



54ème colloque  
**ASRDLF**

5-7 juillet 2017, Athènes, Grèce



15th conference  
**ERSA-GR**



Les défis de développement pour les villes et les régions dans une Europe en mutation

## Un aéroport international pour un développement économique dans la commune rurale de Diass

**Mme Sira DANFAKHA**

Université Paris-Sorbonne Etudiante

22 bis rue Paul Bert 92120 Montrouge 92120 France

danfakhas@yahoo.fr 0761151259

### Référence à la session / reference to the session

S17 - Mobiliser les territoires pour le développement des espaces ruraux dans les pays du Sud

### Résumé / Summary

Dans les pays du tiers-monde principalement ceux de l'Afrique subsaharienne, le développement économique demeure encore une illusion, une aspiration, un désir. Les stratégies actuelles sont plutôt orientées vers la relance de la croissance et la réduction de la pauvreté. Pour ce faire, il est impératif d'agir sur des secteurs où se rencontre la masse de population majoritairement pauvre et leur permettre de valoriser leurs réserves de productivités. Les infrastructures de transport représentent un de ces secteurs clés.

Au Sénégal, la répartition territoriale de la population, des activités économiques, des infrastructures et des équipements se caractérise par un profond déséquilibre. Selon la direction de l'urbanisme et de l'architecture, la région de Dakar concentre plus de 46 % des fonctionnaires sénégalais, 87 % des emplois permanents, 55% du PIB. Sur une superficie de 53 640 hectares représentant 0.3% du territoire national, 25% de la population du pays y vit. Il s'agit là d'une situation de macrocéphalie qui accentue le déséquilibre entre Dakar et l'intérieur du pays et contribue à l'explosion de la capitale. Bien qu'ayant été décrié depuis des décennies par l'ensemble des urbanistes, le déséquilibre territorial perdure encore aujourd'hui et reste caractéristique de la situation socioéconomique du pays. Les politiques adoptées par les différents gouvernements qui se sont succédé n'ont pas permis à ce jour de résoudre cette problématique urbaine. Il apparaît dès lors que la prise en compte de ce problème et les réponses à y apporter passent nécessairement par une meilleure politique de gestion urbaine et une meilleure répartition des équipements sur le territoire national afin de constituer des pôles définis en plusieurs ordres fonctionnels. C'est dans cette volonté d'aménagement des villes et d'émergence économique que l'état du Sénégal a entrepris d'organiser les régions en pôles de développement, c'est-à-dire de construire des régions économiquement fortes, motrices de croissance et capables d'attirer de la main-d'œuvre jusqu'à maintenant concentrée dans la capitale. Les bases de ce programme sont consignées dans un document stratégique appelé Plan Sénégal Emergent (PSE). La mise en œuvre des pôles passent par le développement de projets phares capables d'impulser la croissance. Dans la région de Thiès, Mbour se positionne comme un futur pôle économique. Plusieurs projets y sont

actuellement menés dont le plus important est sans doute la construction du futur aéroport international du Sénégal dans les communes rurales de Diass et de Keur Moussa.

Cet aéroport situé en milieu rural suscite à la fois des craintes et des espoirs.

Sa mise en oeuvre est vue par les pouvoirs publics et plusieurs acteurs privés comme une source de croissance économique et de développement régional pour les communes limitrophes. Cependant, du point de vue des populations de ces dernières, les sentiments sont partagés. Les enquêtes qui ont été menées à Diass auprès des habitants témoignent des divergences d'opinions sur les effets attendus de l'aéroport sur leur commune. Elles ont concerné un échantillon de deux-cents cinquante-cinq personnes âgées de 18 à 80 ans. Cette population cible correspond aux caractéristiques d'ensemble des personnes résidant dans la commune de Diass. Les questions qu'elles soulèvent sont relatives principalement aux attentes des populations sur la construction du nouvel aéroport international, aux bénéfices attendus du projet sur leur commune et ses habitants, au rôle de l'aéroport dans le développement touristique, les opportunités économiques et professionnelles qu'il peut générer. Elles interrogent également les populations sur les difficultés économiques et sociales engendrées par la mise en oeuvre du projet : pertes de parcelles cultivables ou à but d'habitation, réduction des activités économiques que sont l'agriculture, élevage et le maraichage, nuisances sonores et environnementales. Enfin elles recueillent le sentiment des habitants sur la construction de l'aéroport ainsi que leur niveau de participation dans la réalisation du projet.

Les résultats de l'enquête ont révélé que bien que ce soit un projet controversé, ce nouvel aéroport est accepté par une très grande majorité par les habitants de Diass (97%) qui y voit un facteur de développement touristique et de création d'emplois pour les populations locales. Il suscite ainsi beaucoup d'espoirs car 82% des personnes que nous avons interrogées envisagent de se lancer dans un business dès le démarrage du trafic aérien. Néanmoins, ce projet soulève quelques craintes du fait de la pression foncière actuellement très vive sur le site et du morcellement de l'espace agricole transformé en parcelles d'habitations. Les changements d'affectations se multiplient et de plus en plus de fermes et vergers deviennent des parcelles à but d'habitation. Les ressources agricoles se raréfie et l'espace peut aujourd'hui être qualifié de semi-rural.

L'objet de cette communication est de présenter les résultats de ces travaux qui montrent comment les différents acteurs (pouvoirs publics, populations locales, entreprises privées) œuvrent dans la mise en place de dispositifs dont le but ultime est de favoriser, chacun dans leurs domaines, le développement économique dans cet environnement rural.

## **Bibliographie / Bibliography**

Banque Mondiale, Diagnostics des infrastructures nationales en Afrique, 2008

Banque Mondiale, Programme de politique de transport en Afrique subsaharienne. Rapport SSATP N° 06/06 AR05

OCDE, Réunion d'experts : promouvoir et financer le développement des infrastructures de transport en Afrique, 2006, P. 1.

Aschauer, D.A., 1989, Is public expenditure productive?, Journal of Monetary Economics 23, (mars), pp. 177-200.

Aschauer D. A., 1993, Genuine Economic Returns to Infrastructure Investment, Policy Studies Journal, Vol. 21, N°2, pp. 380-390.

Aydalet Ph., 1985, Economie régionale et urbaine, Economica, 487 p.

- Dobruszkes F., 2007, Libéralisation et desserte des territoires : le cas du transport aérien européen, Bruxelles, P.I.E. Peter Lang, 285 p.
- Faburel G., 2002, Evaluation du coût social du bruit des avions. Application de la méthode d'évaluation contingente au cas d'Orly, Cahiers Scientifiques du Transport, 42, pp. 43-74.
- Joignaux G., Quel impact de la logistique sur le développement territorial, Notes de synthèse du SESP N° 168, 2008, ([http://temis.documentation.developpement-durable.gouv.fr/documents/temis/NS/NS\\_168\\_6.pdf](http://temis.documentation.developpement-durable.gouv.fr/documents/temis/NS/NS_168_6.pdf)).
- Lombard J., Ninot O., 2012, Des mobilités aux transports. Regards croisés en Afrique de l'Ouest, EchoGéo (<http://echogeo.revues.org/13127>).
- Offner, J.M., 1993, Les "effets structurants" du transport : mythe politique, mystification scientifique, L'espace géographique N°3, <http://www.sciences-po-urbanisme.fr/IMG/pdf/article-offner-espace-geo.pdf>.
- Pavaux J., 1984, L'économie du transport aérien: La concurrence impraticable, Económica.
- Sabourin V. et Fagnan M-D., 2000, Les pratiques stratégiques et le développement d'avantages concurrentiels structurels dans un contexte de déréglementation, IXIème conférence internationale de management stratégique- " perspectives en management stratégique ", Montpellier.
- Diouf M., 2007, Pratiques locales de développement urbain durable dans l'agglomération dakaroise : cas de la commune d'arrondissement de Ngor, Mémoire de DESS Aménagement du territoire, décentralisation et développement territoriale, Ecole Nationale d'Economie Appliquée (ENEA), Dakar.
- Seck A., 1970, Dakar Métropole Ouest-Africaine, Institut Fondamental d'Afrique Noire (IFAN), N° 85, 516 p.
- Ciss I., 2012, Dynamique atlantique et transformations des sociétés seereer du nord-ouest, de l'ère de la traite négrière à la postcolonie, Thèse de doctorat d'Etat ès lettres, Université Cheikh Anta Diop, Dakar.
- Faye G., 2012, La dégradation des sols dans la communauté rurale de Diass (Mbour/Sénégal), article paru dans Revue de Géographie du Laboratoire Leïdi – ISSN0851-2515 – N°10, pp. 362-374.
- Sy B. A., Kabo R., 2013, Le plateau de Thiès : comprendre la fonction et la dynamique actuelle pour un aménagement durable, article paru dans Revue de Géographie de l'Université de Ouagadougou, N°002, pp. 77-99.