébikotane. Elle est la plus profonde, autour de 400 m. Il s'agit de l'aquifère le plus exploité par des forages, dont une partie alimente la ville de Dakar (Mangane,2009). Ce potentiel hydrique explique l'implantation de la Société Industrielle Agro-alimentaire (SIAGRO) plus connue sous le nom de Kirène.



Carte 2 : Occupation du sol de la commune de Diass

1.5 L'Aéroport International Blaise Diagne, un atout pour la Commune

En plus du complexe industriel (Ciments du Sahel, SIAGRO et les carrières) établi sur son territoire, Diass se positionne de plus en plus comme un pôle économique avec la construction de l'aéroport International Baise Diagne (AIBD) qui est accompagné par de nombreux projets de développement et le prolongement de l'autoroute à péage dans cette localité.

La commune de Diass a connu de profondes mutations depuis son érection en communauté rurale. Cela coïncide avec la grande réforme territoriale de 1972 qui a introduit en milieu rural la notion de décentralisation et la création de communauté rurale.

Depuis lors, cette localité fait l'objet de plusieurs aménagements. Ainsi, dans sa nouvelle politique de développement des infrastructures économiques de soutien à la production afin de renforcer la compétitivité et l'attractivité du Sénégal, le gouvernement a décidé de construire l'Aéroport International Blaise Diagne à Diass, dans la région administrative de Thiès. Cependant, il faut noter que le choix de cette zone est lié à plusieurs critères qui prennent en compte les analyses opérationnelles, techniques et économiques d'après les études menées sous le règne du Président Wade en l'an 2000 (EIES,2010). Le nombre de zones potentiels pour recevoir cet aménagement était au total 10 sites dont le choix porté essentiellement sur cinq critères :

- Aspect opérationnel,
- Aspect environnemental,
- Aspect urbain et social,
- Aspect infrastructure,
- Aspect économique.

Le site de l'aéroport chevauche les communes de Keur Moussa et Diass. La phase 1 du site couvre une superficie de 2600 ha, divisée en trois zones qui sont les suivantes :

- La zone de la commune de Diass, dépendant du département de Mbour (965 ha),
- La zone de la commune de Keur Moussa, relevant du département de Thiès (545 ha),
- La zone de la forêt classée de Diass (1 090 ha).

La figure 1 illustre la structure administrative dans laquelle les villages présents au niveau du site de l'aéroport s'introduisent.

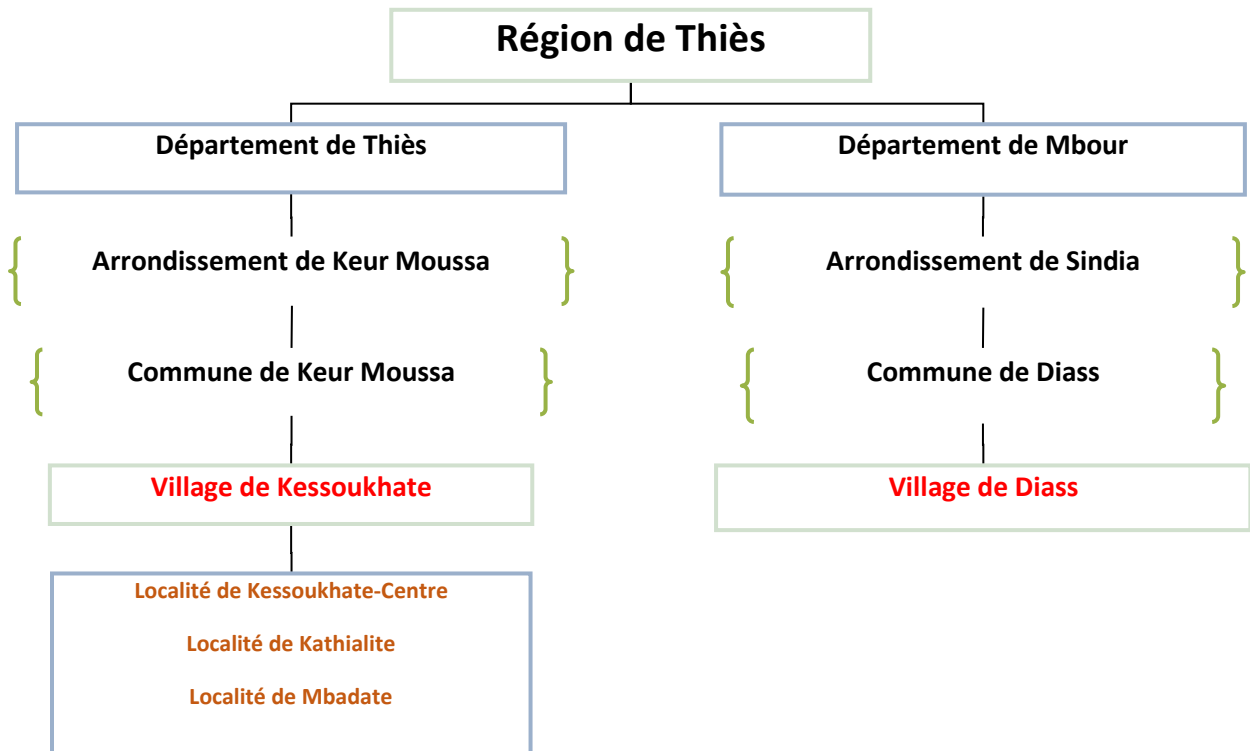


Figure 1 - Découpage administratif (source : PRR, 2010)

NB : les localités de Kessoukhate-Centre, de Kathialite et de Mbadate sont les villages de la commune de Keur Moussa délocalisés.

En effet, ce site présente de multiples avantages en raison de la bonne qualité du sol du point de vue géotechnique, de la disponibilité des infrastructures et réseaux existants, de sa proximité relative par rapport à Dakar et par rapport à la zone touristique de Mbour. Mais, il faut noter que la nécessité de construire un nouvel aéroport d'une superficie d'environ 2600 ha au Sénégal est liée aux fortes contraintes techniques et anomalies environnementales induites par l'emplacement de l'ancien Aéroport International Léopold Sédar Senghor (AILSS) situé à 9 km du centre de Dakar. Les objectifs du projet sont résumés comme suit :

- Réduire de la congestion de Dakar ;
- Accueillir un parc d'affaires international pour abriter le siège des multinationales ;
- Favoriser la création d'un pôle économique en dehors de Dakar ;
- Créer d'un des plus grands hubs en Afrique, pour la région et le continent ;

- Créer les conditions appropriées pour accueillir 1,5 millions de touristes par an ;
- Accroître le flux des exportations et attirer les investissements étrangers.

Cette infrastructure offre le potentiel nécessaire pour tout développement futur car ce projet entre dans le cadre d'une stratégie globale qui va aider le Sénégal à devenir un marché émergent, en mesure de rivaliser avec d'autres zones de croissance du continent.



Photo 1 : Maquette de l'AIBD (Ndiaye A, Mai 2019)

L'essor économique de la commune et ses environs dépend des projets de grands travaux comme AIBD et à la fois des projets encadrés dans le PTIP (Programme Triennal d'Investissement Public, 2008-2011), PTIR (Programme Triennal d'Investissements Régionaux) et PRDI (Plans régionaux de développement Intégré). L'interface est un enjeu urbain majeur en tant que territoire privilégié de déploiement de grands projets d'infrastructure de niveau métropolitain, comme l'aéroport AIBD et la zone économique spéciale qui le jouxte et les infrastructures routières comme l'autoroute à péage qui va connecter Dakar-Thiès-Mbour. Le prolongement de l'Autoroute à Péage Dakar Diamniadio par la construction des axes Diamniadio Thiès ; Thiès Diass et Diass Mbour en vue d'assurer une meilleure desserte du Nouvel Aéroport International Blaise Diagne de Diass. L'État veut faire de cet espace un levier de développement économique de l'aire métropolitaine grâce à l'aménagement de nouvelles centralités urbaines. L'AIBD soutient aussi les populations locales en matière d'accès à l'eau, à l'éducation et aux services de santé cela s'explique à travers ces partenariats signés avec les directeurs de la SONES, de UCG etc. durant l'année 2021. Ainsi, avec la décentralisation, il est évident que les communes cherchent à être autonomes en matière de ressources financières pour gérer sa localité. Chaque commune doit développer des stratégies de mobilisation de ses ressources financières propres pour son autonomie financière. C'est ainsi que la commune de Diass se focalise sur la mobilisation des ressources financières par le recouvrement des impôts et taxes propres à la commune.

1.6 Les sources réelles de la mobilisation des ressources financières.

Au Sénégal, la plupart des collectivités locales ont du mal à trouver des ressources financières. Le nouveau découpage administratif pose d'énormes difficultés à beaucoup de communes dans la réalisation des objectifs de développement. De ce fait, les communes doivent s'appuyer sur leurs ressources pour refonder leurs budgets et essayer d'être autonome sur le plan financier. D'après les articles 248 à 254 de la loi 96-06 du 22 mars 1996 portant Code des Collectivités Locales, les principales sources de revenus qui alimentent le budget de la collectivité sont :

- ✚ les impôts locaux ;
- ✚ les produits des taxes indirectes ;
- ✚ les revenus du domaine privé de la collectivité ;
- ✚ les revenus du domaine public ;
- ✚ les revenus divers ;
- ✚ les ristournes accordées par l'Etat ;
- ✚ les contributions du Fonds de Dotation de la Décentralisation ;
- ✚ les recettes temporaires ou accidentelles.

Ces différentes sources de revenus sont classées dans le budget par acte et par chapitre. De ce fait, avec l'Acte III de la décentralisation de nouvelles opportunités sont ainsi offertes aux collectivités locales de base, notamment celles du monde rural, d'améliorer, par des équipements, la plateforme minimale des infrastructures socio-économiques de base, de recruter du personnel qualifié, d'accéder facilement aux financements des partenaires au développement et de la coopération décentralisée. En outre, cela permet un meilleur aménagement de l'espace rural. Ainsi, le financement dans l'Acte III de la décentralisation sont formulés comme suit :

- Pour la fiscalité locale, associer les Collectivités locales (CL) aux opérations des différentes phases de la chaîne fiscale : maîtrise et fiabilité de l'assiette, recouvrement, contentieux etc.
- Une collaboration des sociétés concessionnaires de l'eau, de l'électricité et de téléphone avec les CL ;

- Une décentralisation de la chaîne fiscale en créant des centres fiscaux dans les départements ;
- La mise en place d'un fonds de solidarité des CL à alimenter par la TRIMF, la taxe sur les exploitations minières, une quote-part sur les péages d'autoroutes, quais et bacs, les nuitées d'hôtel, les transferts d'argent etc.
- L'amélioration des critères de répartition du FDD et du FECL (population, superficie, enclavement, statistiques scolaires et sanitaires, pauvreté etc.) ;
- L'augmentation du FDD et du FECL (indexation progressive de la TVA jusqu'à 15 %) ;
- La réduction des délais de mise à disposition des ressources du FDD ;
- La généralisation du BCI aux compétences transférées ;
- L'exploitation au maximum des opportunités de la coopération décentralisée ;
- L'emprunt avec tout l'encadrement et l'appui nécessaires par l'Etat ;
- La mise en place d'un dispositif de mise en cohérence des interventions des PTF pour optimiser leur impact et assurer leur équité territoriale⁶ (par exemple mettre à profit la Conférence d'Harmonisation).

Parmi toutes ces sources réelles nous avons pris l'exemple des impôts locaux et les taxes communautaires qui apportent beaucoup de ressources financières à la commune.

- ***Impôts locaux***

Depuis l'érection de l'AIBD dans cette zone, la commune est devenue très attractive ceux qui favorise la présence massive des investisseurs. De ce fait, la redevance des patentes payées annuellement par les sociétés, commerçants, transporteurs et autres professionnels et la taxe rurale permettent à la commune de gagner de l'argent pour pouvoir assurer certaines dépenses. Les conseillers interrogés, nous ont soulignés que la patente et la taxe rurale étaient les principales sources de revenus avant l'acte 3. De ce fait, la présence massive des industries comme la SIAGRO, les Ciments du Sahel, les carrières et maintenant l'AIBD dans cette zone peut justifier l'argent gagner sur les patentes.

⁶ <https://decentralisation.sec.gouv.sn>

Cependant, les enquêtes menées ont montré que la SIAGRO et les Ciments du Sahel sont exonérés. Cependant, les taxes sur les carrières sont imposées par les services fiscaux et payent régulièrement leurs impôts (patente, foncier bâti, foncier non bâti, minimum fiscal etc...). Ainsi, les carrières comme la Sénécarrière versent depuis 2008 la somme de 700.000 Fcfa/an au trésor pour le compte de la commune, de même que la SODEVIT (Société pour le Développement de l'Industrie, du Tourisme et de l'Habitat) verse la valeur de 30.000.000 Fcfa tous les ans.

Il faut aussi noter que tout au long de la RN1 surtout au niveau du village de Diass se développe des magasins, des Boutiques d'alimentations, de prêt-à-porter, des Cosmétiques, des quincailleries, des pharmacies, multiservices etc. Ces firmes marchandes payent la contribution globale unique qui varie de 25.000 à 100.000 Fcfa.

Mais il faut savoir que la collecte de cette somme d'argent n'est pas aussi facile qu'on l'imagine. Nombreux sont ceux qui refusent de payer la taxe rurale. De ce fait, des campagnes de sensibilisations ont été souvent organisées dans cette zone pour permettre aux populations de saisir l'importance et l'intérêt de payer la taxe rurale.

Ainsi, implanter une infrastructure aussi structurante de cette dimension en milieu rural, ne va pas être sans effets, ce qui fait qu'il y aura inévitablement des répercussions profondes sur son territoire d'accueil. En effet, la zone d'implantation de l'AIBD est devenue très attractive. Ce qui explique l'explosion démographique que connaît actuellement la zone. Entre 2006 à 2007, c'est-à-dire lorsqu'on a choisi Diass comme le site d'accueil de l'AIBD la demande de parcelle dans la zone est passée respectivement de 1800 parcelles à plus 8400. Cela veut dire que les lotissements aussi apportent beaucoup de ressources financières au niveau de la commune soit la somme de 24.625.000 Fr en 2008 (Magane, 2009). Aujourd'hui la commune gagne beaucoup plus avec la demande explosive des parcelles d'habitat surtout avec les promoteurs immobiliers notamment sur les frais de bornages.

▪ *La taxe communautaire*

L'érection de l'AIBD et ces projets ont aussi beaucoup contribué sur les taxes au niveau de l'électricité et sur la publicité. Ainsi, le recouvrement de ces taxes est très faible voir même nul au niveau des prévisions qui sont faites sur l'électricité. Celle de la taxe sur la publicité est de plus en plus importante surtout avec l'attractivité de la zone et le développement des infrastructures de transport dans la zone. Tout au long de la RN1 au niveau de la commune de Diass on voit des panneaux publicitaires tels que la Société Industrielle Agro-alimentaire, les

opérateurs téléphoniques, des bouillons etc. Depuis 2008 coïncidant aux démarrages des travaux de construction de l'AIBD, la commune a recouvré 5.110.000 Fr sur les taxes de publicité. De nos jours, avec tous les aménagements au niveau de la zone nous avons noté une multiplication du nombre de panneaux publicitaires. Raison pour laquelle un recensement de l'ensemble des panneaux publicitaires implantés au niveau de la commune a été prévu par la mairie pour pouvoir bien gérer cette rentrée d'argent.

Cependant, il faut noter aussi qu'en dehors de ces sources, la commune renferme aussi des sources potentielles de revenue avec l'implantation des industries dans cette zone. De ce fait, une étude a été mise en place pour trouver des moyens qui vont permettre à la commune de gagner, de recouvrir plus de taxes à travers ces industries.

C'est pour cela que, des droits de passages et de stationnement sont désormais payés par les nombreux camions qui transitent ou qui exercent une activité dans cette commune. Cela peut être une source réelle si la commune arrive à bien collecter la somme fixée pour ces camions. Cette même stratégie doit être appliquée pour le transport en commun vu que les « clandos » très présent dans ces villages ne payent pas le droit de stationnement et le transport des Djakartas aussi doit être formalisé. A cause de la spéculation foncière plusieurs personnes ont bénéficié d'une ou de plusieurs parcelles destinées à l'habitation sans pour autant les valoriser. Pour éviter cela, les autorités doivent imposés des taxes sur le foncier non bâti.

Cependant, la commune doit mettre en place une bonne stratégie pour pouvoir mobiliser tous ces ressources financières en respectant les procédures et règles régies par la réglementation relative à l'économie publique. Pour cela, tous les acteurs doivent bien mener leur rôle déterminé par la loi qu'il s'agit du receveur, le percepteur, le collecteur et de même que les chefs de villages. Il y a souvent des acteurs institutionnels recrutés pour assister ou soutenir les services de mobilisation des ressources financières dont les moyens matériels et humains sont insuffisants et les agents de recouvrement sont confrontés à des difficultés telles que :

- ✚ Le manque de civisme fiscal : les populations n'ont pas la culture de s'acquitter de leur taxes et impôts.
- ✚ L'insuffisance des moyens matériels et humains : le département de Mbour ne compte pas assez d'agents. Il n'avait que six (6) agents pour le recouvrement dont un (1) agent pour les collectivités locales de Diass, Sindia, Popenguine, Somone, Gaparou durant les années 2010.

Ainsi, pour pallier ces manquements, les acteurs ont mise en place une autre stratégie de collectes des ressources mais cette fois en collaboration avec les dirigeants des populations locales qui sont :

- ✓ Les conseillers ruraux ;
- ✓ Les chefs de village ;
- ✓ Les Imams ;
- ✓ Les ASC ;
- ✓ Les GPF

Ces dirigeants participent dans les opérations de sensibilisation pour faire comprendre aux populations la nécessité de solder la taxe rurale. Le message passe plus vite avec ces dirigeants qu'aux acteurs institutionnels que les populations refusent même de recevoir chez eux parfois.

Au niveau de la commune de Diass, la quasi-totalité de la population ignorait l'importance des taxes. Ainsi, avec la participation des dirigeants locaux sur les campagnes de sensibilisations la population a commencé à changer de comportement car ils ont compris qu'avec l'Acte 3 de la décentralisation et le transfert des neuf (9) domaines de compétences, la commune a besoin de moyens financières pour faire face à ces dépenses colossales.

Ces compétences transférées peuvent être considérer comme des secteurs à dépenses important car il s'agit des secteurs qui ont beaucoup de difficultés et dont la demande sociale est très importante. Cela montre l'importance de la fiscalité conçue et adaptée aux revenus de la population pour augmenter les réalisations ou le budget de la commune ce qui lui permet de gérer ces dépenses et faire face à la plupart des problèmes noté au niveau de la commune.

Chapitre 2 : Contraintes de la commune de Diass

Malgré toutes les potentialités que détiennent la commune, les populations locales ont encore du mal à satisfaire leurs besoins primaires. Les difficultés rencontrées par la population de la commune avant la construction de l'AIBD et la présence des projets sont nombreuses et sont en général d'ordre socio-économiques. Cependant, ces aménagements considérés comme un atout pour la commune, ont engendré des problèmes dont souffrent les populations.

Une des contraintes majeures est l'absence de routes permettant une bonne connexion inter-villages. L'accès à l'eau potable y est difficile malgré le potentiel hydrique existant. Ceci est perceptible au niveau du village de Kirène qui abrite la SIAGRO. En effet, ce village est confronté à un problème d'approvisionnement en eau potable alors que la SIAGRO ravitaille le pays et la sous-région en eau minérale. Les populations sont obligées de se rabattre sur les puits traditionnels et forages. A cela s'ajoute les problèmes d'érosion, de pollution mais aussi la destruction de la biodiversité.

2.1. Les services sociaux de base

La commune de Diass rencontre aussi une série de problèmes dans le secteur des services sociaux de base. En fait, dans ce domaine nous avons remarqué un déficit d'équipements et d'infrastructures. Ces difficultés sont plus perceptibles dans les domaines de l'éducation (centre de formation technique et professionnel), de la santé, de l'action sociale entre autres. Toutes ces difficultés montrent à quel point ces villages ont besoin d'une bonne politique de développement pour renverser la tendance actuelle du milieu et améliorer le bien-être des populations notamment dans le domaine de la santé.

▪ La Santé

Elle est considérée comme l'un des secteurs le plus important dans l'activité économique car on dit souvent qu'une population en bonne santé est le moteur d'une économie solide. Le pays a réaffirmé cette volonté notamment par l'article 14 de la constitution qui stipule que « l'État et les collectivités publiques ont le devoir social de veiller sur la santé physique, morale et mentale de la famille ». Les Nouvelles Orientations de cette politique de santé et d'appui sociale qui découle de la Déclaration de la Politique de Santé et d'Action Sociale de juin 1989, s'appuie sur l'approche programme traduite à travers le Plan National de Développement Sanitaire et Social (PNDS) pour la période 1998-2007. Le PNDS non

seulement a permis de réformer les structures de santé (hôpitaux, pharmacies etc.) mais aussi prévoit des initiatives dans des domaines tels que le système d'information sanitaire, le financement de la santé, la réorganisation du Ministère de la Santé etc. Cela veut dire que des stratégies ont été définies et adoptés pour l'amélioration de l'accessibilité des services de santé et d'action sociale en réorganisant les formations sanitaires actuelles avec des objectifs visant à :

- ✓ la réduction de la mortalité maternelle
- ✓ la réduction de la mortalité infantile et juvénile
- ✓ la maîtrise de la fécondité.

Cependant, l'accès aux infrastructures de santé est un grand souci pour la population dans ce pays. L'essentielle des infrastructures de santé se localisent sur les grandes villes de la partie ouest du pays c'est-à-dire qu'il existe un grand déséquilibre en matière d'aménagement et le secteur de la santé n'est pas en reste surtout en matière d'infrastructure et de personnel qualifié. Cela est à l'origine de nombreux problèmes de santé noté dans plusieurs localités du Sénégal. La localité de Diass, comme la plupart des zones érigées en communes durant ces dernières années souffrent de ce manque d'infrastructure de santé.

Il faut noter qu'au niveau de la commune, les ratios de couverture restent encore très faibles par rapport aux normes de l'OMS (Organisation Mondiale de la Santé). La situation de la couverture postes de santé par rapport à la population de chaque district est meilleure que celle des centres de santé. Avec une norme de 10 000 habitants pour un poste de santé, la commune s'établit en 2008 à 12 306 habitants pour un poste, soit un excédent de 2 306(Mangane, 2009). Ce qui fait que les populations rencontrent des difficultés pour bénéficier des services de soin offerts par la structure de santé qui sont en général insuffisants.

Il faut noter que le poste de Santé de Diass est mieux équipé par rapport aux autres postes de la commune et ils existent des cabinets et pharmacies au niveau de la commune. Ainsi, avec les inondations et le manque de réseaux d'assainissement dont est victime la commune, les pathologies les plus enregistrées au niveau du poste de santé sont : le Paludisme, la Bilharziose et les maladies Diarrhéiques.

La commune de Diass rencontre aussi des difficultés concernant le secteur de l'éducation qui est très important pour un pays.

▪ *L'éducation*

Le secteur de l'éducation dans la commune présente beaucoup de manquement et des difficultés. En matière d'infrastructure, la commune de Diass ne dispose qu'une seule case « des tout-petits » au préscolaire qui se trouve à Kirène. Pour pallier à cette situation, les populations sont obligées de se rabattre sur les structures préscolaires privées laïques ou Franco-arabes qui sont de plus en plus nombreux. Ces établissements implantés, manquent de matériels didactiques et de logistiques. C'est pour cela que l'éducation préscolaire est moins importante au niveau de la commune car les quotas d'accueil de chaque quartier et l'absence de la prise en charge de la cantine scolaire pose problème pour certaines familles. À cela s'ajoute les difficultés économiques de certaines familles qui limitent l'éducation de leurs enfants car, ne pouvant pas payer leurs enfants dans le privé.

Ce qui est le contraire au niveau de l'élémentaire car la commune de Diass est bien équipée en infrastructures éducatives pour l'élémentaire ; soit un nombre total de 788 établissements en 2008. La gestion des établissements scolaires élémentaires est faite de manière participative avec l'implication des populations locales à travers les Comité de Gestion (CGE). Le CGE est composé du directeur ou directrice d'école, des parents d'élèves ainsi que des membres du corps professoral et des représentants d'élèves. Cependant, ces établissements nécessitent un renforcement au niveau de leur capacité en gestion pour leur fonctionnement effectif. C'est pour cela que le conseil municipal et les APE (Associations des Parents d'Élèves) ont fourni beaucoup de peine pour régler ces problèmes surtout dans le cadre de la construction de salles de classes et de dotation en fournitures. Malgré tous ces efforts, le niveau d'équipements reste encore faible dans toutes les écoles et les principaux problèmes enregistrés dans ces établissements sont :

- Les coûts élevés de l'éducation (cherté des cahiers, livres, Stylos etc.) liés à la pauvreté ;
- L'absence d'encadrement et de suivi des enfants après les heures de classes ;
- L'insuffisance des budgets de fonctionnement des écoles ;
- La vétusté et le déficit des salles de classes ;
- La difficulté de payer les factures d'eau et d'électricité par les écoles ;
- L'insuffisance des matériels didactiques, logistiques et pédagogiques.

L'enseignement moyen et secondaire a beaucoup de difficultés de même que l'enseignement, professionnel et technique. Cela s'explique par le fait qu'il y'a pas assez d'infrastructure relatives à ce domaine. Le réseau d'établissements d'enseignements moyen secondaire a augmenté de huit écoles (tout statut confondu). Il compte 135 établissements en 2008. Pour l'ensemble de la commune ce qui est très insuffisant vu le nombre d'école primaire qui existe au niveau des villages. Cependant, il faut noter aussi qu'il n'y a aucun établissement d'enseignement général et technique dans la zone. De ce fait, les élèves issus de la zone sont obligés de poursuivre leurs études secondaires dans d'autres écoles. Ce qui explique leur forte présence dans les villes car l'accès aux infrastructures scolaires constitue un véritable problème. Parfois, les élèves parcourent de longues distances accéder aux écoles publiques. À défaut, de cela ils font recours aux écoles privées qui proposent des enseignements secondaires. Cet état de fait n'est point sans conséquence car par manque de moyens et les conditions difficiles à supporter beaucoup de jeunes abandonnent leurs études.

La commune de Diass est majoritairement peuplée par des musulmans ce qui explique la forte présence des Daaras et Ecoles franco- arabes. Elle abrite (10) écoles coraniques ou « daaras » de types traditionnels dont la fréquentation concerne aussi bien la petite enfance que les enfants qui sont déjà inscrits à l'école française. Ces Daaras et franco-arabe tirent avantage du fait que les écoles françaises, par manque de moyens matériels et financiers ne peuvent plus remplir pleinement et dans les meilleures conditions leur rôle dans le milieu éducatif. Ainsi, pour maintenir leur tradition, les disciples (uniquement les garçons) s'adonnent à la mendicité ce que la législation sénégalaise interdit notamment à l'article 245 du code pénal qui réprime la mendicité des mineurs et plus sévèrement ceux qui incitent ou emploient d'autres personnes à la mendicité. Cet article est renforcé par la loi 02-2005 du 29 avril protégeant les enfants contre la mendicité.

C'est dans cette même optique que l'article 29 de la Charte africaine des Droits et du Bien-être de l'enfant, stipule clairement que l'État doit lutter contre l'utilisation des enfants dans la mendicité. De ce fait, pour le respect de la législation mais aussi pour le respect des droits de l'enfant, la commune s'implique dans la lutte pour la défense du droit des enfants notamment des talibés dans le but d'améliorer leur bien-être et leur éducation. Ce qui veut dire que ces daaras sont menacés d'être fermé ou de réduire leur effectif a un nombre qu'ils peuvent prendre en charge.

2.2.Erosion

Les aménagements effectués dans la commune ont accentué la disparition de la couche superficielle et une dénudation progressive du couvert végétal. Ces impacts ont diminué la capacité d'infiltration du sol à court terme et augmente l'intensité et la vitesse de lessivage des sols par les eaux de ruissellement. Cela abaisse la fertilité des sols et réduit leurs capacités de production pour maintenir les activités agricoles.

Le risque d'érosion est temporaire et de faible amplitude vu la courte durée des périodes pluvieux sauf quand il s'agit des pluies orageuses qui sont certes de faible durer avec généralement un ruissellement et une érosion intensifiée par l'augmentation des vitesses d'écoulement dans les cours d'eau (EIES, 2010). A cela, s'ajoute la modification des particularités de drainage et des bassins versants durant l'exploitation de ces projets. Les visites de terrain ont montré que le développement de l'érosion hydrique est limité à de petits ravins de quelques mètres de long et de 10 à 20 cm de largeur ne montrant des problèmes d'érosion à grande échelle au sein de la commune de Diass surtout avec la forte présence des bassins versant au niveau du village de Diass.



Photo 2 : Ravinement dus à l'érosion hydrique (Niang S, Avril 2021)

Cette diminution de la capacité d'infiltration des sols par le dénuement du couvert végétal, l'augmentation du ruissellement pluvial et des vitesses d'écoulement ont montré que Diass et ses environs immédiats devront faire face à des problèmes d'inondations notamment avec la direction des bassins versants et les pentes drainant vers ces villages. Le site de l'aéroport comprend plusieurs bassins versants subdivisés en sous bassins versants, drainant dans deux directions principales, vers le Nord dans la direction du village de Soune Sérère et vers le Sud dans la direction du village de Diass. Les eaux de ruissellement provenant de l'exploitation de

l'aéroport doubleront donc le volume d'eau reçu par le village de Diass, posant un risque d'inondation sur les habitants et leurs activités (EIES, 2010). Cependant, avec les ruissellements courants dans cette zone surtout pendant la saison des pluies, le phénomène d'érosion peut s'intensifier ce qui peut avoir aussi des impacts sur la qualité des eaux souterraines et des eaux superficielles.

2.3. Pollution des eaux et de l'Air

Durant la saison pluvieuse, les eaux de ruissellement risquent d'altérer la qualité des eaux de surface par la propagation de substances polluantes. Cela est dû aux pollutions chroniques ou accidentelles que les travaux de l'aéroport ont générées durant la construction et même pendant la phase de l'exploitation. Même s'il est difficile d'évaluer ces impacts sur les ressources hydriques, on peut déterminer les endroits vulnérables qui sont des sources potentielles de pollution des ressources hydriques. Les zones où le risque de contamination est le plus élevé sont les aires de stationnement, le bassin d'oxydation, le réservoir de carburant, le complexe central utilitaire et la piste d'envol. Comme la recharge des aquifères superficiels est possible par la restitution du drainage de l'aéroport vers les cours d'eau naturels, un risque de pollution des eaux souterraines est présent mais cette pollution peut être contrôlé par les services techniques de l'AIBD. (EIES, 2010) Ainsi la réalisation des projets comme le prolongement de l'autoroute a aussi des incidences négatives sur les ressources hydriques de la zone. Les différents chantiers génèrent des eaux usées surtout au niveau des toilettes qui constituent des sources de pollution de même que l'installation d'engins nécessitant du carburant, des huiles et graisses lors des chantiers laisse prévoir un risque de contamination des eaux souterraines par infiltration et aussi des eaux de surface. Cela veut dire que les risques de pollution des eaux étaient très présents durant toute la phase de la mise en œuvre des chantiers surtout avec le ruissellement des eaux qui peuvent transporter ces produits nocifs d'un point à un autre.

Cependant, les eaux de surface du village de Diass surtout au niveau de Sakirack sont les plus affectées. Au niveau de ces communautés, les eaux de surface sont souvent utilisées pour l'alimentation du troupeau. Ainsi, ces problèmes ont été aussi notés durant la réalisation des projets comme les travaux de l'autoroute qui contribuent sur l'augmentation des surfaces d'inondations tout au long de l'emprise. Ces travaux peuvent aussi être une source de contamination des nappes souterraines avec les rejets divers occasionnés. Ils peuvent aussi avoir des impacts sur la qualité des eaux de surface qui sera également détériorée de fait d'un

accroissement des eaux de ruissellement chargées de sédiments. Tous ces paramètres enregistrés lors de la mise en place de ces projets de développement ont beaucoup contribué sur la pollution des eaux au niveau du village de Diass et ces alentours. Aussi, la commune de Diass fait face aux principaux effets négatifs causés par l'érection de l'AIBD et ces projets sur la qualité de l'air. Parmi ces impacts on peut citer l'émission de poussières qui va affectés Kirène et l'usine d'embouteillage qui sont les récepteurs externes les plus sensibles surtout dans le cas d'un vent modérément fort à partir du Quadrant Nord-Ouest qui n'est pas fréquent au cours de l'année. (EIES, 2010)

On note aussi des émissions de gaz telles que : émission des gaz d'échappement issus du trafic, usine et équipement, émissions de ventilation des installations de stockage (principalement des hydrocarbures), etc. Les émissions atmosphériques pour la phase construction pour l'année 2009 sont évaluées à 111 tonnes de Dioxyde d'Azote (NO₂) 13 t de composés organiques volatiles non méthaniques (COV), 106 t de Monoxyde de Carbone (CO), et 31 t de Dioxyde de Soufre (SO₂) (EIES, 2010). Ces résultats ont été obtenus par une évolution instantanée de l'état des lieux du site durant la phase de construction de l'AIBD et les projets. Cela veut dire que la pollution de l'air est beaucoup plus importante durant la phase de construction des projets car des tonnes de composants néfastes ont été enregistrées sur les radiations environnementales que pendant la période d'exploitation de ces ouvrages. Mais, il faut aussi comprendre que durant la période d'exploitation de ces projets leurs impacts sur la qualité de l'air sont aussi variés car en plus de l'AIBD, l'autoroute aussi a eu des effets négatifs sur l'environnement.

Au niveau de la commune de Diass, comme dans tous les aéroports, les émissions proviennent des avions, des équipements de service du sol, des véhicules d'accès au sol, des sources stationnaires et des véhicules privés. A l'AIBD, les avions constituent la source dominante quoique les équipements et véhicules et sont des contributeurs considérables dans la balance globale des émissions totales. Près de 90 % des émissions seraient associés aux activités côté piste. Les émissions de l'aéroport en opération sont estimées annuellement à 235 tonnes de NO₂, 27 t de COV, 248 t de CO et 20 t de SO₂ (EIES, 2010). L'attractivité de la zone en matière d'industries justifie le fait qu'un nombre important de projets ont vu le jour dans ce site parmi lesquels on a les usines de cimenteries et de carrière dont leur exploitation produit beaucoup d'effets qui sont négatif sur la qualité de l'air. Le prolongement de l'autoroute n'est pas en reste car, il a beaucoup impacté sur la pollution de l'air à travers les poussières au niveau de son emprise surtout.

Ainsi, au niveau des travaux routiers, l'exploitation des carrières et les travaux relatifs à la démolition et la reconstruction génèrent beaucoup de poussières fines qui touchent relativement toutes les villages en promiscuité avec les projets mais aussi l'extraction des carrières pour les routes va multiplier la pollution atmosphérique due notamment à la poussière. C'est pour cela que l'air de la zone d'études est relativement marqué par les polluants ; ce qui gêne fortement les populations locales et cela est devenu plus grave avec les travaux routiers qui vont engendrer beaucoup de poussières surtout pendant le déversement de matériaux (sable, latérite) et des terrassements (décapage, creusement de lit de remplissage). En plus, avec les déplacements fréquents de camions qui transportent les matériaux, d'engin de terrassement, de tassement etc., la poussière dans l'air va s'intensifier. C'est dans cette même optique, que la pollution de l'air était présente durant tout le processus de la construction des routes. Pour bitumer les routes, son conditionnement dégage beaucoup de fumée et de gaz toxiques de même que pour le déchargement des matériaux lors de la composition des enrobés (mélange de bitume et de basalte), et de la latérite (mélange de ciment et de latérite) qui ont produit beaucoup de poussière. Cependant ces activités ont provoqué beaucoup de rejets de fragment fin polluant dans l'environnement de la zone d'étude.

Ainsi, la mise en service de ces routes n'est pas en reste sur la pollution de l'air. Le trafic engendre la présence de particules de l'air et augmente la concentration en CO, CO₂ etc. La présence d'autres particules comme le plomb aussi a été enregistré. Cela justifie le comptage effectué en 2005 donnait un trafic moyen journalier annuel (TMJA) de 8026 unités de voitures particulières (UVP) et avait projeté pour l'année 2015 de 15 288 UVP (EIES, 2011). Cette pollution est dangereuse pour les personnes qui ont des maladies cardio-respiratoires dont la bronchite chronique, l'emphysème et l'asthme aux intoxications par les métaux dont le plomb (saturnisme).

Toutefois, il est important de savoir que ces travaux ont causé des inconvénients en termes de pollution et nuisances surtout avec les émissions des trafics routiers avec le prolongement de l'autoroute Diamniadio-AIBD-Mbour. Ces constructions ont renforcé d'avantage les émissions de bruit au niveau de cette localité surtout les villages voisinages de l'aéroport tel que Diass, Boukhou, Kirene, Bandia, etc. qui sont les plus impactées des projets.

En Somme, la commune de Diass de par sa position géographique et un relief accidenté ce qui se traduit par sa richesse en ressources naturelles et celle du sous-sol qui renferme beaucoup de potentialité qui ont favorisé l'implantation de sociétés et des grands projets de développement dans cette localité. Ces potentialités, un enjeu majeur pour l'attractivité de la commune et pour l'essor économique de la région. La commune de Diass n'a rien à envier aux autres communes de même ordre en matière d'aménagement. Ainsi, avec la présence de l'AIBD et le prolongement de l'Autoroute à Péage Dakar Diamniadio par la construction des axes Diamniadio-Thiès ; Thiès Diass et Diass Mbour les conditions de vie de la population locale ont complètement changé. Car la présence de ces projets a renforcé les contraintes qui existent déjà dans ces villages. Ils ont multiplié les contraintes socio-économiques mais aussi créé des difficultés dans le secteur de l'environnement. En plus de la perte de terrains agricoles et de pâturages les habitants de cette localité rencontrent beaucoup de problèmes dans le secteur des services sociaux de base. Les contraintes peuvent renforcer d'avantage la pauvreté dans cette zone. A cela s'ajoute les problèmes d'érosion, de pollution mais aussi la destruction de la biodiversité parmi tant d'autres contraintes telles que l'absence de routes permettant une bonne connexion inter-villages. L'accès à l'eau potable est difficile dans cette zone qui a un potentiel hydrique. On peut dire que la commune de Diass malgré toutes les potentialités qu'elle renferme à une série de défis à relever pour être beaucoup plus compétitif.

Deuxième partie : Impacts socio-économiques et environnementaux de la construction de l'AIBD dans la commune de Diass

L'aménagement d'une infrastructure est toujours accompagné par des mutations très important surtout lorsqu'il touche les secteurs clés du développement du site d'accueil. Ces mutations sont beaucoup plus présentes avec l'aménagement de l'AIBD qui impacte en générale sur les aspects socio-économiques et environnementaux. De ce fait, l'érection de l'aéroport International Blaise Diagne et ces projets de développement ont une influence très importante dans le fonctionnement de l'économie et la vie quotidienne des populations locales vivant dans les alentours de l'aéroport.

Ces réalisations ont touché beaucoup de secteur au niveau du site d'accueil, il s'agit principalement du profil social et économique (le foncier, l'emploi, l'agriculture, le commerce etc.) de la commune mais aussi le secteur de l'environnement à travers les impacts sur la végétation et les inondations, les pollutions etc. Cela veut dire qu'au niveau des villages environs de l'aéroport, les impacts du projet sur l'environnement présentent des aspects quasiment négatifs contrairement aux impacts socioéconomiques que l'on peut considérer comme entrecroiser.

Chapitre 3 : Impacts socio-économiques de la construction de l'AIBD dans la commune de Diass

L'aéroport de Diass se positionne en hub au niveau de la sous-région à l'instar des autres pays de l'Afrique Sub-saharienne, ce qui permet au pays d'être plus compétitif. Il a attiré les investisseurs mais aussi est accompagné par de nombreux projets de développements avec un réseau de communication facilitant les déplacements des populations et leurs biens. Comme tout aménagement du territoire, il est conçu globalement lors de la charte Européenne de l'aménagement du territoire du 20 mai 1983 à *Torremolinos (Espagne)* comme, « *l'expression spatiale des politiques économique, sociale, culturelle et écologique de toute société* » à travers ses outils comme la prospective territoriale et les objectifs qui lui sont assignés. L'érection de l'AIBD joue un rôle moteur dans le processus de métamorphose de l'espace Sénégalais surtout avec cette présence massive des projets et investisseurs qui sont à l'origine de la demande explosive des terres et participent à la relance économique du site d'accueil de l'aéroport. C'est à cause de cela que la commune enregistre plusieurs mutations dans son secteur socio-économiques depuis l'érection de l'aéroport.

3.1 Profil Social

L'étude du profil social des villages de Diass, Boukhou, Kirene et Bandia nous a permis de comprendre les impacts de l'AIBD sur les conditions de vie des populations locales. Il permet ainsi de déterminer les problèmes liés à l'emplois des jeunes mais aussi celles des infrastructures de bases qui comportent l'ensemble des services indispensables l'amélioration des conditions de vie des populations.

3.1.1 L'habitat et les tensions foncières

Dans cette localité, l'accès aux fonciers était gratuit à toutes personnes résidents ou ayant séjourné longtemps dans cette zone. Il peut avoir accès aux champs pour faire ses activités agricoles et pour le logement. Cependant, il faut noter que les principaux détenteurs étaient les cultivateurs qui appliquent les droits coutumiers sur les terres et avaient le pouvoir de donner des terres aux saisonniers. Cela a commencé à changer depuis la réforme de 1972 où Diass a été érigé en communauté rurale.

Depuis lors, cette localité a connu plusieurs mutations surtout avec la construction de l'AIBD et ces projets. A cause de ces projets, la commune de Diass est devenue très attractives et

accueil de nombres personnes (investisseurs, ouvrier, etc.). Ces derniers ont beaucoup impacté sur le coût de l'habitat au niveau de la commune de Diass. Trouver un logement ou un magasin de commerce à Diass est devenu un véritable problème. On constat qu'avec l'attractivité de la commune, le coût grimpe de jour en jour et une limitation est parfois fixée au locataire dans les maisons.

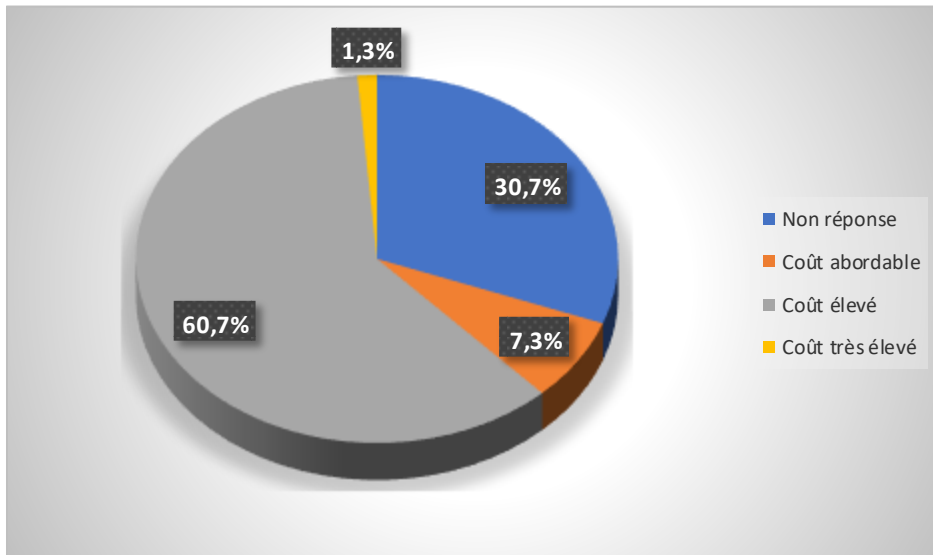


Figure 2 : Perceptions de la population su le coût de l'habitat (Niang S, 2021)

La figure ci-dessus traduit la remarque que les populations locales ont sur le coût de l'habitat au niveau de la commune depuis la construction de AIBD. Ainsi, plus de 60 % des personnes interrogées dans ces villages affirment que le coût de l'habitat est élevé à cause de l'attirance de la ville et des projets de développement qui nécessitent une forte main d'œuvre. Seule 7,3 % pensent que le coût est abordable même si 30,7 % de non réponses ont été enregistrés. Il s'agit des personnes qui ont leur propre maison et avant même la mise en place de l'aéroport et ces projets qui sont à l'origine de toutes ces dynamiques.

Ainsi, ces projets et programme de développement montre que l'aménagement de l'aéroport joue un rôle fondamental sur l'attractivité de la commune. Néanmoins, il faut souligner que cette polarisation ne fait que renforce d'avantage les pertes de terre car qui parle de projets fait allusion aux terres. Pour le directeur de l'ANAT, « l'AIBD se trouve être une ressource territoriale importante avec des infrastructures structurant tout autour qui attirent du monde et des investisseurs », disait Mamadou Djigo⁷. Cela légitime l'arrivée des porteurs de projets et renforce davantage l'attirance de la zone. Cependant, les découpages de terres ne sont pas

⁷ 2014, lequotidien.sn.

encore terminés aux alentours de l'aéroport de Diass en vue d'accroître la compétitivité industrielle du pays. Une autre zone spéciale, qui devrait abriter le marché de Dubaï, a été délimitée sur 718 ha dont 250 ha pour des « *industries légères* », 80 ha pour « *l'habitat intégré* » et 90 autres pour de l'« *agro-processing* »⁸.

Malheureusement pour la réalisation de tous ces projets, une forte pression est exercée sur le foncier au niveau du village de Diass et ses alentours. Le foncier est devenu un moyen de développement au niveau de la commune de Diass et cela est renforcé par les promoteurs immobiliers qui sont très actives dans ce domaine. Cette dynamique foncière est à l'origine de la forte présence des parcelles délimitées, fondations, lotissements et autres au niveau de ces villages. Les populations locales essaient de préserver leurs restes de terres mais aussi de les mettre en valeur à travers des murs ou des bornes pour montrer qu'ils leurs appartiennent et réhausser le prix de vente aussi. Ces démarches montrent que la spéculation foncière est très réelle dans cette commune.

De ce fait, l'implantation de l'aéroport est la principale cause des tensions foncières notées au niveau de la commune de Diass. Ces tensions sont souvent entre les détenteurs coutumiers et les investisseurs car l'acquisition des terres posent souvent des problèmes mais aussi avec les villages voisins à cause de la limite des champs. Les lotissements sont présents partout autour de l'aéroport sur l'axe qui conduit à Kirene on trouve un ensemble d'ilots de lopins de terre qu'on commence à mettre en valeur de même qu'au niveau du village de Diass les lotissements butent sur le mur de l'aéroport. Ces découpages sont à l'origine de la frustration des jeunes de la commune de Diass qui pensent que l'aéroport a récupéré plus d'espace que prévu dans leurs terres. « Jusqu'à Sindia, il n'y a plus de terres sans propriétaire. Elles appartiennent pour la plupart à des riches vivants à Dakar », indique Souleymane Ciss, un des responsables des jeunes de Diass. Cela montre à quel point les gens investissent sur le foncier dans cette localité, ce qui est inquiétant pour l'avenir des résidents.

La commune de Diass est devenue la proie des investisseurs ce qui fait que la course vers les terres est très présente avec des prix très élevés depuis la construction de l'aéroport. C'est pour cela que la quasi-totalité des personnes interrogées affirment que la présence de l'aéroport et ces projets sont à l'origine des tensions foncières dans cette zone (figure 3). Cela s'explique par le fait que L'AIBD est un facteur de renchérissement du prix de revente du mètre carré à moyen terme.

⁸ Faye, 2014 /lequotidien.sn

Ainsi, au niveau des ménages enquêtés plus de la moitié indexe l'AIBD et ces projets sur ces tensions foncières. C'est-à-dire, dans ces villages 72% de la population affirment que l'AIBD est la cause principale de ces tensions foncières à travers la demande démesurée des terres pour les projets mais aussi par le phénomène de spéculation foncière des promoteurs et investisseurs dans cette localité. Seule 28% de la population pensent que les tensions foncières ne sont pas en rapport avec la présence de l'aéroport mais plutôt des problèmes d'héritages c'est-à-dire qu'il s'agit d'une histoire de famille dans beaucoup de cas notés.

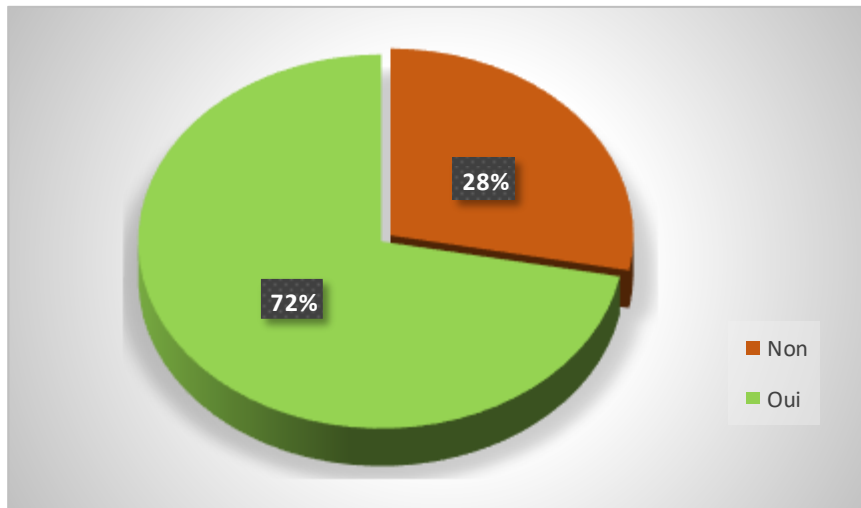


Figure 3 : Perceptions de la population sur les tensions foncières (Niang S, 2021)

Cependant, il faut noter qu'il y'avait pas ces histoires liées à l'héritage dans ces villages mais depuis l'aménagement de l'AIBD dans cette zone ce qui joue un rôle très important sur la valorisation des terres, où on commence à enregistrer beaucoup de tensions foncières.

C'est la raison pour laquelle les jeunes du mouvement patriotique pour le développement (MPD) de la commune de Diass ont demandé au président de la République, Macky Sall, à prendre des mesures pour mettre en terme aux spéculations foncières dans leur commune. Les jeunes se révoltent car ils pensent qu'on vend leurs terres à des promoteurs privés, sans se préoccuper de leur avenir. Pour les jeunes du MPD, l'état doit accompagner les détenteurs coutumiers pour qu'ils puissent sécuriser le reste de leurs terres mais aussi de mettre en place des systèmes de collaboration entre les investisseurs et les populations locales.

3.1.2 La Santé, l'éducation et l'emploi des jeunes

Les services sociaux de bases au niveau de la commune de Diass sont aussi les plus impactés par la construction de l'aéroport International Blaise Diagne et ces projets. Ces aménagements

ont accentué les problèmes dans le domaine de la Santé et de l'éducation au niveau de la commune.

La Santé

Avec la création de l'AIBD et les zones économiques de même que le prolongement de l'autoroute, il a été noté une forte augmentation de la population avec les besoins sanitaires croissants. D'après les données de l'ANSD (projections-demographiques-2013-2025) la population de Diass passe de 31 237 à 37 740 hbts en 202. Cela c'était sans parler de l'attrance de la commune surtout avec l'exploitation de l'aéroport et ces projets. Or, la zone est très pauvre en infrastructures Sanitaires car ne dispose que des postes de santé et des cases de santé qui sont non seulement sous équipés mais aussi qui manquent de personnel qualifié. La réalisation des infrastructures et la forte présence des travailleurs peuvent aussi avoir des impacts sur la santé des populations. Cette main d'œuvre étrangère, même si elle est temporaire, est composée de jeunes hommes qui ont l'habitude de fréquenter les jeunes filles et femmes au niveau de la population locale. Cela peut augmenter les risques de transmission des IST/VIH/SIDA. Ce qui nécessite la mise en des stratégies de réduction de ces risques sanitaires. A cela s'ajoutent les problèmes de santé liées à la pollution qu'il s'agit des poussières provenant des sites d'exploitation des carrières ou même au niveau de la construction des routes. La pollution des eaux souterraines surtout avec l'utilisation des produits chimiques, notamment les pesticides, les engrais chimiques pour booster les productions provoque des effets néfastes sur la vie humaine.

Maintenant, malgré la construction de l'AIBD avec tous les projet connexes et l'augmentation de la population, aucun changement ou évolution n'est noté aux niveaux des centres de Santé. Ce qui fait que les populations rencontrent des difficultés pour bénéficier des services de soin offerts par la structure de santé. Les locaux même de ces structures sont jugés très petits pour les populations de Diass et environs.

C'est pour cette raison que l'Infirmier Chef de Poste de santé de Diass Mr Diouf qui est là depuis 2015, déplore le fait qu'on hospitalise les patients au couloir par manque de salles de soin. « Nous sommes attristés par cette situation, nous n'avons pas assez de lits pour les patients et l'équipement du poste est très limité nous ne disposons pas de certains matériels pour pouvoir prendre soin de nos malades c'est difficile à expliquer » a lamenté l'ICP lors

d'une interview pour réceptionner le don de poste de santé de la banque islamique en septembre 2019⁹.

Il affirme aussi « que le manque de personnel a complètement affaibli le poste, vu qu'il y a que deux fonctionnaires dans ce poste de Santé ». Il est aidé dans ces tâches par quatre matrones, un agent communautaire, un dépositaire et un gardien et c'est le Comité de santé et son personnel qui gère le poste. Toutefois, les populations locales dénoncent la gestion du comité de santé et la faiblesse du plateau médical du poste de santé, ce qui fait que, les accouchements à domicile sont encore choses courantes dans la commune. La population locale de ces villages demande à ce que les structures sanitaires présentes dans cette zone soient réhabilitées et équipées mais aussi la mise en place d'un hôpital ou d'un district sanitaire avec un personnel qualifié pour résoudre les problèmes de santé. La plupart des populations se déplacent dans les grandes villes pour pouvoir accéder aux services médicaux indisponibles au niveau local. Ainsi, les populations les plus démunis ne peuvent pas se permettre ce luxe d'aller dans ces hôpitaux pour avoir les meilleurs soins à cause des coûts élevés de la santé. Cependant, il est important que l'État investisse beaucoup plus dans ce secteur pour pouvoir assurer un accès facile et rapide mais aussi les meilleurs soins aux populations. Ce qui permet d'assurer la croissance et prospérité de l'économie du pays car comme le disait un auteur « une main-d'œuvre en meilleure santé sera une main-d'œuvre plus compétitive » (Georgieva, 2019¹⁰).

L'éducation et l'emploi des jeunes

Ainsi, le secteur de l'éducation rencontre aussi beaucoup de problèmes durant ces dernières années. La présence de l'aéroport surtout avec son attirance a eu des impacts néfastes sur l'éducation des jeunes au niveau de la commune. Les raisons avancées par la population sont entre autres liées au déficit infrastructurel accentué par l'absence de lycée technique et professionnel et l'insuffisance d'infrastructures scolaires et surtout le manque de moyens pour prendre en charge l'éducation des enfants. Ces jeunes se retrouvent à la maison et ils sont responsables de la collecte du bois pour le feu avec les femmes et apportent leur aide dans l'arboriculture, dans les charges ménagères etc. c'est pour cela qu'au niveau de la commune près de 30 % ont reçu aucune éducation (Français ou coranique) et 51 % sont illettrés ou n'ont reçu une éducation limitée au cycle primaire d'après (l'EIES, 2009). Les populations locales

⁹ Dame Diop/Diass-infos

¹⁰ <https://blogs.worldbank.org>

ont aussi justifié cela lors de nos enquêtes de terrains. Il faut aussi noter que de nombreux jeunes quittent l'école pour chercher un travail dans les principales villes comme Dakar, Thiès ou Mbour. Ce manque d'éducation est l'une des facteurs qui réduits leur chance de travailler au niveau de l'AIBD et ses projets d'après les autorités de l'aéroports.

Il faut noter que l'aéroport qui est à l'origine de ces pertes joue un rôle très faible sur l'emploi direct de ces riverains. Un nombre très réduit des populations locales de ces villages travaillent au niveau de l'AIBD. La plupart des employés de l'aéroport sont des habitants de la commune de Keur moussa. Ce qui entraine souvent des problèmes entre les jeunes des mouvements de Diass et les responsables de l'aéroport. Pour ces jeunes de Diass, l'aéroport et ces projets ont pris l'essentiel de leurs terres qui étaient leur principale source de revenu mais les dirigeants n'ont rien fait pour accompagner les jeunes. « L'aéroport refuse d'employer nos jeunes intellectuels, ils veulent nous utilisés pour les travaux de forces c'est-à-dire lorsqu'ils ont besoins de bras pour défricher une partie de la forêt ou pour nettoyer surtout durant la période d'hivernage et après. » disait Pape Malick Seck, l'un des membres du MPD. Cela veut dire qu'au niveau de ces villages, la plupart des jeunes qui travaillent au niveau de l'aéroport sont des journaliers pour un boulot de deux (2) à trois (3) jours parfois. Ces jeunes ne sont pas bien payés, ils travaillent dans des conditions très difficiles nécessitant beaucoup d'efforts.

Sur l'ensemble des villages où nous avons mené notre enquête on constate que beaucoup de jeunes ont déposé une demande d'emplois au niveau des services de l'aéroport mais ils n'ont pas eu de réponse.

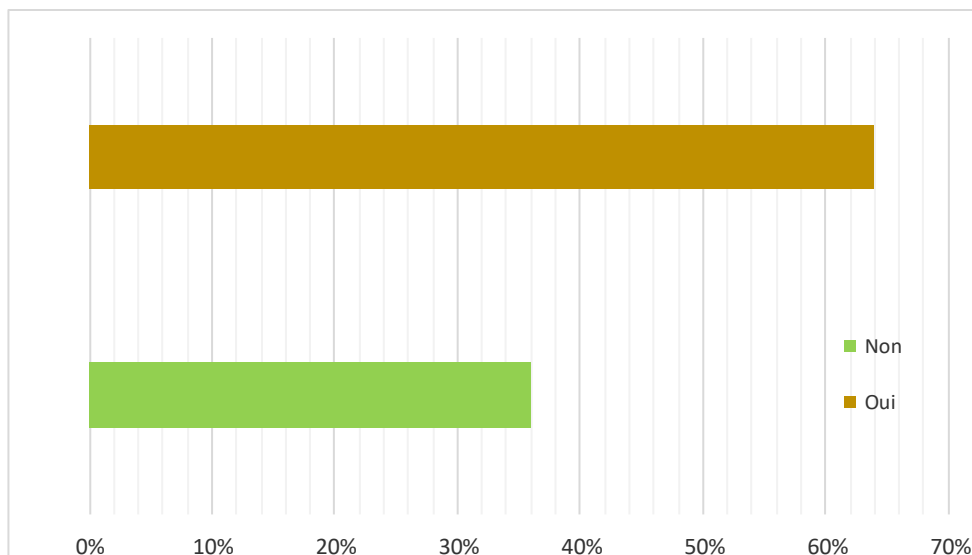


Figure 4 : Perceptions de la population sur le rôle de l’AIBD par rapport à l’emploi des jeunes (Niang S, 2021)

La figure 4 ci-dessus traduit la perception que les populations locales ont sur le rôle de l’AIBD par rapport à l’emploi des jeunes. Pour cela qu’au niveau de ces villages, 36% de la population pense que l’aéroport n’a rien fait pour réduire le taux de chômage dont il est le facteur principal. Pour eux il n’y a pas de stratégies mise en place par les dirigeants de l’AIBD pour accompagner les jeunes à trouver un emploi durable. Par contre, 64% de la population pensent que l’aéroport joue un rôle très important sur l’emploi des jeunes mais de manière indirecte. Cela veut dire que l’argent des indemnités a permis aujourd’hui à un nombre important des jeunes de ces villages d’avoir un fond de départ pour réaliser d’autres activités mais aussi les projets qui l’accompagnent participe à la création d’emplois. Cependant les populations confient aussi qu’au niveau de l’aéroport, en dehors des travailleurs journaliers le taux d’emploi des jeunes venant de la commune est très faible.

3.1.3 Le domaine culturel

On ne peut pas parler du peuple sérère sans faire allusion à leur culture très riche. Ils ont tendances à organiser de nombreuses cérémonies dans leur village pour conserver certains rituels historiques et la transmettre aux jeunes générations. Ainsi, dans chaque village sérère, il y’a des endroits sacrés ou des lieux de culte réservé pour ces cérémonies. De même que certains arbres sont bien protégés par les populations locales au niveau de cette localité. Par compte, il faut noter que les cimetières des villages qui ont été déplacé se trouvent dans

l'emprise de l'AIBD et ils s'agissent des seules ressources traditionnelles qu'on a nomadisé dans la zone du projet. Au niveau de cette commune, les seuls éléments qu'on peut considérer comme des vestiges culturels sont les anciennes zones où se trouve les arbres à palabres et le plus souvent ces sites se trouvent dans le centre des villages. Depuis l'islamisation des populations locales de la commune, ces arbres sont utilisés à des fins sociales et non plus comme des objets de cultes. Ils assurent le rôle social et rituel en même temps que lieux de cultes et de sacrifices dans certains villages. Les pratiques apostats grâce à leur survivance dans certains villages sont toujours pratiquées par un nombre réduit de la population mais qui cohabite avec la religion musulmane.

Dans cette commune, Il existe d'anciens sanctuaires dans la zone de Diass qui renferment encore les restes de la caste des griots (Baobabs servant de cimetière aux griots).

Les recherches documentaires n'ont pas révélé la présence de sites archéologiques dans la zone du projet, dans la zone concernée par les servitudes aéroportuaires et dans la zone potentielle de recasement des populations et cela est justifié par la population locale lors des enquêtes de terrain. Ainsi, ces recherches ont montré qu'aux alentours de la zone du projet de l'aéroport, des ressources culturelles et lieux de cultes y existent partout.

De ce fait, les populations locales présument que ces vestiges se diminuent du jour au lendemain avec la déstabilisation de la cohésion sociale qui existait entre les membres du village de la commune de Diass et de Keur Moussa. Ce phénomène est déjà constaté surtout avec les problèmes d'emplois des jeunes avec souvent des tensions entre les populations des villages de la même commune. Cela est dû à la perte des ressources agricoles et hydrauliques engendrée par l'AIBD et ces projets. Au niveau de ces villages, il était très difficile de voir quelqu'un contester les décisions du chef de village et il y'avait une solidarité entre ces différents villages de la commune de Diass. Cependant, depuis que cette zone a été choisi pour accueillir le projet d'aménagement de l'Aéroport International Blaise Diagne, cette cohésion sociale commence à disparaître du fait de la divergence des intérêts.

Cela a débuté avec le déplacement des populations qui étaient sous l'emprise de l'AIBD au niveau des sites de recasements. Une partie des habitants de Mbadatt Kathialick dans la commune de Keur Moussa a accepté de s'installer dans la zone de recasement aménagées par l'État. Cependant, l'autre partie a décidé de rester dans le village parce que, argumentent-ils que l'aire de sécurité de l'aéroport qui est avancée comme raison de leur délocalisation ne tient pas. C'est pour cela que Abdoulaye Diouf, secrétaire général de l'association pour la

défense des intérêts des villages de la commune de Keur Moussa riverains de l'AIBD, affirma que les riverains étaient en parti expropriés de leur terre « sans fondement légal », surtout les habitants du village de Mbadatt qui ont été déplacés de force en mars 2014.

« Il a été annoncé partout que le site de l'aéroport est dans la commune de Diass alors que ce sont les habitants de la commune de Keur Mousseu que nous sommes qui sont inquiétés. D'ailleurs certaines concessions du village de Diass Louboug sont dans les périmètres de l'aéroport et pourtant aucun dégât n'a été causé à ces populations. Aussi, est-il logique que si besoin en était, que les trois villages sont visés par le décret n°2002-435 du 29 avril 2002 qui prévoit en son article 2 une indemnité totale de 15.258.700 francs [CFA] pour l'ensemble des occupants du terrain de l'aéroport. Ceci démontre à suffisance que la surface concernée a été dépassée » disait Abdoulaye Diouf dans une interview¹¹

C'est dans ce contexte qu'il y'a souvent des tensions entre les populations car les jeunes de la commune de Diass dénoncent le fait que les dirigeants de l'AIBD favorisent les jeunes venants des autres localités plutôt que la main d'œuvre locale. L'emploi de la main d'œuvre étrangère des chantiers engendrent souvent des conflits avec les populations locales. Cela est dû par le fait que ces employés ne respectent ou ne connaissent pas les us et coutumes locales. Dans certaines entreprises, la main d'œuvre locale, à cause de leur faible niveau d'étude ne peut pas assurer le travail donc ils sont obligés de chercher ailleurs des ouvriers ce qui crée souvent des mécontentements et frustrations locales et cela peut nuire à la bonne marche des travaux. Cette situation a été notée lors de la construction du prolongement de l'autoroute. Le non utilisation de la main d'œuvre résidente durant cette période de la construction de la route avait suscité des frustrations au niveau local vu que le chômage est très présent dans les localités.

3.1.4 Nuisances sonores

On ne peut pas parler de la présence de trafic aérienne ou routier très dense sans faire allusion aux nuisances sonores qu'ils vont apporter dans cette localité. Au niveau de la commune de Diass, depuis la phase de construction de l'AIBD et les projets qui le talonnent, les nuisances sonores sont au rendez-vous. Les émissions de bruit provenant des petites installations

¹¹ <https://ihacrepos.hypotheses.org/> par [Lamine Doumbia](#) publié 22/09/2018, · mis à jour 05/07/2021.

provisoires et du trafic routier sur la principale route d'accès (RN1) ne sont pas considérées suffisantes en termes de quantité ou de type à augmenter considérablement les niveaux de bruit existant, en particulier pendant la nuit ; période critique mais c'est tout à fait le contraire au niveau de la réalisation des projets. Cependant, même si l'AIBD est situé dans un site relativement éloigné les bruit émis par l'activité des aéronefs peut être une source importante de nuisance et dans plusieurs cas un facteur limitant le développement autour de l'aéroport qui est considéré comme le centre d'un processus de développement majeur.

Par contre, les bruits provenant de la construction de même que durant la période d'exploitation des projets surtout au niveau du trafic est l'une des principales préoccupations des populations locales de ces villages.

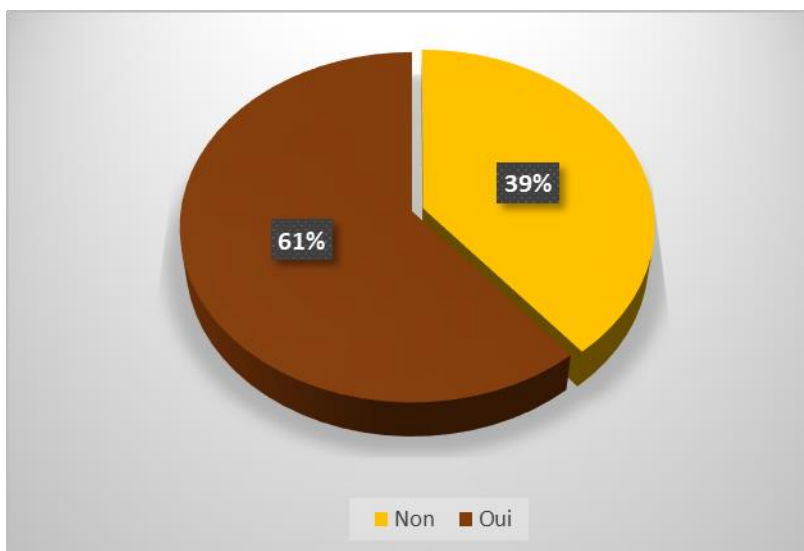


Figure 5 : Perceptions de la population sur la pollution sonore (Niang S, 2021)

La figure 5 traduit la perception des populations locales sur la pollution sonore. Au niveau de la commune les nuisances sonores sont présentes car 61% des population affirment d'être déranger les nuisances sonores et elles ajoutent que les bruits provoquent aussi des fissures sur les bâtiments sur les nouvelles constructions. Par contre, 39 % de la population pensent que les nuisances sonores ne sont pas aussi importantes. Ainsi, il faut savoir que les populations qui habitent au bord de la RN1 et ceux qui sont à côté des points de jonction entre l'autoroute et la RN1 sont les plus affecté par la pollution sonore du trafic. Parfois, les bruits font peur aux animaux surtout durant la nuit avec le passage des convois de camions pour éviter la circulation pendant la journée. L'analyse des valeurs moyennes mesurées dans les sites lors de l'EIES montre qu'ils sont relativement élevés après les avoirs comparés aux normes nationales (EIES,2010). Cela a été confirmés par les populations locales qui d'après

eux les bruits sont beaucoup plus importants pendant la nuit et ils affirment qu'on aperçoit beaucoup plus les camions qui transportent des produits venant des carrières.

De ce fait, la présence de l'AIBD et ces projets surtout avec la continuité de l'autoroute sont aux centres de la propagation de ces nuisances sonores. Les principales émissions de bruit proviennent éventuellement au niveau des opérations suivantes : Engins et équipements utilisés pour les travaux ; circulation des véhicules lors de la mise en service. Le renforcement du transport par la mise en place d'un abondant réseau routier a beaucoup accentué la pollution sonore au niveau du village de Diass et ces alentours. Avec les industries de carrières et autres qui pour le transport de leurs productions, des centaines de camions traversent ces villages par jour sans pour autant parler du transport en commun. La zone, de par sa position géographique, la présence de l'aéroport et le prolongement de l'autoroute, renforcent d'avantage le développement du transport et la présence massive des véhicules qui contribuent à la pollution sonore même s'ils facilitent le déplacement des travailleurs journaliers qui quittent ces villages pour les grandes villes.

Néanmoins, au niveau de ces villages beaucoup d'autres problèmes qui touchent toutes les populations locales sont enregistrés. Ces derniers l'ont jugé plus important que les nuisances sonores car il s'agit bien de leurs ressources culturelles c'est-à-dire leur patrimoine, leurs valeurs traditionnelles. Les contraintes de ces projets sont aussi présentes au niveau de la biodiversité de cette localité où les projets d'aménagements ont pris le déçue sur les autres activités agricoles de cette localité.

3.1.5 Accès aux infrastructures de bases

L'AIBD est sans doute le projet infrastructurel le plus important de ces dernières décennies à l'échelle de la nation. La première pierre a été posée en Avril 2007 par l'ancien président Abdoulaye Wade.

Neuf ans plus tard, en Avril 2016, la maîtrise d'ouvrage est transférée de la compagnie Saudi Binladin Group (SBG) au groupement turc Summa-Limak, sous la pression de l'Etat du Sénégal. L'aéroport est achevé en juillet 2017 et inauguré le 7 décembre de cette même année par le président Macky Sall, en présence de nombreux chefs d'Etat.

Ainsi, depuis ce jour, l'aéroport international de Blaise Diagne n'a pas cessé d'attirer les investisseurs mais aussi les programmes d'aménagements. De ce fait, cette commune, enclavé

jadis est aujourd'hui la zone où les infrastructures poussent comme des « champignons », il est au centre du triangle Dakar-Thiès-Mbour. Cela justifie la forte présence des routes qu'on note dans ce parage surtout avec le prolongement de l'Autoroute à Péage par la construction des axes Diamniadio Thiès ; Thiès Diass et Diass Mbour en vue d'assurer une meilleure desserte du Nouvel Aéroport International Blaise Diagne de Diass mais aussi l'amélioration des flux et du trafic, entre Dakar, Thiès et Mbour ce qui impacte sur les lieux de résidences et sur les mouvements de travailleurs. Le projet de l'autoroute a une longueur de plus de 70 km qui est divisée en trois sections qui sont :

- ✓ La section 1 : Diamniadio – AIBD 19 km ;
- ✓ La section 2 : AIBD – Thiès 14 km ;
- ✓ La section 3 : AIBD – Sindia – Saly – Mbour 39 km

Ce renforcement du milieu en infrastructures de transport doit aider à booster les principaux secteurs de l'économie car il facilite la connexion entre les villages et les grandes villes comme Dakar, Thiès et Mbour, une circulation plus fluide des personnes et des biens dans l'espace entraînant ainsi une meilleure valorisation des ressources territoriales. Ces infrastructures ont facilité les déplacements par le développement du transport interurbain et les « taxis clandos ». Aujourd'hui les motos Djakarta et les particuliers sont aussi très présents dans le transport de cette zone comme la plupart des localités du pays.



Photo 3 : l'autoroute à péage section 3 ‘‘AIBD – Sindia – Saly – Mbour’’ (Niang S, Mars 2021)

Cependant, il faut noter qu'en dehors du village de Kirene qui bénéficie des infrastructures des usines de cimenteries, des carrières et du SIAGRO, les autres villages souffrent d'une absence totale de route secondaire pour leur désenclavement. Les axes de l'autoroute se convergent vers l'aéroport et les grandes villes mais il n'existe pas de route pour relier les villages au RN1 ou encore pour relier les villages entre eux sauf ceux traverser par la route

nationale. Cela se confirme par le fait qu'il y'a pas de routes directes pour rallier le village de Bandia aux autres villages de la commune de Diass dont il fait partie sans passer par la commune de Sindia. Il faut noter qu'au niveau de la commune de Diass, seule les villages environnants de l'AIBD sont les plus touchés par ces impacts qu'ils soient positifs comme négatifs. On est obligé d'emprunter les pistes de charrettes pour aller dans certains endroits comme par exemple les villages de Thicky, Dagga, etc.

La figure 6 ci-dessous traduit la perception de la population locale sur les infrastructures de Transport au niveau de la commune depuis la présence de l'aéroport dans cette localité.

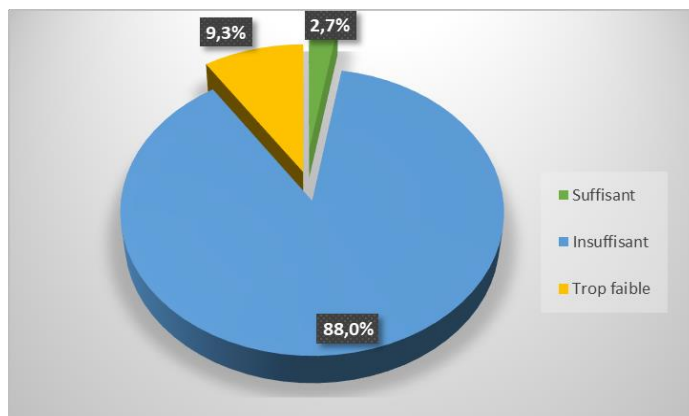


Figure 6 : Perceptions de la population sur les infrastructures de transport (Niang S, 2021)

L'analyse de cette figure 6 montre qu'au niveau de la commune les infrastructures de Transport sont en manque car 88% des population pensent que les infrastructures sont insuffisantes et nécessitent d'être renforcer. De ce fait, les 9,3% parlent même d'infrastructures trop faibles. Cependant, il faut noter que seule les 2,7% interrogés ont la conviction que les infrastructures sont suffisantes dans cette zone. Ce nombre trop faible montre qu'il y'a des manquements en matière d'infrastructures dans ces villages.

L'approvisionnement en eau potable et le problème de l'éclairage public sont les plus grands déficit des villageois de la commune de Diass. Malgré son sous-sol très riche avec la présence de l'aquifère le plus exploité par des forages, dont une partie alimente la ville de Dakar. Ce qui explique l'implantation de la Société Industrielle Agro-alimentaire (SIAGRO) plus connue sous le nom de Kirène la commune ne dispose qu'un seul forage très insuffisant pour satisfaire les besoins de la population locale. On note trois modes d'approvisionnement en eaux au niveau de la commune. Il y'a le réseau Sen 'eau, le forage et les puits traditionnels.

Cependant, il faut noter que pour des raisons économiques la plupart des ménages non pas accès au réseau Sen' eau et qu'il y a beaucoup de coupure d'eau concernant le forage parfois

ça peut durer deux à trois jours. Toutefois dans cette zone, il a été noté la faible pression de l'eau des robinets. En fait, cette pression est jugée trop faible par la quasi-totalité des habitants de Diass raison pour laquelle dans certains ménages, ils préfèrent utiliser le forage, l'eau des puits pour les tâches ménagères et le lavage des vaisselles.

Malgré tous ces difficultés pour avoir de l'eau, il faut comprendre que l'Etat et ces partenaires, pour la construction de l'aéroport envisagèrent de mettre en place une conduite supplémentaire d'une étroite dépression ayant une surface de 250 km² et un volume d'environ 400 Mm³ pour alimenter l'AIBD en besoin nécessaire à partir du lac de Guiers qui se trouve au Nord du Sénégal sur une distance d'environ 180 Km de l'aéroport (EIES,2009). Cela veut dire que pour l'exploitation de l'AIBD, la consommation en eau se fera à partir de la conduite souterraine du lac de Guiers qui alimente en eau consommable l'agglomération Dakaroise, de Saint Louis, de la région de Richard Toll plus au Nord ainsi qu'à plusieurs villages aux alentours du lac. Pendant ce temps, à cause des coupures répétitives du réseau d'eau de la commune de Diass, les femmes utilisent des bouteilles de 20litres qu'elles transportent sur de charrettes avec l'aide de leurs enfants pour pouvoir stocker de l'eau sur ces contenants qui vont être utilisés durant la rupture.



Photos 4 et 5 : Bouteilles de stockages d'eau et le moyen de transport (Niang S, Mars 2021)

On note ces mêmes difficultés au niveau du réseau électrique de la commune. L'éclairage public est très faible au niveau de ces villages surtout au niveau du village de Boukhou et Bandia avec la Vétusté des poteaux. L'électricité est la principale source d'éclairage des ménages mais toutes ces maisons ne disposent pas de branchement individuel et les coupures sont très fréquentes avec des pannes récurrentes du système d'éclairage public.

De ce fait, les populations demandent aux autorités de connecter le réseau électrique de ces villages à la nouvelle centrale électrique qui alimente AIBD. Cela va permettre de régler définitivement les problèmes de délestages et de réhabiliter le réseau d'éclairage public au niveau de la commune de Diass. Les populations locales proposent aux représentants de l'Etat aussi de mettre en place des lampadaires solaires pour faciliter le système d'éclairage public au niveau de Diass et environs.

3.2 Profil Economique

Dans cette localité du Sénégal, l'agriculture était considérée comme la principale source d'économie malgré la présence d'autres activités, à savoir des éleveurs des maçons, des forgerons, il y a aussi une forte présence de tailleurs, de coiffeurs, de tapissiers, de plombiers, de photographes, de menuisiers, entre autres. De nos jours, ces profils économiques commencent à être relégués au second plan surtout le secteur de l'agriculture qui est presque inexistant dans cette zone. Depuis le lancement officiel des premiers travaux de construction en Avril 2007, les secteurs d'activités de la commune de Diass ont connu des bouleversements importants. Il faut noter que l'économie de ces villages affectés n'étaient ni diversifiée ni suffisamment développée pour assurer le gagne-pain des populations locales. Ce qui fait penser que ces différents aménagements peuvent relancer l'économie de la commune. Le Sénégal est une zone naturellement attractive de par sa position géographique qui lui donne de très grands avantages comparatifs par rapport aux autres pays d'Afrique pour les échanges internationaux. Ce qui fait que la présence de l'AIBD à 45km de Dakar n'a fait que renforcer ces avantages mais aussi joue un rôle très important dans le secteur touristique.

Il faut aussi compter sur la présence des aménagements comme le grand centre de conférence construit à Diamniadio situé à une dizaine de kilomètres du village de Diass, zone d'implantation de l'AIBD, qui fait aussi sans conteste partie des potentialités de cette zone qui en feront un pôle économique dynamique capable d'accompagner la croissance et le développement de l'aéroport et de ces villages environnants. De même que les réseaux de transport jouent un rôle très important sur les activités socio-économiques de la commune mais aussi sur l'ensemble des deux régions voisines de l'aéroport. C'est pour cela que lors de nos enquêtes de terrain plus de la moitié des populations locales affirment que l'AIBD avec ces projets jouent un rôle capital sur la régénération de l'économie de cette localité.

Les enquêtes de terrains ont permis de savoir qu'au niveau de ces villages 86% de la population croit que ces projets d'aménagement vont relancer l'économie de la commune voir même celle de la sous-région. Cela ne fait que renforcer la perception de l'état et des investisseurs sur les apports et l'importance de l'érection de l'AIBD au niveau de la commune même si certains riverains c'est-à-dire les 13,3% affirment le contraire. Pour ces derniers l'aéroport ne peut pas relancer l'économie de la zone car depuis son implantation dans leurs terres jusqu'à présent il n'a pas de changement qui peut aider les populations locales. Cependant, il faut noter qu'avec la forte présence des projets de développement, les investisseurs et les promoteurs immobiliers associé au développement du transport, l'économie de la commune commence à connaître un rebondissement incroyable. Mais la réalisation de toutes ces projets sont à l'origine des dynamiques foncières qui ont dévasté les terres des villages, ce qui n'a pas manqué de perturber les activités agricoles.

3.2.1 L'agriculture

La présence de l'AIBD dans cette zone a complètement bouleversé l'activité agricole à cause de la forte présence des projets qui l'accompagne. Les populations locales ont perdu plus des milliers de hectares sur leurs terres et, celle de la commune de Diass sont les plus touchées en matière d'espace même s'il y a des villages déplacés au niveau de la commune de Keur Moussa. L'état est au centre de « l'accaparement » des terres observées dans cette localité comme le dénoncent les populations locales lors de leurs manifestations. Dans ces localités impactées par la construction de l'AIBD, l'agriculture, l'élevage et l'environnement sont les premiers secteurs à subir la pression exercée sur le foncier, notamment avec les grands accaparements du gouvernement. On commence à y retrouver des paysans sans terre ceux qui est à l'origine du mécontentement des cultivateurs. « Les pasteurs et les paysans ne sont pas heureux de l'implantation de l'aéroport. Depuis le début de sa construction, plus de 20mille ha ont été perdus par les éleveurs et les agricultures de la zone. Déjà, dans les 14 mille ha réservés à la Zone économique spéciale intégrée, il n'y a plus d'activités agricoles. » disait El hadji Momar Ciss, agriculteur à Diass. Cet accaparement des terres est à l'origine de la diversification des activités enregistré au niveau de la commune de Diass.

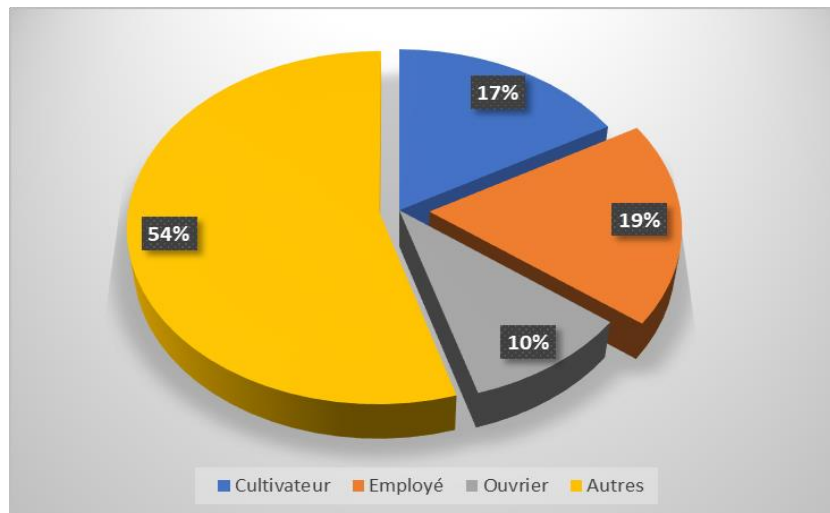


Figure 7 : les différentes professions au niveau de la commune (Niang S, 2021)

La figure 7 montre que depuis l'érection de l'AIBD dans commune, les activités agricoles commencent à disparaître avec seulement 17 % de cultivateur. Au niveau de la zone, plus de 54 % des personnes interrogées pratiquent des activités non agricoles. Ainsi, 19 % des personnes interrogées dans ces villages sont des employées et 10 % des ouvriers. Cette diversification des activités au niveau de la commune de Diass s'explique par le fait que la quasi-totalité des cultivateurs ont perdu leurs terres à cause de l'AIBD et ces projets. Cela s'explique par le fait que pour ses propres projets, l'Etat s'est aussi accaparé de vastes espaces à Diass et ces alentours. Le décret n° 2001-666 du 30 août 2001 a été transmis au Conseil rural de Diass, à l'époque. Ce qui a permis d'affecter au projet de l'AIBD 2 601 ha. Puis, cette superficie a été étendue à 4 000 ha. En effet, toutes ces grandes affectations de terre sans évoquer les affectations destinées pour la création d'une Zone économique spéciale intégrée proche de l'aéroport, et une autre zone spéciale, qui devrait abriter le marché de Dubaï, ne font que rétrécir les surfaces de productions agricoles des villages de Diass, Boukhou, Kirene, Bandia et autres.

Dans ces villages, même si des promesses d'aménagement de zones agricoles demeurent, on y retrouve des paysans sans terre surtout avec l'arrivée de promoteurs immobiliers qui sont à la recherche de lopins de terre. De nos jours, on retrouve dans cette zone avec une quasi-totalité des cultivateurs qui n'ont plus de terrain agricole c'est-à-dire qui ont perdu leur principale source de revenu et parmi les paysans qui en disposent encore quelques espaces agricoles, ils ont du mal à satisfaire leurs besoins à cause d'une insuffisance des rendements.

Les populations de ces villages sont aujourd'hui tout sauf des cultivateurs à cause de la forte demande des terres. Ainsi, 72% de la population n'ont plus de terrains agricoles. Cela se

traduit par la présence des projets d'aménagement attractives réalisés de nouvelles formes de spéculation foncière. Il faut noter que dans cette localité, il reste des terrains agricoles appartenant à certaines personnes, cela a été confirmé par 26,7%. Cependant, ces terres se trouvent sur des distances qui sont un peu loin de l'emprise de l'aéroport. Ces paysans rencontrent beaucoup de difficultés car non seulement les rendements des récoltes sont insuffisants voir même trop faible pour certains (2,7% des personnes interrogées) mais aussi ne permettent pas de régler leurs besoins alimentaires (voir Figure 8). Aujourd'hui leur situation devient plus dure avec la présence massive des investisseurs, promoteurs immobiliers et les agro-industries qui ont tous le même objectif de trouver des parcelles. De ce fait, ces espaces agricoles se rétrécissent du jour au lendemain à tel point que ces détenteurs coutumiers risquent de se retrouver aux mêmes situations que les autres agriculteurs de la zone.

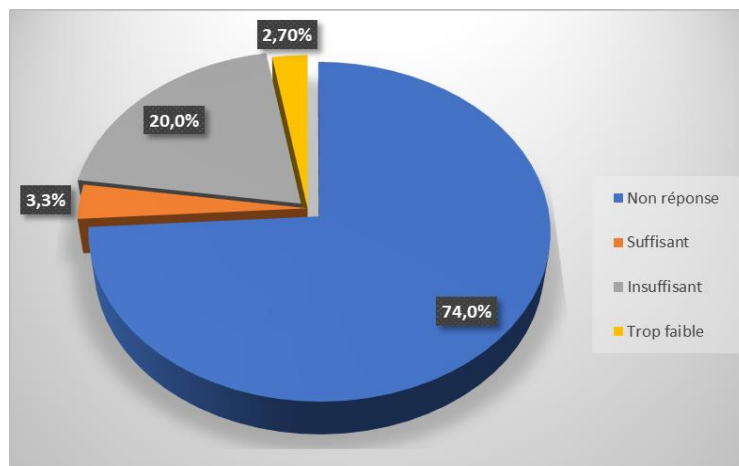


Figure 8 : le rendement obtenu par les cultivateurs (Niang S, 2021)

NB : Il faut noter que sur ce figure 74,0% de non réponse, il s'agit des cultivateurs qui ont complètement abandonnées les activités agricoles au niveau de ces villages.

Ces pressions sur les terres et cette insuffisance notée au niveau des récoltes ont poussé les cultivateurs à qu'ils restent le peu d'espace vers le système de l'agro-industrie ou l'horticulture qu'ils sont jugés beaucoup plus bénéfique pour eux. « Diass est une zone d'expansion des activités maraîchères et fruitières », selon le directeur de l'Horticulture, Macoumba Diouf. Il avait pris part à l'atelier de partage du *Schéma directeur d'aménagement et de développement du triangle Dakar-Thiès-Mbour* les 24 et 25 juillet 2019. En effet, la production horticole est devenue de plus en plus importante à Diass depuis quelques années. La plus visible était celle de la ferme du Plan Rêva implantée dans la localité sur une espace

de 150 ha. Des centaines de tonnes de fruits et légumes y sont produites par une centaine d'agriculteurs. Toutefois, la tendance est à la baisse. Par ailleurs, une entreprise agricole s'était vu affecter 200 ha de terrains agricole à Kirène. En partenariat avec des Hollandais, elle parvenait à exporter des tonnes de produits horticoles en Europe. Mais ce projet est à l'arrêt depuis 2020 pour des raisons que je n'ai pas eu de réponse aux près des autorités.

Cependant, l'acquisition des terres posait souvent des problèmes car les promoteurs s'adressèrent directement aux autorités pour avoir des terres sans passer par les populations locales. Ce qui fait que durant le mois de janvier 2017, les jeunes de Keur Moussa ont manifesté leur opposition à l'extension de l'agro-industrie en saccageant les locaux de la commune de Keur Moussa. Ils reprochent à l'équipe municipale d'avoir délibéré et affecté une partie des terres du village à SAFINA (Société Africaine Industrielle et Agricole de Sébikotane) qui est le principal producteur et exportateur de mangues et de haricots verts français au Sénégal. Depuis lors, les agro-industries de l'interface sont de moins en moins tournées vers l'État dans leurs stratégies d'acquisition foncière. Elles sont dans une logique privée d'appropriation foncière en s'adressant directement aux acteurs locaux, propriétaires coutumiers et collectivité locale. L'alliance entre agro-industrie et collectivité locale favorise ces acquisitions de terrain agricole. Cela a permis aux détenteurs coutumiers de nouer parfois des partenariats avec les investisseurs. Ils fournissent l'espace et la main-d'œuvre aux investisseurs et, en revanche ces derniers leur apportent de l'expertise et des moyens financiers.

3.2.2 Le commerce

L'érection de l'aéroport au niveau de la commune a complètement booter cette activité moderne dans cette zone qui est le commerce. Durant ces dernières années, Diass présente une dynamique commerciale plus ou moins acceptable avec notamment l'existence permanente de boutiques, de grossistes, de boutiques prêt-à-porter, de quincailleries, de boulangeries, de réparateurs d'appareils électroniques et de merceries...

Aujourd'hui les femmes sont très présentes au niveau de la route nationale (RN 1) pour vendre des fruits, de l'eau, des beignets, etc. Elles développent leur petit commerce au bord de la route et selon la disponibilité des produits (Mangues, Pastèques, oranges, etc.). On note une forte présence des commerçants tout au long de la RN1 sur les grands villages avec leurs tables inondées de fruits et autres produits, les marchands ambulants sont aussi très actifs dans ces villages sans oublier les vendeurs de friperies et de prêt-à-porter. Mais aussi, les petits

marchés pour la vente des légumes et poisons sont très présent dans certains villages comme Kirene et Bandia où il n'y a pas de grands marchés. Certains vendeurs utilisent même des véhicules pour aller vendre leurs légumes dans ces villages ce qui leurs permettent de distribuer rapidement leurs produits.



Photos 6 et 7 : Tables des commerçants aux bords de la RN1 au village de Diass (Niang S, Février 2021)

Le développement du commerce de fruit peut être justifié par la présence massive des agro-industriels qui exploitent les effets du métropolisation avant leur implantation spatiale dans une zone. La commune avec la zone économique de Diass et le marché de Dubaï qu'elle devrait abriter présente aussi d'autres critères qui attirent les investisseurs. Il s'agit de la présence d'un marché local métropolitain en développement très porteur, d'une part, et des grandes infrastructures (port prévue à Ndayane, aéroport et routes) pour se positionner sur le marché mondial, d'autre part. La présence de tous ces grands aménagements constitue un atout sur le plan logistique pour accéder au marché international. Le pays a des possibilités et des avantages comparatifs en matière d'approvisionnement des marchés des pays du Nord, surtout durant l'hiver. C'est le cas de Van Oers, de Soleil Vert, de SAFINA et de la SEMAF, qui exportent l'essentiel de leur production en Europe. Le choix d'écouler la production par le port ou l'aéroport dépend aussi de stratégies commerciales. En cas de saturation du marché européen, Soleil Vert privilégie l'affrètement par le port, jouant ainsi sur le temps (une semaine) pour espérer une conjoncture plus favorable. Il faut noter que ces industries ont toutes le statut d'entreprise franche d'exportation (EFE). SAFINA est une entreprise de la famille Filfili qui a démarré ses activités en 1989. Soleil Vert, entreprise de la famille Marruci, a été créée en juin 1999. Van Oers Sénégal, filiale de la multinationale néerlandaise

du même nom, s'est installé en 2008. La SEMAF, mise en place par des partenaires sénégalais, marocains et français, a entamé ses activités en 2015. Grâce à ces entreprises, la zone gagne en attractivité et est considérée comme le futur pôle économique du Sénégal. Il faut aussi noter que la présence massive des investisseurs et le développement de toutes ces activités commerciales améliorent le budget de la commune.

Cependant, il faut noter que contrairement à l'AIBD, la forte présence des projets contribue d'une part à la création d'emplois. Par exemple avec le projet du prolongement de l'autoroute par la construction des axes Diamniadio Thiès ; Thiès Diass et Diass Mbour, les travaux de réhabilitation ont des retombées sur l'économie nationale et locale, avec l'utilisation des PME (Petite ou Moyenne Entreprise). De ce fait, les chantiers entraînent une forte utilisation de la main d'œuvre (notamment locale) dont les revenus galvanisent les activités économiques de la localité. Par ailleurs, les chantiers développent certaines activités connexes (restauration, artisanat, commerce, etc.) dans les zones concernées, ce qui contribue à accroître les revenus des populations et à réduire de façon significative la pauvreté.

3.2.3 Le Tourisme

Le secteur du tourisme au niveau de la sous-région a connu un rebondissement extraordinaire depuis la mise en place de l'aéroport et ces projets de développement. Il faut noter que l'AIBD est construit suivant les standards de modernité et de sûreté les plus récents, pour répondre aux attentes des compagnies aériennes, des grands groupes de fret et des passagers¹². De ce fait, ils participent activement à la promotion touristique de la zone et surtout avec le prolongement de l'autoroute à péage qui joue un rôle très important dans le secteur du tourisme de la sous-région. Cela veut dire que la réalisation de l'autoroute avec la présence de l'Aéroport International Blaise Diagne, va assurer une meilleure desserte des sites touristiques au niveau de ce pôle qui a un avenir prometteur avec l'ouverture de la nouvelle station balnéaire Pointe Sarène de Saly Portudal et les stations balnéaires de Mbodiène, et Joal Finio dont les travaux sont pilotés par la Société d'Aménagement de la Petite Côte (SAPCO). Mais aussi avec les projets prévus dans cette zone comme celle de Mbodiène où sera implantée le projet AKON CITY de la star de la musique AKON (Seck, 2020).

Il est aussi primordial de relever que les secteurs halieutique et maraîcher font partie du potentiel de cette zone et devraient connaître un essor qui va sans nul doute favoriser la création d'emploi pour les jeunes au niveau de la Petite Côte (les stations balnéaires de Saly,

¹² www.AIBD.sa

de Nianing et de Mbodiène, ce qui contribuera à propulser davantage ce secteur économique important dans la zone. Il faut aussi noter que le tourisme participe au ralentissement du rythme de l'exode rural et soutient l'agriculture dans les zones à partir des matières premières et des produits agricoles locaux. Il participe également au renforcement des capacités communicationnelles, relationnelles et entrepreneuriales de certaines catégories de population. En guise d'illustration, pour communiquer avec les touristes et vendre leurs produits, certains acteurs comme les guides-chauffeurs, les femmes de ménage, les marchands ambulants, les fournisseurs de poissons, de fruits et de légumes ont vite compris la nécessité d'apprendre des langues étrangères comme le français qu'ils ont fini par maîtriser parfaitement. Le tourisme participe sur le développement de la zone et présentent de nombreuses opportunités pour les artisans et les vendeurs ambulants. Ainsi, durant la haute saison touristique d'octobre à avril, la station de Saly fonctionne bien. Le taux de remplissage des réceptifs hôteliers avoisinent généralement 55 %.

Conscient de l'importance du tourisme dans l'économie du pays, le gouvernement sénégalais a déjà entrepris la construction de nouveaux terminaux et de nouvelles pistes sont en projet pour permettre à l'aéroport d'atteindre l'objectif de 5 millions de passagers dès 2022 et de 10 millions de passagers en 2035. Cela avait commencé à se répercuter sur le secteur avec d'un côté la multiplication de projets d'infrastructures hôtelières dans la zone. Et de l'autre côté, la hausse significative des passagers en 2018 et 2019. Le nombre de passagers enregistré à l'aéroport a connu une progression de 7,14% (de 202.882 en Avril 2018 à 218.613 en Avril 2019 au terme des quatre premiers mois de 2019, d'après les données de l'Agence pour la Sécurité de la Navigation aérienne en Afrique et Madagascar (ASECNA), mais freinée par la crise sanitaire mondiale et les nouvelles conditions parfois très limitées de voyager en 2020 et 2021.

Chapitre 4 : Impacts environnementaux de la construction de l'AIBD sur la commune de Diass

L'aménagement d'une infrastructure, qu'elle soit que soit son envergure, aura toujours des impacts sur l'environnement. De ce fait, la construction de l'aéroport au niveau de la commune de Diass ainsi que les projets et infrastructures qui l'accompagnent ont beaucoup impactées sur l'environnement du site d'accueil de l'aéroport et ses environs. Ces impacts se manifestent sur le plan écologique notamment avec la modification du couvert végétal, la recrudescence des inondations, le problème des déchets liés aux projets et réseaux d'assainissement et la problématique de la recharge des nappes et la consommation des ressources.

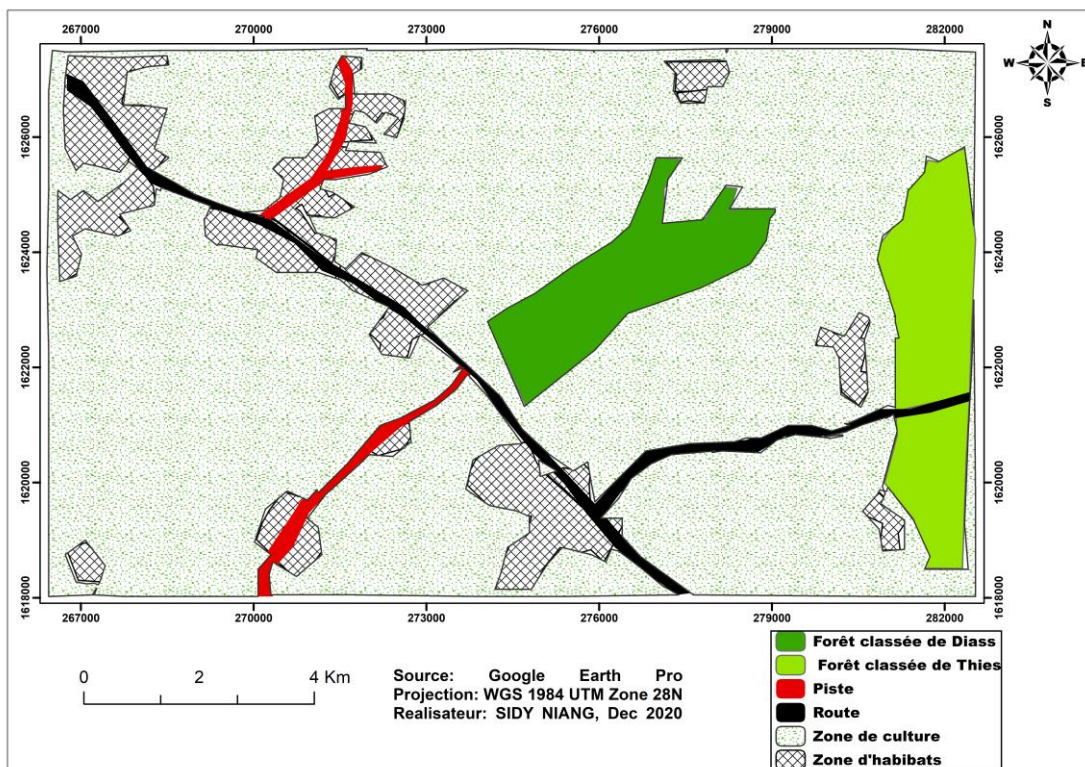
4.1 Impacts négatifs sur la végétation

Au niveau du site choisi pour l'implantation de l'aéroport et ces environs on note la présence de deux types d'aires protégées qui sont :

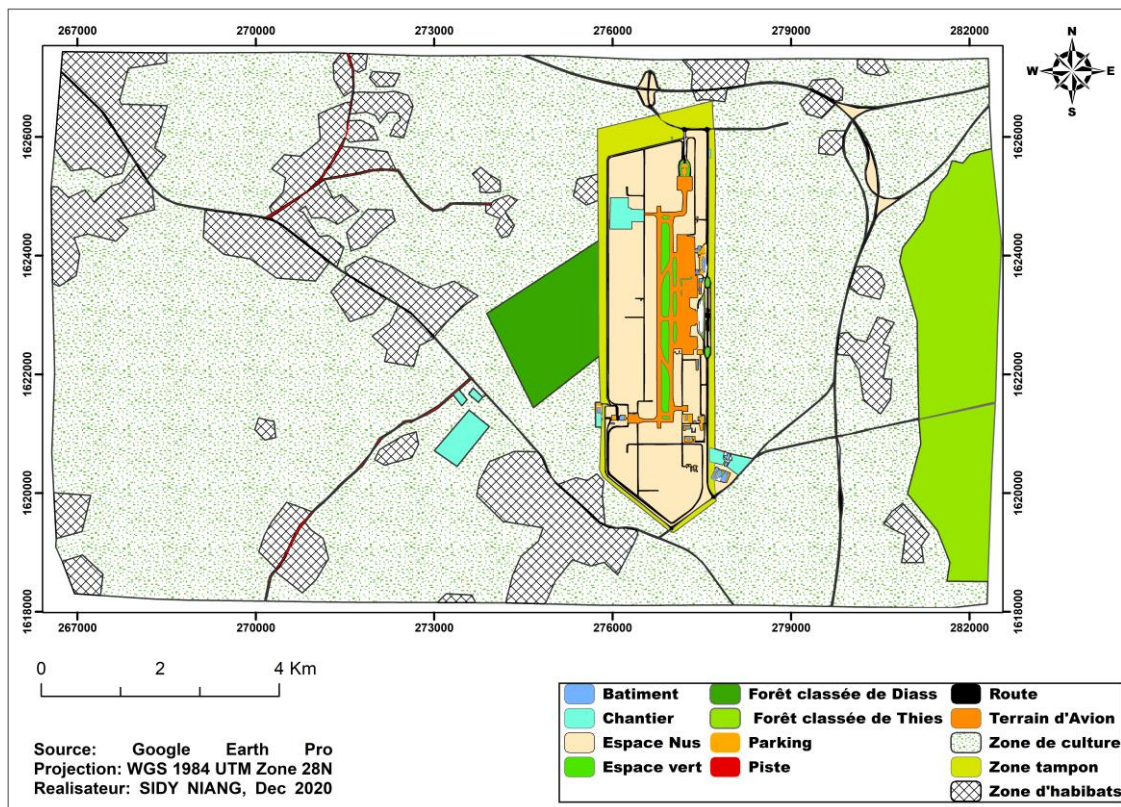
- Les forêts classées de Sébikhotane, Pout, Bandia, Thiès, Popenguine et Diass.
- Les réserves naturelles de Bandia et Popenguine qui sont situées à l'intérieur des forêts classées du même nom.

Ces forêts étaient composées d'une savane arbustive et, l'état de la faune s'est progressivement raréfié au cours des années. Elles étaient aussi un support en ressource économique essentiel aux populations locales en termes de zone de pâturage, de collecte de bois de chauffe et de produits forestiers non ligneux et de collecte de pharmacopée traditionnelle. L'implantation de l'aéroport est aussi à l'origine de la perte massive des terres agricole et des zones de pâturages au niveau de la commune, ce qui a des préjudices sur les conditions de vie des populations. Il est estimé que 4 villages ont perdue des terres agricoles avec des superficies a environ 175 ha qui se trouvent sur l'emprise de l'aéroport qui couvre une superficie de 2 600 ha, intégrant la forêt classée de Diass dont une partie fut déclassée par le décret No 2001-667 (1 090 ha). Cependant, il faut noter qu'il y a eu une dégradation continue de la couverture forestière au cours des dernières années, y compris la vidange (dégagement) pour les cultures illégales. Les produits forestiers ne sont pas commercialisés par les riverains à l'époque mais utilises plutôt pour leurs propres fins. Beaucoup de pertes financières auront lieu surtout en termes de perte de bois de chauffage (57 %), d'agriculture et

autres utilisations du bois (23 %) (EIES,2009) Bien que les valeurs soient relativement faibles, étant donné les faibles revenus de ces villages, ces sommes représentent des pertes considérables. Dans la zone du projet, la réduction de l'espace pastoral est étendue avec une dégradation des pâturages et des zones de jachères qui existaient dans cette zone ce qui est à l'origine des nombreuses difficultés que rencontrent les éleveurs pour l'alimentation du bétail. Ainsi, l'exploitation de l'aéroport est aussi une impasse sérieuse pour les mouvements et déplacements du troupeau, surtout vers les points d'eau, le reste des zones de pâturages et notamment vers les marchés de foirails.



Carte d'occupation du sol de Diass en 2006



Carte d'occupation du sol de Diass en 2020

Cartes 3 et 4 : Carte de changement de la commune de Diass de 2006 à 2020

Ces cartes diachroniques montrent les dynamiques notées au niveau de la commune de Diass de 2006 à 2020. La présence de l'aéroport et ces projets ont complétement métamorphosés cette espace. La commune qui était traverser par la RN1 uniquement comme réseau de transport abrite aujourd'hui l'AIBD avec un agrandissement notamment le prolongement de l'autoroute à Péage sur les axes Diarniadio - Thiès ; Thiès - Diass et Diass - Mbour. Les impacts sociaux

Cette prolifération des infrastructures est à l'origine des nombreux projets de lotissement noté dans cette zone, ce qui s'explique par l'augmentation du bâti au niveau des villages et la présence massive des promoteurs immobiliers. Ces derniers jouent un rôle très important sur la destruction des zones agricoles pour des usages d'habitations mais aussi pour des raisons économiques c'est-à-dire pour la construction des poulaillers, des magasins etc.

Cependant, ces aménagements ont bouleversé l'équilibre environnementale causant des impacts sur l'écologie et la biodiversité dans cette commune. L'impact principal du projet sur l'écologie se pose par la destruction d'une partie de la forêt classée de Diass lors de la

préparation du site pour les travaux constructifs. Le déboisement conduit à une perte d'habitat pour la petite faune présente dans les forêts de Diass, Bandia et Thiès surtout au niveau des milieux traversés par la route qui ne représentent pas une richesse intéressante. Néanmoins, on peut aussi craindre la chasse au gibier effectué par le personnel de chantier. Ainsi, la forêt classée de Diass comprenait certains habitats d'espèces végétales et animales à conservation nationale et internationale particulière malgré sa faible valeur écologique il s'agit de :

- 5 espèces de végétation partiellement protégées par le Gouvernement Sénégalais ;
- 3 espèces d'oiseaux entièrement protégées par la législation Sénégalaise ;
- 3 espèces partiellement protégées par la législation Sénégalaise ;
- 1 espèce quasi menacée dans la liste rouge de l'UICN.

Tableau 5 : Espèces conservées assujettis à la perte d'habitat par la destruction de la forêt classée de Diass

Espèces	Statut
Flore	
Baobab (<i>Adansonia digitata</i>) Ronier (<i>Borassus aethiopium</i>) Kell (<i>Grewia bicolor</i>) Sideem (<i>Ziziphus mauritiana</i>) Beer (<i>Sclerocarya birrea</i>)	Partiellement protégée - Gouvernement Sénégalais
Faune aviaire	
Heron garde bœuf (<i>Ardeola ibis</i>) Petit calao à bec noir (<i>Tockus nasutus</i>) Petit calao à bec rouge (<i>Tockus erythrorhynchus</i>)	Entièrement protégée - Gouvernement Sénégalais
Outarde a ventre noir (<i>Lissotis melanogaster</i>) Perroquet au Sénégal (<i>Poicephalus senegalus</i>) Perruche a collier (<i>Psittacula krameri</i>)	Partiellement protégée - Gouvernement Sénégalais
Vautour Africain (<i>Gyps africanus</i>)	Espèce quasi menacée - UICN

Source : Al-Handasah et Faye, 2009

L'habitat de certaines espèces aviaires pourrait être facilement substitué vers le reste de la forêt classée ou vers les forêts classées approximatives (Thiès, Pout, Sébikhotane, Bandia et Popenguine). La perte de l'habitat floristique, initialement présent sur le site mais pas

abondamment, ne pose pas une dégradation cruciale de la biodiversité régionale et une perte significative du patrimoine écologique.

Durant la phase de construction, le reste de la forêt de Diass encore non défriché est affecté par la cueillette de plantes locales et produits ligneux et parfois de manière accidentelle des feux de brousse causèrent par les ouvriers du chantier. Mais cela était avant le prolongement de l'autoroute à Péage sur l'axe Diamniadio Thiès ; Thiès Diass et Diass Mbour qui a aussi détruit une bonne partie de la végétation au niveau de la commune de Diass. La Forêt Classée de Thiès qui est la plus affectée cette fois-ci avec une traversée d'environ sur 10 km, ce qui représente un déboisement d'environ 200 000 m² (soit 20hectares). Les incidences des travaux sur les formations végétales (Forêts classées de Thiès, de Diass et de Bandia) sont relativement importantes avec les implantations de chantiers et l'ouverture du tracé pendant les travaux. Ce qui favorise davantage l'exploitation frauduleuse de produits forestiers (bois, produits de cueillette, etc. c'est pour cela que l'analyse de la figure ci-après montre que la quasi-totalité des personnes interrogés soit 58,7 % ont la conviction que les mesures mise en place par l'Etat pour la protection du reste de la forêt de Diass sont très faibles. et 35,3 % de la population au niveau de la commune de Diass parlent d'une insuffisance de ces mesures de protection.

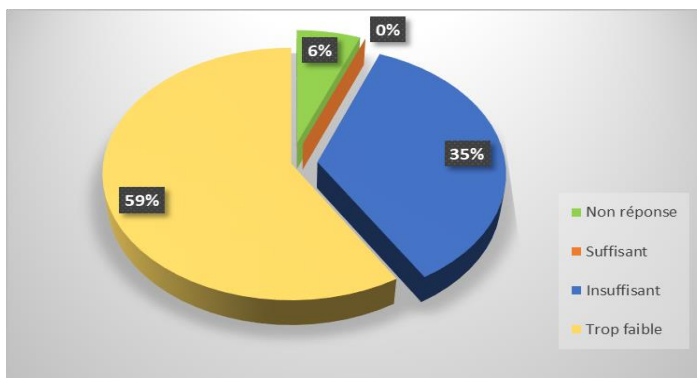


Figure 9 : perception de la population sur les mesures de protection de la Forêt de Diass (Niang S, 2021)

Les impacts négatifs sur la faune sont à noter au niveau des infrastructures routières. Il s'agit de la mort d'individus de petites espèces : petits rongeurs, hérissons et autres insectivores, quelques oiseaux, des batraciens, ... qui ont été touchés par les véhicules.

Il faut aussi noter que les activités d'extraction du calcaire sont aussi considérées comme un facteur considérable de la dégradation de la végétation. Dans cette zone, si par le passé, la végétation était luxuriante et composée d'arbres, d'arbustes et de buissons, elle est

aujourd'hui une savane arbustive fortement dégradée et peu diversifiée en raison du recul de la pluviométrie des agressions anthropiques, sans oublier les facteurs importants qui sont les activités d'extraction du calcaire et les carrières latéritiques à l'intérieur des forêts classées. Cette dégradation et l'imperméabilité de la végétation ont beaucoup impactées sur les ruissellements enregistrés au niveau du site du projet et ces environs. Ces impacts sur la végétation ont eu des répercussions au niveau de la commune surtout au niveau du village de Diass car ils ont augmenté les risques d'inondations durant l'hivernage.

4.2 La biodiversité

Dans cette partie de la région de Thiès il y avait une biodiversité florissante qui est aujourd'hui dans une situation de dégradation cruciale et une perte significative du patrimoine biologique. L'implantation de l'aéroport et ces projets dans cette zone sont à l'origine de la destruction d'une bonne partie de la forêt classée de Diass soit 1090 ha. Au total, 43 % du site de l'AIBD est situé dans la zone de la forêt classée de Diass (Résumé Exécutif du PRR,2010). De nos jours, l'attractivité de la zone montre à quel point la destruction de la biodiversité est devenue incontrôlable à cause de la spéculation foncière. Le décret qui a permis d'attribuer au projet de l'aéroport 2601 ha n'était pas du tout respecté dans la mesure où cette superficie a été étendue à 4000 ha. Cela s'explique par la création des zones économiques qui nécessite beaucoup d'espace. Sous le règne du Président Wade, 14 mille ha de ce forêt était attribué pour la mise en place de la zone économique de Diass qui part du village de Yéne à Poponguine en traversant celui de Diass. À cela s'ajoute les 718 ha délimités pour la zone spéciale qui devrait abriter le marché de Dubaï et beaucoup d'autres hectares pour d'autres projets (Faye, 2014 /lequotidien.sn). Toutes ces affectations de terrains sont les principaux impacts sur l'écologie à travers la destruction de la biodiversité de la forêt classée de Diass surtout lors de la préparation du site pour les travaux constructifs.

La flore présente dans la forêt classée de Diass était essentiellement composée d'une savane arbustive. La forêt possédait une faible valeur écologique, mais elle comprenait aussi certains habitats d'espèces végétales et animales à conservation nationale et internationale particulière car ils existent dans cette forêt des espèces et animaux protégées par la législation sénégalaise mais aussi une espèce qui est dans la liste rouge de l'UICN avec une population réduite due à la perte d'habitat, chasse et persécution mais aussi l'existence des systèmes sylvo-pastoraux (EIES,2010). Ainsi, l'habitat de certaines espèces aviaires pourrait être facilement substitué vers le reste de la forêt classée ou vers les forêts classées approximatives (Thiès, Pout,

Sébikhotane, Bandia et Popenguine). Durant la phase de construction de l'aéroport, le reste de la forêt de Diass encore non défriché ont été affecté par la cueillette de plantes locales et produits ligneux et par les feux de forêt générée par les ouvriers du chantier.

La zone qui avait un écosystème dominant le Horst de Diass et les Biotopes fluviaux et lacustres à cause du caractère intermittent des cours d'eau est aujourd'hui une zone marquée par une dégradation cruciale de la biodiversité et une forte déforestation au niveau des forêts classées présentes de la commune (EIES,2010). De ce fait, d'autres contraintes ont été relevées dans le domaine de la gestion des forêts classées au niveau de la commune de Diass.

Il s'agit de

- la sécheresse (déficit pluviométrique) ;
- les coupes frauduleuses du fait de la précarité économique qui a transformé, de nombreux villageois, mais également de nouveaux citadins, en exploitants forestiers, coupant le bois pour survivre ;
- les activités extractives de carrières qui, d'une part, laissent sur place de grandes excavations inutilisées et, d'autre part, freinent l'activité de photosynthèse par le dépôt de poussière sur les feuilles ;
- les empiétements constatés au niveau de la limite des forêts classées, notamment celles qui bordent les grandes agglomérations ;
- l'absence de matérialisation des limites des forêts classées ;
- l'Insuffisance des moyens de surveillance du service forestier ;
- etc.

L'exploitation de l'aéroport n'aura pas d'impacts supplémentaires sur l'écologie et la biodiversité locale mise à part le changement d'habitats et de routes de vol d'espèces aviaires. Mais il faut noter que le renforcement du réseau de transport a aussi des impacts sur la biodiversité même s'il est de manière indirecte. La mise en services des routes est à l'origine des nombreux accidents potentiels sur la faune sauvage et parfois même sur les bétails des populations. L'accès aux ressources naturelles est devenu plus facile aussi dans certains endroits de la forêt ceux qui facilitent notamment le braconnage et l'évacuation du gibier. Il contribue aussi sur l'exploitation abusive de la forêt et permet l'évacuation des produits forestiers de manière plus rapide. Beaucoup d'enjeux environnementaux et sociaux ont été

aussi enregistré tout au long de l'emprise de l'axe Diamniadio-AIBD-Mbour. Cela veut dire que la commune de Diass est encore touchée par les impacts du prolongement de l'autoroute qui a son tour a affecté :

- Traversées de cent cinquante (150) vergers et champs agricoles
- Huit (8) passages d'eaux de ruissellement
- Cinq (5) habitations
- Quatre (4) carrières
- Un poteau électrique de HT

Le projet à causer des pertes de terres agricoles et d'habitation à cause de la rareté de terres au niveau des localités qui se trouvent au bas des massifs de Diass et de la falaise de Thiès (Yéba, Touly, Kirène, Dobour, etc.) ; cela va renforcer les impacts environnementaux et socioéconomiques négatifs de l'aéroport au niveau de Diass et environs. En plus de la destruction du patrimoine forestier classée (Diass, Thiès), celle de Diass est presque inexistante avec l'aéroport et les projets de développements qui l'accompagne. La forêt classée de Thiès commence à être émiettées par ce projet car l'autoroute a séparé une bonne partie de la population en créant une barricade insurmontable pour sécuriser les axes. Cela va paralyser la mobilité des populations et de leurs activités économiques (agriculture et élevage). Même si d'autre part, elle permet le désenclavement de certaines zones dont l'accès (Yéba, Touly, Thiambokh, Soun, Kirène, Dobour, etc.) était difficile et contribue à améliorer les conditions d'existence de ces populations.

4.3 Inondations

Depuis des années, les communes sénégalaises sont toujours confrontées aux difficultés variées. Cependant, les projets réalisés dans de la commune de Diass ont accentué les difficultés surtout en matière d'assainissement, d'hygiène publique, de l'eau, des services sociaux, des inondations et de la gestion de l'espace. Les politiques publiques orientées vers l'urbanisme sont toujours coincées par manque de bonne gestion et de suivi mais aussi aux facteurs liés aux variations climatiques. En conséquence, la commune de Diass présente une extrême vulnérabilité dans le secteur de l'environnement et cela est devenu plus grave avec le dérèglement climatique. C'est pour cela que les inondations fréquentes que subissent les villages voisins de l'Aéroport International Blaise Diagne ont beaucoup augmenté ces

dernières années surtout avec l'augmentation de la cadence de catastrophes pluvieuses. En plus dans ces villages où les circonstances de pauvreté et les difficultés liées à l'insalubrité font partie des principales préoccupations des populations et constituent aussi un impact sur le développement économique très important pour les populations locales.

Au niveau de la commune de Diass certains villages se trouvent en aval des pentes. Ce qui renforce davantage les inondations à l'intérieur de ces localités qui se sont identifiées sur les points vulnérables à l'inondation par la présence des cours d'eau en aval de ces pentes. Ces risques sont beaucoup plus présents vers le Nord notamment dans le village de Soune Serere et vers le Sud dans le village de Diass. Ainsi, au niveau de ce village, le quartier Diass Central est le plus exposé aux inondations par rapport à Diass sakirack car les eaux de ruissellement convergent vers ce point vulnérable du village. C'est pour cela que les populations locales de ce quartier et les autorités devaient réagir pour faire face à cette situation alarmante. Néanmoins, dans certaines rues de Diass central, les habitants ont mis en place un système de canalisation pour conduire les eaux de pluies directement aux niveaux du canal principal qui traverse la RN1 pour évacuer les eaux pendant l'hivernage. Malheureusement, le dalot de Diass n'est pas opérationnel et par conséquent les eaux de pluies n'ont pas d'échappatoire et plongent le quartier dans de terribles inondations. Cette difficulté liée au canal est considérée comme la principale équation à résoudre pour sortir les populations locales de ces contraintes liées à l'inondation et particulièrement au niveau de Diass central.



Photos 8 et 9 : Passage d'eau des inondations au niveau de Diass central (Niang S, Février 2021)

Ces inondations freinent les activités des populations surtout avec les eaux de ruissellement provenant de l'aéroport n'ont fait que doubler le volume d'eau reçu par le village de Diass ; ce qui multiplie les dégâts causés par les inondations sur les habitants et leurs activités. Cela est

lié à la diminution de la capacité d'infiltration des sols par le dénuement du couvert végétal, l'augmentation du ruissellement pluvial et des vitesses d'écoulement. A cela s'ajoutent les problèmes de la construction du prolongement de l'autoroute qui va contribuer à l'imperméabilisation des surfaces et une baisse des capacités de pénétration des eaux. Les impacts de l'autoroute sur l'environnement du site du projet ont augmenté la surface de drainage et le sens d'écoulement de certains bassins versants et/ou en diminuant leur temps de concentration. Cette localité est sous la domination aussi des eaux provenant des plateaux et des collines de la zone. Ces eaux provoquent beaucoup d'inondations souvent qui perturbent la circulation des biens et des personnes et accentuent le phénomène d'érosion hydrique (Dougar, Benteignier, Boukhou, Diass, etc.). Ainsi, les inondations entraînent des dommages sur les maisons et des problèmes de Santé, ainsi que des pertes pour les foyers et la collectivité. Les inondations ont affecté les ressources que disposent les populations qu'ils s'agissent du secteur financier, humain, sociaux, etc. ils ont paralysé tout le système au niveau de cette zone.

Les eaux de pluies empêchent les gens de dérouler leurs activités. Le transport est bloqué de même que les activités du commerce notamment le secteur informel. Avec les inondations, les femmes ont du mal pour subvenir à leurs besoins car pour la plupart d'entre elles, le petit commerce aux bords de la RN1 est leur seule source de revenu.



Quartier Diass central



Le canal de Diass et ces dégâts

Photos 10 et 11 : Diass sakirack en saison des pluies et les dégâts du canal (Diass info, inondation 2020)

Ces images montrent à quel point les populations souffrent des déluges avec de forts ruissellements qui sont souvent accompagnés par des déchets mais aussi des eaux usées. Ces familles ont été contraintes de cohabiter avec ce mélange d'eau usées et de pluies pendant plusieurs jours. Des difficultés sont venues s'ajouter aux problèmes d'assainissement car les effluents d'égouts peuvent être à l'origine de plusieurs maladies surtout le paludisme qui est très fréquent durant l'hivernage.

4.3 Déchets des projets et réseaux d'assainissement

Comme pour la plupart des pays africaines, le Sénégal a connu une multiplication de sa population depuis le lendemain des indépendances jusqu'à nos jours. Ainsi, comme partout dans le pays, la commune de Diass est confrontée à un problème d'assainissement et de gestion des déchets. Or, en se référant sur les règles législatif, l'interrogation de l'assainissement dans ce pays a été traitée dans beaucoup de textes, d'où le code de l'eau, code de l'hygiène, code de l'environnement, le code de l'urbanisme, le code de la construction, loi sur le service public de l'eau et de l'assainissement etc. L'analyse de ces différents codes devrait permettre de définir un code unique qui permettra l'accès de tous à l'assainissement. La loi portant sur l'organisation du service public de l'eau et de l'assainissement collectif adoptée en 2008 avait défini les grands principes de l'organisation de l'assainissement. Elle avait notamment précisé que l'Etat assure la fonction d'autorité délégante des services publics de l'eau et de l'assainissement collectif et qu'elle peut déléguer cette fonction à toute personne morale de droit privé ou public. Cependant, pour ce qui concerne la commune de Diass avec l'AIBD et ces projets de développements qui l'accompagne, on s'est basé sur le code de l'hygiène qui d'après la loi n° 83-71 du 5 juillet 1983 portant Code de l'Hygiène régleme essentielle l'hygiène individuelle publique ou collective et l'assainissement du milieu. La loi définit, entre autres, les règles d'hygiène applicables aux habitations, aux installations industrielles, aux voies publiques et au conditionnement des déchets. Le projet de l'AIBD est concerné par ce code car les travaux ont généré des déchets qu'il devrait bien gérer mais cela n'était pas facile.

Cependant, la commune de Diass avec ces problèmes, ne dispose d'aucun plan ou réseau d'assainissement comme pour la plupart des villes de ce pays. Avec les aménagements réalisés dans cette zone qui ont beaucoup de contraintes d'ordre physiques, la vie des populations locales reste difficile avec des infrastructures en manque ou qui sont dans une très mauvaise situation. La commune a connu un accroissement démographique important depuis

la présence de l'AIBD, ce qui a freiné la plupart des politiques et plans élaborés au préalable pour aménager cette zone. Cette attractivité de la zone a créé une rupture sur la capacité d'accueil des infrastructures surtout dans le domaine de l'assainissement des eaux pluviales. A cela s'ajoute l'absence de lotissement constaté au niveau de la plupart de ces villages avec le système d'habitation des sérères. C'est pour cela que les déchets solides, les dépôts d'ordure et les eaux usées sont très demeurant dans ces villages qui abritent l'un des plus grands aménagements aéroportuaires de l'Afrique de l'ouest et ses projets de développement dans leurs terres. Malgré la présence de ces grandes réalisations, on note une absence totale de systèmes de gestions des ordures et du réseau d'assainissement au niveau de la commune particulièrement au niveau des plus grands villages tel que Diass et Boukhou. Dans ces localités, les populations locales se débrouillent pour se débarrasser de leurs ordures car il n'y a pas de système d'évacuation des ordures ménagères. Certains villageois ont adopté la méthode de l'incinération, système qui est très fréquents dans beaucoup de villes. L'incinération des ordures est cependant un autre risque pour les populations car il s'agit d'un facteur de pollution atmosphérique et cela peut être très néfaste surtout pour les populations qui sont victimes des maladies respiratoires comme par exemple les asthmatiques. De même que les dépôts sauvages des ordures dans les espaces vides avec les inondations très fréquentes et les ruissellements des eaux peuvent causer d'autres problèmes tel que la pollution des nappes mais aussi peut provoquer ou contribuer à la répartition des maladies infectieuses chez les enfants les plus vulnérables. Il faut noter que l'implantation de l'AIBD n'a fait qu'intensifier ces problèmes de déchets solides au niveau de cette zone. Les rejets d'ordures et les déchets peuvent être une source de contamination des nappes souterraines qui alimentent les puits des villageois de cette commune. En effet, ils représentent une des pollutions, qui nécessite une bonne gestion qui doit viser trois objectifs à savoir : la salubrité publique, l'esthétique urbaine et la protection durable de l'environnement.



Photos 12 et 13 : Dépôt des ordures ménagères au village de Diass (Niang S, Mars 2021)

Bien vrai que les problèmes des ordures ménagères sont une contrainte considérable au niveau de la commune et posent beaucoup de difficultés aux populations, ces difficultés ne représentent rien par rapport aux complications des impuretés de l'aéroport et ces projets. Au niveau de l'AIBD, la quantité des déchets produits durant sa période d'exploitation est d'environ 14 tonnes/jour (EIES,2010). Cela s'explique par la variété de type de déchets produits par les activités de l'aéroport international Blaise Diagne durant tout au long du cycle de production. Parmi ces déchets on peut citer les déchets solides tels que les déchets de piles, la contamination par acide/alcali, les huiles usées de moteur et les fluides hydrauliques, les émulsions à base chimique ou huileuse, les huiles minérales et les liquides de nettoyage et les solvants ; mais aussi des déchets générés par les bureaux, cantines et autres centres d'activités au niveau de la zone. De ce fait, le ruissellement des eaux usées à partir du stockage de déchets ou solides hasardeux peut altérer les eaux de surface par la propagation de substances polluantes durant la période pluvieuse. De même, les déchets septiques notés dans des sites dispersés sans aucun traitement posent des problèmes de santé humaine surtout lorsque ces déchets ne sont pas collectés et/ou sont rejetés directement dans la nature.

Cependant, mise à part l'implantation de l'aéroport et ses tonnes de déchets qui participent à la pollution de l'air, des sols etc., le prolongement de l'autoroute a aussi multiplié davantage ces problèmes surtout avec l'attractivité de la commune et la demande explosive des surfaces d'habitations. Il s'agit des ordures provoquées par les activités de construction et d'exploitation de l'autoroute. Ces pollutions diverses peuvent être considérés comme une

attaque qui pèse sur l'hygiène et la salubrité publique. De même que l'exploitation des carrières, surtout ceux relatifs à la démolition et la reconstruction, ont généré des quantités de poussières fines relativement importantes dans tout le voisinage.

Ces contraintes de gestion des ordures nécessitent la mise en place des ouvrages d'assainissement. Car, les rejets anarchiques des déchets solides et liquides de chantier (déblais, résidus divers, etc.) avaient dégradé le cadre de vie immédiat du site du projet, vu que les points de rejets ont été transformés en dépotoirs sauvages.

4.4 La recharge des nappes et consommation des ressources

Le Sénégal dispose de ressources importantes en eaux souterraines, mais la répartition de la demande par rapport à la disponibilité de cette eau n'est pas équilibrée. Cela a été observé dans le système de l'aquifère du Paléocène et Maastrichtien dans la commune de Diass (EIES,2010). Ce système acquière du horst de Diass est victime des pompages extrême depuis des décennies pour assurer l'approvisionnement en eau potable de la ville de Dakar et des localités de Sébikotane, Pout, Mbour, etc. Il assure aussi le besoin en eau des industriels ainsi que les agriculteurs de la zone. L'exploitation de ce système a progressivement évoluée pour atteindre ces derniers temps plus de 109000 m³/j environ avec cinq principaux centres de captage. Ce qui se traduit par une baisse continue au niveau des nappes mais aussi un changement dans le régime des flux et une salinisation des nappes dans les zones de Sébikotane et de Mbour.

Le système d'eaux souterraines de la commune de Diass continue jusqu'à présent à subir d'énormes pressions, cela s'explique par son poids démographique qui ne cesse d'augmenter depuis la présence de l'AIBD. A cela s'ajoute l'utilisation explosive de l'eau pendant la période de réalisation de ces grands aménagements. La construction de l'aéroport ainsi que ces projets de développement nécessitent l'utilisation d'une quantité importante d'eau. Ce qui a accéléré sans cesse la demande en eau provenant du Horst de Diass. Ainsi, au-delà des pompages extrêmes du système aquifère de Diass pour assurer en continu aux besoins des populations et industries, les risques de contamination de l'acquièrè sont aussi très importantes. Ces nappes sont sous pression à cause des pesticides et produits chimiques qu'utilisent les producteurs dans leurs espaces de productions mais aussi à cause de la forte concentration des industries et leurs produits chimiques. Ces différentes pressions peuvent être des sources de pollution des eaux surtout pendant la saison des pluies période où les ruissellements sont devenus très important.

Cela est lié à la présence des agro-industries dans cette localité qui renforce la concurrence dans les marchés de la commune voir même celle de la sous-région. Ainsi, les producteurs sont obligés d'utiliser les produits chimiques notamment les pesticides, les engrais chimiques pour booster leurs productions. Cela s'explique par le fait qu'ils n'ont plus assez d'espace de production et sont dans l'impératif de produire plusieurs fois dans l'année pour compenser ce manque d'espace.

Cependant, la consommation de l'eau durant les travaux de construction de l'Aéroport International Blaise Diagne est estimée à 47 000 m³ qui provient des trois puits forages élaborées sur le site du projet (EIES,2010). Cette demande importante a eu des impacts sur la recharge de l'aquifère superficiel qui alimente cette localité en eau. Par conséquent, les puits creusés à main par les populations locales des villages de Diass, Kirène, Packy, Soune Sérère, Lène et Landou peinent à avoir assez d'eau car ils dépendent des nappes superficielles qui s'assèchent généralement en saison sèche. Cela s'explique par le fait que la recharge des aquifères est directement liée au taux de ruissellement et à l'infiltration pluviale c'est-à-dire une part importante des précipitations s'infiltrer directement dans le sol (entre 80 et 85 %) sur les espaces ouverts, non cultivés ou développés. Ces nappes sont utilisées pour l'alimentation domestique et pour l'alimentation de leur troupeau. L'impact potentiel des activités de construction et d'exploitation de l'aéroport sur la recharge du substratum rocheux dépendra de la continuité hydraulique des formations sous-jacentes. Comme la séquence géologique est variée et comprend des horizons d'argiles et de marnes, il est très probable que la circulation inter granulaire continuera en se abaissant (EIES,2009).

Dans cette commune, les espaces vides où l'eau devrait s'infiltrer constituent la majeure partie de la zone d'étude. Cette situation s'explique par l'élimination de la couverture végétale, bien qu'éparse, par les travaux de dégagement et terrassement du site, a provoqué une perte dans l'interception des pluies. Ces problèmes sont beaucoup plus importants au niveau des vastes étendues dégradées au cours de la construction des pistes, des voies de circulation, des aires de stationnement et des routes d'accès.

En effet, les impacts de l'aéroport sur cette commune sont très représentatifs dans le domaine socio-économique et celle environnementaux. Ainsi, ces grands aménagements réalisés dans cette commune surtout avec le projet de l'AIBD qui a permis de relancer les activités de la commune à travers son attractivité. La présence massive des investisseurs pour leurs projets de développement mais aussi les promoteurs immobiliers qui jouent un rôle très important sur le lotissement de la commune et la construction des bâtiments et autres à vendre ou louer ceux qui justifie la forte présence des chantiers. La présence de l'aéroport joue un rôle très important sur l'économie de la zone surtout avec le prolongement de l'autoroute qui facilite le déserte dans cette sous-région et réduit les pertes de temps pour les transporteurs. Elle permet aussi à la collectivité de gagner beaucoup plus d'argent par la collecte des taxes et autres sur les ressources présentes dans sa localité. Ces recettes collectées vont permettre à la commune de pouvoir réaliser beaucoup de projets aux niveaux de la zone surtout au niveau des services sociaux de base qui rencontrent beaucoup de difficulté. Mais tout n'est pas rose sur l'érection de l'aéroport et les projets qui l'accompagnent dans cette localité du Sénégal. De la perte de terres agricoles, des problèmes d'eau, d'assainissement, d'inondations et un manque d'infrastructures, les tensions foncières, l'emploi des jeunes, manque d'assainissement etc. la commune de Diass est en face de plusieurs défis à relever pour être plus compétitifs et préserver l'espace pour la génération future. Ces projets, malgré leurs aspects positifs, ils sont à l'origine de beaucoup de contraintes au niveau de la commune de Diass. La présence de l'AIBD a détruit la cohésion sociale qui existait dans cette localité du Sénégal de même que les ressources culturelles de la zone risquent de disparaître. Il faut aussi noter qu'au niveau de la commune de Diass se trouve l'aquifère qui alimente la capitale et certaines localités en eau par contre les populations locales de Diass rencontrent beaucoup de difficultés pour satisfaire leur besoin en eau. Les nappes qui alimentaient les villages de Diass et environs sont victimes de surexploitation mais aussi les risques de pollution de ces nappes sont énormes.

Cependant, pour atténuer ces impacts négatifs, de nombreuses stratégies d'adaptations étaient avancé par les responsables des projets, les autorités administratives (l'Etat et les élus locaux) de même que les populations ont aussi développé des stratégies pour s'adapter à la situation actuelle de la commune mais aussi pour pouvoir pallier ces manquements causés par la présence de ces aménagements dans la commune de Diass, surtout au niveau des villages environs tel que Diass, Boukhou, Kirene et Bandia qui sont les plus touchés par ces projets.

Troisième partie : Les Stratégies d'adaptation

Malgré l'étude d'impacts de l'AIBD SA et de l'AGEROUTE, les projets d'aménagement réalisé au niveau de Diass ont eu des impacts controversés dans le domaine socio-économique et environnemental.

Ces impacts ont touché plusieurs secteurs dans cette zone dont le secteur des transports, minier avec les carrières, de l'énergie (postes et lignes électriques) et des matières résiduelles dangereuses, tant en milieu terrestre sans oublier le sous-sol, urbain, agricole que forestier. Ils sont aussi présents dans le domaine de l'hydrologie avec les aquifères de la zone.

Ainsi, pour permettre à la population locale de mieux s'adapter aux dynamiques ou situations actuelles de la commune, de nombreuses stratégies ont été mis en place. Ces stratégies sont à la fois collectives développées par les autorités étatiques, les dirigeants de l'AIBD et des associations et celles individuelles sont en général développées par les riverains qui sont aussi les plus impactés par l'aéroport et ses projets mais aussi pour avoir d'autres sources de revenus qui peuvent les permettre de subvenir à leurs besoins.

Chapitre 5 : Les stratégies d'adaptation collectives

Conscient des impacts négatifs que peut avoir l'aménagement de ces projets dans cette zone, les autorités nationales ne sont pas en reste pour la mise en place des stratégies qui peuvent les permettre de faire face aux impacts de l'AIBD et ces projets. C'est pour cela que sur les rapports des Etudes d'Impact Environnemental et Social réalisées au niveau de site, un Plan de Gestion Environnemental et Sociale (PGES) des Chantiers a été mise en place. Le PGES de ces Constructions de l'AIBD a pour but de mettre en place les politiques, objectifs et cibles environnementaux ainsi que la supervision et l'exécution du plan à travers son Département Environnemental et Social (DES) qui aura la responsabilité globale de l'application du PGES. De ce fait, l'Entrepreneur aura la responsabilité de préparer et d'exécuter le PGES, de s'assurer de l'applicabilité du plan et de mettre en place les réseaux de surveillance requis.

Le PGES permet de définir l'ensemble des solutions à apporter aux nuisances engendrer par le projet, de déterminer les conditions nécessaires pour apporter les solutions au moment venue mais aussi de définir les moyens nécessaires pour la réalisation de ces solutions.

Cependant, l'Etat du Sénégal et ces partenaires s'appuient sur le PGES pour mettre en place des stratégies de lutte ou de réduction des impacts socio-économiques et environnementaux de l'AIBD au niveau de la commune de Diass particulièrement au niveau des villages de Diass, Boukhou, Kirene et Bandia. La réalisation de ces projets de développement et leurs impacts ainsi que la Responsabilité sociétale d'entreprise ont poussé les dirigeants de l'AIBD a signé une série de partenariats pour atténuer ces conséquences négatives de l'aéroport et ces projets au niveau de ces villages et sur leur environnement mais aussi pour faire de cette localité un pôle économique et compétitif. De ce fait, plusieurs mesures ont été prises dans ce domaine par les leaders de l'aéroport et en compagnie avec nos autorités. Ces stratégies permettent aussi au Sénégal de contribuer de façon significative aux objectifs de développement durable.

5.1 Les associations communautaires et la protection de l'environnement

L'historique de la commune et son analyse purement biophysique nous permet d'avoir un aperçu sur l'environnement de la commune. Ainsi, on constate qu'il y avait des dégradations au niveau de cette zone mais cela est aujourd'hui plus alarmant à cause de la présence de l'aéroport et ces projets dans cette localité du Sénégal. C'est pour cela qu'au niveau de la

commune de Diass les jeunes et adultes se sont mobilisés à travers leurs associations (Associations sportifs, organisations paysannes, agriculteurs, maraîchers, Diass unis GIE, GPF, etc.) pour mettre en terme ou réduire le maximum possible ces impacts environnementaux. Avec le développement du réseau de transport, les ressources naturelles sont de plus en plus surexploitées dans cette zone, dont l'une des principales préoccupations de sa population aujourd'hui est la protection de l'environnement et des recettes qu'on y trouve. Ces ressources naturelles sont très importantes pour la population locale car selon Alassane Diop « certaines de ces plantes et herbes renferment des secrets médicaux très efficace » c'est-à-dire qu'ils s'agissent des plantes qu'ont utilisent beaucoup pour la médecine traditionnelle, des feuilles et écorces à usage pharmaceutiques. Les exploitants de ces plantes médicales étaient de plus en plus nombreux ce qui participait à la destruction des arbres mais aussi à la surexploitation de ces ressources et le plus souvent de manières frauduleuses. Cette activité avait pris de l'importance dans cette localité du Sénégal depuis la dévaluation du FCFA qui avait rendu inaccessible les médicaments modernes à cause de leur condition de vie marqué par la pauvreté. C'est pour cela que beaucoup de jeunes de ces villages et même des centres urbains venaient chercher des racines, feuilles, etc. de ces essences médicinales pour ensuite aller les revendre dans les centres urbains particulièrement à Dakar, ce qui va contribuer à accroître leurs revenus pour qu'ils puissent gérer certains problèmes familiaux.

A cause de ces dégradations et l'exploitation abusive des ressources naturelles au niveau de Diass et environs, des stratégies ont été mise en place par les populations locales. C'est pour cela que des journées de reboisement ont été souvent organisé au sein de ces villages pour compenser les pertes des forêts classées, lutter contre l'érosion et la dénudation de la couverture végétale. Le reboisement des sites de carrières qui sont déjà exploitées fait aussi partie de leur objectives pour atténuer le phénomène de l'érosion et la dégradation des sols au niveau de ces différents sites. Ces différentes associations ou groupement organisent aussi des campagnes de sensibilisation au sein de leurs différents villages pour faire comprendre aux populations locales l'importance et la pertinence de la protection de ces forêts. Des mesures de lutte ont été aussi mis en place pour éviter la surexploitation des ressources naturelles surtout avec la présence de l'autoroute à péage qui facilite le transport de ces richesses frauduleusement exploiter au niveau des forêts classées de la commune. Cependant, les associations de la société civile jouent un rôle très importants sur la protection de l'environnement et sur le cadre de vie des populations locales de ces villages. Ils sont en collaborations avec les ONG (Organisation Non Gouvernementale) nationale et la collectivité

locale dans la recherche de solutions pour l'exécution et le suivi des actions de protection de l'environnement et des ressources naturelles.

Ces associations communautaires se battent aussi pour la réduction de l'insalubrité et des eaux usées au niveau de la commune. Dans ces villages, les jeunes organisent souvent des journées de "SET SETTAL" à travers leurs associations et parfois même en compagnie avec les autorités locales. Les membres du mouvement Seck Ndour Sans Frontière sont très actifs dans ce domaine car ils organisent beaucoup de journées de SET SETTAL dans ce village. C'est dans cette optique que la championne du Sénégal de lancée disque Dieynaba Sow, qui est aussi membre de ce mouvement avait initié une journée de nettoyage au niveau de la mosquée de Diass et ces alentours. Au niveau du village de Diass certaines personnes surtout les boutiquiers s'organisent pour payer un charretier qui passe récupérer les ordures ménagères deux à trois fois dans la semaine. Mais toutes ces tactiques pour réduire les déchets dans ces villages ont été jugé trop faible comparer aux tonnes de déchets produite par jour au niveau des projets aménagés dans cette localité surtout au niveau de l'aéroport International Blaise Diagne. C'est pour cela qu'une décharge des ordures a été prévu à Sindia pour une bonne gestion des déchets solides de l'aéroport et des villages riverains mais la réalisation de cette décharge va encore provoquer des exaspérations dans cette zone.

Ainsi, il faut noter que les populations locales sont souvent en opposition pour l'installation d'infrastructures d'utilité publique comme par exemple le centre d'enfouissement technique (CET). Ils avaient des accrochages entre les populations et les autorités étatiques liés à l'installation du CET à Sindia/Diass. Ces riverains refusent que leur zone soit transformée en un océan de germes et de bactéries en voulant régler les problèmes de déchets dans l'AIBD mais aussi dans les régions de Dakar et au niveau des zones de Sindia et de Diass. Les populations locales rejettent ce projet car elles ne veulent pas que leur zone soit convertie en dépotoir d'ordure comme celle de Mbeubeuss et sans un service efficace de système de gestion de ces ordures.

Cette dispersion hasardeuse des déchets et leur manque de gestion sont aussi à l'origine de beaucoup de problèmes dans ces villages surtout pendant l'hivernage. Durant cette période de l'année, les inondations sont très perturbantes dans cette localité du Sénégal et avec ces déchets et eaux usées les problèmes sont néfastes.

5.2 Mesures de reboisement des Forêts Classées

La dégradation de ces forêts classées date depuis longtemps car vers les années 1947, il y avait des exploitations de ces forêts dont l'administration coloniale était le principal acteur pour le fonctionnement des locomotives à charbon. C'est pour cela que les villageois avaient constaté la disparition de nombreuses essences forestières parmi lesquelles : *Daniella oliveri*, *Erythroptileum guineens*, *Apzalia africana*, *Ptérocarpus écinaceus*, *Cordyla pinneta*, etc. ces grands et moyens arbres avaient un certain intérêt pour la production de bois d'œuvre et de bois de service. Mais ces dégradations ou surexploitations ne sont rien comparées à la situation actuelle de ces forêts classées.

De nos jours, des milliers d'hectares ont été détruits au niveau des forêts classées de Diass, de Bandia et de Thiès durant la période d'élaboration, de construction et même d'exploitation de l'AIBD et ces projets dans cette localité du Sénégal. De ce fait, des stratégies ont été mise en place par les autorités pour compenser ces pertes mais aussi pour pouvoir préserver le reste de ces espaces protégés. La protection de l'écosystème de Diass a une importance majeure pour réduire les risques de catastrophes naturelles telle que la dénudation du couvert végétal, l'érosion etc. Cependant, des mesures ont été prises dans le cadre de la réalisation des projets de l'AIBD et le prolongement de l'autoroute pour restaurer ces forêts classées. L'état et ces partenaires pour la réalisation de ces projets doivent accompagner et appuyer les services forestiers dans la réalisation, l'aménagement et la production forestière. Des périmètres de restaurations, la réalisation des réserves naturelles communautaires doit être mise en place mais aussi des mesures de lutte contre la dégradation des terres de culture des populations locales.

La compensation de ces forêts classées à travers les programmes d'aménagement forestier doit permettre de reconstituer certaines superficies, l'habitat naturel des espèces, les activités socioéconomiques d'exploitation forestières, etc. c'est-à-dire qu'il s'agira de :

- ✓ Etablir la liste des espèces à reboiser ;
- ✓ Identifier un site pour le reboisement compensatoire ;
- ✓ Elaborer un calendrier de mise en œuvre et de suivi du plan de reboisement ;
- ✓ Identifier l'organisme de mise en œuvre et de suivi ;
- ✓ Proposer un budget de mise en œuvre et de suivi.

Ce plan de compensation doit permettre une régénération de ces forêts classées mais aussi de réduire les impacts néfastes sur l'environnement biophysiques de la commune de Diass et environnement. Des mesures doivent être prises aussi pour l'interdiction de l'exploitation des carrières latéritiques au niveau des zones très dégradées dans la forêt classée de Diass et organiser aussi des journées ou mettre en place des programmes de sensibilisation au niveau des populations pour lutter contre le braconnage et l'exploitation clandestine des ressources forestières dans ces espaces. Des campagnes de reboisement et de remise en état des carrières après l'exploitation sont aussi des moyens spécifiques pour la restauration des forêts. C'est pour cela que l'Unités douanières de l'AIBD, avec la RSE participe au développement durable de la zone. Leurs contributions se déclinent sous plusieurs aspects parmi lesquels, de l'appui à la lutte contre le trafic de bois d'œuvre, de la lutte contre le trafic et l'importation en contrebande de produits néfastes à l'environnement, de la défense de la biodiversité par l'application de plusieurs conventions internationales, de la recherche et de la répression de stupéfiants et de médicaments contrefaisants, etc. Cette unité organise aussi des opérations de reboisement à l'AIBD en coopération avec les agents des Eaux et Forêts. Ainsi, le 21 septembre 2020 sous la présence de plusieurs membres dont les Unités douanières de l'AIBD, agents des Eaux et Forêts et Commissionnaires en Douanes, avaient planté des arbres sur l'environnement immédiat des sièges du Bureau et de la Subdivision des Douanes de l'Aéroport international Blaise Diagne de Diass.





Photos 14 et 15 : Opération de reboisement initiée à l'AIBD (Douanes sénégalaises, septembre 2020)

Les autorités de l'aéroport ont aussi réalisé d'autres opérations de reboisement dans cette commune de Diass. Une opération dénommée "lance semence" de 350.000 graines a été lancée par Limak-Aibd-Summa (LAS) au niveau de la commune. Ainsi, pendant le mois de juin 2019, le gestionnaire de l'aéroport a exécuté de nombreuses activités de reboisement en collaboration avec l'association OCEANIUM au niveau de l'aéroport et des villages environnants de la commune de Diass. Ces campagnes entrent dans le cadre de la responsabilité sociale de l'entreprise de LAS et permettent au Sénégal de faire partie des pays qui luttent pour la protection de l'environnement. Ces opérations de reboisement "lance semence" ont été clôturées durant le mois de juillet 2019 par, Alioune Sarr qui était le ministre du Tourisme et des Transports aériens après avoir réparti sur une superficie de 14 ha les trois cent cinquante mille (350.000) graines de vingt espèces végétales lors de la première phase de la campagne.

Ainsi, les autorités ont décidé de mettre aussi en place un programme de suivi pour une bonne réalisation ou applications de ces mesures (exploitation carrières, gestion déchets, contrôle des feux et de l'exploitation forestière frauduleuse etc.) ils ont aussi prévu de renforcer les capacités des populations locales des villages impactés en éducation environnementale. La réalisation et le suivi de ces opérations de reboisements de ces forêts classées vont beaucoup réduire la vitesse de ruissellement des eaux surtout durant la saison de pluies au niveau de ces zones de même que l'érosion des sols va aussi connaître une forte régression au niveau de ces forêts classées. Au niveau de la zone de l'aéroport, il était aussi

prévu de mettre en place un système de déversement des eaux usées et des eaux de pluies. Cela va beaucoup contribuer sur la gestion d'eaux au niveau de l'AIBD et réduire les risques d'inondations dans cette zone.

5.3 Lutter contre les inondations

Le Sénégal figure parmi les pays les plus vulnérables pour faire face aux fortes précipitations surtout aux inondations qu'elles occasionnent. Cette situation est très fréquente dans plusieurs communes à cause de la croissance urbaine incontrôlable et l'occupation irrégulière des espaces de nos villes. La commune de Diass est aussi victime de ces problèmes qui sont augmenter par l'absence d'un réseau de drainage des eaux pluviales et un système d'aménagement du territoire en matière de système d'assainissement. C'est pour cela que les inondations sont devenues un problème répétitif durant ces dernières années au niveau de la commune plus précisément dans le village de Diass qui présente des conditions d'une extrême vulnérabilité. Sur ceux, les populations locales ainsi que les autorités ont mis en place des stratégies pour réduire cette fragilité qui cause beaucoup de problèmes aux populations locales. Ainsi, le problème majeur des populations de Diass est le non fonctionnement du canal ; il est à l'origine d'une série de dégât lors des pluies diluviennes de ces années passées. Ces problèmes surtout les inondations de l'année 2020, ont semé la panique et la désolation sur leur passage dans cette localité du Sénégal. De ce fait, les personnalités locales, constatant les dommages causés par ce canal, pensent qu'il est le point de départ pour régler définitivement la question des inondations au niveau de Diass et environs. Toutefois, il faut noter que les moyens de la commune sont très limités pour faire face à ce problème dont sa résolution demande beaucoup de recettes. C'est pour cela qu'ils ont sollicités l'agence du Programme d'Urgence Communautaire (PUDC) et PROMOVILLE pour une solution continuelle aux problèmes d'inondations à Diass et de remédier aux ennuis du canal. Les autorités locales affirment que depuis 1991 plusieurs stratégies ont été avancées par les personnalités de la commune pour résoudre le problème du canal de Diass, mais à cause des manques de financements, de partenariats mais aussi du soutien de l'Etat, il n'y avait pas de suivi pour la réhabilitation de cet ouvrage.

Cependant, il a fallu patienter jusqu'aux années 2000 pour que les autorités arrivent à mobiliser du financement pour régler cette situation. Ainsi, des mesures d'assistances face aux menaces d'inondations et des problèmes d'assainissement ont été avance par les autorités locales et les dirigeants de l'Aéroport International Blaise Diagne. La somme 1 milliard de

francs CFA est mise sur la table par Aibd.Sa pour l'extension du canal d'assainissement de Diass et c'est l'entreprise China Railway Group (Crsg) qui est chargée de la réalisation de cette infrastructure. Le lancement des travaux du dalot de Diass avait eu lieu depuis le 24 février 2021 sous la présence du directeur général de l'AIBD, Doudou Ka, en compagnie du maire de la commune, Cheikh Tidiane Diouf et beaucoup d'autres autorités locales de même que la société civile. Les travaux d'extension et de prolongement du canal d'assainissement et d'évacuation des eaux pluviales de cette commune, peuvent être considéré comme un moyen de dédommagement des autorités aux populations locales de Diass et environnants. Mais, il s'agit aussi d'un moyen pour soulager la souffrance des habitants liée à l'intensification des inondations et aux problèmes d'une bonne gestion des eaux usées puisque la commune fait face à de nombreuses difficultés par rapport à ce manque de réseau d'assainissement. Les travaux de réhabilitation du dalot de Diass ont démarré tous juste après la date de lancement. Cela veut dire que les autorités ont mobilisé tous les moyens nécessaires, cette fois-ci pour que ce problème soit résorbé mais aussi de reconforter les populations de cette localité.





Passerelle du canal sous la RNI de Diass

Photos 16 et 17 : projet d'extension du dalot principal de Diass (Niang S, Février 2021)

Le projet consistera à la mise en place d'un dalot principal d'une longueur d'1 km, allant de la route National n°1 jusqu'à la périphérie de Diass, ce qui va permettre une évacuation complète des eaux pluviales, à travers un canal fermé en béton armé. L'aménagement de cette infrastructure va aussi prendre en compte le déplacement des populations locales, à pied comme en voiture et durant les deux saisons. C'est pour cela qu'il est prévu de mettre en place au moins 3 ouvrages de traversée avec une surface extérieure qui sera longée par des plots en béton. Ces plots en béton armé feront l'objet d'un marquage pour diviser les passages piétons et les passages aménagés pour les véhicules car cette délimitation va permettre d'éviter les accidents au niveau de ces projets d'aménagement. Il faut noter que la réhabilitation du dalot de Diass résoudra la question liée aux inondations dans cette zone surtout au niveau du village de Diass.

5.4 Approvisionnement en Eau

L'accès à l'eau potable est l'une des principaux problèmes des populations locales de la commune de Diass et cela est devenu plus grave depuis la construction de l'aéroport dans cette zone. Et pourtant, le maastrichtien affleure sur la totalité du massif de Diass et il s'agit de l'aquifère la plus exploité par des forages. Et pourtant, les besoins en eau de la population

locale ne sont pas couverts, les villageois rencontrent des difficultés énormes pour s’approvisionner sans parler des producteurs de maraichages et autres. De ce fait, cette population est très vulnérable pour mettre en place des stratégies qui peuvent les permettre de mettre fin à ces difficultés. C’est pour cela qu’il est évident que le gouvernement et ces représentants dans cette zone interviennent pour régler ce problème lié au manque d’eau surtout avec les dynamiques actuelles noter dans cette commune. Ce bouleversement que subisse cette partie du Sénégal favorise d’avantage son attractivité de la même façon qu’il augmente les besoins des populations locales en matière de ressources naturelles et en eau potable.

De ce fait des mesures ont été mise en place par les autorités locales pour pallier à ces difficultés. C’est à cause de la RSE que l’AIBD a décidé de soutenir et d’accompagner les populations locales pour accéder à l’eau. Ainsi, la signature d’une convention d’autorisation, d’occupation de site pour la construction d’un réservoir au sol d’eau potable de 5000 m³ a été faite par les directeurs généraux de l’AIBD, Doudou ka et de la Société nationales des eaux du Sénégal (SONES), Charles Fall depuis le vendredi 19 mai 2021. La réalisation de ces travaux nécessite la somme de 13,7 milliards de francs CFA et il entre dans le cadre du projet de construction de la Troisième usine de Traitement d’eau de Keur Momar Sarr (KMS3). Les dirigeants de l’AIBD ont mis à la disposition des populations un site de 2 ha Pour l’aménagement de ce projet. Ainsi, il faut noter que ces installations de la SONES prévus dans cette zone vont, non seulement permettre de régler les problèmes d’approvisionnement en eau potable des populations locales de plus de 17 villages de la commune de Diass et environnants, mais encore d’assurer une disponibilité permanente en eau potable au niveau de la commune de Diass.

Ces travaux vont permettre aux populations locales de cette zone d’avoir accès à l’eau potable et à travers des branchements individuels au niveau de chaque maison. Cela va permettre aussi de résoudre les problèmes de surexploitation de l’eau mais aussi de réduire les coupures d’eau qui sont très fréquents dans ces villages. La réalisation de ces projets va aussi contribuer sur le développement des activités de maraichages et autres dans cette zone car les producteurs peuvent avoir des réservoirs d’eau dans leur champ pour un bon fonctionnement de leur activité.

Toutefois, il faut noter que durant la phase de construction de l’AIBD et du prolongement de l’autoroute, il était prévu de réaliser des forages pour leurs besoins en eau des villages, de réhabiliter ceux qui existent et qui sont non fonctionnels mais aussi l’installation de citernes

d'eau et la réalisation de bassins de stockage pour alimenter les populations en cas de coupure d'eau. Cela veut dire que la mise en œuvre de ce projet va beaucoup aider les populations mais aussi ça peut réduire les tensions entre les dirigeants de l'AIBD et les jeunes dirigeants des mouvements dans ces villages surtout avec les solutions qui ont été aussi avancées par ces leaders pour l'atténuation de la pollution de l'air au niveau de la commune de Diass et environs.

5.1 Politique de gestion des déchets et du cadre de vie

Toujours dans leur démarche d'accompagnement des populations locales pour atténuer leurs difficultés, les autorités de l'AIBD continuent à signer des partenariats. C'est pour cela, qu'une convention a été signée entre le directeur général de l'Aéroport International Blaise Diagne et le coordonnateur de l'Unité de Coordination de la gestion des déchets solides (UCG), Mass Thiam. Cet accord va permettre l'amélioration de l'assainissement au niveau de la plateforme aéroportuaire mais aussi au niveau de la péri-aéroportuaire c'est-à-dire les villages environnants de l'AIBD. Ce partenariat permet d'accomplir l'un des points du programme détaillé de gestion environnementale et sociale du chantier. C'est-à-dire le fait de mettre en place un plan de gestion des déchets qui va indiquer les types de déchets retrouver au niveau des chantiers, la méthode de collecte envisagée et le lieu de stockage mais aussi la façon dont ces déchets seront éliminés.

Ce programme s'appuie sur l'amélioration du système de gestion et la mobilisation des parties prenantes et l'implication des communautés d'après le coordinateur de l'UCG.

“L'action que nous lançons va au-delà des limites de l'AIBD. Elle englobe aussi l'ensemble des localités qui entourent l'aéroport, en termes d'implication et de recrutement du personnel. Ce qui est important dans le cadre de la territorialisation des emplois”, a dit M. Thiam, d'après qui, le DG de l'AIBD a compris que cet aéroport est “la vitrine du Sénégal”, un pays de tourisme, et que c'est la première image qu'on montre aux étrangers qui débarquent dans le pays. Cela veut qu'une bonne gestion des ordures au niveau de l'aéroport et les villages voisins, en plus de son rôle très important sur la réduction de la pollution des nappes, elle peut contribuer sur l'attractivité et le développement du tourisme au Sénégal surtout au niveau des zones touristiques du département de Mbour.

Ce programme va permettre d'évacuer les quantités énormes de déchets produites par l'aéroport et ces projets, d'accompagner les populations de ces villages pour l'évacuation de leur déchets ménagères mais aussi de réduire les problèmes liés à l'incinération et le dépôt

sauvages des ordures au niveau de la commune. De ce fait, les populations doivent déposer les ordures ménagères dans des poubelles qui vont être vidées périodiquement par les agents de l'UCG. Mais ces déchets doivent être éliminés ou recyclés de manière écologiquement c'est-à-dire en respectant les mesures d'hygiène.

Ainsi, il faut noter que le programme zéro déchet de l'AIBD et UCG s'inscrit dans la politique d'amélioration du cadre de vie des populations locales. Il doit aussi participer aux activités de la protection de l'environnement tout comme les associations de la société pour éviter les hostilités ou tensions mais aussi impliquer la société civile dans cette recherche de solutions. La pollution du milieu par les déchets solides comme liquide ont eu des impacts négatifs sur le cadre de vie des populations surtout avec les points de rejets des déchets solides et liquides de chantier qui se sont transformés en dépotoirs sauvages. Ainsi, la mise en place du programme, les conditions de vie des populations locales vont être améliorées avec une forte réduction de la pollution des sols et des eaux.

Le programme participe aussi sur la réduction du taux de chômage dans cette commune car comme l'avais souligné le directeur général de l'AIBD "A travers cette convention, AIBD crée surtout et avant tout de la croissance inclusive, en assumant sa responsabilité sociétale et en offrant des opportunités d'emplois et de revenus aux jeunes issus des localités impactées par le développement de l'aéroport", durant la première phase du projet, il va générer de l'emploi pour 53 jeunes. Ces derniers doivent être parmi les jeunes de ces villages qui sont à la recherche du travail. Cela va faciliter le travail à cette équipe de jeunes, pour qu'ils puissent atteindre l'objectif "AIBD zéro déchet" et tout ça dans le cadre du projet "Sénégal zéro déchet, Sénégal propre".

Ce bref aperçu de ces stratégies d'adaptations démontre à quel point les populations locales ainsi que les autorités, c'est-à-dire les dirigeants de l'AIBD et ces partenaires se sont engagés pour atténuer les difficultés causées par l'implantation de l'aéroport et ces projets dans cette commune surtout au niveau des villages les plus proches du site. D'une part, il y a un fort engagement des riverains pour la recherche de solution pour pallier les nuisances des projets mais aussi le développement des corps de métier comme la maçonnerie, le commerce, le maraichage etc. Ces métiers leur permettront d'avoir d'autres sources de revenus mais aussi de pouvoir réduire le taux de chômage au niveau de la commune. Ils ont aussi mis en place des associations qui permettent à la société civile de gérer leurs activités et d'avoir la possibilité de défendre leurs intérêts.

D'autre part, les dirigeants de l'aéroport, avec la RSE ont signé beaucoup de convention pour accompagner les populations locales à travers l'accès à l'eau potable, la gestion des déchets, lutte contre les inondations etc. Cela veut dire que les autorités ont orientées leurs politiques publiques dans cette localité pour résoudre ces dommages de l'AIBD.

Chapitre 6 : Les stratégies d'adaptation individuelles

Les populations de la commune de Diass avaient un mode de vie bien structuré avec un environnement riche en ressource forestière, un sol très apte pour les pratiques agricoles mais aussi la zone était très riche en ressources naturelles avec des risques très faible de pollution de l'air, de la contamination des eaux de surface et souterraines de même que la contamination du sol. Mais depuis que l'état du Sénégal a jugé nécessaire d'aménager un nouvel aéroport au Sénégal plus précisément au niveau de la commune de Diass beaucoup de choses ont commencé. Cette nouvelle infrastructure avait pour rôle de mettre fin aux fortes contraintes techniques et anomalies environnementales causées par l'emplacement de l'ancien Aéroport International Léopold Sédar Senghor (AILSS) situé à 9 km du centre de la capitale Dakar. En outre, on peut dire que ces problèmes ont été déplacés au niveau du site d'accueil du nouvel aéroport construite dans la commune de Diass.

L'implantation de l'AIBD dans cette localité a complètement bouleversé le système de vie des sérères qui traditionnellement étaient des propriétaires de terrains et leur économie reposait essentiellement sur la culture du mil et de l'arachide. Ainsi, malgré leur fort attachement aux terres et à la production agricole pour leur survie, les sérères de la commune de Diass ont perdu ce monopole des terres & agricoles depuis l'érection l'AIBD et ces projets de développement. On se retrouve avec une majorité des paysans qui n'ont plus d'espace de production agricole et le peu d'espace qui reste dans cette zone est insuffisant pour satisfaire les besoins des producteurs. De ce fait, pour assurer les besoins familiaux et combler ce gap posé par l'AIBD, de nombreuses stratégies ont été mise en place par les populations locales. Ces tactiques permettent aux riverains de s'adapter au nouveau système de développement de la zone causé par l'aéroport et son attractivité. Ainsi, il faut noter que ces mesures adoptées par les populations locales sont beaucoup plus présentes dans le domaine socio-économique que par rapport à celui de l'environnement. Cela est du par leur manque de moyens et leur incapacité à faire face aux problèmes de l'environnement qui dépassent même les autorités locales.

Il a été constaté que beaucoup de métier se sont développées dans la commune. Ces métiers même s'ils existaient, peu de gens les pratiquèrent et surtout durant la saison sèche. Cela montre que la plupart des paysans faisaient d'autres travailles après la récolte des champs ce qui fait qu'on note une forte présence de maçons, menuiserie, mécaniciens mais aussi les

producteurs de la poterie, le tissage de paniers etc. Actuellement, la tendance a changé car ces métiers marginalisés au passé, sont devenus très actifs au niveau de la commune et attirent beaucoup de personnes. Ainsi, même s'ils s'agissent de métiers dont la rentabilité n'est pas aussi importante, permettent de gérer certains besoins des populations.

6.1 Le développement des cultures commerciales

L'interface périurbaine Dakar-Thiès-Mbour est devenue un atout majeur de développement territorial depuis que le gouvernement a décidé de mettre en place une aire métropolitaine interrégionale multipolaire. De ce fait, les politiques de développement en matière de projets d'infrastructures dans ce pays ont été orientés dans cette zone. Cependant, cette interface a connu une nouvelle dynamique d'investissements agricoles modernes et intensifs. Raison pour laquelle les populations de la commune de Diass qui ont beaucoup perdu à cause de ces projets et une économie de marché qui est aujourd'hui orientée vers la demande urbaine, se sont lancées dans ce système de production. Le peu de paysans qui possèdent des lopins de terre jusqu'à présent même s'ils ont du mal à les valoriser ou encore moins d'avoir un rendement satisfaisant dans ces champs, se sont intéressés aux activités agricoles surtout le maraîchage ou l'horticulture. La pratique de ces activités qu'ils ont jugées beaucoup plus rentable que l'agriculture est un moyen pour eux de subvenir à leurs besoins. Ainsi, ces productions commencent à prendre de l'ampleur au niveau de ces villages surtout avec le maraîchage que la plupart des agriculteurs pratiquent dans leurs petites espaces agricoles. Beaucoup de personnes pratiquent aussi cette activité commerciale au niveau de leurs parcelles c'est-à-dire à l'intérieur de leurs terrains réservés pour l'habitation. Toutefois, ce système de production présente aussi des difficultés à ces cultivateurs parce que le manque d'eau, l'insuffisance d'espaces de productions et de moyens financiers est à noter parmi les principales contraintes de cette activité au niveau de la commune. Ce qui fait que les détenteurs coutumiers d'espaces agricoles pour pallier ces difficultés développent des partenariats avec les agro-industries qui sont présentes dans la zone à cause des conditions très favorables et les mutations paysagères et socioéconomiques de la commune. C'est vrai que l'activité du maraîchage est très présente au niveau de ces villages mais avec un taux d'emploi très faible et le plus souvent il s'agit des adultes. Cela est dû par le faible taux de rendement de cette activité mais aussi par un manque de soutien de la part des autorités locales.

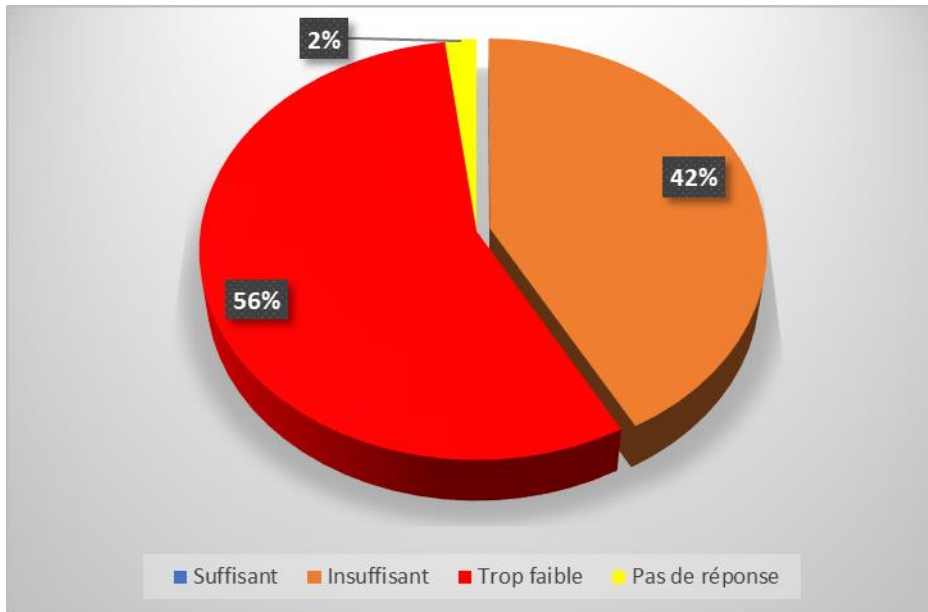


Figure 10 : Perception de la population locale sur les mesures d’accompagnement des producteurs. (Niang S, 2021)

Cette figure 10 en haut traduit la perception des populations locale des villages de Diass et environs par rapport aux mesures d’accompagnement des autorités pour le développement du maraichage dans cette partie du pays. On voit que plus de 56% des personnes interrogées ont jugé trop faible ces mesures d’accompagnement des producteurs. Les habitants de ces villages demandent aux autorités de leur affecter des terres pour qu’ils puissent dérouler leur activité. Pour ces producteurs, l’état avait promis de leur octroyer 300 ha pour les accompagner mais ils n’ont rien obtenu jusqu’à présent. « Seuls les habitants de la commune de Keur Moussa ont reçu les 300 ha d’espace agricole que les autorités nous avait promis aux niveaux de chacune des deux commune » disait Modou Faye. À cause de ces problèmes, les producteurs avaient du mal pour subvenir à leurs besoins avec les faibles rendements des activités de productions.

Or, de nos jours à travers les partenariats des producteurs avec les investisseurs dans le domaine de l’agro-industrie, ils gagnent beaucoup plus car ils fournissent la main d’œuvre et l’espace de production à ces investisseurs et en revanche ces derniers leurs apportent de l’expertise et des techniques de productions qui reposent sur des outils modernes (système d’irrigation au goutte à goutte, salariat et autres), ou bien sur un mélange d’outils modernes et traditionnels. C’est pour cela que la production est de nos jours beaucoup plus rentable avec un rendement satisfaisant, ce qui permet aussi à ces producteurs d’embaucher beaucoup plus de jeunes parce que la main-d’œuvre est très importante dans ces villages.

Ces partenariats avec les agro-industries se développent dans des logiques privées pour l'accès au foncier à travers la location de terres et souvent à des acquisitions auprès des acteurs locaux. Par exemple « Van Oers avais acquis pour ces 600ha des terres de domaine national de la commune de Diass, la somme de 200 000 francs CFA/hectare auprès des propriétaires coutumiers. » (Ngom et al, 2017) mais de nos jours ces acquisitions ont été favoriser par l'alliance entre agro-industrie et producteur au niveau de la commune. Il faut noter que le développement de cette activité participe aussi sur le développement du commerce des femmes aux niveaux des marchés vu qu'elles n'ont plus besoins de se déplacer pour aller chercher des légumes et fruits dans d'autres zones. Ces activités leur permettent d'être beaucoup plus indépendants en matière de financement mais aussi de réduire le taux de chômage en travers la demande très importante de main-d'œuvre pour la production, le désherbage, la récolte et le conditionnement du haricot, du melon, de la tomate etc. Au niveau des vergers plantés en manguiers, oranges, mandariniers, papayers, etc. les récoltes ne se déroulent pas en même temps ce qui se traduit par le fait que durant toutes les différentes phases d'exploitation la présence de main-d'œuvre est aussi importante et ces travailleurs saisonniers sont payés à chaque activité et le paiement se fait à la journée soit 2500 f CFA. De ce fait, on peut dire qu'au niveau de ces villages, avec la présence des agro-industries, les difficultés de la plupart des producteurs en matière de financement ont été réduites voir même disparaître. Ainsi, on constate une forte production de ces fruits avec un très peu d'unités industrielles pour la transformation et la conservation des fruits étant dans cette zone voir même dans ce pays mais aussi avec une absence totale d'encadrement pour les femmes qui évoluent dans ce domaine. Ces manquements ont pour conséquences une forte baisse des prix de vente mais aussi une perte considérable de fruits pourris durant les périodes d'accumulation de ces produits dans les marchés.

Au niveau de ces villages, les contraintes de l'aéroport international Blaise Diagne ne se limitent pas sur les secteurs socio-économiques car ils sont à l'origine de beaucoup de difficultés au niveau du secteur de l'environnement de cette commune. Le manque de plan régional stratégique au niveau de la région de Thiès pour régler les tendances et mesurer les impacts environnementaux de ces différents projets pendant leur planification dans cette zone est l'une des contraintes du cadre règlementaire et institutionnel de la situation actuelle des villages de Diass et leurs problèmes atmosphériques.

Toutefois, des stratégies ont été développées par les populations locales pour réduire ces contraintes environnementales causées par l'érection de l'AIBD et ces projets dans cette

localité du Sénégal. Ainsi, malgré tous ces effets fournis par les populations locales, le constat en est qu'elles sont très insuffisantes. Cela s'explique par le fait que la population de la commune est pratiquement composée de jeunes avec un taux de chômage très élevé mais aussi les conditions de vie sont très difficiles pour la plupart des chefs de ménages au niveau de ces localités ; ils sont très vulnérables aux contraintes très néfastes des projets de développement sur l'environnement de cette sous-région du Sénégal. Ces problèmes environnementaux dépassent de loin les populations de cette localité, les dégâts sont énormes ce qui fait que leurs résolutions nécessitent beaucoup de moyens. Cela veut dire que tous les acteurs, qu'il s'agit des représentants de l'Etat, les services déconcentrés de l'Etat, la société civile, les ONG, les privés, les partenaires au développement etc... doivent se mobiliser pour résoudre ces problèmes environnementaux surtout au niveau de cette commune qui est au centre de l'aire métropolitaine interrégionale multipolaire mise en place par le gouvernement.

6.2 Le développement du métier de maçon

Quand on parle de grands projets de développement, on parle de beaucoup de mutation. Cela est noté lors de la construction de l'aéroport International Blaise Diagne au niveau de la commune de Diass. Cette zone subit de forte pression durant ces dernières années surtout dans le domaine du foncier qui est visé par les autorités pour la réalisation de leurs projets. C'est pour cela qu'avec la présence des projets de développement dans cette localité, le métier de construction est plus en plus rentable car la valorisation du tissu urbain est devenue une nécessité ce qui renforce davantage la présence des spéculateurs de terres.

De ce fait, beaucoup de personnes, se sont retournés vers ce métier qu'il s'agit de fabricant de brique ou de celui qui construit, ils sont très présents à Diass. Ainsi, avec la présence des promoteurs immobiliers qui se sont focalisés sur la construction de leur acquisition, la maçonnerie est devenue beaucoup plus rentable. Ce métier a besoin d'une main d'œuvre très importante mais aussi de personnes qualifiées dans ce domaine pour avoir beaucoup de projets vu qu'au niveau de ces villages, des parcelles délimitées, fondations, lotissements etc. sont présents partout depuis l'érection de l'aéroport et ces projets.

Aux niveaux des parcelles environnantes de l'AIBD et à l'intérieur des villages aussi, chaque détenteur de portion aussi pauvre que soit celle-ci, essaie de valoriser son espace pour pouvoir la revendre à un prix plus élevé. A cause de cela, la demande de construction est devenue très importante et le personnel qualifié est insuffisant donc le prix de construction aussi va augmenter. Cela s'explique par le fait que cette activité parmi tant d'autres était reléguée au

second plan à cause des activités agricoles. C'est pour cela que la plupart des promoteurs immobiliers font appel aux ouvriers dans d'autres localités. Parfois les chefs de chantier sont originaires des grandes villes comme Thiès, Mbour ou même Dakar et une fois à Diass pour pouvoir terminer dans les meilleurs délais et avoir beaucoup de chantier en même temps, ils ont besoins de bras et la commune fournit une main d'œuvre importante. La concurrence est très présente, ce qui fait que les jeunes se sont retournés vers ce métier. Les chefs de chantier payent la somme de 2.000 à 2.500 f CFA/jour aux ouvriers non qualifiés c'est-à-dire une montant de 60.000 à 75.000 f CFA/mois. Et le personnel qualifié peut gagner entre 3.500 à 4.000 f CFA/jour soit une valeur de 105.000 à 120.000 f CFA/mois. Cette activité a connu un relancement extraordinaire depuis l'aménagement de ces projets de développement dans cette zone mais aussi il participe énormément sur la réduction du taux de chômage dans cette localité même s'il est périodique. Cela veut dire qu'il arrive des moments ou le nombre de chantiers est très réduit et les ouvriers peuvent rester des jours sans travailler donc sans sources de revenus.

Cependant, ces chefs de chantier demandent de l'aide aux autorités car ils n'ont pas de moyens et de matériel nécessaire pour pouvoir prendre beaucoup plus de chantiers ce qui leur permet de prendre beaucoup plus de jeunes et avoir la possibilité de prendre des chantiers dans d'autres localités. La présence des promoteurs privés provenant d'autres zones avec leur équipe de maçons est aussi considérée comme un handicap car ces promoteurs privés gagnent la quasi-totalité des marchés et n'utilisent pas la main d'œuvre locale sauf quand il s'agit des personnes qualifiées dans ce domaine. C'est pour cela qu'ils demandent aux autorités locales de les accompagner et les permettre d'avoir la chance de gagner certains projets de construction sur les chantiers de l'état. Ainsi en dehors de ces corps de métier, les populations locales se lancent dans d'autres secteurs d'activité qui peut leur permettre d'avoir des sources de revenus et pouvoir subvenir à leur besoin et ceux de leur famille.

C'est pour cette même raison que les détenteurs coutumiers, avec l'argent des indemnisations de leurs terres agricoles, s'investissent dans d'autres secteurs tel que l'immobilier. Ainsi, ces investissements n'ont fait que renforcer les spéculations foncières dans cette zone car beaucoup de personne travaillent aujourd'hui comme des promoteurs immobiliers dans cette zone.

6.3 L'investissement dans l'immobilier

Les grands projets de l'Etat sont mis en œuvre dans cette zone, augmentant la pression sur les ressources naturelles, avec l'installation de plus en plus de promoteurs immobiliers, de parcs automobiles, de pôles économiques, industriels, etc. Diass qui est au centre du triangle Dakar-Thiès-Mbour et, est devenu une ville exceptionnellement importante dans le dispositif du Plan Sénégal Emergent (PSE). Les populations locales qui ont presque perdu leur patrimoine foncier pour donner naissance à ces projets, sont très préoccupées par leur avenir et celle de leurs enfants. C'est pour cela que beaucoup d'entre eux se sont lancés dans le secteur de l'immobilier avec la somme obtenue des indemnités.

Le secteur de l'immobilier est très rentable, raison pour laquelle ils attirent beaucoup d'investisseurs dont les anciens cultivateurs au niveau de ces villages. Ces investissements leur permettent non seulement de gagner de l'argent mais aussi de protéger le peu de terrain qui leurs restent pour y développer d'autres activités. Cette forte présence de ces projets de développement et les investisseurs dans cette localité l'ont rendu très attractive et cela se traduit par une demande beaucoup plus importante en termes de foyer de locations, de magasins et autres. A cause de cette forte demande, chacun commence à construire par leurs propres moyens ou à travers des financements pour la construction des appartements, maison ou des magasins à loyer au niveau de ces villages.

C'est pour cela qu'aujourd'hui, la plupart des personnes qui habitent tout au long de la RN1 commencent à réfectionner leurs maisons pour mettre en place des magasins. Ces derniers sont souvent utilisés pour le développement du petit commerce. Ce phénomène est beaucoup plus fréquent au niveau du village de Diass où on note une forte présence des magasins dans les foyers situés tout près de la route nationale n°1.

Ces édifices permettent aux riverains surtout les cultivateurs qui ont perdu la quasi-totalité de leur espace agricole d'avoir d'autres sources de revenu mais aussi de faire des investissements rentables tout en préservant l'avenir de leurs enfants avec ces financements qui peut durer des années. Aujourd'hui on voit que beaucoup de personnes quittent les grandes villes pour venir s'installer dans cette zone, cela est dû avec la présence de l'AIBD et le prolongement de l'autoroute à paysage qui facilite beaucoup les déplacements des personnes et des biens dans cette zone. Ainsi, beaucoup de citoyens et d'investisseurs quittent Dakar avec ces conditions de vie très difficile pour venir s'installer dans cette zone considérée comme le futur pôle de développement au pays c'est-à-dire entre Diamniadio, Diass et Mbour

qui regroupe l'essentiel des projets de développement de ce régime politique. L'expansion de cette localité et son attirance renforce d'avantage les investissements dans le secteur de l'immobilier et surtout avec les jeunes habitants de la commune mais qui résident où travaillaient dans d'autres zones ou qui sont à l'extérieur. Ces sénégalais de la diaspora préfèrent investir dans ce domaine pour préparer leur retraite et l'avenir de leurs enfants dans cette zone où le foncier devient de plus en plus rare et très coûte. De ce fait, au niveau du village de Diass et environs, les investissements dans le secteur de l'immobilier se multiplient autant que les acteurs pour des raisons de sécurité foncière.

Ces différentes constructions qu'il s'agit d'appartement ou de magasins à louer vont permettre aux populations locales d'avoir des ressources financières pour être beaucoup plus stable et gérer les besoins primaires de leur famille mais aussi de pouvoir bien investir l'argent des indemnités et éviter la faillite ou de revivre ces situations de pauvreté. Certains de ces appartements ou maisons en location peuvent rapporter jusqu'à 150.000/mois au minimum à ces anciens cultivateurs sans compter l'argent gagné dans les magasins et autres secteurs. L'investissement dans le domaine de l'immobilier est aussi un moyen pour ces populations locales de pouvoir conserver certains de leurs terrains pour leurs enfants ; car avec la croissance démographique et le phénomène d'accaparement des terres qui existe déjà dans cette localité du Sénégal, la gestion durable de ces ressources foncières et forestières qui restent dans ces zones seraient très difficile et nécessite une forte cohésion sociale.

6.4 Le transport et le petit commerce

La mise en place de l'aéroport et ces projets dans cette localité ont beaucoup contribué sur le phénomène de l'exode à cause de ces impacts néfastes sur les activités des populations locales des villages les plus proches de l'emprise de l'AIBD. Dans cette partie du pays, on voit que beaucoup de personnes de la classe d'âge située entre 19 et 45 ans quittent leurs villages d'origine pour aller travailler dans les villes les plus proches comme Dakar, Mbour et Thiès à cause de la marginalisation économique. Ainsi, la plupart de ces personnes travaillent la journée dans ces villes c'est-à-dire ils quittent leur village d'origine le matin pour aller travailler et revenir chez eux le soir. Elles travaillent le plus souvent deux à trois jours dans la semaine au niveau de ces villes. Cependant, avec le développement du réseau de transport et l'attractivité de la zone, le secteur du transport commence à attirer les investisseurs dont la plupart d'entre eux sont des populations locales qui n'ont plus de terrains agricoles et certains riverains de la zone. Ces chefs de ménages avec la somme de leurs indemnités décident

d'accompagner les jeunes du village en investissant dans le secteur du transport. Sur ceux, beaucoup de jeunes ont aujourd'hui un boulot et cela participe à la réduction du phénomène de l'exode et de même que l'émigration clandestine des jeunes.

La plupart d'entre eux sont devenus des chauffeurs de particuliers qui relient le plus souvent les villes Diamniadio et Mbour (1000f/personne) et d'autres travaillent comme des chauffeurs de Clandos ou comme chauffeur de camion. Ces investissements permettent aux jeunes de pouvoir gagner leur vie dans la légalité mais aussi de pouvoir participer à la réduction des besoins de la famille de même que les investisseurs. Bien vrai qu'ils participent sur la création d'emploi pour les jeunes, ils y gagnent aussi en retour car les chauffeurs versent une somme d'argent aux propriétaires de véhicules chaque fin du mois ou chaque jour. Ainsi, dans cette zone comme dans beaucoup de villes, les taxis Djakarta et les véhicules de marchandises sont aussi présents dans le secteur du transport et cela est le plus souvent l'œuvre des populations locales qui travaillent à l'extérieur ou dans une autre région. Cela veut dire que tout le monde participe sur le développement de la commune et à travers ces moyens. « Dans cette localité les gens font tout pour leur possible pour pouvoir satisfaire leurs besoins et trouver des alternatives pour compenser les pertes de terrain agricole » disait Ibrahima Dione l'un des cultivateurs qui n'a plus d'espaces agricoles aujourd'hui.

Cependant, ces chauffeurs se sont regroupés en GIE au niveau de chaque garage ou zone de chargement pour pouvoir gérer leurs intérêts et avoir une bonne organisation dans leur métier. Cette organisation leur permet d'avoir accès aux financements et autres mais aussi de pouvoir s'entre aider en cas de besoins. Au niveau de ces petits garages ou zone de stationnement aussi beaucoup de jeunes y travaillent. On note une forte présence des laveurs de véhicules, des mécaniciens, vulgarisateurs etc. il y a aussi des jeunes « Siroumane » qui sont là pour assurer le relais lorsqu'un chauffeur doit absenter au volant. Ces GIE permettent aussi à ces jeunes chauffeurs d'avoir des véhicules de transport en commun ou d'être embossé comme chauffeur de particulier et autres. Les commerçants sont aussi présents dans ces endroits. Qu'il s'agit de vendeur d'accessoires pour téléphones, véhicules des montres etc. les vendeuses de fruits et gérantes de petits restaurants sont aussi présentes. On constate qu'il y a une diversité d'activité qui tourne au tour des transporteurs au niveau des espaces de stationnement ou mini-garages. Il faut constater que toutes ces activités jouent un rôle très important dans ces villages pour réduire le taux de chômage mais aussi pour l'accroissement des petites activités de commerce qui participent sur le développement de leur localité et sur la relance de l'économie de la zone.

On note aussi une forte présence des Organisations Communautaires de Base (OCB) aux sains de ces villages qui malgré leur faible niveau de formation pour certains d'entre eux sont très représentatives à travers des groupements, Amicales et associations des Mbotay et GIE etc. Les OCB jouent un rôle très important pour la réduction du chômage dans cette zone surtout au niveau des femmes. Des groupements comme Seck ndour sans frontière, Diass uni et MPD accompagne les femmes dans leurs projets de développement et leurs permet d'avoir des financements au tour de leur "Mbotay". Ces femmes avaient tellement de problèmes pour accéder aux structures d'appui et beaucoup d'entre eux sont des chefs de ménages et assurent l'entretien de la famille. Le cas échéant, les femmes contribuent aux dépenses quotidiennes.

Une bonne partie des femmes de ces villages surtout celles du village de Diass travaillent aussi au niveau des champs de BANOUSS situés non loin du village de Kirene sur une superficie de +600ha des terres de Kirene. Toutes ces activités participent à l'accompagnement des femmes et leur permettent d'être moins dépendantes pour régler la plupart de leurs besoins.

D'autres groupements aussi participent sur la réduction du chômage au niveau de la commune parmi eux le groupement garage Kirene qui joue un rôle très important dans le secteur du transport surtout aux niveaux des axes Kirene-RN1, RN1-BANOUSS et L'AIBD et le village de Kirene. Il accompagne les jeunes à avoir des véhicules ou moto Djakarta pour travailler comme chauffeur titulaire ou remplaçant plus connue sous le nom de « Siroumane » en wolof.

Cependant le principal problème de ces OCB est qu'ils souffrent d'une reconnaissance juridique c'est-à-dire que la plupart d'entre eux ne sont pas reconnu par les autorités mais aussi ils ont du mal à trouver des moyens de financement et de suivi. C'est à cause de cela qu'il demande aux autorités de Formaliser les OCB, les accompagner pour l'élaboration et la mise en œuvre des projets mais aussi de renforcer la capacité des membres des OCB. Ils doivent aussi accompagner les associations des élèves et étudiants à travers des financements.

Cependant, il faut aussi noter que tous les chefs de ménages n'ont pas les moyens d'acheter des véhicules à leurs enfants et que certains jeunes préfèrent développer leurs propres business avec l'aide de leurs parents. C'est pour cela que les rues de ces villages sont remplies de jeunes commerçants à travers leurs Boutiques d'alimentations, de cosmétiques, des multiservices etc. les marchands ambulants sont aussi nombreux dans cette commune. De ce fait, avec la prolifération d'infrastructure et les chantiers qui poussent comme des

« champignons » dans cette zone, la vente de ciment et béton est devenue très rentable dans cette localité du Sénégal. C'est pour cela que les magasins de quincailleries remplissent les rues de ces villages par leurs stockages de béton et autres. L'attractivité de la zone est aussi à l'origine de la présence des fastfoods, dibiteries et des vendeuses de diner et autres dans cette localité où jadis les populations cultivées leur propre nourriture avec une activité agricole orientée vers la céréaliculture. La présence de ces activités montre à quel point les projets de l'Etat réalisés dans cette zone ont complètement perturbé leur système de vie et la cohésion sociale qui y régnait. Malgré cela, toutes ces activités participent à la réduction du taux de chômage au niveau de ces villages mais aussi ils jouent un rôle très important sur le développement du secteur du commerce où les femmes sont aussi très présentes. Avec les chantiers qui s'activent partout dans ces villages, les femmes sont présentes pour satisfaire la demande des ouvriers et techniciens à travers les restaurants et les « Tangana » pour les hommes de même qu'au niveau des écoles, des garages et autres elles sont partout pour développer leurs commerces et participer à la gestion des besoins de la famille. Ces activités connexes qui se développent tout autour des chantiers ont d'important rentrée de revenus efficaces sur l'économie de la localité mais aussi vont contribuer à réduire de manière significative la pauvreté et d'augmenter les budgets des populations locales dont la majorité a perdu leurs terres. Ainsi, sur le peu d'espace agricole qui reste dans cette zone, les producteurs ont mis en place des stratégies ou d'autres techniques de productions qui vont remplacer les cultures de céréales. C'est pour cela que l'activité du maraichage commence à se développer au niveau de ces villages.

6.5 Lutter contre les inondations

Malgré leur extrême vulnérabilité avec la pauvreté et l'insalubrité dont sont victimes les populations locales de cette commune surtout au niveau du village de Diass. Les riverains ont mis en place des stratégies pour réduire les effets des inondations régulières qui font beaucoup de dégâts au niveau de cette localité comme pour la plupart des villes du Sénégal. Au niveau du village de Diass où les problèmes d'inondations sont beaucoup plus importants par rapport aux autres villages de la commune, chacun essaie de mettre en place des tactiques pour réduire les effets des pluies débordant à l'intérieur de son foyer. C'est pour cela que durant la période d'hivernage, on constate devant les maisons et magasins des dépôts de sacs remplis de sable, des blocs de pierres ou tout autre moyen qui peut aider les populations à leur tentative de blocage des eaux d'inondations. Les inondations constituent aussi un frein au niveau de la circulation à l'intérieur du quartier de Diass central surtout de ce fait certains chauffeurs de

clandos augmentent les tarifs à cause d'une absence totale de route secondaire dans ce quartier qui est mal aménager. L'accès à ces endroits est très difficile durant les périodes d'hivernage. Ainsi, avec le canal non fonctionnel, ces tentatives de blocage ne peuvent pas retenir les eaux de pluies à cause des forts ruissellements. Toutes fois au niveau de ce quartier, certaines familles qui ont les moyens réfectionnent l'intérieur de leurs maisons de même que la devanture qui est aussi bien protégé par des murettes ou des terrassements bien renforcer par du béton et du ciment pour empêcher les eaux de pluies provenant des rues d'avoir accès à leur maison. Mais ces petites digues de protections mise en œuvre par ces personnes riches ont des impacts néfastes sur leurs voisins qui n'ont pas les moyens car cela ne fait que renforcer le phénomène de ruissellement des eux pluviaux vers leurs maisons.

Cependant, avec les perturbations liées aux climats observés durant ces années, les problèmes d'inondations de devenir plus grave dans ces villages si les dirigeants ne mettent pas en place des projets d'assainissement et de réhabilitation du dalot de Diass. Les autorités locales sont incompétentes pour faire face aux problèmes d'inondations dont souffrent les populations. À part, les moyens mobilisés par le gouvernement pour venir en aide les sinistrés à travers la distribution de vivres de secours, de médicaments, de produits de désinfection etc. il n'y a pas de réalisations ou de stratégies mis en place par les dirigeants pour stopper ou réduire les problèmes d'inondations dans cette localité durant toutes ces années passées. Mais aujourd'hui, cette situation peut changer avec le lancement du projet de l'extension du dalot d'assainissement de Diass par les autorités de l'AIBD et ceux de la mairie de Diass depuis le 25 février 2021.

Malheureusement, par manque de moyens et d'encadrement, qu'ils s'agissent des autorités locales, la société civile à travers leurs associations et autres de même que les populations locales qui sont les plus impactées par ces projets d'aménagements, les stratégies mis en place au niveau du village de Diass et environs sont trop insuffisantes surtout pour réduire les contraintes de l'environnement. Cela veut dire qu'il y a beaucoup de changement sur le cadre de vie des populations de ces villages à cause des stratégies mis en place par la population surtout avec l'argent des dédommagements mais aussi avec les investissements réalisés dans différents secteurs qui leurs permet d'avoir d'autres sources de revenus et contribuer à la réduction de la pauvreté et le chômage dans cette zone. Par compte, le gouvernement ainsi que leurs partenaires pour la réalisation de ces projets de développent, ne sont pas en reste pour la mise en place des solutions ou des mesures pour l'atténuation de ces impacts négatifs de l'AIBD et ces projets dans cette localité du Sénégal. D'ailleurs, lors de la réalisation de

l'étude d'impacts de ces projets, beaucoup de stratégies ont été avancées dans leurs rapports même si la plupart de ces tactiques n'ont pas été respecté ou mis en valeur. Ainsi, les mesures de ces élites et les dirigeants de l'AIBD sont beaucoup plus présents dans le domaine de la gestion des impacts liées à l'environnement que par rapport aux impacts socio-économiques de ces projets aux niveaux de ces villages de la commune de Diass. Mais n'empêche qu'ils jouent un rôle très important dans ce domaine pour accompagner les riverains.

Conclusion générale

Au terme de ce travail de recherche, un constat s'impose. Au Sénégal, l'essentiel des plus grands projets de politiques d'aménagement de ces dernières décennies ont été concentrés au niveau de l'interface métropolitaine Dakar-Thiès-Mbour. De ce fait, à cause de la macrocéphalie de la capitale Dakar, mais aussi aux fortes contraintes techniques et anomalies environnementales induites par l'emplacement de l'Aéroport International Léopold Sédar Senghor (AILSS) qui était aussi arrivé aux limites de ses capacités et de ses installations, le gouvernement sénégalais avait décidé de construire un nouvel aéroport dénommé l'Aéroport International Blaise Diagne (AIBD) au niveau la région de Thiès, plus particulièrement dans la commune de Diass. Cette infrastructure doit permettre un développement économique, favoriser un meilleur aménagement du territoire, renforcer la compétitivité et l'attractivité du pays, mais aussi faire du Sénégal une plaque tournante pour le trafic aérien mondial et une destination privilégiée.

Cependant, depuis l'aménagement de l'aéroport et ces projets, la commune s'est complètement dynamisée sur les plans socio-économiques et environnementaux. Cette commune qui était bien servie par la nature à travers la présence des forêts classées de Diass et Bandia, de plusieurs cours d'eaux temporaires, sans oublier la présence des usines industriels comme la SIAGRO qui sont attirées par ces ressources. Cette zone est aujourd'hui bien positionnée pour être un pôle économique très dynamique avec ces projets d'aménagements surtout avec l'Aéroport et le prolongement de l'autoroute qui attirent les investisseurs dans cette localité du Sénégal et développe de nouvelles sources de revenus pour les populations. Cela veut dire que l'aménagement de ces infrastructures s'accommode aux projets de l'Etat dans cette partie du Sénégal car elles permettent de valoriser les potentialités de la zone et d'accélérer le développement local de cette interface métropolitaine.

Par contre, tout n'est pas rose sur la mise en œuvre de ces projets comme le disait le directeur général de l'AIBD « il n'y a pas de grands projets d'infrastructures sans grands désagréments. » Cela veut dire qu'ils ont des inconvénients au niveau des villages de Diass, Boukhou, Kirene et Bandia qui sont les plus proches du site de l'aéroport. La présence de l'AIBD a eu des impacts sur les conditions de vie des populations et a multiplié les problèmes au niveau de ces villages environnants de l'aéroport qui étaient pour la plupart enclavés avec des difficultés comme le manque d'eau, d'électricité, taux de chômage élevé etc. à cela

s'ajoute les pertes de terrains agricoles, les problèmes d'inondations, problème d'assainissement parmi tant d'autres soucis au niveau de cette zone. Ces infrastructures sont à l'origine de plusieurs contraintes sur les activités de la population locale et cela se justifie par le fait que l'activité agricole était la principale source de revenu de ces villageois et est aujourd'hui relevé au second plan à cause des pertes énormes de terrains agricoles.

Ainsi, à cause de ces impacts néfastes de l'implantation de l'aéroport et ces projets au niveau de la commune de Diass, une multitude de stratégies a été mise en œuvre dans cette zone. D'une part, les populations locales qui sont les plus touchées ont développé leurs propres méthodes avec la mise en place de leurs associations et autres pour pouvoir défendre leurs intérêts et faire face à ces contraintes. Ces mesures leur permettent d'avoir d'autres sources de revenus mais aussi de réduire le chômage au niveau de ces villages. D'autre part, des stratégies ont été développées par les dirigeants de l'AIBD en partenariats avec les autorités pour, non seulement accompagner les populations locales mais aussi d'atténuer les contraintes de l'aéroport et ces projets dans cette localité.

Enfin l'analyse de ces impacts de l'AIBD et ces projets, montre que malgré les difficultés qui y surgissent, la présence de l'aéroport joue un rôle important sur l'amélioration du cadre de vie des populations à travers ces débouchées qui leurs permettent de gagner dignement leur vie et subvenir à leurs besoins. Ces infrastructures vont aussi faire de cette localité une zone très compétitive et relancer l'économie du pays à travers les marchés mondiaux.

Ainsi, l'Etat dans sa politique de développement devrait accompagner les initiatives locales de développement et les groupements au niveau de ces villages pour qu'ils puissent protéger leur investissement et réduire la pauvreté dans cette zone. Des programmes de suivi doivent aussi être en place pour le respect des mesures d'accompagnement des populations locales et le respect des conventions signées par le directeur de l'aéroport et ces partenaires.

Perspectives

Il y'a des perspectives de recherches qui se dégagent :

- ✓ Est-il possible de conserver le reste des forêts classées de la commune de Diass avec cette attractivité de la zone et les projets de développement ?
- ✓ Sans une maîtrise du foncier par les autorités locales, les tensions foncières ne risquent-elles pas de s'intensifier ?
- ✓ Quels sont les impacts des projets de développement du triangle Dakar-Thiès-Mbour sur l'économique du Sénégal ?

BIBLIOGRAPHIE

1. AIBD SA, avril 2009, « Etude d'Impact Environnemental et Social (EIES) de l'Aéroport International Blaise Diagne, Rapport Principal Révisé » – Version Finale, 223p.
2. APIX SA, AIBD SA, 2011, « Nouvel Aéroport International Blaise Diagne », 6p.
3. Agence des Travaux et de Gestion des Routes (AGEROUTE), avril 2011, « Etude d'Impact Environnemental et Social (EIES) du prolongement de l'autoroute diamiadio-thies-diass-mbour », rapport final, 139p.
4. APIX SA, « Les Zones Économiques Spéciales », 64p.
5. ANAT, Janvier 2015, « Schéma Directeur d'Aménagement et de Développement Territorial de la zone Dakar-Thiès-Mbour », Rapport provisoire, 163 p.
6. ANSD, octobre 2009, « Situation Economique et Sociale de la Région de Thiès », 14p.
7. ANSD, 2020, « Projections démographiques, population du Sénégal », 25p.
8. ANSD, 2017, « Rapport définitif Recensement Général de la Population et de l'Habitat de l'Agriculture et de l'Elevage (RGPHAE) », 110p.
9. Cabinet Mamina CAMARA, 2010, « rapport final sur l'audit des marches publics de l'Aéroport International Blaise Diagne (AIBD-SA) », GESTION 2010, 83p.
10. Bonnet. B et al, 1995, « les acteurs et leurs stratégies dans les projets de développement durable et participatif », coordonné par le CIRAD-SAR, 198p.
11. DIAGNE. A, 2017, « Revue des politiques publiques menées au Sénégal sur la période 1960-2016 ENSAE-Sénégal ».
12. Drouet. C - Collin ARDU. M, Décembre 2000, « Aéroports et dynamique des territoires, DRAST 99 MT 45 », 185p.
13. Douanes sénégalaises, Septembre 2020, « Coopération douanes - eaux et forêts : Opération de reboisement à l'AIBD », 5p.
14. Groupe de la Banque Africaine de Développement, 2015, « résumé de l'étude d'impact environnemental et social de l'Aéroport International Blaise Diagne du Sénégal », Référence du projet : P-SN-DA0-001, 22p.

15. Groupe de la Banque Africaine de Développement, 2010, « résumé exécutif du plan d'action de réinstallation révisé de l'Aéroport international Blaise Diagne du Sénégal », Référence du projet : P-SN-DA0-001, 17p.

16. NGOM, M. C., BADIANE, S. D., DIONGUE, M. & MBAYE, E. 2017, « Les agro-industries de l'interface métropolitaine Dakar-Thiès-Mbour : enjeux fonciers et développement territorial ». Cahiers de géographie du Québec, 61(172), 33–53. <https://doi.org/10.7202/1042714ar> Document généré le 5 avr. 2021 08 :58

17. Plan Directeur d'Urbanisme de Dakar et ses Environs Horizon 2035, Rapport Final : Volume II

18. Plan de Développement Communal de Diass 2016 – 2020, Rapport final - MARS 2017, 55p.

19. Plan National D'aménagement Et De Développement Territorial (PNADT), Horizon 2035, Rapport final - Juin 2020, 298p.

20. SENE.A.M et CODJIA. C, 2016, « Dynamiques de l'aménagement du territoire et inégalités socio spatiales au Sénégal », Cahiers de géographie du Québec Volume 60, numéro 169 avril 2016, 27p.

21. SENE. M, 2019, « Etude d'impact Environnemental et Social de l'Aidb », le Soleil La durabilité au plus fort tarif [en ligne].

Disponible sur : <<https://www.sendeveloppementlocal.com>> (consulté le 26.07.2019)

22. Wane, M.H., 2017, « Le grammaire du noon-09-19 », 19p.

The handle <http://hdl.handle.net/1887/52964> holds various files of this Leiden University dissertation.

Mémoire

23. DEMBA. J. M, mémoire de maîtrise, 2010, « Aménagement du territoire et prospective territoriale au Sénégal : enjeux, limites et perspectives », 60p.

24. MANGANE. D, mémoire de maîtrise, 2009, « Analyse des entraves a une bonne mobilisation des ressources financières pour le développement de la communauté rurale de Diass », 32p.

25. SANKA. J.L, mémoire de maîtrise, 2008, « Aménagement du territoire, développement local et enjeux territoriaux en contexte communautaire. Etude de l'espace transfrontalier Ziguinchor-São domingos », 90p.
26. SY. I, mémoire de maîtrise, 2012, « Dynamique des Stratégies de Développement Local pour la Décentralisation et l'Aménagement du Territoire : Apports du Tourisme et son impact socio-économique dans la commune de Saint-Louis », 81p.
27. Seck. A, mémoire de maîtrise, 2020, « Apports de l'aéroport dans le développement du tourisme au Sénégal : cas de l'aéroport international Blaise Diagne », 50p.

WEBOGRAPHIE

28. <http://www.anat.sn/triangle-dtm>
29. <http://www.aibd.sn>
 - AIBD (Aéroport International Balaise Diagne) : espérance d'un Sénégal émergent, lun., 04 déc. 2017
30. <https://www.enqueteplus.com/content/aeroport-international-blaise-diagne>
31. <http://geoconfluences.ens-lyon.fr/glossaire/amenagement-du-territoire>
(ST) juillet 2004. Dernière mise à jour : juin 2019
32. <http://geoconfluences.ens-lyon.fr/glossaire/environnement>
(La rédaction) largement inspiré d'Yvette Veyret, Géo-environnement, Sedes, coll. Campus, 1999. Dernière mise à jour : septembre 2020.
33. www.investinsenegal.com
34. [https:// www.larousse.fr](https://www.larousse.fr)
35. www.lejecos.com (<https://www.lejecos.com>)
36. <https://www.mamaison.sn/actualites/aibd-ou-le-pole-de-lavenir-du-senegal>
37. <https://www.seneplus.com/article/sp%C3%A9culation-fonc%C3%ADre>

Birame Faye, Publication 26/08/2014

([Http://www.lequotidien.sn](http://www.lequotidien.sn))

38. <https://www.sec.gouv.sn>

39. www.fr.m.wikipedia.org

- Lavalette, D. (1996). Facteur d'impact : impartialité ou impuissance. Orsay (France) : Institut Curie—Recherche, Bât, 112

La dernière modification de cette page a été faite le 19 octobre 2020 à 21 :05

Table des illustrations

✚ Liste des tableaux

Tableau 1 : les villages enquêtés et le nombre de ménages.....	11
Tableau 2 : Répartition de la population en 2017.....	18
Tableau 3 : Accès aux infrastructures sociales de base.....	19
Tableau 4 : Inventaire des puits recensés aux environs de la zone de l'AIBD.....	63
Tableau 5 : Espèces conservées assujetties à la perte d'habitat par la destruction de la forêt classée de Diass.....	69

✚ Liste des figures

Figure 1 : Découpage administratif.....	26
Figure 2 : Perceptions de la population sur le coût de l'habitat.....	44
Figure 3 : Perceptions de la population sur les tensions foncières.....	46
Figure 4 : Perceptions de la population sur le rôle de l'AIBD par rapport à l'emploi des jeunes.....	50
Figure 5 : Perceptions de la population sur la pollution sonore.....	53
Figure 6 : les infrastructures de transport.....	56
Figure 7 : les différentes professions au niveau de la commune.....	60
Figure 8 : les rendements obtenus par les cultivateurs.....	61
Figure 9 : perception de la population sur les mesures de protection de la Forêt de Diass...	70
Figure 10 : Perception de la population locale sur les mesures d'accompagnement des producteurs.....	98

✚ Listes des photos

Photo 1 : Maquette de l'AIBD.....	27
Photo 2 : Ravinement dus à l'érosion hydrique.....	37
Photo 3 : l'autoroute à péage section 3 (AIBD – Sindia – Saly – Mbour)	55
Photos 4 et 5 : Bouteilles de stockages d'eau et le moyen de transport.....	57
Photos 6 et 7 : Tables des commerçants aux bords de la RN1 au village de Diass.....	63
Photos 8 et 9 : Passage d'eau des inondations au niveau de Diass central.....	74
Photos 10 et 11 : Diass sakirack en saison des pluies et les dégâts du canal.....	75
Photos 12 et 13 : Dépôt des ordures ménagères au village de Diass	78
Image 14 et 15 : Opération de reboisement initiée à AIBD.....	88
Images 16 et 17 : projet d'extension du dalot principal de Diass.....	91

✚ Liste des cartes

Carte 1 : Carte administrative de la commune de Diass.....17

Carte 2 : Ressources naturelles de la commune de Diass.....24

Cartes 3 et 4 : Carte diachronique de la commune de Diass de 2006 à 2020.....68



Annexes

Annexes I : Questionnaire d'enquête

Informations générales

Lieu d'enquête :

.....

Date : Jour : Heure :

Personne interrogée : Nom..... :

Prénom.....

1. Age

40. - de ans b. 2 c. + de

2. Sexe

a. M b. F

3. Profession

a. Cultivateur b. employé b. Ouvrier c. autres

4. Ethnie

a. Wolof b. Sérère c. Poular d. Diola e. Bambara

5. Religion

a. Musulman b. Chrétien

Rubrique 1 : Impacts socio-économiques

6. Avez-vous un logement à votre disposition à Diass ?

41. oui b non

7. Pourquoi choisissez-vous ce quartier au détriment des autres ?

.....
.....

8. Comment trouvez-vous l'axée aux infrastructures de base ?

a. Suffisant b. insuffisant c. trop faible

9. Quelles sont les difficultés rencontrées au niveau de la commune ?

.....
.....

10. Pensez-vous que cela peut changer avec l'érection de l'AIBD au niveau de la commune ?

.....
.....
11. Etes-vous en location ou propriétaire ?

a. Location b. propriétaire

12. Si vous êtes en location comment avez-vous trouvé un logement ?

a. Facilement b. Difficilement c. Très difficilement

13. Si vous êtes propriétaire comment qualifieriez-vous le prix du foncier ?

a. Coût abordable b. coût élevés c. coûts très élevés

14. Est-ce que cela n'entraîne pas des tensions foncières ?
.....
.....

15. Peut-on relier cela à l'érection de l'AIBD dans la commune ?

• Oui Non

16. Si oui pourquoi ?
.....
.....
.....
.....

17. Avez-vous une solution par rapport à ça ?
.....
.....
.....

18. Est-ce que l'AIBD génère de l'emploi au niveau de la commune ?

a. Oui b. Non

19. Si oui quelles sont les principales bénéficiaires ?
.....
.....

20. Pensez-vous que l'AIBD joue un rôle sur l'attractivité de la commune ?
.....
.....

21. Est-ce que l'AIBD peut relancer l'économie de la commune ?

• Oui b. Non

22. Si oui comment ?
.....
.....
.....

23. Etes-vous propriétaire de terrain agricole ?

a. Oui b. Non

24. Si oui comment qualifieriez-vous le rendement ?

a. Suffisant b. insuffisant c. trop faible

25. Quelles sont les difficultés qui y surgissent ?
.....
.....
.....

26. Pensez-vous que cela est lié à l'implantation de l'AIBD dans la commune ?

.....
.....

27. Existent-ils des solutions pour ces problèmes ?

.....
.....

28. Pratiquez-vous le Maraîchage ?

a. Oui b. Non

29. Comment est son rendement ?

.....
.....

30. Quelles sont les difficultés rencontrées dans cette activité ?

.....
.....
.....
.....

31. Existent-ils des moyens pour pallier ces difficultés ?

.....
.....
.....

32. Comment trouvez-vous l'offre d'emploi de cette activité ?

a. Suffisant b. insuffisant c. trop faible

33. Quelles sont principales bénéficiaires ?

a. Jeunes b. Adultes c. Vieux

Rubrique 2 : Impacts environnementaux

34. Comment qualifiez-vous l'impact de l'AIBD sur la dégradation de la végétation ?

b. Faible b. Forte c. Très forte

35. Pensez-vous qu'on peut solutionner ces problèmes ?

a. Oui b. Non

36. Si oui comment ?

.....
.....
.....

37. Etes-vous dérangés par le bruit des avions ?

a. Oui b. Non

38. Pouvez- vous me parler de l'effet de la pollution sonore ?

.....
.....

39. Est-ce qu'elle a des effets sur les constructions ?

a. Oui b. Non

40. Comment elle se manifeste ?

.....
.....

41. Est-ce qu'elle a un impact sur le cout de l'habitat ?

.....
.....

42. Quelles sont les difficultés rencontrées dans votre maison à cause de la pollution sonore ?

.....
.....
.....

43. Pensez-vous qu'on peut relier la pollution sonore avec la divagation de certains animaux ?

.....
.....
.....

44. Est-ce qu'elle a des effets sur la santé ?

a. Oui b. Non

45. Si oui pouvez-vous me donner quelques exemples de Maladies ?

.....
.....

46. Comment peut-on limiter les impacts des nuisances aéroportuaires ?

.....
.....
.....

Rubrique 3 : les stratégies d'adaptation

47. Est-ce qu'il y'a des moyens mis en place par l'Etat pour gérer le problème foncier ?

a. Oui b. Non

48. Peut-on noter la présence d'ONG ou groupement pour aider les cultivateurs ?

a. Oui b. Non

49. Si oui les quelles ?

.....
.....
.....

50. Est-ce qu'il y'a des mesures d'accompagnement des cultivateurs mises en place par la mairie ?

a. Oui b. Non

51. Comment trouvez-vous ces mesures d'accompagnement ?

a. Suffisant b. insuffisant c. trop faible

52. Au niveau de la commune peut-on noté l'existence des projets de développement ?

a. Oui b. Non

53. Si oui pouvez-vous nous donner quelques exemples ?

.....

.....
.....
54. Pensez-vous que ces projets peuvent réduire le taux de chômage.

.....
.....
.....
55. Quelles sont les stratégies de l'Etat pour réduire la dégradation de l'environnement ?

.....
.....
.....
56. La mairie a-t-elle mise en place des moyens pour lutter contre ce fléau ?

.....
.....
.....
57. Quel est le rôle de la population face à la dégradation de l'environnement ?

.....
.....
58. Comment trouvez-vous l'apport de l'Etat pour réduire les effets de la pollution sonore ?

a. Suffisant b. insuffisant c. trop faible

59. Est-ce qu'il des mesures mises en place pour réduire l'effet du bruit des avions sur l'habitat ?

a. Oui b. Non

60. Si oui pouvez-vous me donner quelques exemples ?

.....
.....
61. Existents-ils des ressources mises en place pour réduire les risques de maladie causés par l'effet des bruits ?

.....
.....
62. Est-ce que l'AIBD accompagne la population victime de maladie à cause des bruits aéroportuaire ?

a. Oui b. Non

63. Si oui comment ?

.....
.....
64. Comment trouvez-vous le rôle de la mairie face à ces problèmes ?

a. Suffisant b. insuffisa c. trop faible

65. Connaissez-vous d'autres stratégies pour faire face à ces problèmes ?

a. Oui b. Non

66. Si oui pouvez-vous nous donner quelques exemples ?

Merci de votre attention

Annexes II : Guide d'entretien

« Impacts socio-spatiaux et environnementaux de l'aménagement de l'Aéroport International de Blaise Diagne (AIBD) sur la commune de Diass : cas des villages de Diass, Kirene, Bandia et Boukhou »

PRÉSENTATION DE L'INTERVIEWEUR

Bonjour, je m'appelle SIDY NIANG.

Je réalise une enquête pour mon mémoire et je cherche à connaître l'opinion de la population sur les impacts de l'érection de l'AIBD sur la commune afin de compléter le questionnaire d'enquête.

La durée de cet entretien n'excédera pas 1 heure au maximum.

Au cours de l'entretien, j'aimerais que nous abordions les thèmes suivants : la dynamique foncière et l'agriculture, le chômage, l'économie de la commune, l'environnement et les incivilités (nuisances).

1. Pouvez-vous me parler de la dynamique foncière au niveau de la commune ?

.....
.....
.....
.....
.....

2. Pensez-vous que cela est lié à l'érection de l'AIBD dans cette zone ?

.....
.....
.....
.....

3. Est-ce que cela ne va pas impacter sur les zones de culture ?

.....
.....
.....
.....

4. Comment trouvez-vous le rendement de l'agriculture durant cette dernière décennie ?

.....
.....
.....
.....

5. Est-ce que vous pratiquez d'autres activités ?

.....
.....
.....

.....
.....
6. Pouvez-vous me parler du chômage au niveau de la commune ?

.....
.....
.....
.....
.....

7. Comment trouvez-vous la création d'emplois de l'AIBD ?

.....
.....
.....
.....

8. Pensez-vous que Diass peut être un pôle attractif dans cette zone ?

.....
.....
.....
.....

9. Pouvez-vous me parler de l'économie de la commune ?

.....
.....
.....
.....

10. Pensez-vous que l'érection de l'AIBD dans cette zone peut relancer l'économie ?

.....
.....
.....
.....

11. Pouvez-vous me parler de la dégradation de l'environnement ?

.....
.....
.....
.....

12. Qu'est ce qui est à l'origine de cette dégradation ?

.....
.....
.....
.....

13. Quelles seraient les conséquences de cette dégradation ?

.....
.....
.....
.....
.....

14. Pouvez-vous me parler des nuisances aéroportuaires ?

.....
.....
.....
.....
.....

15. D'après vous quelles seraient les conséquences ?

.....
.....
.....
.....
.....

16. Pouvez-vous me parler des stratégies mise en place pour pallier ces problèmes ?

.....
.....
.....
.....
.....

17. Avez-vous quelque chose d'autre à ajouter concernant l'érection de l'AIBD dans la zone ?

.....
.....
.....
.....
.....

Merci pour le temps que vous m'avez accordé.

Table des matières

Dédicaces.....	i
Remerciements.....	ii
Sommaire.....	iii
Sigles et abréviations.....	iv
Résumé.....	vi
Introduction générale	1
Problématique et Justification du sujet.....	3
Objectifs de l'étude	5
Hypothèse de l'étude.....	5
Méthodologie de recherche.....	6
Définition des concepts.....	8
PREMIERE PARTIE : Présentation générale de la commune de Diass.....	15
Chapitre 1 : Potentialités de la commune	16
<i>1.1 Agriculture.....</i>	<i>19</i>
<i>1.2 Commerce.....</i>	<i>20</i>
<i>1.3 Les ressources végétales et le climat.....</i>	<i>21</i>
<i>1.4 Les ressources minières et hydrologiques.....</i>	<i>22</i>
<i>1.5 L'Aéroport International Blaise Diagne, un atout pour la Commune...25</i>	
<i>1.6 Les sources réelles de la mobilisation des ressources financières...28</i>	
Chapitre 2 : Contraintes de la commune.....	33
<i>2.1 Les services sociaux de base.....</i>	<i>33</i>
<i>2.2 Erosion.....</i>	<i>37</i>
<i>2.3 Pollution des eaux et de l'Air.....</i>	<i>38</i>

DEUXIEME PARTIE : Impacts socio-économiques et environnementaux de la construction de l'AIBD dans la commune de diass.....	42
Chapitre 3 : Impacts socio-économiques de la construction de l'AIBD dans la commune de Diass.....	43
4.1 Profil Social.....	43
4.1.1 L'habitat et les tensions foncières.....	43
4.1.2 La Santé, l'éducation et l'emploi des jeunes.....	46
4.1.3 Le domaine culturel.....	50
4.1.4 Nuisances sonores.....	52
4.1.5 Accès aux infrastructures de bases.....	54
4.2 Profil Economique.....	58
3.2.1 L'agriculture.....	59
4.2.2 Le commerce.....	62
4.2.3 Le Tourisme.....	64
Chapitre 4 : impacts environnementaux de la construction de l'AIBD dans la commune de Diass.....	66
4.1 Impacts négatifs sur la végétation.....	66
4.2 La biodiversité.....	71
4.2 Inondations.....	73
2.2.1. Déchets des projets et réseaux d'assainissement.....	76
4.3 La recharge des nappes et consommation des ressources.....	79
TROISIEME PARTIE : Stratégies d'adaptation.....	82
Chapitre 5 : Les stratégies d'adaptation collectives.....	83
5.1 Les associations communautaires et la protection de l'environnement...83	
5.2 Mesures de reboisement des Forêts Classées.....	86

5.3 Lutter contre les inondations	89
5.4 Approvisionnement en Eau	91
5.5 Politique de gestion des déchets et du cadre de vie	93
Chapitre 6 : Les stratégies d'adaptation individuelles	96
6.1 Le développement des cultures commerciales.....	97
6.2 Le développement du métier de maçon	100
6.3 L'investissement dans l'immobilier	102
6.4 Le transport et le petit commerce	103
6.5 Lutter contre les inondations.....	106
CONCLUSION GENERALE	109
Bibliographie	111
Table des illustrations.....	I
Annexes.....	IV
Table des matières.....	XII