

Langue : Français

Original : Français



GRUPE DE LA BANQUE AFRICAINE DE DEVELOPPEMENT

PROJET : AEROPORT INTERNATIONAL BLAISE DIAGNE

PAYS : SENEGAL

RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT ENVIRONNEMENTAL ET SOCIAL

Equipe du projet	Chef d'équipe :	T. ANVARIPOUR	Chief Investment Officer	OPSM3
	Membres de l'équipe :	K. LONSWAY	Division Manager	ONEC3
		A. BABALOLA	Transport Engineer	OPSM3
		M. DIMMER,	Investment officer	SNFO
	M. MANDABA,	Investment Officer	OPSM3	
	L. AZEVEDO	Investment Officer	OPSM3	
	A. FOURATI	Senior Environment Officer	ONEC3	
	R. ARON	Social Development Specialist	ONEC3	
	Chef de division sectoriel:	R.CLAUDET	Officer in Charge	OPSM3
	Directeur sectoriel :	T. TURNER	Director	OPSM
	Directeur régional :	F. PERRAULT	Director	ORWB

Étude d'impact environnemental et social (EIES)

Résumé

Titre du projet : **AEROPORT INTERNATIONAL BLAISE DIAGNE (AIBD)**
Pays : **SENEGAL**
Référence du projet : **P-SN-DA0-001**

1. INTRODUCTION

Dans le cadre de la réalisation de l'Aéroport International Blaise Diagne au Sénégal, la société AIBD a réalisé une évaluation environnementale et sociale du projet dont un Plan de Réinstallation de Populations. Le présent résumé exécutif présente les principales conclusions de cette évaluation environnementale et sociale et les principales actions à mener dans le cadre du Plan de Gestion Environnemental et Social de ce projet. Le résumé du PRP sera élaboré et posté séparément.

L'évaluation environnementale et sociale a été réalisée conformément aux politiques et procédures de la Banque et aux politiques opérationnelles de la Banque Mondiale.

2. DESCRIPTION ET JUSTIFICATION DU PROJET

2.1. DESCRIPTION DU PROJET

Le futur Aéroport International Blaise Diagne sera implanté dans la région administrative de Thiès, village de Diass, à 45 km de Dakar. Le site de l'aéroport occupe une surface de 2 600 ha.

L'aéroport sera développé en deux phases de développement consécutives :

- La phase initiale de développement avec :
 - Une piste d'envol de 3 500 m;
 - Un mouvement d'avion de 25 000 par an ;
 - Une capacité de 3 millions passagers par an ;
 - Une capacité fret de 53 102 tonnes par an.

Les composantes structurelles et fonctionnelles de cette phase initiale sont :

- Une piste d'envol de 3 500 m;
- une aérogare passagers d'environ 21600 m² à l'Est de la piste d'envol. Sa capacité unidirectionnelle a été établie à 1170 passagers pour les opérations de départ ou d'arrivée ; L'aérogare pourrait être prolongée de part et d'autre par des galeries d'embarquement qui augmenteraient sa capacité jusqu'à 10 Millions de passagers/an en phase ultime.
- Un pavillon présidentiel d'environ 4600 m² sera placé dans une zone isolée au Nord de l'aérogare ;
- Un bâtiment Hajj de 2 350 m² qui servira environ 5000 personnes au Nord Est de la piste d'envol pour maîtriser les flux en période de pèlerinage ;
- Une tour de contrôle de circulation aérienne et un bloc technique à l'Est de l'aérogare passagers ;
- Les aides à la navigation (Nav aids) ;

- La section sécurité incendie sauvetage (SSIS) assure le secours aérien et les facilités de lutte contre l'incendie au Sud Ouest de l'aérogare passagers avec un service actif 24h/7 ;
 - Un complexe utilitaire central (CUC) au Nord Est de la piste d'envol et est considérée comme la section centrale des services électromécaniques ;
 - Un bâtiment fret sera prévu au Sud Ouest de la piste d'envol pour le transport des marchandises. Cet espace de 12 800 m², comprend des facilités comme des congélateurs, des aires de stockages des biens de valeur, dangereux, fragiles et spéciaux ou encore des bureaux et services électromécaniques seront aussi prévues. Une aire de stationnement fret de 9 350 m² sera de même prévue pour garer un avion gros porteur ainsi que des aires d'expansion ;
 - Une zone d'entrepôt et de maintenance des moteurs et des travaux civils est située à l'Est de la piste d'envol et au Sud de l'aérogare passagers ; et
 - Un système de voies de circulation parallèle et des routes d'accès de l'aéroport, les routes du périmètre de sécurité, les routes du périmètre externe, les routes de service et les routes d'accès fret.
- La phase de développement ultime sera prévue quant la capacité maximale de la phase initiale sera atteinte. La phase ultime comprendra :
- ✓ une seconde piste d'envol ;
 - ✓ une aérogare passagère et toutes les facilités qui en découlent pour servir une capacité de 10 Millions passagers par an.

Deux zones distinctes sont définies dans l'aéroport pour garantir la sécurité et le contrôle des accès : les zones publiques non sécurisées et les zones sécurisées. Une zone tampon de 500 m est prévue tout autour de l'aéroport pour lutter contre les risques d'occupations anarchiques (Figure).

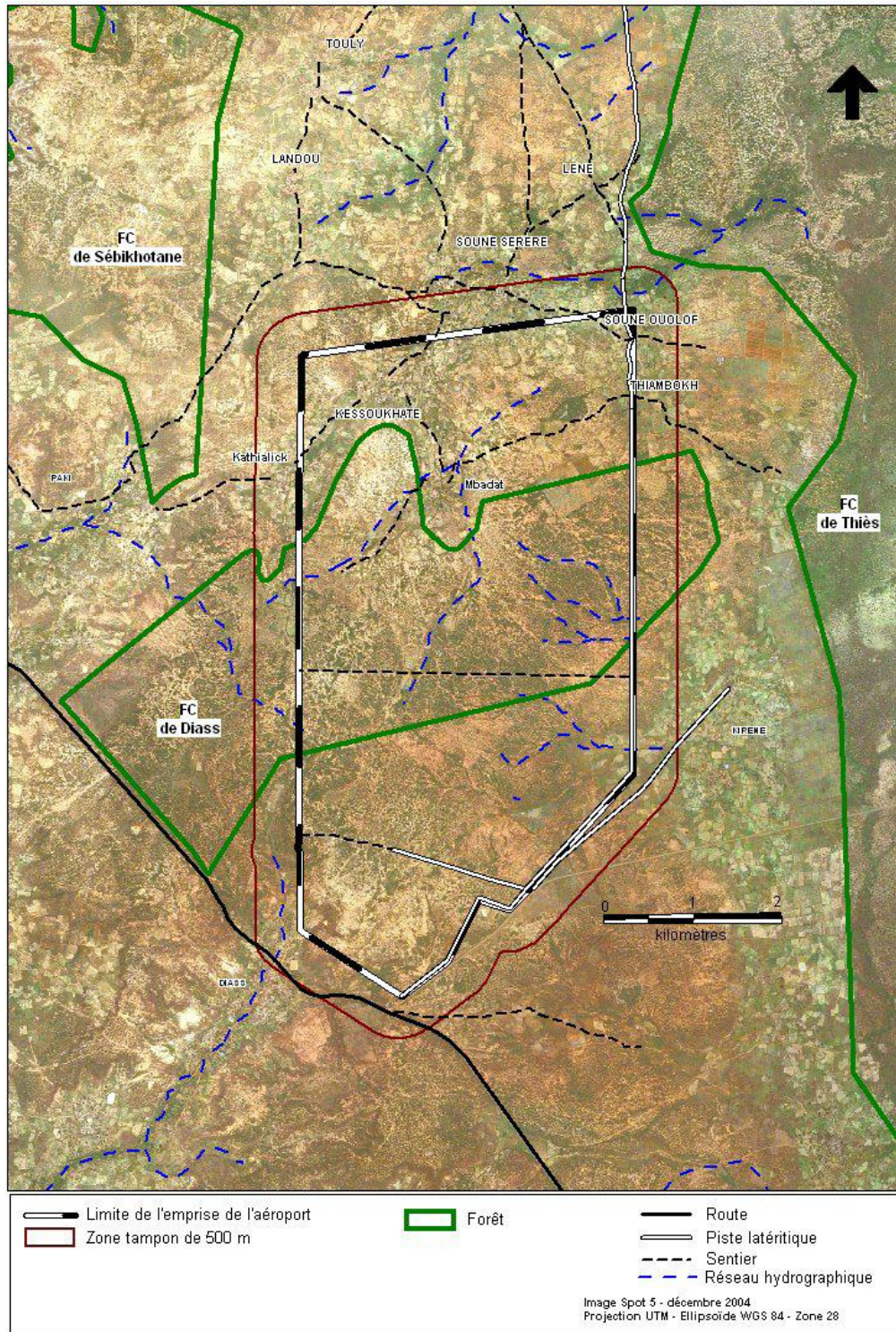


Figure 1: Emprise et zone tampon de l'aéroport



Figure 2: Plan masse de l'aéroport

L'accès à l'aéroport de Diass à partir de Dakar se fait par la Route Nationale 1 (RN 1) qui désenclave le Sud Est du Sénégal. Le trajet à partir du centre-ville de Dakar dépend largement de l'heure à laquelle la RN1 est empruntée, sujette à la congestion pendant les heures de pointes du matin et du soir où le trajet peut prendre 2 heures, alors qu'en temps normal, le trajet nécessite de 50 à 55 minutes. L'élargissement de la RN1 est prévu par la construction d'une autoroute à péage reliant les villes de Dakar-Diamniadio-Thiès. D'autres plans de consolidation et de modernisation des grandes infrastructures routières sont planifiés pour faciliter l'accès à l'aéroport :

- ✓ Bitumage de la route existante Noto-Gouye Diama-Mont Rolland-Thiès;
- ✓ Plan de construction d'une nouvelle liaison routière Diass-Pout-Diandar;
- ✓ Plan de construction d'une nouvelle voie de transport entre Diass et Thiès.

Les principaux services utilitaires relatifs à l'aéroport sont cités ci-dessous:

- L'énergie électrique desservira l'aéroport ainsi que la zone économique spéciale prévue près de l'aéroport. La SENELEC a confirmé la mise à disposition de l'énergie avant la mise en service de l'aéroport;
- Le système d'alimentation en eau sera combiné pour les demandes domestiques et le système de lutte contre les incendies. Il est admis que la consommation en eau pour l'exploitation de l'aéroport se fera à partir de la conduite forcée souterraine du Lac de Guiers, projet national desservant de l'eau consommable à l'agglomération dakaraise, de Saint Louis, à la région de Richard Toll plus au Nord ainsi qu'à plusieurs villages aux alentours du lac. Une conduite supplémentaire devrait être envisagée entre la conduite existante vers l'agglomération de Dakar, pour alimenter l'aéroport en besoin nécessaire;
- Le système de collecte des eaux usées sera basé sur un système séparé. Une station de traitement des eaux usées sera localisée au Nord Est de l'aéroport en dehors du périmètre de l'aéroport;
- Le drainage de l'aéroport se fera par la canalisation des eaux de ruissellement vers les plus proches talwegs par l'utilisation de fossés, de canaux et de conduits, selon la nécessité. Le drainage des eaux de ruissellement est conçu pour conserver les cours d'eau naturels autant que possible.

La consommation de ressources durant les deux phases de construction et d'exploitation se résume par:

- Phase de construction:
 - ✓ Consommation d'environ 47 000 m³ d'eau;
 - ✓ 4 640 776 m³ de matériaux de déblai seront produits dont 2 063 390 m³ qui seront réutilisés comme matériaux de remblai;
 - ✓ 1 085 tonnes de carburant.
- Phase d'exploitation:
 - ✓ Consommation en eau de 1 158 m³/jour;
 - ✓ Consommation en kérosène des avions (jet fuel) estimée à 19 202 tonnes/an, consommation en carburant du trafic routier et des unités auxiliaires estimée à 20181 tonnes/an. La consommation en carburant des véhicules à moteurs est estimée à 979 tonnes/an.

Une période de 33 mois était prévue pour l'accomplissement des travaux de construction de l'aéroport. La phase de construction devrait être complétée en septembre 2011 et l'exploitation de l'aéroport est prévue pour 2012.

2.2. JUSTIFICATION DU PROJET

La nécessité de construire un nouvel aéroport au Sénégal est liée aux fortes contraintes techniques et anomalies environnementales induites par l'emplacement actuel de l'Aéroport International Léopold Sédar Senghor (AILSS) situé à 9 km du centre de la capitale Dakar.

L'Aéroport International Blaise Diagne sera implanté dans la région administrative de Thiès, village de Diass, à 45 km de Dakar. L'aéroport sera considéré comme un hub régional et favorisera le développement économique et touristique du pays.

3. CADRE RÉGLEMENTAIRE, JURIDIQUE ET ADMINISTRATIF

3.1 CADRE LEGISLATIF

Les études d'impacts sur l'environnement au Sénégal sont réglementées par le code de l'environnement (loi N° 2001-01) et son décret d'application (décret N° 2001-282).

Les normes nationales utilisées dans le cadre de cette étude sont:

- ✓ Normes NS 05 061 relative aux usées et de ruissellement;
- ✓ Normes NS 05 060 relative à la pollution atmosphérique;
- ✓ le code de l'environnement qui stipule dans son article R 84 les seuils maxima de bruit.

3.2 CADRE INSTITUTIONNEL

La Direction de l'Environnement et des Etablissements Classés (DEEC) reliée au Ministère de l'Environnement, de la Protection de la Nature, des Bassins de Rétention et des Lacs Artificiels est l'organe direct de mise en œuvre de la politique environnementale au Sénégal et à la validation et le suivi des rapports d'étude d'impact avec le support du comité technique. Des services déconcentrés existent de même au sein des différentes directions. Les services relatifs au site d'étude relèvent de la Division régionale de l'Environnement et des Etablissements Classés de Thiès.

D'autres institutions sont aussi concernées par la construction de l'aéroport:

- ✓ Les Collectivités locales (Conseil Régional de Thiès, Communautés rurales de Diass et Keur Moussa Sangalkam)
- ✓ La Direction de l'Urbanisme et de l'Architecture
- ✓ La Direction de l'Aménagement du Territoire
- ✓ La Direction de la Surveillance et du Contrôle de l'Occupation des Sols
- ✓ La Direction Nationale de l'Hygiène
- ✓ La Direction de la Protection Civile
- ✓ Les sociétés concessionnaires de réseaux
- ✓ Les agences d'exécution des projets dont l'Agence de Développement Municipal, ADM.

Les politiques et procédures de la banque africaine ont été appliquées dans l'évaluation environnementale et sociale du projet.

3.3 CONTRAINTES DU CADRE REGLEMENTAIRE ET INSTITUTIONNEL

L'évaluation du contexte réglementaire et institutionnel de la gestion des ressources naturelles et de la protection de l'environnement, en rapport avec le secteur aéroportuaire, révèle certaines lacunes et contraintes qui sont énumérés ci dessous:

- ✓ Absence de normes spécifiques réglementant les émissions sonores. Les paramètres de nuisances sonores seront pris de la réglementation de la Federal Aviation Agency (FAA).
- ✓ Absence de normes spécifiques réglementant la qualité de l'air ambiant. Les paramètres de la qualité de l'air ambiant seront pris de l'Organisation Mondiale de la Santé.
- ✓ Manque d'un plan régional stratégique pour la région de Thiès réglementant les tendances de développement et mesurant les impacts environnementaux des différents projets prévus tels que la construction de l'autoroute Dakar-Diamniadio-Thiès, la construction de l'aéroport et la planification d'une zone économique spéciale.

4. DESCRIPTION DE L'ENVIRONNEMENT DU PROJET

4.1 CARACTERISTIQUES CLIMATIQUES

Le Sénégal appartient à la zone tropicale, marquée par des températures relativement élevées et une pluviométrie irrégulière. Le régime pluviométrique est déterminé par les flux atmosphériques et comprend deux saisons fondamentales: Saison pluvieuse de Mai à Octobre dominée par le flux de la mousson et saison sèche de Novembre à Avril marquée par la prédominance des alizés maritime. Les températures sont généralement élevées et la température de référence de l'aéroport est de 28 °C. Les procédures de dégivrage des avions ne seront pas nécessaires dans cet aéroport. Les vents dominants sont Nord Nord-Est de Novembre à Avril, dominés par les alizés maritimes ou l'Harmattan et Ouest Sud-Ouest de Mai à Octobre, commandés par le flux de mousson.

4.2 GEOLOGIE ET TOPOGRAPHIE

L'aéroport est situé dans le plateau du horst de Diass d'orientation générale NNE-SSW avec deux failles principales de Sébikhotane et de Thiès, d'orientation respective NNE-SSW et Nord-Sud. Les failles qui séparent ces différentes structures tectoniques, notamment le Horst de Diass ne sont pas actives et le Sénégal est considéré comme une zone sismique 0 selon le code UBC 1997 (Uniform Building Code).

Le relief est alterné par des points élevés et des points bas, donnant des vallées où gîtent certains villages. Le point maximal atteint les 105 m. Le site choisi pour l'implantation du futur Aéroport International Blaise Diagne est situé dans une zone où les altitudes sont comprises entre 46 et 86 m.

Bien que certains travaux de terrassement soient requis pour la construction des différentes facilités de l'aéroport, la topographie générale du site ne présente pas de contraintes ou sensibilités particulières face à l'exécution des travaux constructifs.

4.3 SOLS

Les principaux types de sols dans le horst de Diass se caractérisent par des sols caillouteux et squelettiques déterminés par les facteurs bioclimatiques et par le substratum géologique. Les sols présents au niveau du site 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 érosion hydrique et éolienne.

4.4 HYDROLOGIE

Le réseau hydrographique du Horst de Diass ne possède pas d'écoulements permanents. Les cours d'eau sont temporaires, notamment pendant la saison pluvieuse. L'état de référence du site du projet se trouve sur sept bassins versants dans le massif du horst ayant quatre directions d'écoulement préférentielles:

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

Dans cette zone intertropicale, l'altération de la roche est intense particulièrement en raison des fortes températures et des taux élevés d'humidité. Une visite de terrain tout au long des cours d'eau existants a permis d'identifier plusieurs points sensibles à l'érosion par photo identification. Les points vulnérables à l'inondation identifiés sont les villages en aval des cours d'eau, notamment vers le Nord dans le village de Soune Sérère et vers le Sud dans le village de Diass.

4.5 HYDROGEOLOGIE

L'eau souterraine constitue une principale source d'alimentation en eau des populations locales. Les forages effectués à une profondeur de 100 m ou plus dans les unités profondes du grès Maastrichtien servent en général plusieurs villages à travers des réservoirs de stockage élevés locaux et des puits creusés à main ayant une profondeur de 25 à 50 m qui exploitent les aquifères perchés supérieurs dans les dépôts du Quaternaire et les couches altérées, souvent argileuses, sous-jacentes.

La nappe phréatique superficielle est principalement localisée dans les niveaux supérieurs du Maastrichtien et en partie dans le recouvrement récent. Les nappes sont alimentées par les eaux de ruissellement (eaux pluviales) qui s'infiltrent à travers les formations superficielles de la cuirasse latéritique, surtout dans les zones de fracturation.

Un échantillonnage de la qualité des eaux des puits superficiels à Diass, Kirène, et Packy, en addition à ceux de Tchichy et Kessoukhat a montré que la qualité de l'eau de tous les puits a considérablement dépassé les seuils acceptables d'Echerichia coli et coliformes totaux. Seul le puits de Soune Sérère avait un taux acceptable d'E Coli, mais dépasse le niveau acceptable en coliformes totaux.

4.6 ECOLOGIE

Le site de l'aéroport se trouve dans la forêt classée de Diass qui a été déclassée par décret. Il existe deux types d'aires protégées aux environs de site de l'aéroport:

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

Les écosystèmes dominant le Horst de Diass et le site du projet sont terrestres, les écosystèmes fluviaux et lacustres étant inexistantes à cause du caractère intermittent des cours d'eau. La flore présente dans la forêt classée de Diass était essentiellement composée d'une savane arbustive et l'état de la faune s'est progressivement raréfié au cours des années à cause de la destruction des habitats naturels et de la chasse illégale pratiquée par les populations locales. Plusieurs espèces d'oiseaux sont identifiées aux environs du site du projet. Des 23 espèces répertoriées, Une seule espèce, le vautour africain (*Gyps africanus*) est

considérée comme quasi menacée dans les catégories de la liste rouge de l'Union Internationale de la Conservation de la Nature (UICN) avec une population décroissante due à la perte d'habitat, chasse et persécution et existence des systèmes sylvo-pastoraux.

4.7 QUALITE DE L'AIR ET BRUIT

Les paramètres de Dioxyde de Soufre (SO₂), Dioxyde d'Azote (NO₂), Ozone (O₃), Monoxyde de Carbone (CO), Particules en Suspension (PM₁₀) et les composés organiques volatiles non méthaniques (COV_{nm}) ont été mesurés dans le site d'étude. Les taux montrent que l'état des lieux actuels est typique des sites ruraux et ne présente pas de taux de pollution atmosphérique. Les mesures prises pour déterminer le niveau du bruit montre que les valeurs moyennes mesurées sont entre 40 et 50 dBA_{1hréq}. Ces valeurs sont largement comparables aux normes nationales, quoique les valeurs du soir et de la nuit paraissent relativement élevées.

4.8 RESSOURCES CULTURELLES

La présence de ressources traditionnelles dans la zone du projet se limite aux cimetières des villages à déplacer présents dans l'emprise du site. Les rares éléments pouvant être considérés comme vestiges culturels sont les anciens sites d'arbres à palabres qui sont souvent localisés au centre des villages et qui sont utilisés depuis l'islamisation de la zone à des fins sociales et non plus comme des objets de cultes.

4.9 CONTEXTE SOCIO-ECONOMIQUE

4.9.1 Contexte Economique National et Régional

Environ 1,3 million de personnes habitent dans la zone d'impact de l'aéroport dans la région de Thiès. En tenant compte des potentialités économiques et le poids accordé à la région dans le Plan national, il s'avère que Thiès est considéré comme un pôle attracteur de la population à l'avenir, et pourrait franchir 1,7 million d'habitants d'ici l'an 2015.

D'après un aperçu de la situation actuelle, il s'avère que la région se heurte à de nombreuses contraintes socio-économiques, dont une forte urbanisation et une population majoritaire en âge de travailler, des opportunités très limitées de création de l'emploi, un haut niveau de pauvreté dans le secteur rural, des ressources limitées à exploiter en milieu rural, 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.

Cependant, la région vante des atouts liés à sa localisation, une main d'œuvre expérimentée, des infrastructures sociales et des réseaux de transport déjà en place. L'essor économique de la région dépend des projets de grands travaux (AIBD, DISEZ, Zones touristiques, autoroutes et routes d'accès etc.), 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).

4.9.2 Caractérisation Socio-Economique des Villages

Les deux communautés rurales (Diass et Keur Moussa) affectées par le projet de l'aéroport comptent environ 38000 habitants. Les populations affectées par le projet sont:

- ✓ les personnes à déplacer (les localités de Kessoukhate-Centre, Mbadate et Kathialite dans le village de Kessoukhate) qui abritent 343 ménages soit 2,661 personnes

- ✓ les populations de villages d'accueil (Lene, Landou, Touly et Soune)
- ✓ les populations de villages de Kirene et de Diass (qui ont perdu des parcelles agricoles)

La population féminine dans les villages recensés représente 48,7% de totale. Les résultats de l'enquête socio-économique indiquent clairement l'existence d'une population jeune, ce qui va exercer une forte pression sur les ressources des communautés, principalement en termes d'eau, de terres agricoles et d'emploi. Les hommes sont majoritairement les chefs de ménages. On note aussi, un phénomène d'exode rural journalier vers les grands centres urbains à la recherche d'emploi dans le secteur agricole et les secteurs secondaire et tertiaire. Dans les cinq dernières années, la population de la CR de Keur Moussa a augmenté à un taux de 3,7%.

Selon la hiérarchie des centres humains, Diass est le village le plus affecté par le projet. Son développement est lié principalement aux activités économiques des centres urbains, notamment Thiès. En dépit de son importance, on note une pénurie des services fournis aux populations, dans les secteurs de santé, les services hydrauliques et les infrastructures éducatives. L'AIBD soutient les populations locales en matière d'accès à l'eau, à l'éducation et aux services de santé.

La population locale travaille majoritairement dans le secteur agricole qui compte plus de 20% des personnes occupées. L'agriculture consiste en une culture vivrière entreprise dans de petits champs à proximité des villages. La zone a connu un rétrécissement notable des terres agricoles exploitées localement, dû principalement au projet de l'aéroport. L'élevage extensif est aussi menacé par le projet qui a engendré un manque de pâturage et l'absence de parcours pour le bétail causant des conflits entre éleveurs et agriculteurs.

Les activités du secteur de la construction (la vente des blocs de bétons et des briques, et les travaux dans les chantiers de construction) se sont concentrées autour les carrières et les cimenteries.

Les activités commerciales sont caractérisées par une présence importante de marchands ambulants dans les grandes villes et les centres urbains. Dans le milieu rural, le commerce concerne surtout les femmes au niveau des routes nationales.

Les activités de services collectifs, sociaux et personnels sont également notables dans les villages. L'économie des villages affectées n'est ni diversifiée ni suffisamment développée pour assurer le gain-pain des populations rurales. Du à l'incertitude de travail, qui est pour la plupart à temps partiel, les populations locales sont très vulnérables dans leurs moyens d'existence et sont très susceptibles d'être affectées par les grands projets dans la région.

5. SOLUTIONS DE RECHANGE

5.1 JUSTIFICATION DU CHOIX DU SITE

Trois sites ont été l'objet d'une étude comparative pour aboutir au choix définitif : Sendou, Diass et Bambilor – Lac Rose. Les critères de sélection retenus pour la comparaison des ces trois sites se basent sur les considérations opérationnelles, sociales, environnementales, économiques et d'infrastructure. Le site de Diass fut retenu après une évaluation technique détaillée impliquant différentes méthode de comparaison. Le site possède les avantages suivants:

- ✓ Coût de construction moins élevé;

- ✓ Possibilité d'extension et procédures et dégagements aéronautiques très favorable;
- ✓ Fort potentiel de développement d'activités économiques (zones franches industrielles, proximité sites touristiques);
- ✓ Facilité de desserte de l'aéroport des accès terrestres ;
- ✓ Existence d'infrastructure autour du site;
- ✓ Proximité relative de Dakar;

5.2 VARIANTE « SANS PROJET »

Si le projet n'est pas réalisé, la conservation d'une ressource forestière classée serait garantie, bien que la forêt fût dans un état dégradé avant le début des travaux de construction. La variante « sans projet » annulera de même tout risque potentiel sur les ressources naturelles du site tel que le risque de pollution de l'air, de la contamination des eaux de surface et des eaux souterraines et de la contamination du sol.

Enfin, la non réalisation de l'aéroport engendrera une conservation du mode de vie actuel des habitants des villages de Kessorhate, Katialite et Mbadat qui pourraient percevoir leur déplacement forcé comme négatif.

Cependant, la considération de la variante zéro n'améliorera pas la situation existante de l'Aéroport International Léopold Sédar Senghor (AILSS) à Dakar qui pose des problèmes environnementaux et sociaux dans la zone avoisinante fortement urbanisée, notamment les vibrations et les impacts sonores du trafic aérien et la pollution de l'air induite des émissions aériennes. De plus, l'aéroport actuel présente des inconvénients techniques par la dégradation des infrastructures aéroportuaires existantes et la capacité limitée de fonctionnement en période de pointe.

6. IMPACTS POTENTIELS ET MESURES D'ATTENUATION

6.1 Pollution et Erosion des Sols

Cet impact est d'intensité moyenne mais ne posent pas de problèmes de santé significatifs ou des nuisances extrêmes pour la population avoisinante et les ouvriers de chantier. Le risque de pollution des sols est de même présenté hors site par le transport de matières premières lors des travaux de construction et le ravitaillement en carburant et autres substances utiles lors du fonctionnement de l'aéroport. La contamination des sols pourra apparaître par des fuites accidentelles ou délibérées des activités de transport.

6.2 Erosion

Avec des événements pluvieux intenses et courts, l'élimination du tapis végétal diminue la capacité d'infiltration du sol à court terme et augmente l'intensité et la vitesse de lessivage des eaux de ruissellement. Le risque d'érosion est temporaire et de faible amplitude vu la courte durée des événements pluvieux. Ce risque d'érosion est plus significatif durant la phase d'exploitation avec la modification des particularités de drainage et des bassins versants. Ce risque est évalué comme moyen, affectant des zones localisées dans le site et ses environs immédiats. 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 communauté de Diass.

6.3 Risques d'Inondation

Le risque d'inondation posé en phase de construction 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. Le site 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'aéroport en phase d'exploitation doubleront donc le volume d'eau reçu par le village de Diass, posant un risque d'inondation sur les habitants et leurs activités. Ce risque est moyen puisqu'il peut être évité par l'application de bonnes pratiques par la conception d'un réseau de drainage approprié capable de recevoir les débits maximaux.

6.4 Pollution des eaux

Les eaux de ruissellement en saison pluvieuse risquent d'altérer la qualité des eaux de surface par la propagation de substances polluantes. Des pollutions chroniques ou accidentelles pourraient être générées lors des travaux de construction et d'exploitation. Le risque global de contamination des nappes est considérable. Cependant, ce risque est atténué à la suite des travaux de construction et de désagrégation qui compacteront la couche de surface et réduiront la perméabilité. En phase d'exploitation, 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 reste quand même contrôlable.

6.5 Impact sur la recharge des nappes et consommation des ressources

La consommation de l'eau durant les travaux de construction est estimée à 47 000 m³ par trois puits forages élaborées sur le site du projet. L'impact sur la recharge de l'aquifère superficiel par les travaux de construction est estimé comme moyen. Les populations qui seront atteintes par la diminution de cette recharge sont les villages de Diass, Kirène, Packy, Soune Sérère, Lène et Landou qui possèdent des puits creusés à main usant les aquifères superficiels. Bien que ces nappes d'eau sont peu fiables, elles sont des ressources très importantes pour les populations locales en tant qu'approvisionnement en eau domestique. En phase d'exploitation, la réalisation d'un réseau de drainage concentre les apports en eau en un point donné, ce qui peut causer un désordre dans la recharge des nappes en aval. Cet impact est par contre temporaire puisque la décharge du ruissellement du réseau de drainage dans les cours d'eau naturels, restitue l'infiltration naturelle de l'eau souterraine en aval quoique à une certaine distance du bassin initial.

L'approvisionnement en eau pour toutes les opérations de l'aéroport estimé à 870 m³/j sera assuré par un projet national de développement des ressources en eau de surface du Lac de Guiers, qui intégrera les exigences de l'aéroport. Le projet ne posera donc pas de risque sur l'épuisement et la consommation excessive des ressources en eau souterraine. La consommation en eau deviendra problématique au niveau régional si l'approvisionnement en eau de l'aéroport s'effectuera à travers les ressources souterraines, les apports externes en citernes ou les puits actuels de construction. Ceci privera les populations locales, actuellement faisant face à un stress hydrique, de l'accès à l'eau.

6.6 Impact sur la biodiversité

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. Bien que la forêt possédait une faible valeur écologique, elle comprenait certains habitats d'espèces végétales et animales à conservation nationale et internationale particulière dont 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. 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 présents sur 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 risque d'être affecté par la cueillette de plantes locales et produits ligneux et par le risque de génération de feux de forêt par les ouvriers du chantier. 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.

Des mesures de protection de la faune et de la flore sont prévues. Des inventaires périodiques de suivi et d'autres mesures spécifiques de protection de la faune et flore protégée renforceront par ailleurs le programme de gestion environnemental du projet.

6.7 Consommation d'énergie

L'aéroport sera alimenté en électricité à partir du réseau de la SENELEC. Un réseau de distribution de carburant a été réalisé sur le site et la station de ravitaillement en carburant sera réalisé par un partenaire et connecte au réseau de distribution.

Au niveau régional, l'aéroport ne consommera pas les ressources en énergie de la population locale mais pourra par contre renforcer la consommation locale en introduisant l'électricité dans certains villages actuellement dépourvus.

6.8 Déchets solides

Les matériaux de déblai excédentaires évalués à 2 577 386 m³ seront en grande partie réutilisés sur le chantier. Les autres types de déchets (déchets d'enrobés, déchets de construction généraux et autres déchets non hasardeux) seront mis en décharge.

Un opérateur privé est actuellement contracté pour la collecte et le transport des déchets de construction vers la décharge de Mbeubeuss encore opérationnelle. Cette décharge est saturée et sera prochainement fermée. Une nouvelle décharge est prévue à Sindia et son fonctionnement est prévu avant la mise en exploitation de l'aéroport

Les activités de l'aéroport international Blaise Diagne produiront une variété de type de déchets tout au long de la phase d'exploitation. La quantité des déchets produits lors de l'exploitation de l'aéroport est d'environ 14 tonnes/jour. Un plan détaillé de gestion des déchets solides de l'aéroport a été élaboré avec toutes les mesures de minimisation et de gestion.

6.9 Eaux usées

Les effluents d'égouts des camps et des bâtiments associés seront produits dans les installations sanitaires fournies et collectés sur site. Ces eaux usées seront traitées dans une station d'oxydation spéciale située à l'Ouest du développement de la Phase 1 et au sein des frontières de l'aéroport. La station de traitement sera conçue pour assurer zéro déversement de matières septiques (partiellement traitées ou non traitées) dans les zones environnantes ou dans les cours d'eau, fournir un approvisionnement au traitement tertiaire de haute qualité, chloré pour la réutilisation en irrigation, assurer la conformité aux normes nationales (NS 05-061) et avoir des exigences de maintenance faibles.

6.10 Air

Les principaux impacts négatifs potentiels sur la qualité de l'air causés par la construction de l'AIBD seraient l'émission de poussières. La distance des récepteurs sensibles des principaux travaux de construction est suffisante pour éliminer de manière efficace les importantes nuisances de poussières. Kirène et l'usine d'embouteillage sont les récepteurs externes les plus sensibles, mais ils seront affectés seulement dans le cas d'un vent modérément fort à partir du Quadrant Nord Ouest qui ne pas fréquent au cours de l'année. Les effets de nuisances des poussières à court terme sont potentiellement considérables sur les ouvriers dans les travaux de terrassement et, à une moindre mesure, dans les sites d'excavation.

Des émissions gazeuses sont possibles sur site et hors site : émission des gaz d'échappement issus du trafic de construction, usine et équipement, émissions de ventilation des installations de stockage (principalement des hydrocarbures), émissions issues des procédés, dans ce cas, l'usine d'enrobage ainsi que le placement des chaussées d'asphalte. La majorité des sources est mobile et générera des émissions à court terme et de manière temporaire. Les émissions atmosphériques pour la phase construction pour l'année 2009 sont évaluées à 111 tonnes de NO₂, 13 t de COV, 106 t de CO et 31 t de SO₂.

En phase d'exploitation et 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. À l'AIBD, les avions devraient constituer la source dominante quoique les équipements et véhicules et seront des contributeurs considérables dans la balance globale des émissions totales. Près de 90 % des émissions de SO₂ seraient associés aux activités côté piste. Les émissions de l'aéroport en opération sont estimés annuellement à 235 tonnes de NO₂, 27 t de COV, 248 t de CO et 20 t de SO₂.

6.11 Nuisances sonores

En phase construction, les émissions de bruit des petites installations provisoires et du trafic routier sur la principale route d'accès (RN1) n'est pas considéré suffisant en termes de quantité ou de type pour augmenter considérablement les niveaux de bruit existant, en particulier pendant la nuit, période critique. Le trafic sur d'autres routes de construction est considéré assez limité, créant des nuisances occasionnelles uniquement. D'autres installations plus petites sont supposées être provisoires et ne produisent que des bruits intermittents et à des niveaux relativement faibles. Toutefois, afin d'assurer que les effets des bruits émis de telles sources soient efficacement éliminés, les sites semblables devront être situés à une distance minimale de 500 m de tous récepteurs sensibles du bruit.

Les niveaux de bruit estimés suggèrent que les travaux de construction ne causeront pas de nuisances sonores pendant le jour même sans l'application de mesures d'atténuation typiquement disponibles telles que l'implantation de bonnes pratiques de construction. Les bruits des équipements internes seront traités comme des questions de santé et de sécurité.

Nuisances sonores et implications de développement

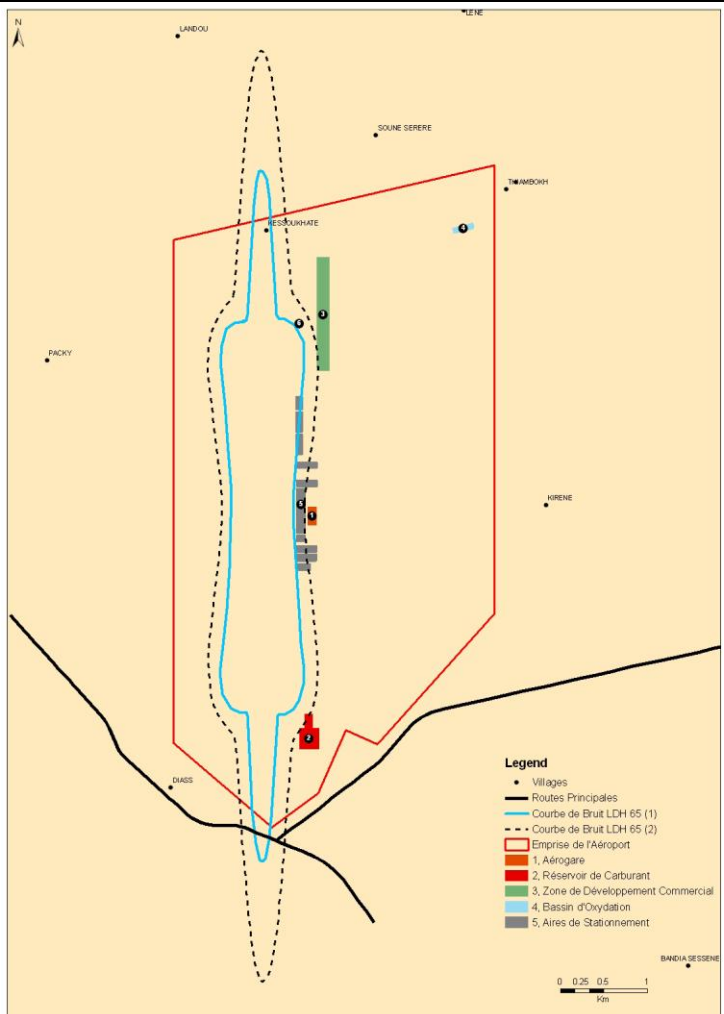
Le bruit émis par l'activité des aéronefs peut être une source importante de nuisance et dans plusieurs cas un facteur limitant de développement autour de l'aéroport.

Malgré le fait que l'AIBD est situé dans un site relativement éloigné des principaux développements actuels, il est probable qu'il soit le centre d'un processus de développement majeur. Par conséquent, les prévisions de bruit des avions constituent une considération importante de planification.

Les courbes de propagation du bruit (NEF, Noise Exposure Forecast) des aéronefs à vol fixe sont données pour chaque scénario.

Les principales conclusions de cette analyse sont :

1. Les zones d'exclusion s'étendent au-delà des frontières du site.
2. Il est possible que l'expansion de l'usine de Kirène à proximité du site de l'aéroport le long de la route de Kirène soit restreinte, même au sein du périmètre de son site actuel.
3. Les zones avec des contraintes de bruit sont très limitées. Néanmoins, l'effet cumulatif des développements de la Phase 1 et de la Phase 2 y est de loin beaucoup plus marqué que la zone de la Phase 1 seule.
4. La zone de développement économiquement importante du Petit Cote et SEZ sont à peine affectées par les limitations de l'aéroport.
5. Les contraintes au nord sont considérables sur les petites installations actuelles, mais ont peu d'implications pour le développement du couloir de la Route de Pout. Des contraintes similaires s'appliquent au couloir de route de Kirène.
6. Le développement le long du couloir de la Route RN1 à l'est sera sévèrement touché au nord de la route. Ceci peut également affecter le développement de Diass.
7. La restriction de hauteur de 45 m ne devra pas former une grande contrainte au développement.



6.12 Acquisition des terres et réinstallation

Un Plan d'Action de Réinstallation détaillant la réimplantation des populations concernées par les servitudes du nouvel Aéroport International Blaise Diagne fut établi en 2005 et récemment actualisé. Suivant ce plan, les habitants des localités de Kessoukhate-Centre, Kathialite et Mbadat (les localités du village de Kessoukhate) qui comptent quelques 343 ménages soit 2,661 personnes seront déplacés et réinstallés ailleurs et seront directement affectés par la perte de maisons et de champs de culture. La perte des parcelles agricoles dans le village de Diass et Kirene est aussi prise en compte dans le Plan d'Action de Réinstallation Révisé. D'autre part, les habitants des villages de Soune Sérère, Lene, Landou et Touly seront soumis à des pertes de champs.

En tenant compte du fait que les habitants déplacés dépendent des terres agricoles, des superficies de pâturages et des ressources en eau, ils se trouvent très vulnérables aux changements externes. Le site d'accueil choisi se situe au nord de l'aéroport dans un triangle entre les villages de Touly, Lène et Landou et s'étend sur une superficie d'environ 150 ha.

6.13 Création d'emploi et mouvement des populations

Le projet a le potentiel d'attirer un afflux de populations considérables vers la sous-région, que ce soit de manière temporaire (phase de construction) ou permanente (phase d'exploitation). Le nombre total de travailleurs engagés par l'Entrepreneur dans la phase de construction de l'aéroport varie entre 1000 et 2500 par mois et est actuellement chiffré à 896, dont 793 sont des Sénégalais, dont 45 % viennent des villages voisins et le reste des autres régions du pays. Le total des emplois directs, indirects et secondaires créés dans les villages voisins au cours de la période de construction serait de l'ordre de 450 personnes.

Dans la phase d'exploitation, il est probable que 55 postes à court terme et 120 à long terme pourraient être remplis localement, notamment à un niveau non qualifié. Le reste des emplois seront pris par des immigrés tirés de l'AILSS existants et de la zone immédiatement à l'extérieur de l'aéroport. En supposant qu'une partie des immigrés vivront dans la région avec leurs familles, on peut s'attendre un afflux de population directement lié à la main d'œuvre à l'aéroport de 1 750 personnes à court terme et 5 000 personnes en total à long terme.

6.14 Impacts sur les activités économiques et risques de conflits sociaux

Les terres agricoles sont en général de qualité médiocre avec une certaine évidence de détérioration dans les dernières années, avec les saisons pluvieuses moins fiables et avec moins de précipitations. Avec les difficultés d'approvisionnement en eau, le manque de financement / crédit pour l'achat des fertilisants, pesticides, etc., ceci s'avère mener à un changement dans les systèmes de culture et potentiellement une réduction des surfaces cultivées globales. La région de Thiès n'est pas considérée une zone de bétail par vocation, et les troupeaux sont en général contrôlés par les nomades plutôt que de façon sédentaire. Pour les nomades, les ressources clés comprennent les résidus des cultures et les pâturages des forêts classées. Le projet AIBD a le potentiel de générer des tensions parmi les communautés directement affectées et les immigrants, à la fois temporaires et permanents, qui arrivent à la zone du projet en quête d'opportunités d'emploi. Plusieurs sources peuvent être à l'origine de telles tensions, qui peuvent toucher différents sous-groupes de population. Une étude de diversification économique et un plan d'actions sociales sont en cours d'élaboration par l'AIBD afin de maîtriser ces aspects sociaux avant l'entrée en service de l'aéroport.

6.15 Changement du climat économique régional

Le potentiel économique de la Région de Thies aura subi une relance à travers de grands projets planifiés dans l'infrastructure et les secteurs sociaux dans le cadre des Plans Régionaux de développement Intégré (PRDI), ainsi que le Programme Triennal d'Investissements Régionaux (PTIR). L'AIBD et la ZES sont les deux plus grands projets qui risquent de générer l'impact potentiel le plus grand. Les autres projets visent à améliorer l'accès régional et fournissent les moyens d'exploiter ces ressources.

À l'échelle globale du développement économique au Sénégal, la fermeture de l'AILSS peut mener au déclin des emplois et aux perspectives de développement dans la région de Dakar où l'aéroport est actuellement situé, surtout au court terme. À moyen et long termes, on prévoit que ceux-ci seront contrebalancés par de nouveaux développements proposés pour le site à être libéré (Zone Franche, propriété industrielle, etc.).

6.16 Impacts Cumulés

Alors que les impacts sociaux et économiques de la construction et de l'exploitation de l'AIBD sont considérés potentiellement importants, pas de changement fondamental et négatif des systèmes économiques et sociaux des communautés affectées n'est perçu comme inévitable. En effet, sous certains scénarios il est possible d'envisager des communautés économiquement plus fortes appliquant des systèmes de production agricole modifiés et plus intensifs sur le moyen terme. Toutefois, les changements introduits par l'application des développements régionaux planifiés dans la zone de Diass, en particulier la Zone Économique Spéciale Intégrée de Diass (ZESID) peuvent avoir des impacts plus importants.

Les perceptions d'injustice seraient extrêmement élevées en particulier dans le cas où d'autres personnes/communautés bénéficient directement du projet ou quant d'autres personnes/communautés participent dans l'augmentation des problèmes encourus par les communautés locales en monétarisant l'économie et en introduisant des pressions inflationnistes pour les biens et services laissant les membres incapables à s'offrir des biens et services de base dans leur propre communauté.

7. GESTION DES RISQUES ENVIRONNEMENTAUX

Durant la construction, les risques liés à la sécurité publique et au personnel proviennent des accidents sur site (conflit due aux équipements, accès à des zones dangereuses, et accidents dans des sites dangereux actifs) et accidents hors site (conflit direct avec les équipements de construction et des accidents de routes). Un risque d'accident est de même posé par le transport d'hydrocarbures de l'Aéroport International Léopold Sédar Senghor (AILSS) vers le nouvel Aéroport International Blaise Diagne (AIBD).

Les principaux dangers identifiés sont:

- ✓ Accident d'avions: Les accidents d'avions peuvent prendre place sur les aires d'approche, lors des atterrissages ou des décollages. Le score de probabilité d'un accident d'avion est estimé comme rare et la gravité est estimée comme catastrophique.
- ✓ Incendie ou explosion dans le réservoir de carburant, un avion, un camion citerne ou une tuyauterie: de larges quantités de carburant sont stockées, pompées et utilisées dans l'aéroport et forment un risque d'explosion élevé dans les stations de stationnements, les routes et voies de circulation, les tuyauteries et le réservoir de carburant. Les réservoirs de carburant sont conçus selon les critères API 650 (American Petroleum Institute) qui indique que le réservoir doit contenir du carburant d'aviation type Jet A1 qui ne produit pas de vapeur inflammable sous des conditions ambiantes, étant stockés en dessous de son point d'éclair (Flash Point).

✓ Fuite de carburant ou de produits chimiques: le risque environnemental de fuite de carburant pourrait se passer par la fuite d'un réservoir de carburant ou d'une tuyauterie, par un accident de camions citerne, par la fuite d'une unité de stockage de produits chimiques (huiles, lubrifiants etc.), par la fuite de carburant ou autres produits chimiques après un accident d'avions ou par le drainage de produits contaminés (mousse etc.) lors d'une urgence. Le score de probabilité est évalué comme occasionnel. La gravité de l'évènement est reliée à toute détérioration de la qualité des aquifères souterrains et le risque est évalué comme d'important à critique selon le degré de contamination.

Ces risques devraient être atténués par les mesures appropriées lors de la conception et la gestion des opérations de l'aéroport telles que la conception de zones de sécurité et de zones de restriction de développement. Le réservoir de carburant devrait être placé dans un emplacement éloigné des points sensibles de l'aéroport. Le risque de fuite de carburant et produits chimiques pourrait être évité par la localisation des zones à hauts risques de fuite loin des cours d'eau, l'utilisation des aires de confinement lors du stockage du matériel et le suivi intensif. Une étude de danger a été élaborée par l'entrepreneur.

7.1 Risque aviaire

En se référant à la circulaire 150/5200-33 de la FAA, la distance minimale recommandée pour éliminer le risque aviaire sur les aires d'approche et de départ est de 8 km. La nouvelle décharge prévue par les autorités locales pour remplacer la décharge de Mbeubeuss se trouve dans la ville de Sindia, à plus de 8 km de la piste d'envol de l'aéroport. Le risque aviaire posé par cette nouvelle décharge contrôlé est donc inexistant.

8. PROGRAMME DE SUIVI

Le Plan de Surveillance du Plan de Gestion Environnementale et Sociale comprend trois éléments internes:

✓ **Surveillance du Plan de Gestion Environnementale et Sociale du Chantier (PGESC):** La surveillance sera effectuée afin de vérifier et documenter que les activités de construction et de soumission associée à la construction de l'aéroport et des équipements correspondants (temporaires et permanents) sont réalisés conformément aux exigences du PGESC. Elle assurera de même que le feedback nécessaire pour mettre à jour et réviser le PGESC est disponible.

✓ **Surveillance des impacts en phase d'exploitation (SGE):** Le SGE fera objet de surveillance de manière continue selon un calendrier spécifique. Le processus de révision et l'établissement des rapports de PGES se fera par des rapports d'inspection mensuel (programme interne d'inspection, performance environnementale ainsi que les zones et les degrés de la non-conformité), trimestriel (source d'information primaire concernant les activités du projet ainsi que la conformité environnementale) et annuel (la révision de la politique environnementale, la révision des indicateurs environnementaux, le résumé des programmes de surveillance environnementale, la discussion de tout incident environnemental majeur et les changements futurs dans la législation et/ou règlements environnementaux nationaux).

Le budget provisoire du PGESC est estimé à 2 657 910 USD. Le budget provisoire des plans de gestion en phase d'exploitation est estimé à 1 097 400 USD.

En phase de construction, la structure institutionnelle proposée pour l'application du Plan de Gestion Environnemental de Construction comprend l'AIBD SA qui 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 PGESC, l' Entrepreneur qui aura la responsabilité de préparer et d'exécuter le PGESC, de s'assurer de l'applicabilité du plan et de mettre en place les réseaux de surveillance requis.

En phase d'exploitation, le plan de gestion requiert l'application d'un Système de Gestion Environnementale (SGE). Les responsabilités seront réparties entre le Conseil de l'AIBD SA (représentants les niveaux supérieurs de gestion de l'AIBD SA) et l'Opérateur de l'aéroport qui sera responsable de la conception et de l'application du SGE. Les groupes de parties prenantes, le Ministère de l'Environnement et autres parties seront de même impliqués dans cette structure institutionnelle.

9. CONSULTATIONS PUBLIQUES ET PUBLICATION D'INFORMATIONS

La consultation publique a été partie intégrante de tout le processus de l'étude d'impact. Les consultants ont consultés les différents groupes affectés par le projet et ont tenu compte de leur point de vue. Ces groupes ont été rencontrés à plusieurs reprises :

- ✓ Lors de l'examen environnemental préalable et avant la finalisation des termes de référence en Mai 2008 ;
- ✓ Séance d'information du public le 23 Septembre 2008 au Conseil Régional de Thiès qui a annoncé le lancement des enquêtes sur le terrain (socio-économiques, écologiques et culturelles).
- ✓ Le document de l'évaluation environnementale et sociale a été diffusé à l'échelle locale et séances d'audience publique pris place en Décembre 2009 à la suite de la prévalidation du rapport par la DEEC. Durant ces séances les principaux résultats et recommandations du projet furent présentés aux communautés rurales de Keur Moussa et de Diass, tout en recueillant les avis et observations des populations.

Les principaux aspects évoqués par la population consultée ont concerné le risque d'inondation, la perte des réserves forestières, les aspects liés à la réinstallation, les impacts du chantier et l'emploi de la population locale. La majorité de ces préoccupations ont été déjà prises en considération par le projet.

Une attestation de conformité environnementale a été délivrée par la DEEC en Avril 2010.

10. INITIATIVES COMPLEMENTAIRES

Des initiatives complémentaires visant le développement économique et le développement socioculturel des communautés affectées existent pour le projet. Ces initiatives comprennent le Plan d'action sociale de l'AIBD qui inclure la construction des équipements sociaux de base (case de santé, écoles, etc.); l'élaboration d'une étude de diversification économique; la considération d'un schéma directeur d'urbanisme pour l'organisation de l'espace et de l'aménagement du territoire dans la zone dans le site de réinstallation; et un partenariat entre l'AIBD SA et l'Agence Nationale pour le Retour vers l'Agriculture (A.N.REVA) qui encadrera les PAP producteurs, qui le souhaitent, dans l'agriculture et notamment les cultures d'exportation.

11. CONCLUSIONS

Une EIES (version finale éditée en février 2011) a été exécutée pour les deux phases du projet. Cette étude a analysé les problèmes liés aux phases de construction et d'exploitation de l'aéroport : émissions atmosphériques et nuisances sonores, gestion des déchets, érosion et risque d'inondation, réinstallation des populations, impacts socioéconomiques, sécurité des communautés et des travailleurs, etc..

Le Plan de gestion et de suivi environnementaux du Chantier (PGSE) constitue le cadre de la planification et de l'exécution des activités pendant ses phases de construction et d'exploitation. Il est conforme aux exigences légales et réglementaires du Sénégal et de la BAD ainsi qu'aux normes internationales d'aviation civile.

Ce Plan constitue par ailleurs le moyen d'assurer le suivi et définit les rôles et responsabilités des différentes parties prenantes à la conception et à l'exécution du projet.

Des plans d'action et procédures supplémentaires seront élaborés. Certains sont en cours d'études actuellement :

- Etude de diversification économique
- Plan d'actions sociales
- Plan de Diversification Economique
- Plan d'Aménagement du Territoire
- Plan SIDA/VIH
- Des clauses environnementales et sociales auxquelles l'opérateur sera tenu de respecter
- un Système de Gestion Environnementale (SGE) selon le référentiel ISO 14001.

12. REFERENCES ET CONTACTS

Les documents revus par la Banque Africaine de Développement sont l'étude d'impact environnemental et social de l'Aéroport International Blaise Diagne et ses annexes (plan de gestion Environnemental et social, Plan de Gestion Environnemental et Social de la phase construction, le plan d'intervention d'urgence de la phase construction, plan de gestion des déchets solides, etc.), élaboré par DAR EL HANDASAH Consultants, en février 2010.

Un plan révisé de réinstallation des populations a été réalisé par AECOM-Tecconsult en Octobre 2010 et dont le résumé est posté sur le site de la BAD avec le résumé de l'EIES.

CONTACTS :

AEROPORT INTERNATIONAL BLAISE DIAGNE-SA

El Hadji Ibrahima MANE, Coordonnateur Général, Aéroport International Blaise Diagne-SA (AIBD SA)
Rue du Dr THEZE, Immeuble la Rotonde
Téléphone : +221 338896501 Fax : +221 338237085 Email : imane@aibd.sn

Aissatou THIOUBOU, Chef Département Environnemental et Social, Aéroport International Blaise Diagne-SA (AIBD SA), Rue du Dr THEZE, Immeuble la Rotonde

Téléphone : +221 33889 6500 Fax : +221 33823 7085 Email : athioubou@aibd.sn

BANQUE AFRICAINE DE DEVELOPPEMENT

Tas ANVARIPOUR, Chief Investment Officer, Département du Secteur Privé, Banque africaine de développement, BP 323 - 1002 Tunis Belvédère, Tunisie

Tél : (216) 71 10 2228, Email : n.anvaripour@afdb.org

Kurt LONSWAY, Chef Division de l'environnement et du changement climatique (ONEC.3), Département de l'énergie, de l'environnement et du changement climatique (ONEC), Banque africaine de développement, BP 323 - 1002 Tunis Belvédère, Tunisie Tél : (216) 71 10 3313, Email : k.lonsway@afdb.org

Awatef SIALA FOURATI, Chargée de l'environnement supérieure, Division de l'environnement et du changement climatique (ONEC.3), Département de l'énergie, de l'environnement et du changement climatique (ONEC), Banque africaine de développement, BP 323 - 1002 Tunis Belvédère, Tunisie Tél : (216) 71 103854, Email : s.fourati@afdb.org

Rachel ARON, Spécialiste supérieur en développement sociale, Division de l'environnement et du changement climatique (ONEC.3), Département de l'énergie, de l'environnement et du changement climatique (ONEC), Banque africaine de développement, BP 323 - 1002 Tunis Belvédère, Tunisie Tél : (216) 71 10 2792, Email : r.aron@afdb.org