ANALYSE DE L'INFLUENCE DE L'AUTOROUTE DIAMNIADIO-AIBD

dans le changement de la morphologie du paysage sur l'axe Diamniadio – Diass

Mme Khady DIOP (Doctorante UGB)
M. EL HADJI A. K.KEBE (Doctorant UCAD)

OBSERVATOIRE Socio-Economique et Environnemental de l'AUTOROUTE à Péage entre DAKAR et AIBD

Territoires, Sciences, Sociétés
Développement en Afrique

RAPPORT SENAC.indd 1 08/10/2018 12:36

RAPPORT SENAC.indd 2 08/10/2018 12:36

Sommaire

Introduction générale

Introduction 6

I. Présentation des communes traversées 7

II. Objectifs 9

III. Méthodologie 10

Première partie

I. État de l'occupation du sol dans la zone d'étude 13

II. Analyse de la dynamique spatiale des espaces agricoles dans la zone d'étude 16

III. Un aménagement du territoire orienté vers l'urbanisation 19

Deuxième Partie

I. APDAIBD et mobilité 23

II. Parcours du bétail 30

III. Influence sur les écoulements 32

RAPPORT SENAC.indd 3 08/10/2018 12:36

Liste des acronymes

AGEROUTE	Agence des Travaux et de Gestion des Routes
AIBD	Aéroport International Blaise Diagne
ANAT	Agence Nationale de l'Aménagement du Territoire
ANSD	Agence Nationale de la Statistique et de la Démographique
APDAIBD	Autoroute à péage Dakar Aéroport International Blaise DIAGNE
APIX	Agence pour la Promotion des Investissements et Grands Travaux
BATISUP	Ecole Supérieure du Bâtiment
CSE	Centre de Suivi Ecologique
CADL	Comité D'appui au Développement Local
DTGC	Direction des Travaux Géographiques et Cartographiques
DUA	Direction de l'Urbanisme et de l'Architecture
EIE	Etude d'Impact Environnemental
GIE	Groupement d'intérêt Economique
GPS	Global Positioning System
Ha	Hectare (symbole : ha) est une unité de mesure de superficie
JICA	Agence Japonaise de Coopération Internationale
PDU	Plan Directeur de l'Urbanisme
SDADT	Schéma Directeur d'Aménagement et de Développement Territorial
SENAC	Société Eiffage de la Nouvelle Autoroute Concédée
SDE	Sénégalaise Des Eaux
TER	Train Express Régional
UCAD	Université Cheikh Anta Diop de Dakar
UGB	Université Gaston Berger de Saint-Louis
ZESI	Zone Economique Spécialisée Intégrée

RAPPORT SENAC.indd 4 08/10/2018 12:36

INTRODUCTION GENERALE

RAPPORT SENAC.indd 5 08/10/2018 12:36

Introduction

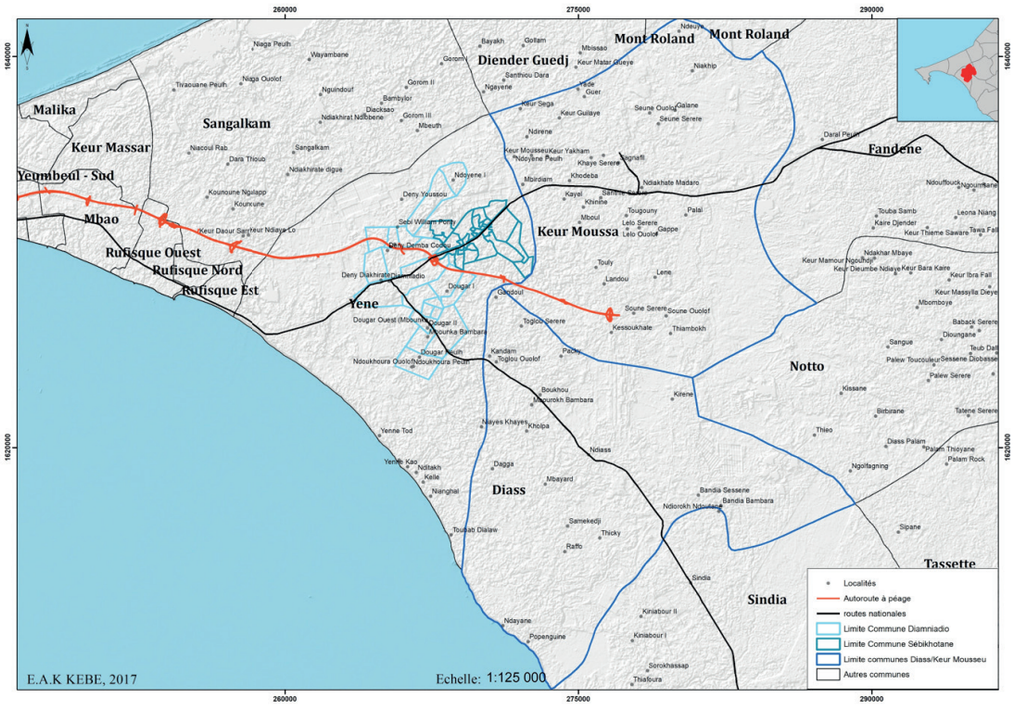
Les enjeux de la mobilité dépendent fortement de l'existence d'infrastructures, de réseaux dont la disponibilité et la qualité sont de rigueur. Depuis 2005 le Sénégal est caractérisé par ses nouveaux moyens de communication, ses infrastructures de grand standing, ses projets de construction de logements et d'aménagements pour un redéploiement de certains services publics et administratifs à la périphérie. Parmi ces dispositifs techniques figure le prolongement de l'autoroute qui a fortement marqué le paysage. Longue de 16,5km, l'extension de l'autoroute de Diamniadio à AIBD constitue une suite logique au regard de la dynamique économique et socio-spatiale qui caractérise cette zone jadis méconnue et déserte.

L'importance du premier tronçon est renforcée par la mise en service de la deuxième section DIAMNIADIO-AIBD qui s'insère dans cette optique de développement. En effet, ce tronçon joue un rôle majeur dans l'activité économique de cette zone (commune de DIASS), avec la construction de l'AIBD, ainsi que l'implantation d'une Zone Economique Spécialisée Intégrée (ZESI).

Dans l'optique d'assurer une meilleure desserte de l'aéroport de Diass, le prolongement de l'autoroute jusqu'à Diass fut un impératif.

La mise en place d'un aéroport dans la commune de Diass dont l'attractivité implique un mécanisme assurant des allées et venues rapides et faciles, constitue l'une des justifications du prolongement de l'autoroute.

Carte 1



C1 Tracé du prolongement de l'autoroute avec les communes traversées

RAPPORT SENAC.indd 6 08/10/2018 12:36

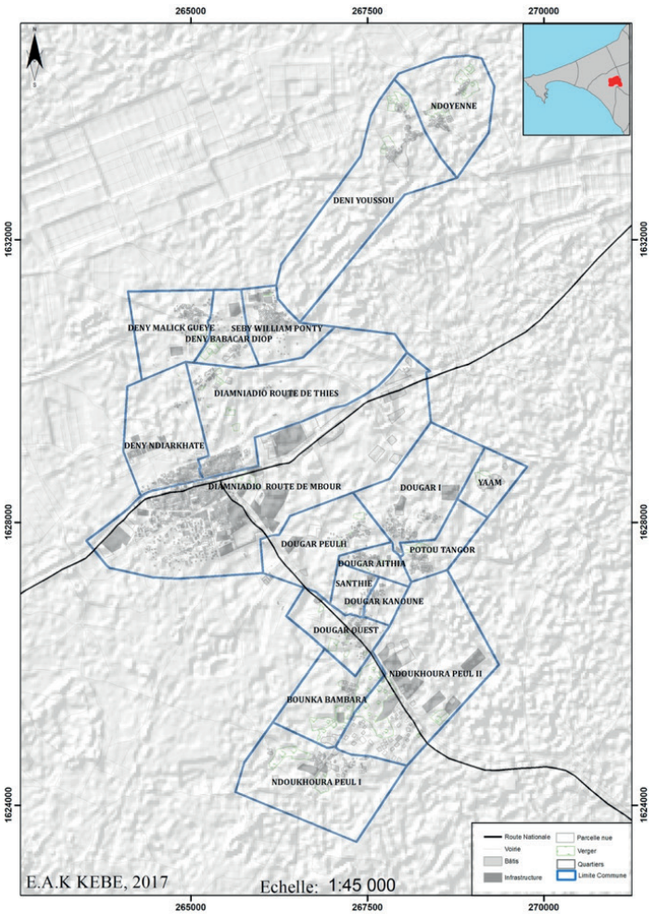
1. Présentation des communes traversées par le tronçon Diamniadio-AIBD

Commune de Diamniadio

Avec une population estimée à 23 547 habitants, la commune de Diamniadio enregistre différentes activités économiques.

Il s'agit de l'agriculture, l'élevage et la pêche dans une moindre mesure. La population des quartiers traversés par l'autoroute est majoritairement Lébou.

Carte 2



C2 Présentation de la commune de Diamniadio

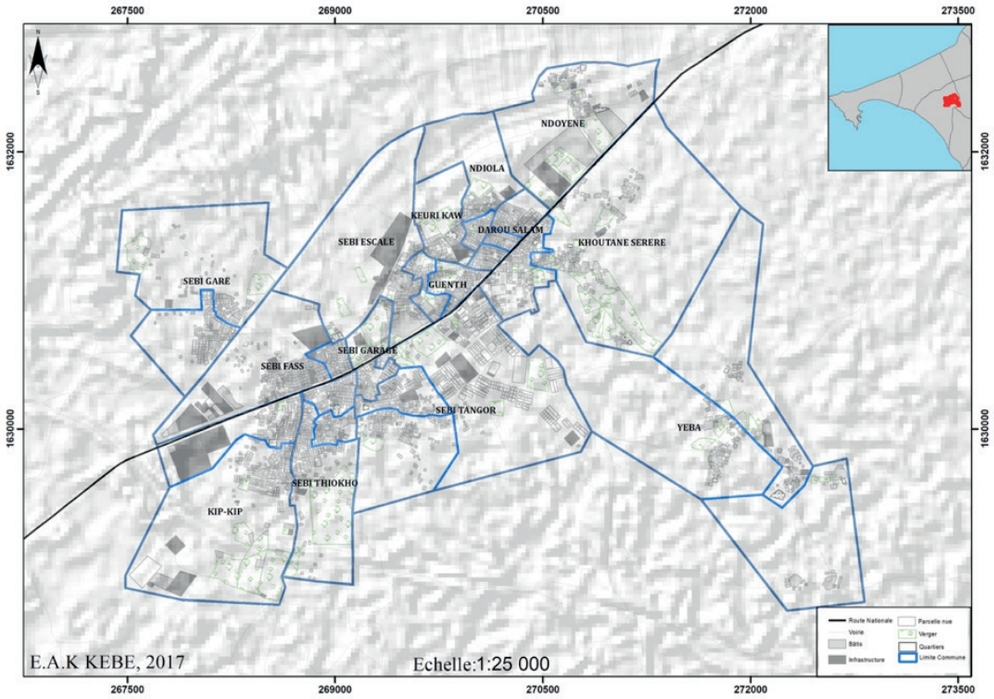
Commune de Sébikotane

La commune de Sébikotane s'étend sur une superficie de 1256 ha[1]. Composée de 17 quartiers, Sébikotane a connu une métamorphose ces dernières années, avec une population de 27 402 habitants.

Etant l'arrière-pays du nouveau pôle urbain de Diamniadio, la commune qui se caractérisait par les activités agropastorales et ses dérivés fait face depuis quelques années à une urbanisation embryonnaire.

RAPPORT SENAC.indd 7 08/10/2018 12:36

Carte 3



C3 Présentation de la commune de Sébikotane

Commune de Keur Mousseu

La population est estimée à 39 850 habitants en 2016. Située dans le département de Thiès, Keur Mousseu a été érigée en communauté rurale en 1972, suite à la réforme de l'administration territoriale, puis en commune rurale en 1990. A l'image des autres communes traversées par l'autoroute, l'activité agropastorale constitue la principale de caractéristique de cette zone.

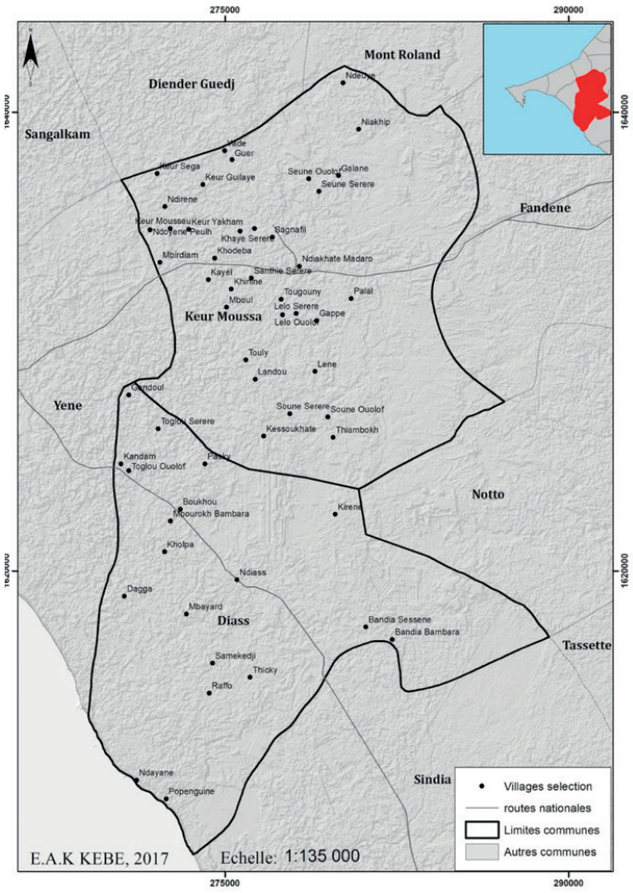
Commune de Diass

A mi-chemin entre Dakar et Mbour, la commune a suscité un regain d'intérêt depuis l'annonce de la construction d'un aéroport sur son sol. Limitée à l'est par la commune de NOTO et de TASSETTE, à l'ouest par la commune de YENNE, au nord par la commune de KEUR MOUSSEU, et au sud par la commune de SINDIA, DIASS couvre une superficie de 106km² [2]. Elle a une population de 39 850 d'habitants.

1 • *Projet d'investissement communal, 2012/2018*

RAPPORT SENAC.indd 8 08/10/2018 12:36

Carte 4



C4 Présentation des communes de Keur Mousseu et Diass

2. Objectifs

L'autoroute Diamniadio – AIBD constitue l'un des facteurs propulseurs de l'activité économique qui émerge dans la périphérie dakaroise, eu égard à l'affluence des entreprises et services dans cette partie de la capitale en léthargie depuis de très longues années. En effet cet espace avait une vocation agricole à ne pas occulter compte tenu de son importance.

Il s'agit de la prédominance de l'activité agropastorale et ses corollaires. L'objectif de cette première étude sur le tronçon Diamniadio – AIBD est d'analyser l'évolution de la morphologie de ces zones, leur incidence sur les personnes qui y résident et montrer les prémices d'un secteur tertiaire en pleine expansion.

Pour ce faire le présent rapport s'attellera à faire:

- Une étude diachronique de l'évolution du paysage ;
- Une analyse de la ségrégation spatiale avec choix des indicateurs ;
- Une catégorisation et classification des paysages avant et après l'APDAIBD ;
- Une spatialisation de la restructuration des espaces agricoles tout en mettant en évidence :

2 • *ENEA/UCAD, 2013. Plan d'aménagement et développement du territoire : Communauté rurale de Diass, 160p.*

RAPPORT SENAC.indd 9 08/10/2018 12:36

- La perception et les attitudes qu'adoptent les résidents des zones traversées face à cette mutation spatiale ;
- L'estimation des contraintes pour l'entreprise agropastorale au plan spatial d'abord, et les conséquences qui en découlent au plan social, économique, et de la qualité de vie à l'aide d'enquêtes qualitatives et quantitatives.

3. Méthodologie

Le présent rapport est la synthèse des informations recueillies sur le terrain, d'une analyse bibliographique et d'une pratique très poussée de la cartographie.

La phase bibliographique

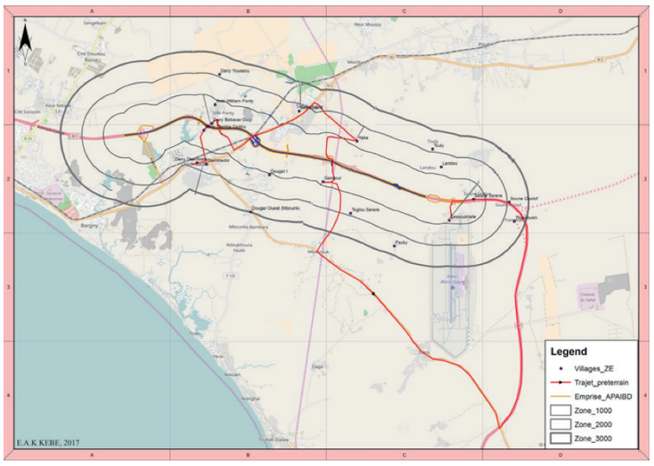
Elle s'est soldée par des visites au niveau des différents services censés détenir des informations relatives à l'autoroute. Il s'agit de l'APIX, principal maître d'ouvrage, de l'AGEROUTE chargée de réaliser le prolongement de l'autoroute jusqu'à Mbour. Les bibliothèques de l'UCAD et de l'UGB ont aussi fait l'objet de visite.

La phase d'immersion

Plusieurs visites au niveau des différentes zones traversées par l'autoroute ont été menées. Ces dernières avaient pour but en plus de faire une observation directe, de s'entretenir avec les différents acteurs des divers villages ou quartiers. Cette phase a également permis la validation du questionnaire, ainsi que la réactualisation de l'emprise du travail. Il était question de travailler sur tous les villages ou quartiers se trouvant à trois kilomètres de l'autoroute. 21 villages/quartiers furent répertoriés dans un premier temps.

Au sortir de la première descente de terrain, il a été observé qu'il n'était pas nécessaire d'enquêter dans l'ensemble de ces entités dans la mesure où certaines n'étaient pas très impactées ou du moins pas au même titre que celles sur lesquelles le choix a été porté au final. En effet les villages se trouvant à 3km de l'autoroute ne se sentent aucunement impactés par l'ouvrage. Parmi eux deux villages ont été choisis en guise de témoin. Par ailleurs, le site de recasement qui se trouve à 1,5 Km au nord de Soune, ne faisait pas partie des villages à enquêter. Il a été rajouté à la liste des villages ou quartiers à enquêter, afin d'avoir une meilleure couverture de la zone. Cela se justifie par son rôle de réceptacle des populations déplacées. En somme, les premières visites de terrain ont permis de mieux cerner les contours de l'approche adoptée, et aussi de l'affiner. Ainsi au lieu des 3Km initiaux, la majorité des questionnaires a été administrée dans la zone des 2km, de part et d'autre de l'emprise de l'autoroute.

Carte 5



C5 Zone de couverture de l'enquête

RAPPORT SENAC.indd 10 08/10/2018 12:36

Echantillon

La zone de couverture étant entre une zone périurbaine (existence de quartiers) et une zone rurale (prédominance de concession), l'idée principale consistait à avoir une meilleure représentativité au sein des différentes entités géographiques.

Dans les zones périurbaines, où les quartiers se caractérisaient par un type d'habitats épars, il a été question d'administrer un nombre de questionnaires plus important. Par contre dans les villages, le choix du nombre de ménages à enquêter était fonction de la taille de la concession.

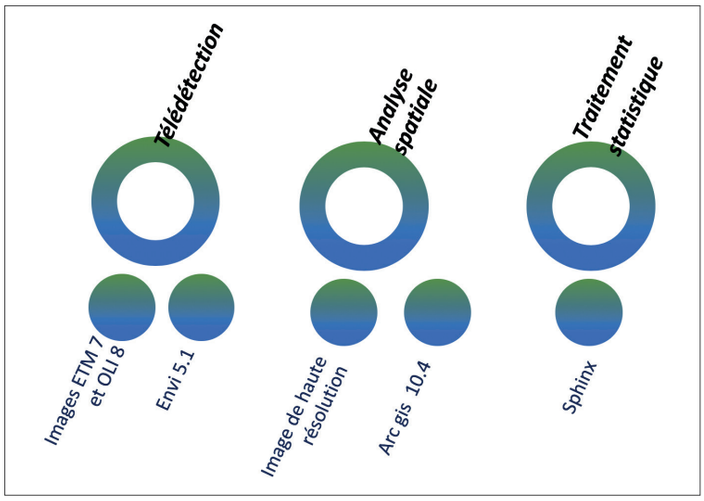
Le questionnaire « ménage » composé de 95 questions sur un échantillon de 150 ménages a rendu possible la collecte d'informations relatives aux caractéristiques des chefs de ménages et les activités des membres du ménage. L'objectif était de tenir compte au moment d'élaborer le questionnaire des principales activités qui caractérisaient les zones traversées par l'autoroute afin de connaître leur évolution et/ou régression. Il s'agit de l'agriculture, de l'élevage et de la pêche. Cette dernière activité a été occultée dans le questionnaire final, car elle avait littéralement disparu dans sa zone habituelle à cause de plusieurs facteurs qui seront davantage explicités au courant de ce document.

En plus d'un questionnaire ménage, des entretiens semi-directifs de même que des focus groups ont été faits avec certains chefs de villages, les responsables institutionnels locaux, les groupements féminins afin de compléter voire corroborer certaines informations recueillies auprès des ménages enquêtés.

Traitement des données collectées

Afin de compléter la collecte des données, l'équipe a aussi rencontré l'ensemble des acteurs municipaux et les personnes ressources des communes concernées.

Figure 1



F1 Méthodes et outils de traitement des données

Tableau 1: Rencontre des acteurs du projet

	Dates	Concernés	Lieux
Rencontres	11-04-2017	Consultant de la commune	DIAMNIADIO
	11-04-2017	Secrétaire municipal	SÉBIKOTANE
	13-04-2017	Secrétaire municipal Chargé des affaires d'urbanisme	DIASS
	13-04-2017	Commission domaniale	KEUR MOUSSA
	13-04-2017	Agent CADL	KEUR FAYE

RAPPORT SENAC.indd 11 08/10/2018 12:36

PREMIERE PARTIE
EVOLUTION DE LA MORPHOLOGIE

RAPPORT SENAC.indd 12 08/10/2018 12:36

L'étalement urbain constaté à Dakar n'épargne aucun département de la région, mais celui de Rufisque demeure le plus alarmant. En effet, Diamniadio et Sébikotane constituent une zone à potentiel agricole de l'agglomération dakaroise grâce au dynamisme des différentes exploitations agricoles qui y cohabitent. Malheureusement, c'est dans ce département, surtout dans la période récente, que le phénomène de conversion des terres agricoles en zone d'habitat se pose avec le plus d'acuité, suite à la mise en service du tronçon de l'Autoroute à Péage Diamniadio – AIBD.

Ce constat amène à se poser certaines questions :

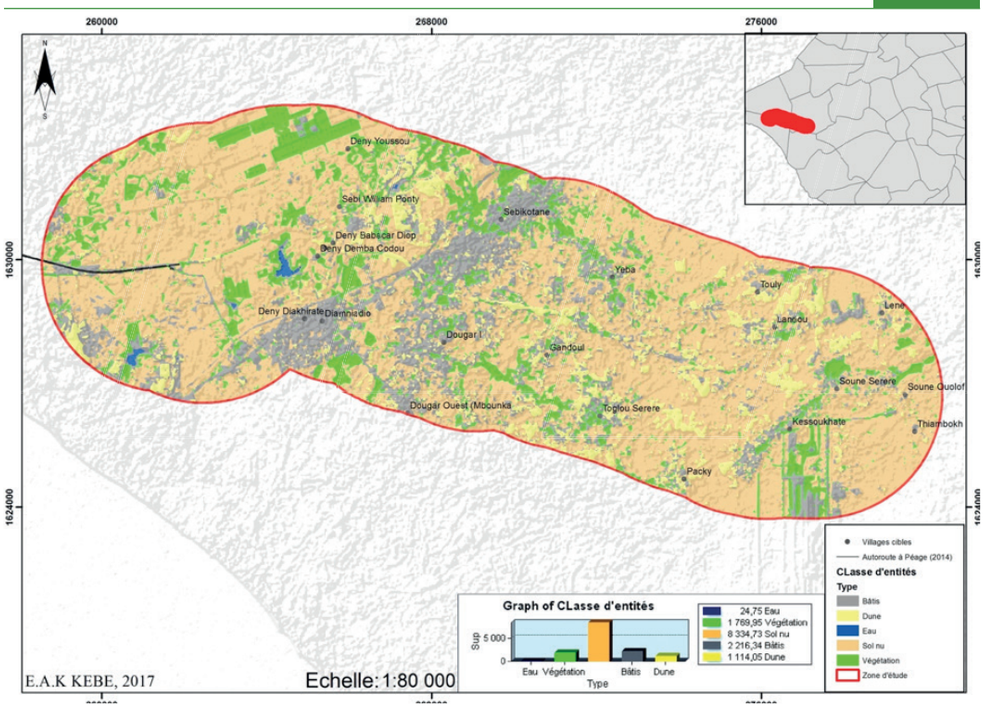
- Quelles sont les raisons de la conversion des terres agricoles en zones d'habitat ?
- Quelle est l'ampleur de cette conversion ?
- Et quelle est la situation actuelle sur le territoire du corridor ?

Pour répondre à ces interrogations, l'étude a porté sur la dynamique spatiale des espaces agricoles sur une période comprise entre 2014 et 2017 avec comme années référence 2014 et 2017. Le choix de ces deux années s'explique par le fait qu'elles constituent des années charnières dans l'environnement foncier et agricole du Sénégal en général et de la zone d'étude en particulier.

1. État de l'occupation du sol dans la zone d'étude

1. État de l'occupation du sol en 2014

Carte 6



C6 Occupation du sol en 2014

RAPPORT SENAC.indd 13 08/10/2018 12:36

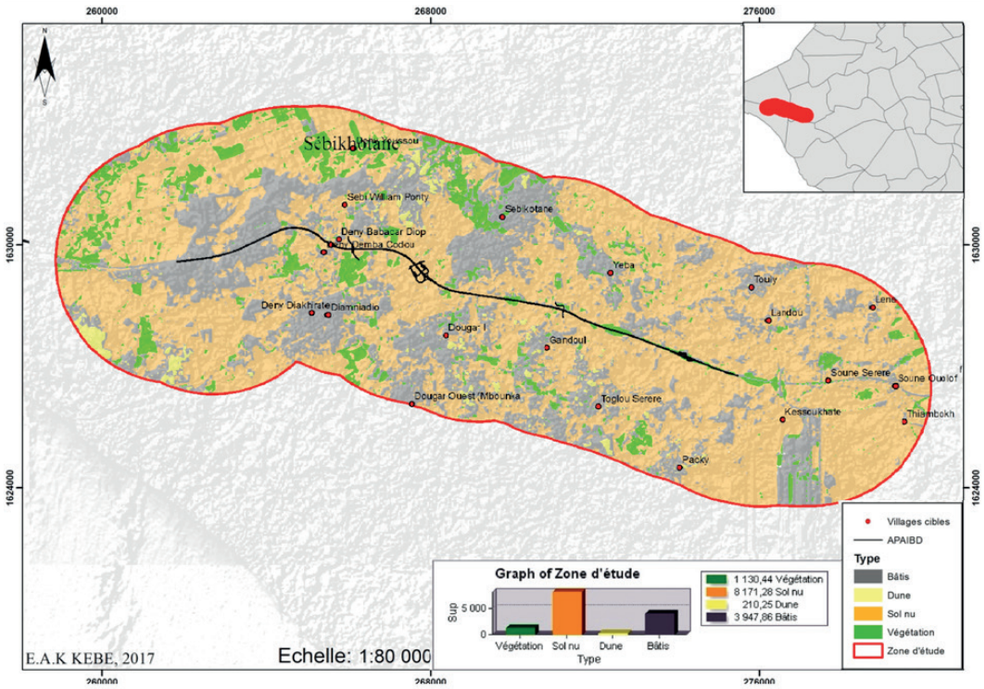
1ère partie
Evolution de la morphologie

La carte de l'occupation du sol en 2014 montre une prédominance des sols nus (zones de culture) à hauteur de 61.93%. Ensuite viennent les zones bâties (16.47%) et la végétation (13.15%). Tandis que, les plans d'eau (24ha) ne représentent à cette époque que 0.18% de la superficie du corridor. On constate que dans les années 2014, les communes de Diass et de Keur Mousseu conservent leur caractère rural, marqué par l'omniprésence d'activités agricoles. Par contre, l'influence de l'Autoroute sur cette zone, montre des tendances vers une périurbanisation.

En 2014, les zones de culture et les zones de végétation naturelle occupent 75.08 % du département de Rufisque contre 16,47 % pour les zones bâties.

2. État de l'occupation du sol en 2017

Carte 7



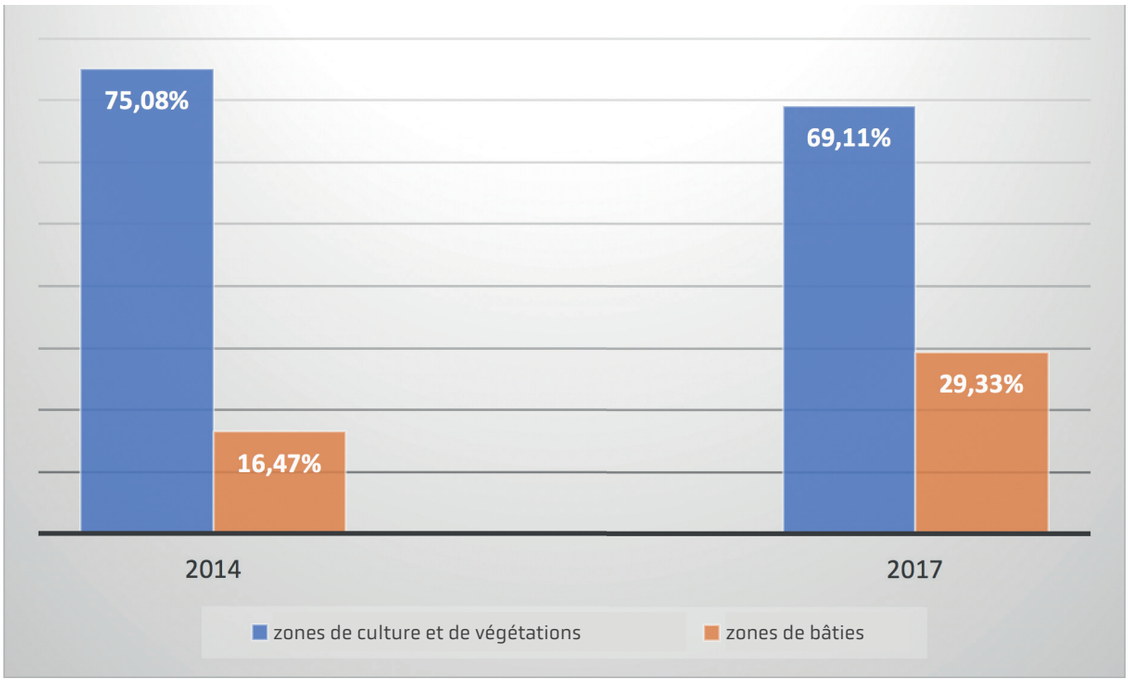
C7 Occupation du sol en 2017

RAPPORT SENAC.indd 14 08/10/2018 12:36

L'état du sol en 2017 montre une nouvelle tendance presque irréversible dans l'organisation spatiale de la zone d'étude. Les zones bâties prennent de plus en plus le pas sur les zones agricoles et de végétation. Elles occupent 29,33% de la zone tandis que celle de la végétation et des zones de culture régresse avec 69,11%.

En 2017, une grande progression des zones bâties consécutive à la forte urbanisation que subit la grande région de Dakar et le département de Rufisque en particulier est observée. Ces zones couvrent désormais 3947 hectares soit 29,33 % du territoire alors que les zones de culture (8171 ha) et la végétation naturelle (1130 ha) connaissent une régression. C'est le cas des dunes (210 ha) et des Plans d'eau qui ont également vu leur superficie diminuer sensiblement, voire disparaître, pendant cette période.

Graphe 1



G1 Etat de l'occupation des sols (2014 – 2017)

RAPPORT SENAC.indd 15 08/10/2018 12:36

2. Analyse de la dynamique spatiale des espaces agricoles dans la zone d'étude

Entre 2015 et 2017, les changements dans l'occupation du sol de la zone d'étude ont été exceptionnels. En effet, les autres catégories d'occupation du sol à l'exception des zones de bâtis ont connu une importante régression. Ce qui dénote de l'importance des modifications subies par le territoire. La mise en service de l'autoroute à péage a haussé la valeur foncière de l'ensemble de cette zone. Les localités jadis méconnues deviennent l'attraction des promoteurs.

> Le chef du quartier de Yéba Inda B.Fall affirme « Yéba est un grand village. Il est composé de trois quartiers à savoir Yéba 1, Yéba 2 et Yéba 3 ou Inda. L'autoroute passe au niveau de mon quartier. Elle nous a créé d'énormes opportunités. Elle nous a désenclavé. En effet le quartier a pendant longtemps subi les préjudices d'un enclavement. Cela vient de l'étymologie du mot Inda même qui signifie en wolof « feulé » (là-bas en français). On ne se sentait pas comme faisant partie du Sénégal encore moins de Dakar. Grâce à l'autoroute le quartier de Yéba Inda est connu et suscite un intérêt pour des potentiels acquéreurs de parcelles d'habitation »

Photo 1

P1 Modification du paysage à Lossa Gola (Dougar)

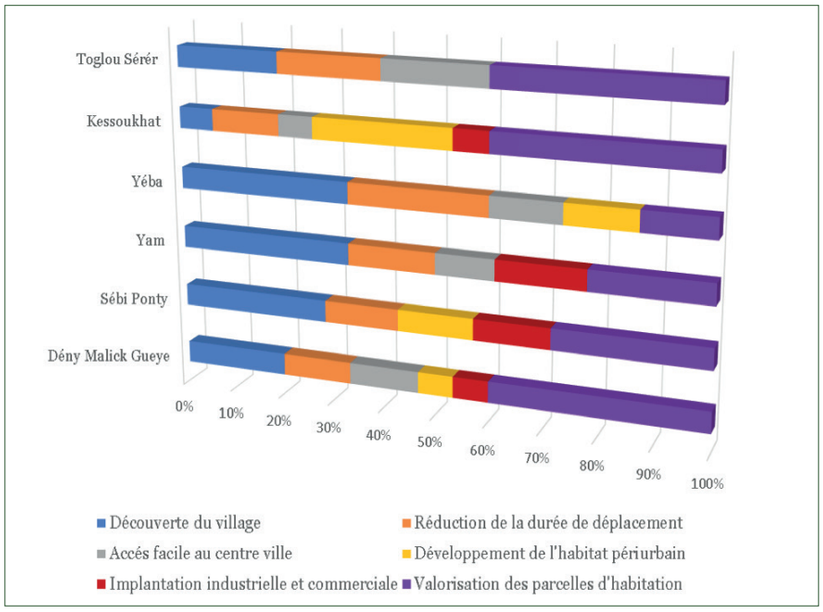
Cette photo montre une haie de bocage[3] qui tend à disparaître au profit des maisons en construction. La majeure partie des terres agricoles a tendance à être morcelée soit par les propriétaires des terrains, soit par les promoteurs.

3 • *Rangée d'arbustes qui sépare les champs.*

RAPPORT SENAC.indd 16 08/10/2018 12:36

Graphe 2

G2 Manifestations engendrées par l'autoroute sur la zone d'étude



L'observation de cette figure montre les dynamiques observées au niveau des quartiers enquêtés. La valorisation des parcelles constitue le fait marquant au niveau des différentes entités spatiales.

Cela se justifie par la disponibilité foncière dans cette zone mais aussi l'existence d'une infrastructure structurante, en occurrence l'APDAIBD.

A ce propos I. Pouye, secrétaire municipal de la mairie de Sébikotane révèle « *l'autoroute a valorisé cette zone qui il y'a quelques années était presque inhabitée compte tenu de son caractère agropastoral. Depuis sa mise en place on enregistre de plus en plus de demandes de parcelles d'habitation de personnes venant du centre. Les prix varient selon la proximité de l'autoroute et peuvent atteindre 3millions. Avant l'autoroute les gens n'étaient pas trop enclins à habiter au niveau de ces zones. (...)*

Par ailleurs on ne voudrait pas que les retombées positives de l'autoroute ne se limitent qu'au foncier raison pour laquelle on aménage des zones industrielles pour développer la commune participant à la création d'emploi, s'inscrivant ainsi dans la dynamique d'un Sénégal émergent. Par rapport à nos ambitions pour la commune l'autoroute est une grande opportunité. Autrefois la commune faisait mille et un efforts pour aller chercher des entreprises afin qu'elles s'installent sur la zone. Désormais ces dernières viennent d'elles-mêmes. (...). Par exemple : le packaging (technique d'emballages des marchandises) ; confection/vente de pièces automobiles.

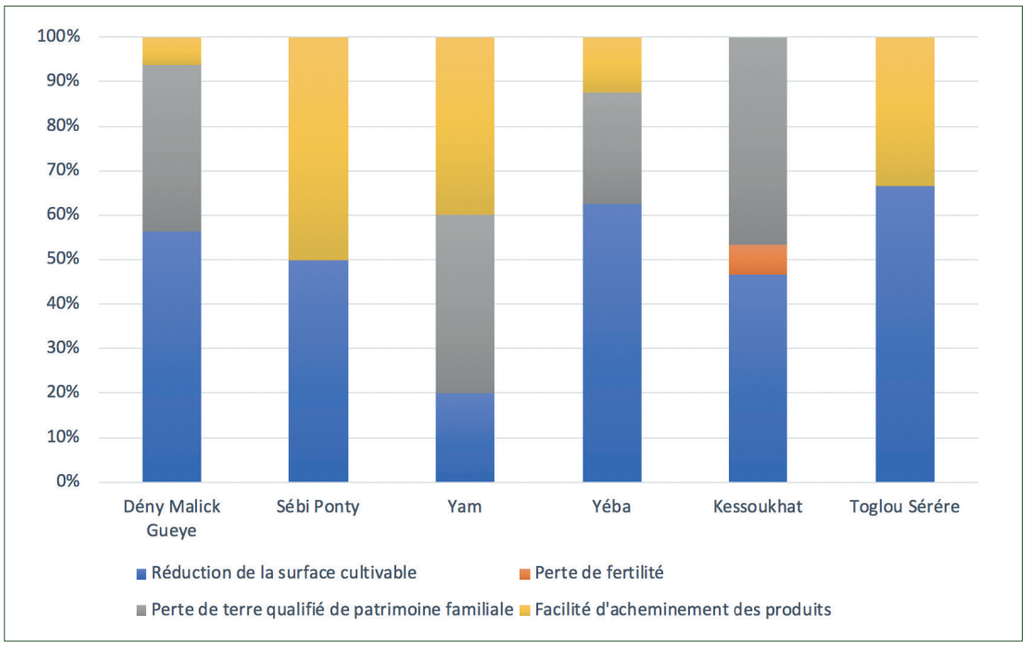
Nous avons capté l'opportunité et cela nous a permis de mettre en place une zone industrielle pas très éloignée de l'autoroute. Il y'en avait en 2004 sur 50ha mais en 2015 on a délimité une autre zone industrielle sur 17 ha à la hauteur de l'échangeur dans le sens Thiès – Dakar. (...)

La mairie ne peut pas créer d'emplois mais, créer les conditions pour l'implantation d'entreprises et par ricochet créer des emplois. L'exemple de cette entreprise métallurgique sur le sol de Sébikotane est illustratif. Dans leur projet ils ont promis 300 emplois directs sur la population locale en particulier à Sébikotane. Une troisième zone industrielle en élaboration sera dans quelques temps ouverte aux entreprises. »

RAPPORT SENAC.indd 17 08/10/2018 12:36

97,1 % des ménages enquêtés pratiquent l'agriculture. L'arboriculture, le maraîchage et la culture sous pluies constituent les principales filières agricoles avec respectivement 11, 3 %, 22,7 % et 52 %. Les terres appartiennent aux ménages à hauteur de 91,3 %. Toutefois ce chiffre est à prendre avec précaution dans la mesure où la plupart des enquêtés disent avoir hérité de ces parcelles de leurs ancêtres sans détenir un papier officiel justifiant cette possession.

Graphe 3



G3 Effets de l'autoroute sur l'activité agricole

52 % du revenu des chefs de ménages enquêtés émanent de l'activité agricole et de ses corollaires. Cette dernière jouait un rôle important dans la structure sociale de ces ménages. N'étant habitué qu'à cette activité, la construction de l'autoroute et d'autres aménagements connexes a entraîné des pertes de fertilité des sols rendant la réalisation de certaines cultures impossibles. La réduction de la surface agricole, mais également la perte de terre, qualifiée de patrimoine familial constitue aussi des effets de l'autoroute sur cette activité. Femme au foyer de son état, A. CISS habitante de Deny Malick Gueye depuis une vingtaine d'années réagit :

> *« Depuis la mise en place de l'autoroute on n'arrive plus à cultiver au niveau du barrage pour subvenir à nos besoins et à ceux de nos familles. Ces terres ne nous appartenaient pas. On y cultive de manière clandestine, mais cela ne justifie pas cette situation. En plus de la paresse, de faire un long détour pour accéder au barrage, l'eau a quasiment disparu rendant la pratique agricole très difficile voire impos-sible ».*

RAPPORT SENAC.indd 18 08/10/2018 12:36

3. Un aménagement du territoire orienté vers l'urbanisation

La mise en service de la section Diamniadio – AIBD a permis de faire une classification à grande échelle des zones en fonction de leur prédestination en pôle d'attraction. On en distingue deux :

Le premier type est représenté par le Pôle urbain où l'habitat est associé au tourisme et l'artisanat. Comme Bambilor et Sangalkam; les conditions de développement de ces activités s'y prêtent. La fonction résidentielle prédomine, mais l'espace peut s'animer grâce au pouvoir d'attraction du milieu avec des opportunités de développer le tourisme et l'artisanat.

La deuxième classe correspond au secteur où se développe le typique Habitat–logistique–manufacture. Diamniadio, demeurant un centre urbain stratégique de par sa position par rapport à Dakar et le reste du pays, va jouer un rôle déterminant dans l'armature urbaine. Cette situation lui confère des atouts et va influer sur le choix d'en faire un carrefour de transit.

1. Analyse du Bâti avant APDAIBD (2014)

Entités	Superficies (Ha)	Pourcentage
Bâtis	2216, 34	16.47%
Sol nu	8334,73	61.93%
Végétation	1769,95	13.15%
Eau	24,75	0.18%
Dune	1114,05	8.28%

Il ressort de ce tableau une faible occupation du territoire. En effet cette faible occupation du sol de la zone pourrait d'une part s'expliquer par l'absence du deuxième tronçon de l'autoroute à péage à l'époque, l'ouvrage a sans doute encouragé beaucoup d'investisseurs du secteur foncier à s'établir. Seuls les territoires périurbains de Diamniadio et Sébikotane concentrent la majeure partie des habitations d'où la présence importante du bâti par rapport aux espaces nus et aux espaces cultivables (voir carte 5 : Occupation du sol en 2014). Alors que la concentration du Bâti reste toujours faible dans les espaces ruraux où dominent les terres nues et les espaces cultivables.

2. Analyse du Bâti après APDAIBD (2017)

Entités	Superficies (Ha)	Pourcentage
Bâtis	3947,86	29.33%
Sol nu	8171,58	60.71%
Végétation	1130,44	8.4%
Eau	0	0%
Dune	210,25	1.56%

RAPPORT SENAC.indd 19 08/10/2018 12:36

1ère partie
Evolution de la morphologie

Il découle de cette analyse que la situation d'après prolongement de l'autoroute à péage diffère de la situation d'avant, car même si jugé toujours faible, le bâti a considérablement évolué passant de 16.47% en 2014 à 29.33% en 2017. On remarque un accroissement important du Bâti dans des zones tel que les villages de Gandoul, Yéba, Packy, Touly et dans une moyenne mesure Khathialick alors que les zones périurbaines de Sébikotane et Diamniadio connaissent toujours une urbanisation fulgurante (voir carte 6 : Occupation du sol en 2014).

Photo 2

Photo 3

Photo 4

Photo 5

P2 Parcelles bornées le long de l'APDAIBD à Gandoul

P3 Parcelles bornées à Deny Babacar Diop

P4 Parcelles en construction à kathialick

P5 Bornes à implanter à Packy

RAPPORT SENAC.indd 20 08/10/2018 12:36

3. L'APDAIBD : Un ouvrage réalisé au détriment des terres agricoles ?

Dans ces zones essentiellement rurales, l'arrivée de grands projets a suscité à la fois craintes et espoir du point de vue de l'occupation de l'espace. Cependant le bilan reste mitigé quant au rôle de l'Autoroute sur la réduction de la surface agricole. À première vue, le prolongement de l'autoroute à péage de Diamniadio à Diass s'est fait au détriment des terres agricoles. Cependant la prospection sur site a montré que d'autres aménagements tels que l'AIBD, le pôle urbain de Diamniadio, l'Université du Futur Africain, etc. se sont réalisés sur des terres agricoles. Le phénomène d'aménagement du territoire orienté vers l'urbanisation au détriment des espaces agricoles à l'œuvre dans ces localités n'est pas exclusif à l'APDAIBD.

Il est aussi important de montrer que le foncier de la zone de l'APDAIBD a connu une nette valorisation depuis l'ouvrage. Désormais, les populations locales agriculteurs de profession ont vite compris les enjeux économiques du foncier émanant de l'ouvrage et n'hésitent pas à morceler leurs anciens champs en parcelles qu'elles mettent en vente.

Au delà de l'utilisation des terres agricoles pour la construction, certains villages ont pu bénéficier de certaines commodités.

A. Diouf, 57 ans, commerçante de fruit, résidente de Yam dans la commune de Diamniadio stipule *« Nous avions une école qui abritait deux salles de classe. Le passage de l'autoroute au niveau de cette école caractérisée par son déficit infrastructurel a été bénéfique pour le quartier de Yam. En effet EIFFAGE nous a proposé de construire une école pour compenser celle ayant fait l'objet de destruction en faveur du tracé d'autoroute. Ainsi le terrain mis à leur disposition leur a permis de construire 8 classes, 4 toilettes, 1 salle de direction. (...). Avant l'autoroute pour moudre notre mil, il fallait marcher jusqu'à Sébikotane et le plus souvent avec un enfant au dos pour ensuite revenir et préparer le déjeuner sous la fatigue. EIFFAGE nous a définitivement soulagé de ce supplice en nous offrant des moulins réduisant ainsi une charge considérable pour nous autres femmes de Yam. . On pense même faire un petit marché. On s'est dit qu'on va se mettre sur une place visible pour que le concessionnaire pense à nous en construire. C'est aux moments de la construction de l'autoroute que l'eau est devenue constante. Auparavant on parvenait à avoir de l'eau que pendant la nuit. (...) »*

A cela s'ajoute,

« Des entrepreneurs qui avaient leur usine sur Dakar, limitées au niveau surface et donc dans l'emploi ont aujourd'hui des usines plus vastes qui au niveau de l'emploi enregistre un effectif remarquable. Des entreprises se redéployent à Diamniadio. De nombreux exemples peuvent être cités. L'entreprise libanaise qui fait des matelas de mousse et qui était au préalable au niveau de la route de Rufisque très limitée dans l'espace se trouve maintenant sur Diamniadio.

L'autoroute est un facteur économique qui est indispensable pour le développement du Sénégal eu égard aux nombreuses entreprises qui s'installent dans la périphérie avec un gain de temps énorme pour l'acheminement de leur produit vers d'autres horizons. Après la construction on en sera à la phase génératrice d'emploi avec la ruée des usines, des ministères, des industries, des sièges sociaux de banque, des hôtels au niveau du pôle urbain de Diamniadio et de l'ouverture de l'AIBD. Une part importante de la main d'o uvre de ces entreprises émanera des terroirs locaux. Les laissés pour compte du tracé de l'autoroute sont incontournables au vu de la concrétisation des autres infrastructures structurantes. Toutes ces mutations doivent leur salut à l'autoroute » (Brédeville A., Directeur de la société Tecma)

RAPPORT SENAC.indd 21 08/10/2018 12:36

DEUXIEME PARTIE

DIAGNOSTIC DE L'INFLUENCE DE L'INFRASTRUCTURE SUR L'ENVIRONNEMENT (naturel et social)

RAPPORT SENAC.indd 22 08/10/2018 12:36

Au Sénégal, les transports sont placés au cœur des stratégies de développement, avec l'élaboration de politiques sectorielles sous-tendues par des investissements massifs dans les infrastructures et les services. Sa capitale n'échappe pas à une macrocéphalie urbaine qui traduit l'importance démographique et économique prépondérante d'une ville par rapport à celle des autres et de l'ensemble du pays. Cette situation entraîne un déséquilibre entre Dakar et le reste du pays. Par ailleurs, depuis la mise en service du tronçon Diamniadio – Diass, sa zone environnante est sujette à une convoitise immobilière. Ce milieu jadis rural est devenu une zone de transit entre la Grande ville et les pôles urbains secondaires comme Diass, Saly Mbour.

1. APDAIBD et mobilité

1. APDAIBD : un outil pour l'amélioration de la mobilité interurbaine et touristique

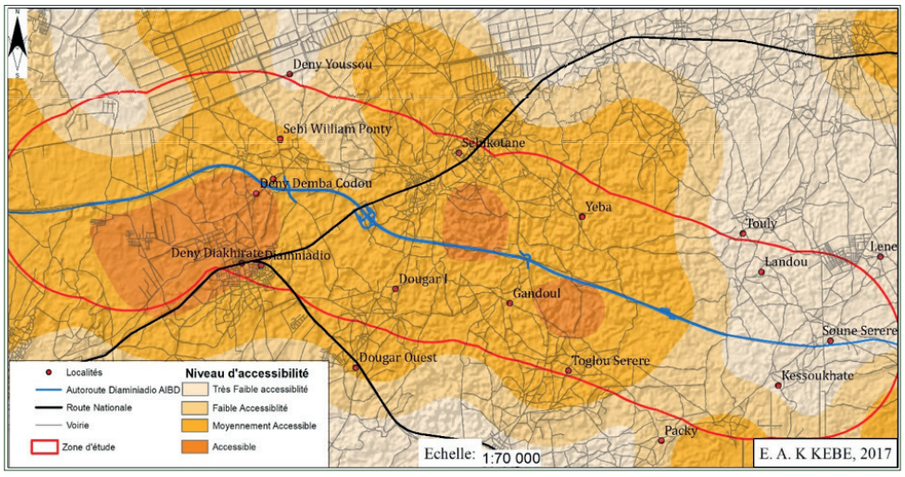
Le tracé a au début suscité une controverse, qui s'est toute de suite traduite en une attraction crescendo. L'attrait de l'Autoroute devient de plus en plus important. En effet, une grande partie de la population qui va vers la petite côte emprunte ce tronçon. Le tourisme très développé dans cette zone avec la réserve de Bandia, les complexes hôteliers de Saly n'avait pas connu une éclosion parfaite contre tenu des contraintes d'accessibilité. Cette nouvelle disposition se ressent aussi sur les coûts des transports. Dans un souci de gain de temps, les passagers des transports en commun acceptent de payer un peu plus que d'habitude pour couvrir le frais du péage.

2. Le phénomène de continuité et de discontinuité à l'échelle locale (les zones accessibles et inaccessibles)

A l'échelle locale, les effets de l'autoroute sont repérables non seulement à travers l'accroissement des flux, l'amélioration ou non de l'accessibilité. Elle influe aussi sur les changements dans l'organisation et l'utilisation de l'espace. Son caractère massif et sa disposition ont contribué à modifier le système de transport ainsi que les habitudes de l'ensemble des acteurs locaux à savoir la population et ses services de transport (acteurs locaux, usagers).

Leur répartition spatiale réorganise la zone de telle sorte qu'elle influe sur l'accessibilité des localités concernées, voir carte ci-dessous.

Carte 8



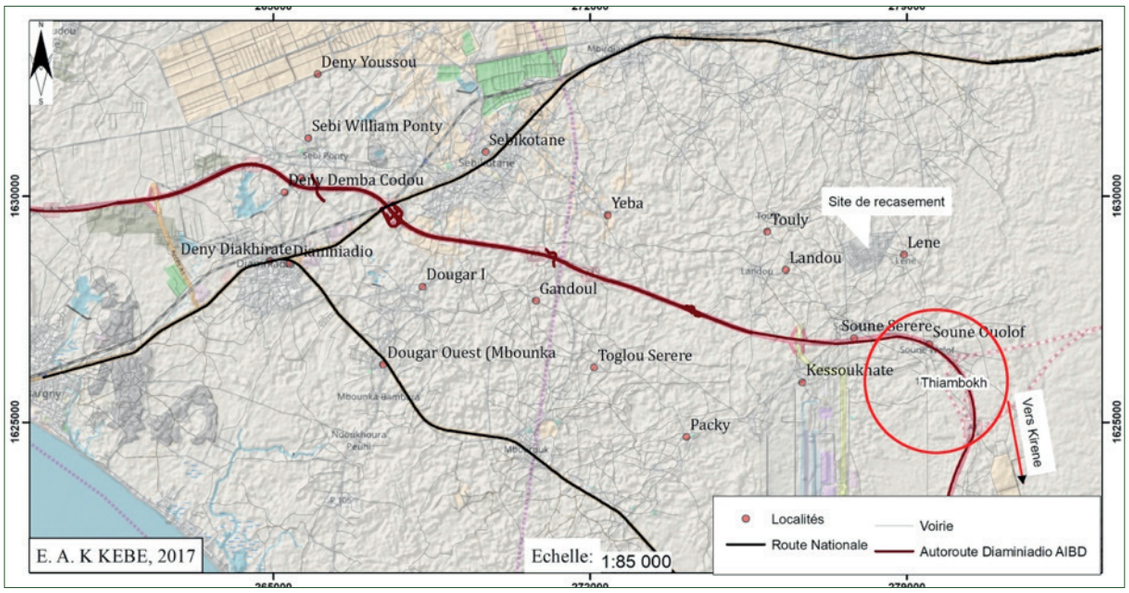
C8 Niveau d'accessibilité des localités par rapport aux ouvrages d'art

RAPPORT SENAC.indd 23 08/10/2018 12:36

En fonction de la disposition des ouvrages d'art (ponts, passerelles, ouvrages hydrauliques), la zone peut être classifiée en quatre sections avec des niveaux d'accessibilité différents :

- La zone Diamniadio où la confluence entre la route nationale et celle de la bretelle de l'Autoroute facilite et dynamise les flux vers le centre-ville ou l'intérieur du pays;
- Le chapelet Sébikotane, Yéba, Gandoul bénéficie d'une piste qui, même si elle n'est pas de bonne qualité, relie Sébikotane à Yéba. Leur accessibilité est renforcée par l'Autopont qui surplombe l'Autoroute et les relie à Gandoul;
- Le troisième niveau d'accessibilité concerne les localités comme Packy, et dans une moindre mesure Toglou. Leur éloignement par rapport aux grands axes routiers fait que leur population éprouve quelques difficultés à se mouvoir;
- La dernière zone dont l'accessibilité n'est pas du tout évidente regroupe les villages de Touly, Landou, Lene, et Thiambokh. Ce dernier s'intégrait beaucoup plus dans le système de KIRENE dont la population pouvait emprunter la route de KIRENE pour rallier la route Nationale. Mais cette localité se trouve maintenant totalement séparée de KIRENE. La disposition de l'Autoroute ne lui confère qu'une seule issue pour la totalité de sa population. Ceci dit un focus group a été réalisé dans ce village afin de confronter les résultats de l'analyse spatiale et la réalité vécue par la population. L'intégration du village de Thiambokh ne s'est pas faite d'une manière fortuite. Sa prise en compte dans le cadre de cette étude s'inscrit dans une logique méthodologique (renvoie page 10, Méthodologie). le village qui se trouve à 2km de l'autoroute Diamniadio – AIBD ne fait pas partie certes de la concession EIFFAGE mais méritait une attention eu égard à sa nouvelle morphologie.

Carte 9



C9 Présentation de la situation de Thiambokh par rapport aux autres localités

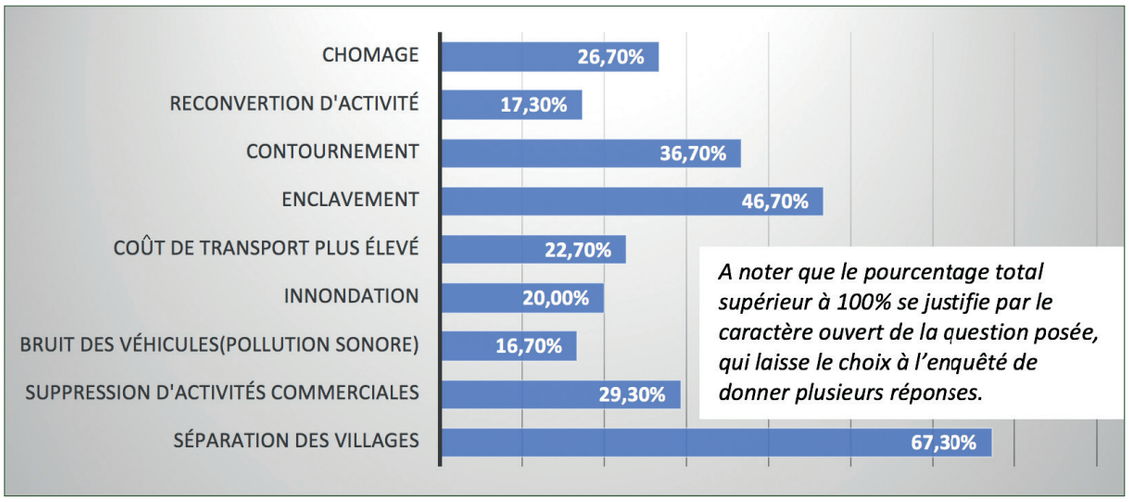
RAPPORT SENAC.indd 24 08/10/2018 12:36

Photo 6

P6 La voie d'accès de Thiambokh

Cette nouvelle configuration plonge les populations de Thiambokh dans une léthargie croissante. Elles ne pratiquent plus leur activité de prédilection, car n'ayant plus de champs et leur mobilité est restreinte.

Graphe 4



G4 Manifestations observées sur la zone d'étude

RAPPORT SENAC.indd 25 08/10/2018 12:36

46,70% des ménages enquêtés prennent l'enclavement comme principal cause de l'accessibilité difficile qui les caractérise. En effet cela contrarie les déplacements professionnels et familiaux (accès aux services de base tels que l'éducation, la santé, l'eau, les marchés…).

En d'autres termes, il existe un décalage entre la mobilité réelle de la population et ses souhaits de mobilité. Ainsi, bien qu'en ayant valorisé sa zone d'implantation, l'Autoroute a amoindri la capacité à se mouvoir de certaines localités. De ce fait en limitant l'accessibilité elle joue en défaveur des populations en termes de développement local. Ainsi 29, 30% des ménages enquêtés ont vu leurs activités commerciales supprimées et 17,30% se sont reconvertis vers d'autres activités.

Elle contribue ainsi à une baisse de revenus et par conséquent rend la population plus dépendante, plus vulnérable et plus pauvre avec un taux de chômage estimé à 26,70% des ménages enquêtés. Même si cette portion de population est moindre par rapport à la masse qui en bénéficie en termes d'ouverture, le constat reste prégnant.

Agé de 47 ans, A. Diallo, résident de Deny Demba Codou se prononce sur les tendances montrées par ce graphe ci-dessus « *nous n'avions pas de problème de mobilité. Mais l'autoroute a changé la configuration du quartier. On a une passerelle qui nous sert de moyen pour rallier les autres villages. Alors que ce dont on a réellement besoin c'est d'un pont comme celui de Thiaroye pour permettre aux véhicules de circuler. Pour enterrer nos morts nous sommes obligés de passer par cette passerelle pour aller à Deny Babacar Diop. En d'autres termes les défunts sont brandis comme des pancartes et exposés à la vue de tous avant de rejoindre leur dernière demeure. Les résidents de Deny Babacar Diop font aussi la navette pour venir prier faute de mosquées. En cas de décès ils amènent leur dépouilles en passant par la passerelle font les prières au niveau de la mosquée puis reprennent la passerelle pour venir enterrer. Pour nous lébou cela constitue une contrainte difficile à surmonter. Les rares personnes qui ne voudraient passer par ces passerelles en cas de décès sont obligées d'aller jusqu'à l'entrée de Ponty et faire un détour* ».

3. Impact de l'AP sur la reconfiguration de la voirie (catégorisation des moyens de transport)

L'implantation de l'autoroute à péage a poussé les populations locales à reconsidérer leur espace. Les chemins ne sont plus définis par ces dernières, mais régis par les ouvrages de franchissement, en fonction des moyens de transport.

a. Les piétons

Il est difficile pour les piétons de caler, d'adapter, leur itinéraire traditionnel aux ouvrages de franchissement, à savoir les dalots et les passerelles.

A ce sujet M. Diouf (délégué de quartier Lossa Gola, dans la commune de Diamniadio) affirme « *Avant l'autoroute nos allées et venues à Sébikotane ne souffraient d'aucune contrainte. Mais depuis la mise en place de l'infrastructure, des problèmes surgissent. De 25 minutes de marche pour aller à Sébikotane on en fait 45 depuis que l'autoroute est construite. La passerelle qui est mise en place n'a pas épousé l'itinéraire habituel des résidents de ce quartier. On est enclavé. (…) En dehors de l'enclavement, nos activités n'ont pas été impactées. On voudrait un pont pour au moins permettre au véhicule de faire la navette comme dans le passé* »

RAPPORT SENAC.indd 26 08/10/2018 12:36

La morphologie et la taille de l'ouvrage de Sébi Kip kip permet le passage des piétons en saison sèche. Par contre, sa capacité de transit devient réduite en saison des pluies. Ce passage se trouve sur le lit d'écoulement du réseau hydrographique d'où sa taille énorme. Il est dimensionné pour drainer et charrier d'énormes quantités d'eau et de débris.

Photo 7

P7 Passage de Sébi Kip Kip

b. Les véhicules et charrettes

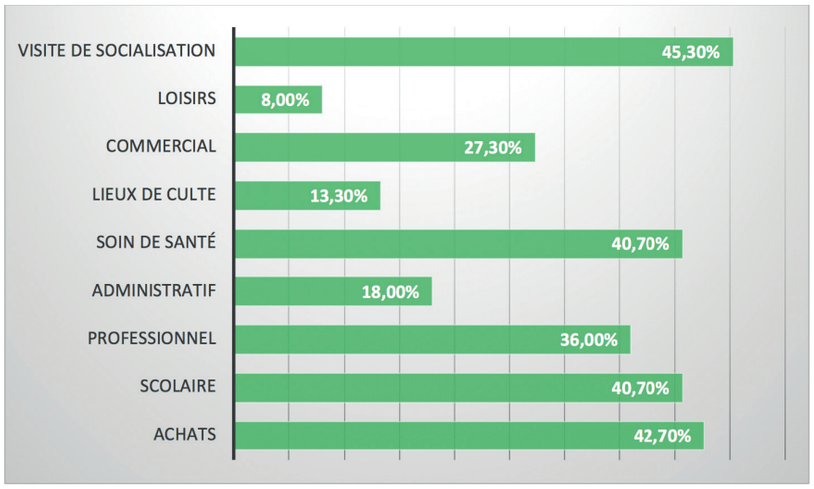
La caractéristique géomorphologique de la zone fait qu'elle est difficilement carrossable. Les collines surplombant des dépressions, combinées à des pistes peu balisées ne facilitaient pas la mobilité par automobile. De ce fait le moyen de transport le plus adapté utilisé est la charrette.

RAPPORT SENAC.indd 27 08/10/2018 12:36

Photo 8

P8 Charette pour transporter de l'eau

Graphe 5

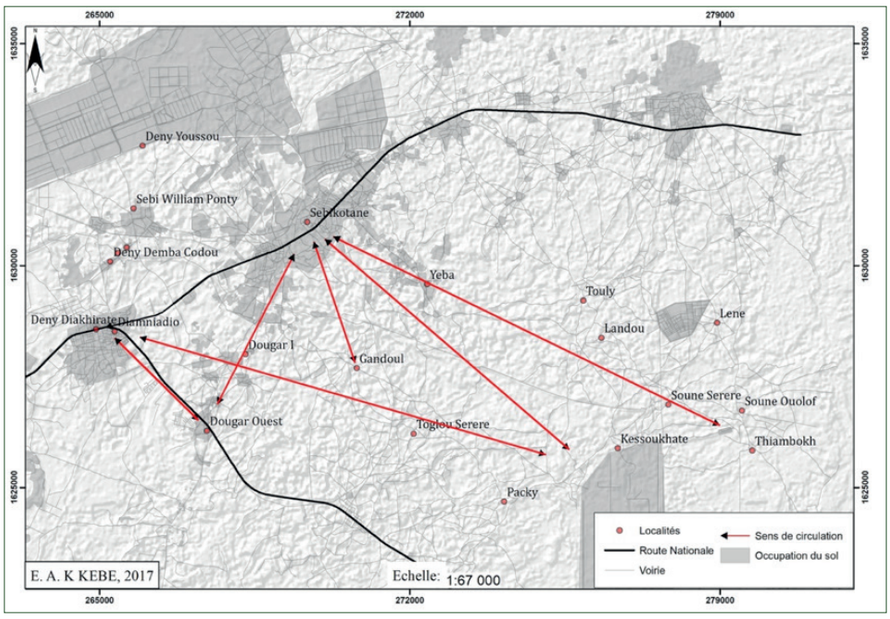


G5 Motifs de déplacement des ménages enquêtés

Au niveau des villages d'études, les ménages ayant fait l'objet d'enquête laissent apparaître une population très mobile. En effet 94% des déplacements se font en dehors du village ou du quartier de résidence contre 6% qui se font à l'intérieur de la zone d'habitation. L'observation de ce tableau révèle la prédominance des déplacements liés aux visites de socialisation à hauteur de 45,30%. Ensuite viennent les motifs liés aux achats avec 42,70% et les déplacements effectués par les écoliers et ceux relatifs aux motifs de santé représentant 40,70%.

RAPPORT SENAC.indd 28 08/10/2018 12:36

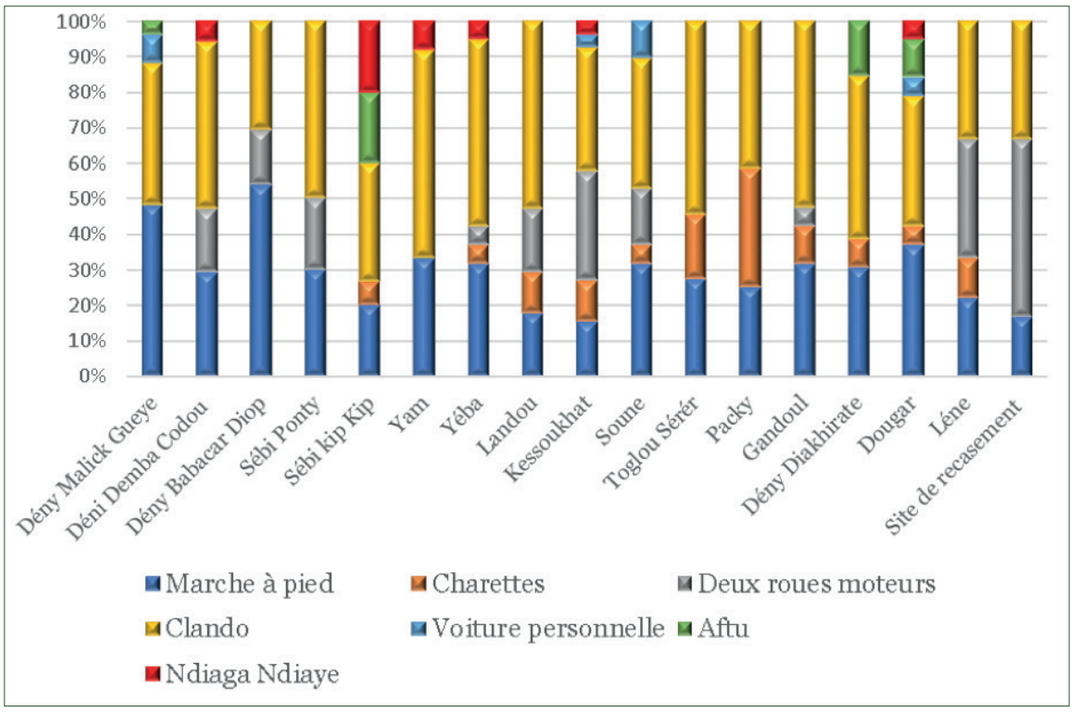
Carte 10



C10 Trajets inter villageois avant Autoroute

Cette disposition des tracés amène à s'intéresser sur le mode de déplacement des ménages au niveau des différents villages enquêtés.

Graphe 6



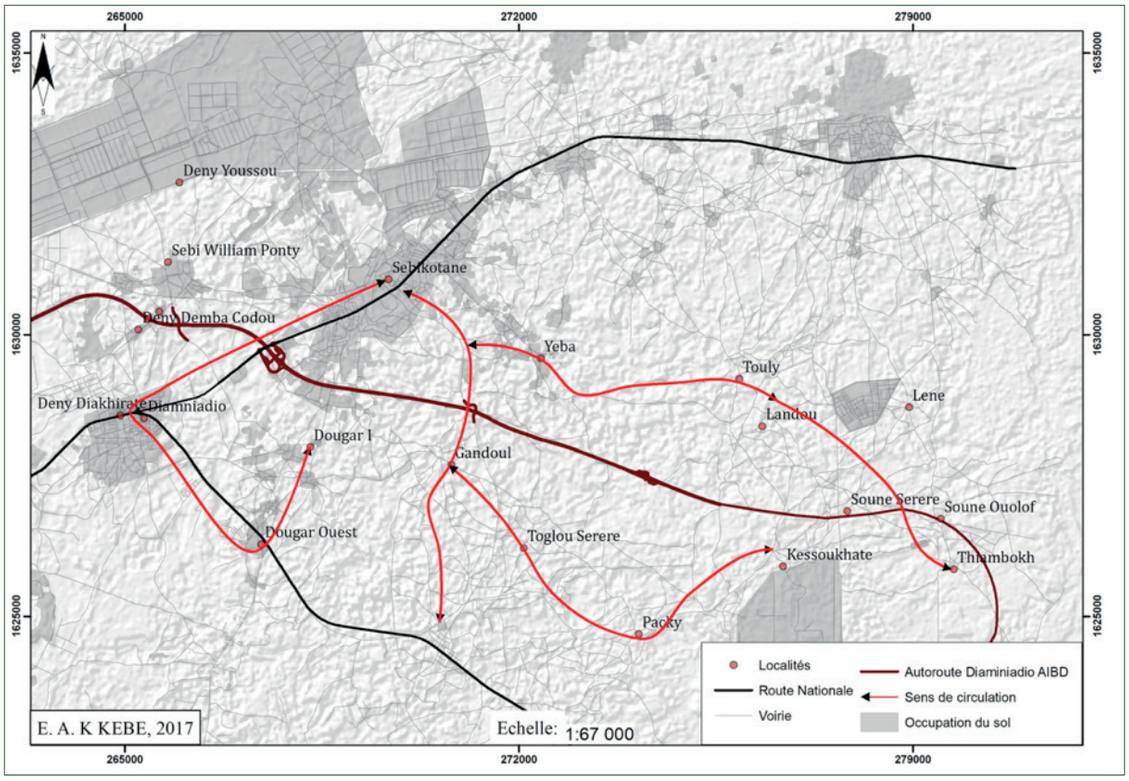
G6 les modes de transport en fonction des villages

RAPPORT SENAC.indd 29 08/10/2018 12:36

La figure ci-dessous montre les modes de transports employés par la population des villages enquêtés. Ainsi, la marche à pied, les véhicules clando et les deux roues font partie des moyens les plus utilisés.

Par contre le système de transport urbain (type Aftu et Ndiaga Ndiaye) n'est pas très répandu voire inexistant dans certains villages enquêtés.

Carte 11



C11 Trajets inter villageois après mise en service de l'Autoroute

La modification de la voirie a favorisé l'usage d'autres moyens de transport autres que la marche à pied et la charrette. Le système des clandos prime dans certaines zones. Un flux incessant d'aller-retour de ces véhicules de transport en commun, les clandos, relient Diamniadio – Sébikotane – Yam. Par ailleurs, il est à signaler un allongement des trajets en fonction de certaines localités. Le simple fait de faire le trajet Sébikotane – Dougar peulh requiert maintenant un grand détour. Il faut maintenant passer par Diamniadio, emprunter la route de Yène pour rejoindre Dougar Peulh. La modification du sens de la circulation favorise et renforce l'activité économique, plus précisément le commerce, des localités traversées comme Diamniadio, Yène.

2. Parcours du bétail

L'analyse des informations tirées de la collecte ne montre pas un grand effet de l'Autoroute sur le parcours des bétails. Même si l'emprise de l'autoroute est délimitée par des grillages, les éleveurs trouvent toujours un moyen de les franchir;

RAPPORT SENAC.indd 30 08/10/2018 12:36

Photo 9

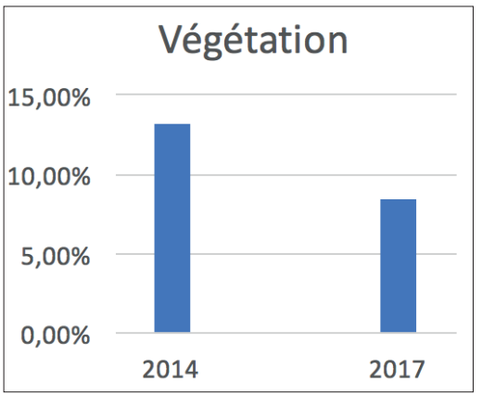
P9 Bétail empruntant son parcours à Deny Demba Codou & Diass

Par ailleurs, la première chose qui va à l'encontre de leur activité est la raréfaction des points d'eau. En effet, ils sont obligés de faire des kilomètres pour rallier un point d'eau.

Ce qui justifie les propos d'O. Sow « J'ai quitté Packy pour venir à Soune afin que mes bœufs puissent s'abreuver. J'emprunte le passage "dalot" pour franchir l'Autoroute. Je n'ai pas trop senti l'effet de l'Autoroute sur mon activité, à part un détour de quelques kilomètres ».

En outre l'activité pastorale connaît certaines difficultés. Il s'agit de la réduction des surfaces de pâturage (urbanisation progressive, lotissement); de la disparition de points d'eau; d'une mobilité réduite des animaux ; d'une modification des zones de parcours.

Graphe 7



G7 Réduction des zones de pâturage

Photo 10

P10 Réduction des zones de pâturage

RAPPORT SENAC.indd 31 08/10/2018 12:36

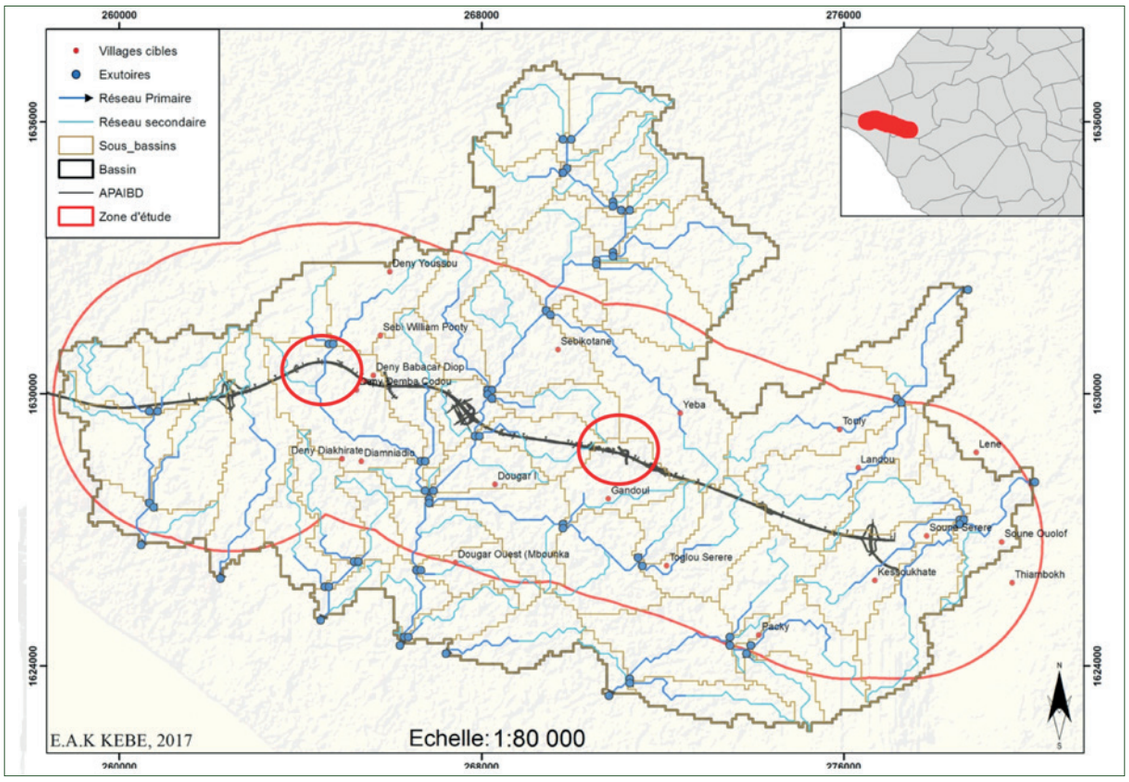
3. Influence sur les écoulements

L'autoroute à péage comme tout grand projet routier s'insère dans une dynamique d'infrastructures structurantes. Son implantation modifie à la fois le comportement social et environnemental de sa zone d'emprise. La texture et la structure des sols laissent paraître des possibilités d'écoulements superficiels. Ainsi l'analyse hydrologique à l'échelle du grand bassin versant de Sébikotane montre un enchevêtrement de petits bassins. Leurs caractères morpho métriques laissent apparaître des unités allongées avec un réseau dense. Le réseau principal traverse littéralement SEBI du nord au Sud.

De ce fait l'analyse exhaustive du fonctionnement du bassin a permis de déceler deux zones à fonctionnement spécifique :

- La zone de Deny Demba Codou note un ralentissement des écoulements ;
- La zone couvrant Yéba à Gandoul observe une accélération des écoulements.

Carte 12

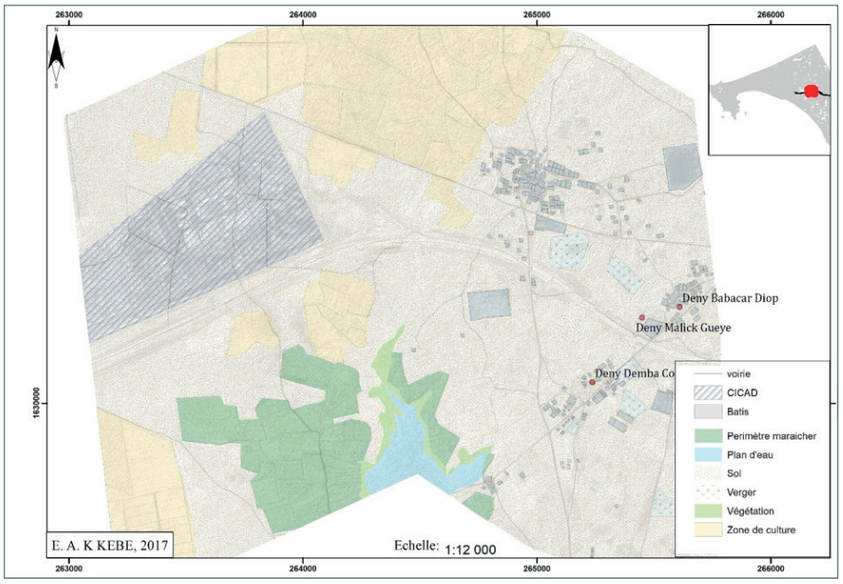


C12 Disposition des bassins versants et du réseau hydrographique

RAPPORT SENAC.indd 32 08/10/2018 12:36

1. Ralentissement de l'écoulement (Deny barrage)

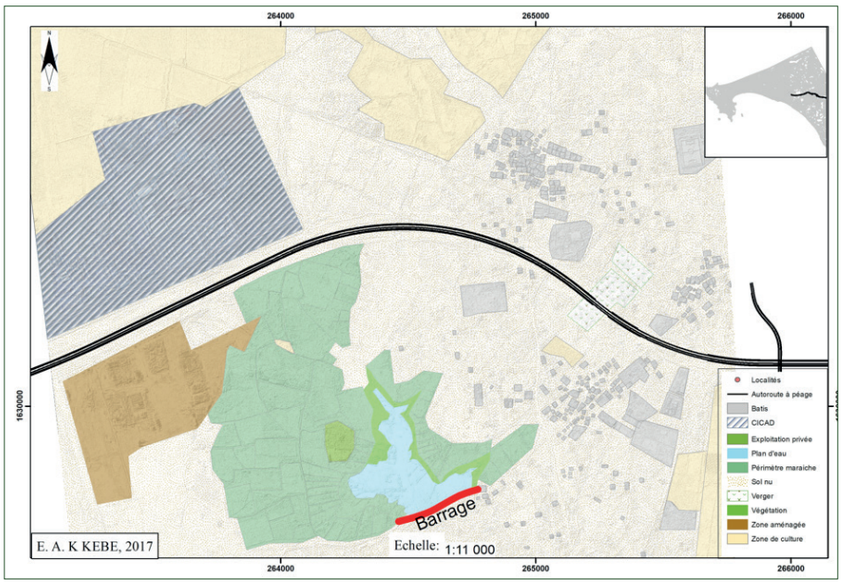
Carte 13



C13 Etat de l'occupation du sol en Novembre 2014

Les modifications récentes du terrain en amont de l'Autoroute ne facilitent plus l'écoulement des eaux. Dans une logique de transformer cette zone en Hub économique, l'Etat y a entrepris des travaux colossaux qui ont modifié la morphologie du terrain naturel. A cela s'ajoute l'extension des zones de culture de FILIFILI, ainsi que les spéculations foncières des promoteurs et propriétaires terriens.

Carte 14



C14 Etat de l'occupation du sol en Octobre 2016

RAPPORT SENAC.indd 33 08/10/2018 12:36

Yoro Diallo, agriculteur résident Barrage (Deny Demba Codou), *« le barrage ne se remplit plus comme auparavant. Ce dernier s'étant fissuré à trois reprises a fait l'objet de réparation compte tenu son rôle très important d'abreuvoir à notre bétail et son surplus permettant d'arroser nos champs. Les facteurs de cet assèchement sont multiples. L'espace agricole s'est agrandi et les exploitations de grande envergure drainent l'eau du bassin au point que ce dernier se désemplit rapidement. L'autoroute ne doit pas y jouer quelques choses dans la mesure où des aménagements à l'image du passage d'eau au niveau de Deny Malick Gueye ont été faits de sorte que l'eau puisse maintenir son cours normal. »*

Photo 11

P11 Disposition des exploitations maraîchères

L'assèchement rapide et anormal du plan d'eau est à amputer à un manque de cadre de gestion de la ressource. Il n'existe pas une politique de Gestion Intégrée des Ressources en Eau établie pour ce plan d'eau. Malgré une hausse de la demande et une surexploitation de la ressource. Les parcelles maraîchères se sont multipliées ces deux dernières années. Elles occupent de plus en plus les bords du plan, qui ne cessent de croître, au détriment de la ressource. Entre 2014 et 2017, leur superficie a quasi doublé. L'usage de l'eau se fait en fonction des moyens du requérant. Le dispositif utilisé peut aller des seaux d'eau jusqu'à la pompe. La quantité à utiliser n'est pas définie.

2. Accélération (Yéba, Gandoul)

Ce phénomène touche plus particulièrement les localités de Yéba et de Gandoul, qui se trouvent dans la zone de transition entre Sébikotane et Diass.

La première zone était victime de ravinement à grande échelle avant la mise en place de l'Autoroute. Les fortes pentes par section, combinées à un dénivelé important favorisent l'abrasion d'énormes volumes de particules sédimentaires. De ce fait le quartier était complétement coupé du monde lors de la saison des pluies. Les déplacements y étaient quasi impossibles.

RAPPORT SENAC.indd 34 08/10/2018 12:36

Photo 12

P12 Phénomène de ravinement à Keur Faye (Yéba)

L'avènement de l'Autoroute a permis à la population de Keur FAYE de bénéficier d'un appui technique du concessionnaire avec la construction d'un mini pont.

> *« EIFFAGE nous a aidé de manière ponctuelle avec la gestion des eaux de ruissellement. Sébikotane étant un bas fond avec la colline de Diass, d'énormes quantités d'eau sont reçues par la commune pendant l'hivernage et qui provoquent une certaine érosion entrainant la destruction d'une bonne partie des routes et des pistes. EIFFAGE nous a aidé à construire un pont qui a sauvé le quartier Yéba 1 qui pendant l'hivernage est complétement isolé. Le pont date de 2016. » (Pouye.I)*

Photo 13

P13 Aménagements pour atténuer la vitesse d'écoulement

RAPPORT SENAC.indd 35 08/10/2018 12:36

Contrairement à Keur FAYE, le village de Gandoul est de plus en plus la cible d'inondation et de ravinement, au cours des deux dernières années. La disposition des collecteurs d'eau sur les collines y a modifié le cours de l'eau. L'orientation des colleteurs vers une zone commune favorise le drainage de volume d'eau, jadis non destiné à l'exutoire. L'écoulement lâche d'avant Autoroute est substitué par un écoulement de type concentré.

Photo 14

P14 Effet de l'écoulement à Gandoul

RAPPORT SENAC.indd 36 08/10/2018 12:36

BIBLIOGRAPHIE

ANAT, 2015, Schéma Directeur d'Aménagement et de Développement Territorial de la zone Dakar–Thiès–Mbour, Rapport de présentation, Dakar, 93 p.

ANSD / SRSD, Situation économique et sociale de la région de Dakar 2007, 2009, 2013.

ANSD, 2014. Rapport définitif du recensement général de la population, de l'habitat, de l'agriculture et de l'élevage (RGPHAE) de 2013, 417 p.

D'Almeida, K. 2001a. « Approche endogène » de renforcement des capacités dans le domaine de l'ÉE en Afrique : Aider les pays africains à échafauder leur propre système d'EE. Communication présentée au 6e colloque international des spécialistes francophones en évaluation d'impacts, Cotonou, Bénin.

D'Almeida, K. 2001b. Cadre institutionnel législatif et réglementaire de l'évaluation environnementale dans les pays francophones d'Afrique et de l'Océan Indien : Les indicateurs de fonctionnalité, les écarts fondamentaux et les besoins prioritaires (Essai de typologie). Montréal, IEPF et Secrétariat francophone AIEI–IAIA, vol. 1, p. 103.

Di Méo G, 2008. Une géographie sociale entre représentations et action. Montagnes méditerranéenne et développement territorial, Institut de géographie alpine, pp.13–21.

Domergue, P. 2000. Réduire les effets externes des transports sur l'environnement. Les Annales des Mines, n° 20, p. 42–48.

ENEA/UCAD, 2013. Plan d'aménagement et développement du territoire : Communauté rurale de Diass, 160p.

Institut Africain De Gestion Urbaine (IAGU), 2011 : Caractérisation de l'exploitation maraîchère de Lendeng : Commune d'Arrondissement de Rufisque Est, Ville de Rufisque, 73 p

Lévy J.P et al., 2009, De la ville durable à la nature en ville, Villeneuve d'Ascq, Presses universitaires du Septentrion, coll. « Environnement et société », 2015, 318p.

Granotier, B. 1980, La planète des bidonvilles : perspectives de l'explosion urbaine dans le tiers–monde, Paris, Seuil, 381p.

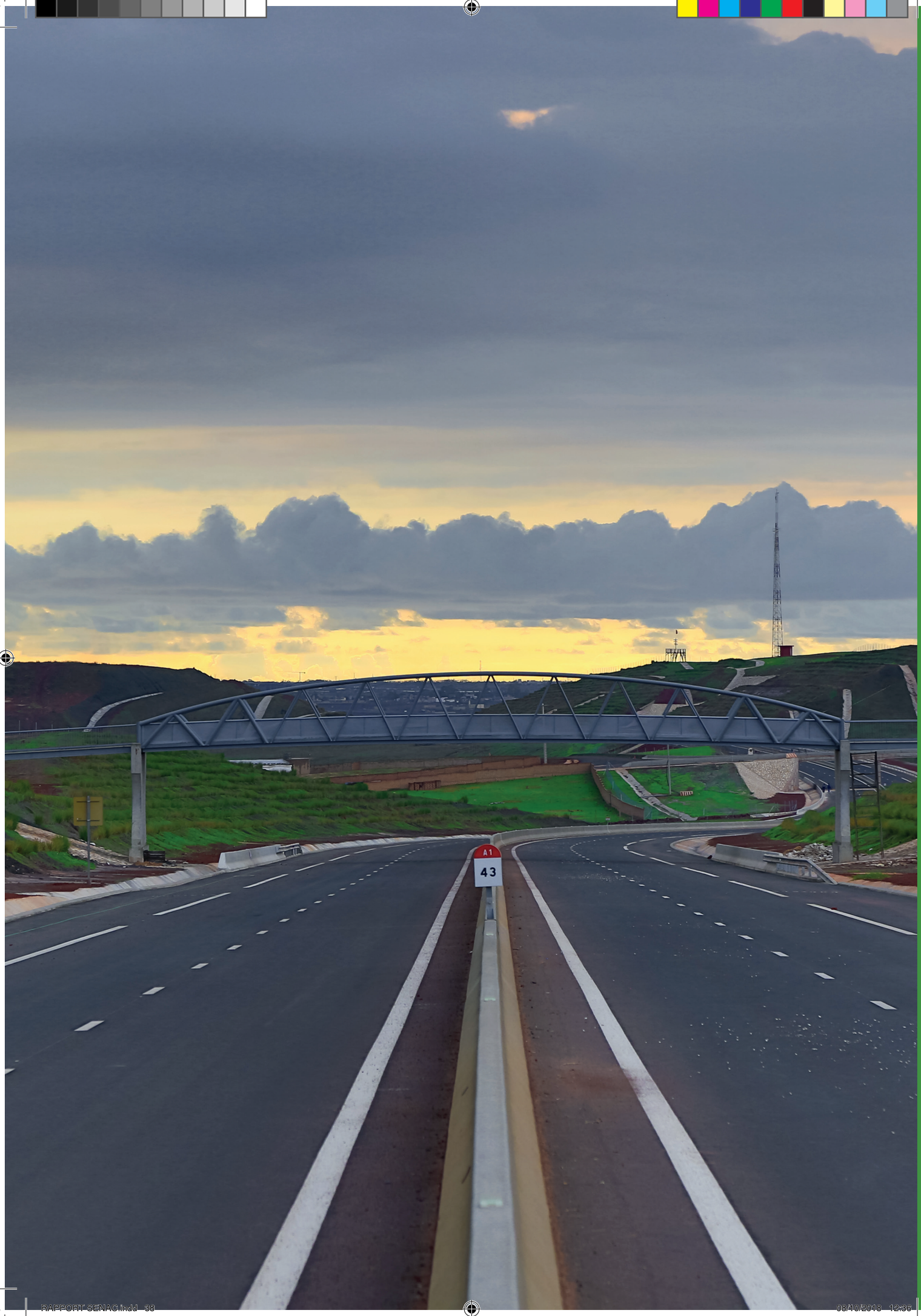
MBAYE A., DE BON H., PAGES J., 1999 « Vers une gestion concertée des ressources naturelles en zone périurbaine. Le cas de la région de Dakar », in P. MOUSTIER, A. BAYE, H. DE BON, H. GUÉRIN, J. PAGÈS

Ministère du Renouveau Urbain, de l'Habitat et du Cadre de Vie République du Sénégal et Agence Japonaise de Coopération Internationale (JICA), 2016, Plan Directeur d'Urbanisme de Dakar et ses Environs

Horizon 2035, Rapport Final. Dakar, Sénégal.

SRSD/ANSD (2009). Situation économique et sociale de la région du Dakar en 2008, 187 p.

www.leral.net



RAPPORT SENAC.indd 38 08/10/2018 12:36

RAPPORT SENAC.indd 39 08/10/2018 12:36

OBSERVATOIRE
Socio-Economique
et Environnemental de
l'AUTOROUTE à Péage entre
DAKAR et AIBD

Territoires, Sciences, Sociétés
Développement en Afrique

RAPPORT SENAC.indd 40 08/10/2018 12:36