

Plan d'Action de Réinstallation du Projet de Construction d'un Hangar de maintenance à AERIA



Table des matières

1. INTRODUCTION	2
1.1. Portée du présent PAR	2
1.2. Objectif du PAR	2
2. PRESENTATION DU PROJET	2
2.1. Description du projet	2
2.2. Zone d'influence du projet	3
3. IMPACTS POTENTIELS	3
3.1. Activités sources d'impact	3
3.2. Zone d'impact de ces activités	3
3.3. Impacts positifs	4
3.4. Impacts négatifs	4
3.5. Classification des impacts	4
4. RESPONSABILITE ORGANISATIONNELLE	4
5. PARTICIPATION DES PARTIES PRENANTES	4
6. ETUDES SOCIO-ECONOMIQUES	5
6.1. Etudes socio-économiques Caractéristiques des structures impactées affectée par le projet	5
6.2. Population vulnérable	5
7. CADRE JURIDIQUE ET GESTION DES PLAINTES	5
7.1. Cadre juridique et réglementaire	5
7.1.1. Cadre juridique et réglementaire national	5
7.1.2. Cadre réglementaire international	6
7.2. Cadre institutionnel	8
7.3. Gestion des plaintes	9
8. ELIGIBILITE	10
9. EVALUATION ET INDEMNISATION DES PERTES	10
10. IDENTIFICATION DES SITES DE RÉINSTALLATION POSSIBLES	10
11. CALENDRIER D'EXECUTION	10
12. BUDGET	10
13. SUIVI ET EVALUATION	11

1. INTRODUCTION

AIR COTE D'IVOIRE est la compagnie nationale implantée sur l'aéroport international FELIX HOUPHOUET BOIGNY d'Abidjan en Côte d'Ivoire. L'activité de AIR COTE D'IVOIRE se répartit autour d'un métier principal à savoir le transport de passagers : cœur de métier et première activité en termes de chiffre d'affaires. AIR COTE D'IVOIRE souhaite développer sa compétence dans la maintenance et l'entretien aéronautique d'où la construction d'un centre de maintenance aéronautique sur la plateforme. La construction du centre de maintenance vient en remplacement de celui existant. La compagnie a choisi d'axer l'un des critères d'amélioration de la performance sur l'achat d'avions plus récents, nécessitant moins de maintenance, ainsi que sur l'optimisation de l'entretien au plus près des opérations.

Ainsi, la flotte actuelle d'AIR COTE D'IVOIRE est composée de 11 avions, répartis en 1 long courrier et 10 moyens courriers du constructeur Airbus et Bombardier. D'ici 2028 la compagnie souhaite acquérir 14 moyens courrier (Code C) et 6 longs courriers (Code E) du constructeur Airbus. Cependant, ce projet s'attache aussi à une problématique particulière en raison des dommages potentiels qu'il va générer sur l'environnement naturel et socio-économique. C'est pourquoi, conformément aux textes en vigueur en Côte d'Ivoire en matière environnementale, il sera soumis à l'étude d'impact environnemental et social approfondie avant sa réalisation.

L'EIES a recommandé l'élaboration d'un Plan d'Action de Réinstallation afin de compenser les impacts sociaux liés à l'acquisition des parcelles. Le présent PAR est ainsi rédigé pour présenter en détail les impacts liés à l'acquisition de parcelles ainsi que la planification des compensations prévues pour pallier ces impacts.

1.1. Portée du présent PAR

Le présent document constitue le rapport de la Réinstallation des structures affectées par le Projet de construction d'un hangar de maintenance à AERIA.

1.2. Objectif du PAR

L'objectif principal de ce PAR est de veiller à ce que la réinstallation des structures impactées par le projet de construction d'un hangar de maintenance à AERIA se fasse selon les normes nationales et le cadre de sauvegarde environnementale et sociale de la BOAD afin que les conditions de travail ne se détériorent pas à la suite du projet. Partant de ce fait, il s'agit spécifiquement de :

- Minimiser dans la mesure du possible la réinstallation involontaire ;
- S'assurer que les personnes affectées soient consultées et aient l'occasion de participer à toutes les principales étapes du processus d'élaboration et de mise en œuvre des activités de réinstallation ;
- S'assurer que les indemnités soient déterminées en rapport avec les impacts subis, afin de s'assurer qu'aucune structure affectée par le projet ne soit pénalisée de façon disproportionnée ;
- S'assurer que les activités de réinstallation involontaire et de compensation soient conçues et exécutées en tant que programme de développement durable.

2. PRESENTATION DU PROJET

2.1. Description du projet

La construction d'un hangar de maintenance aéronautique s'inscrit dans le cadre du développement des compétences d'AIR COTE D'IVOIRE dans la maintenance et l'entretien aéronautique. Le projet de développement du bâtiment regroupe un certain nombre d'espaces différents possédant

chacun leurs fonctions et devant interagir les uns avec les autres. Ces espaces sont découpés en plusieurs grandes entités fonctionnelles :

- Espace avion : regroupe les aires de travail avions ainsi que les allées logistiques autour des appareils, constitue la partie principale du hangar ;
- Espace tertiaire : regroupe les différents bureaux et espaces de travail à destination des opérateurs et des administratifs,
- Espace sanitaire : regroupe les éléments sanitaires du hangar (WC, douches de sécurité etc.), il pourra être conçu en lien avec l'espace tertiaire ;
- Espace soutien : regroupe l'ensemble des espaces de stockage interne au hangar ainsi que les différents ateliers, cet espace distinct peut néanmoins être compris à l'intérieur même de l'espace avion (un stockage d'une partie des moyens d'intervention à l'intérieur du hangar est à privilégier afin de faciliter leur accès depuis les appareils et protéger les appareils des conditions météo, sinon sous avert extérieur) ;
- Espace extérieur : regroupe les stockages et stationnements situés à l'extérieur du bâtiment.

2.2. Zone d'influence du projet

Le projet de construction d'hangar de maintenance aéronautique se situe dans le grand Abidjan précisément dans zone aéroportuaire dans la commune de Port-Bouët. Le site du projet est situé au sein de l'aéroport International Felix Houphouët Boigny d'Abidjan.

3. IMPACTS POTENTIELS

3.1. Activités sources d'impact

Les activités principales du projet qui engendreront la réinstallation sont la libération de l'emprise lors de la réalisation des aménagements et de l'installation des ouvrages de construction.

3.2. Zone d'impact de ces activités

La zone d'impacts comprend l'ensemble de la zone du projet où les activités vont être réalisées sur 22500 m² sur le périmètre de AERIA.



Image 3-1 : localisation du site du projet

3.3. Impacts positifs

Les impacts positifs liés à la réalisation de ce projet se déclinent en plusieurs catégories qui sont :

- **Impacts économiques** : Avec la création d'emplois directs et indirects, Attraction de la compagnie aérienne, la Valorisation du terrain aéroportuaire.
- **Impacts opérationnels** : Avec la Réduction des temps d'immobilisation des avions, l'amélioration de la fiabilité de la flotte, la capacité d'AIR COTE D'IVOIRE à gérer des incidents techniques sur place.
- **Impacts stratégiques** : Avec le renforcement de la compétitivité de l'aéroport, le développement d'un pôle aéronautique régional, le soutien à l'autonomie opérationnelle.
- **Impacts environnementaux (positifs potentiels)** : Avec la réduction des vols de transfert pour maintenance (Moins de vols ferry = réduction d'émissions de CO₂) et mise en œuvre de pratiques durables.

3.4. Impacts négatifs

Les principaux impacts négatifs du projet sur le milieu humain sont :

Perte de local et de lieu de travail : La réalisation du projet nécessite la démolition de plusieurs structures en activités implantées dans l'environnement immédiats du site du projet. D'où leurs réinstallations sur un nouveau site.

Suspension temporaire d'activité et perturbation des services : la réalisation du projet va engendrer des perturbations sur l'activité des structures impactées. En effet ces structures devront suspendre ou réajuster les horaires de travail et de nouvelles communications avec leurs visiteurs.

3.5. Classification des impacts

Déplacements physiques : Pour les besoins du projet, certains bâtiments présents dans l'environnement direct du site du projet seront démolis. Cette action entraîne le déplacement physique de quelques structures situées sur l'empreinte du projet.

4. RESPONSABILITE ORGANISATIONNELLE

La responsabilité organisationnelle du Plan d'Action de Réinstallation (PAR) est confiée AIR COTE D'IVOIRE qui est l'entité d'exécution du Projet sous la supervision de AERIA.

5. PARTICIPATION DES PARTIES PRENANTES

Ce projet a été conçu à partir des orientations de développement d'AIR COTE D'IVOIRE élaborées de manière participative et en tenant compte des priorités secteur de l'aviation. La diffusion des informations concernant le projet a porté principalement sur la portée du projet, la description des travaux qui seront entrepris, les résultats des études environnementales, les propositions d'aménagement du site, les risques, le déplacement des structures impactées et le site réinstallation.

Les discussions avec les parties prenantes ont permis de cerner leurs attentes et d'y répondre dans un cadre général de concertation.

L'approche participative a débuté en 2017, suivi de la réalisation de l'EIESA en 2025, et a concerné chaque partie prenante et structures impactées. Les discussions ont porté sur la nature des impacts attendus et les mécanismes et moyens à mettre en œuvre pour les réduire.

En 2025, une approche participative basée sur le dialogue ; l'écoute des parties prenantes, l'échange d'information et la concertation a été utilisée par AIR COTE D'IVOIRE avec audiences publiques et des consultations publiques au cours de la réalisation de l'EIESA. Cette approche a rassemblé les Autorités Administratives, les directions techniques, les structures impactées, AERIA et les

structures privées de l'aéroport pour recueillir leurs avis, préoccupations et suggestions par rapport aux activités de réinstallation prévues et à l'accompagnement des structures affectées par le projet.

L'organisation de réunions avec les différentes parties concernées, des discussions individuelles avec les parties prenantes impactées et la diffusion des informations découlant des travaux de l'EIES ont permis de fournir les informations requises et de percevoir les inquiétudes des structures impactées et leurs préoccupations qui résument en ces points : le processus de réinstallation, les perturbations de leurs activités, la reconstruction de leurs locaux et le temps de reconstruction.

Au cours de ces réunions, AIR COTE D'IVOIRE a pu répondre aux questions des parties prenantes et leur donner toutes les assurances voulues. Ces rencontres ont été suivies de réunions au cours desquelles AIR COTE D'IVOIRE a procédé à la restitution des résultats des discussions ainsi que des propositions des études complémentaires.

6. ETUDES SOCIO-ECONOMIQUES

6.1. Etudes socio-économiques Caractéristiques des structures impactées affectée par le projet

Le recensement des structures affectées par le projet s'est focalisé sur celles éligibles à une compensation, c'est-à-dire celles qui se trouvent dans l'emprise des travaux et les zones non aedificandi. L'analyse approfondie des données collectées a permis d'identifier dix (10) structures impactées et éligibles à une compensation que voici :

- NHV
- AVISECURE
- SOLANTA
- SERVIAIR
- WENDY & CO
- TSA
- NAS IVOIRE
- MENZIES
- LANEMA
- IVOIRE HELICOPTÈRE

Toutes ces structures se développent dans les métiers de l'aviation avec chacune un domaine précis. Toutes les structures impactées ont donné leurs accords pour une réinstallation physique sur un nouveau site à l'intérieur de l'aéroport International FHB.

6.2. Population vulnérable

Dans le cadre de ce projet aucune PAP n'a été identifiée comme telle. Cependant le projet devra suivre la progression de toutes les PAP afin d'éviter d'en créer.

7. CADRE JURIDIQUE ET GESTION DES PLAINTES

7.1. Cadre juridique et réglementaire

Le processus de réinstallation engendré par la réalisation du projet est encadré par le cadre juridique et réglementaire de la Côte d'Ivoire ainsi que le Cadre de sauvegarde environnementale et sociale de la Banque Ouest Africaine de Développement (BOAD).

7.1.1. Cadre juridique et réglementaire national

Sur le plan national, la Constitution de la République demeure la loi fondamentale qui régit notamment la réinstallation involontaire. C'est le document juridique principal. Elle est appuyée par des textes législatifs et réglementaires qui sont pris en compte dans la mise en œuvre du projet lesquels sont résumés dans les sections ci-après :

Loi constitutionnelle n°2020-348 du 19 mars 2020 modifiant la loi n°2016-886 du 08 novembre 2016 portant Constitution de la République de Côte d'Ivoire.

La Constitution de la République de Côte d'Ivoire et ses lois respectent les droits et libertés définis dans la Charte des Nations Unies de 1945, la Déclaration universelle des droits de l'homme de 1948 et la Charte africaine des droits de l'homme et des peuples de 1981.

Loi n° 2020-624 du 14 août 2020 instituant Code de l'Urbanisme et du Domaine foncier urbain

Le Code de l'Urbanisme et du Domaine foncier urbain a pour objet d'organiser-et de réglementer les matières relevant de l'urbanisme et du domaine foncier urbain en Côte d'Ivoire.

Décret n°95-817 du 29 septembre 1995 fixant les règles d'indemnisation pour destruction de cultures.

Article 5 : En dehors des travaux d'utilité publique déclarée, toute dépossession des terrains doit être consentie par les parties en cause et au prix convenu entre elles ; les taux du barème étant qu'indicatifs.

Arrêté interministériel n°453/ MINADER/ MIS/ MIRAH/ MEF/ MCLU/ MEER/ MPEER/ SEPMBPE du 01 août 2018 portant fixation du barème d'indemnisation pour destruction ou projet de destruction des cultures et autres investissements en milieu rural et abattage d'animaux d'élevage.

Article 2 : Lorsque la destruction ou le dégât porte notamment sur des installations électriques, des constructions ou autres aménagements de génie civil, génie minier ou génie rural tels que les barrages, les digues, les pistes, les bas-fonds rizicoles, les étangs piscicoles, les clôtures, les bains détiqueurs, les parcs à bétail, les pâturages, les logements des animaux d'élevage, les ouvrages de transport et de distribution d'énergie électrique, les ouvrages d'alimentation en eau potable et les équipements hydrologiques, l'évaluation de ces biens est établie par les Ministères Techniques compétents.

Article 3 : Les procès-verbaux de constats ou d'inventaires des cultures ou autres investissements ruraux détruits ou à détruire sont établis par les agents assermentés des Ministères concernés, en présence des victimes ou leurs ayants droits ou mandataires et de la personne civilement responsable de la destruction ou son représentant. La personne impactée et la personne civilement responsable de la destruction peuvent se faire assister

Article 4 : Les calculs d'indemnités sont établis par les services compétents des Ministères concernés sur la base du présent arrêté et après constats effectués par ceux-ci conformément à l'article 4 du présent arrêté. Les modalités de calculs et les résultats obtenus conformément aux formules de calcul jointes en annexe sont transmis à la personne impactée et à la personne civilement responsable de la destruction.

7.1.2. Cadre réglementaire international

Le cadre réglementaire international retenu dans le cadre de ce projet est le cadre environnemental et social de la Banque Ouest Africaine de Développement (BOAD). Le Cadre de Sauvegarde Environnementale et Sociale (CSES) de la Banque Ouest Africaine de Développement (BOAD) décrit l'engagement de l'Institution à promouvoir le développement durable et inclusif dans les pays de la zone « Union Economique et Monétaire Ouest-Africaine (UEMOA) » à travers une politique environnementale et sociale, une politique et une stratégie genre, une série de normes de sauvegarde environnementale et sociale et de procédures. Ces exigences sont conçues pour encadrer les investissements de la Banque dans le cadre de la promotion du développement économique et social régional et de la lutte contre la pauvreté.

Les Normes de Sauvegarde Environnementale et Sociale (NSES) applicables dans le cadre de l'évaluation des impacts sociaux ainsi que la détermination des mesures mitigations sont NSES n°1,

NSES n°5, NSES n°9. Ces Normes de Sauvegarde Environnementale et Sociale sont présentées dans les sous-sections ci-après :

NSES n°1 : Evaluation Environnementale et Sociale (E&S) et Système de Gestion Environnementale et Sociale (SGES).

NSES n°1 évalue les inégalités de genre et les risques ainsi que les impacts environnementaux, sociaux et genre des projets financés par la BOAD et de définir les processus et mécanismes de gestion y afférents tout au long du cycle de vie des projets.

- vise à :
 - a) Identifier et évaluer les inégalités de genre ainsi que les risques et impacts E&S associés aux projets soumis aux financements de la BOAD y compris ceux cumulatifs et transfrontaliers ;
 - b) Adopter les principes de précaution et de hiérarchie des mesures d'atténuation basés sur :
 - l'anticipation et l'évitement des risques et impacts E&S
 - la réduction des impacts et des risques à des niveaux acceptables lorsque l'évitement n'est pas possible
 - la compensation des risques résiduels ;
 - c) Favoriser l'adoption de mesures différenciées en faveur des groupes défavorisés et/ou vulnérables afin de leur permettre de bénéficier pleinement des avantages des projets ;
 - d) Promouvoir l'adoption de mesures de bonification des impacts positifs afin d'optimiser les avantages des projets sur les communautés, en prenant en compte la dimension genre ;
 - e) Systématiser la mise en place de mécanismes de suivi et d'évaluation des mesures de gestion E&S sensibles au genre ;
 - f) S'assurer d'une pleine participation et mobilisation des parties prenantes (hommes-femmes) au processus de planification et de mise en œuvre des projets ;
 - g) S'assurer d'une gestion opérationnelle des griefs et plaintes des parties prenantes ;
 - h) S'assurer que les institutions, lois, règlements et procédures nationales en matière de gestion environnementale et sociale sont pris en compte et respectés en cas de convergence avec les principes des normes environnementales et sociales de la BOAD.

NSES n°5 : Acquisition de terres, restrictions à l'accès et à l'utilisation des terres, et réinstallation involontaire

NSES n°5 repose sur le principe de hiérarchie des mesures d'atténuation, à savoir :

- a) éviter toute expulsion forcée¹ ;
- b) éviter la réinstallation involontaire ou, lorsqu'elle est inévitable, la réduire au minimum en étudiant d'autres alternatives viables ou d'autres conceptions et implantations du projet lors de la conception du projet²;

¹ L'expulsion forcée est définie comme l'éloignement permanent ou temporaire, contre leur volonté, d'individus, de familles et/ou de communautés des habitations et/ou des terres qu'ils occupent sans que leur soient fournies des formes appropriées de protection juridique et autre, et sans qu'ils y aient accès, y compris toutes les procédures et tous les principes applicables dans la présente NSES n°5.

² Lors de l'élaboration d'approches pour la réinstallation dans le cadre de projets appuyés par l'Institution, il faudra prendre en compte d'autres NSES pertinentes de la BOAD, notamment celles qui traitent des évaluations environnementales et sociales ; des Habitats naturels ; des biens culturels physiques ; des Groupes vulnérables et/ou défavorisés et d'Information et participation des Parties Prenantes.

c) améliorer les moyens de subsistance et (ou) les conditions de vie des personnes déplacées ou, au moins, les restaurer à leurs niveaux antérieurs au projet ;

d) améliorer les conditions de vie des populations déplacées comprenant les pauvres et d'autres groupes vulnérables (hommes/Femmes) afin qu'ils parviennent à un niveau de vie suffisant, en favorisant un logement convenable et la sécurité d'occupation³

e) atténuer les répercussions sociales et économiques d'une réinstallation involontaire impossible à éviter : i) en assurant une compensation juste, adaptée aux besoins spécifiques des cibles, préalable et équitable au coût de remplacement intégral pour les biens perdus, ii) en veillant à ce que la conception, la planification et le déroulement des activités de réinstallation s'accompagnent d'une diffusion d'informations appropriée, de la consultation et de la participation éclairée des personnes et communautés touchées selon leur genre et iii) en permettant aux personnes déplacées d'avoir accès à des mécanismes appropriés de traitement des plaintes.

NSES n°9. Information et participation des parties prenantes

NSES n°9 vise à :

a. établir une approche systématique de la participation des parties prenantes (hommes et femmes) qui puisse aider les Promoteurs à les identifier et à établir et maintenir leur participation effective, sécurisée et inclusive tout au long du cycle de vie du projet ;

b. évaluer le niveau d'intérêt spécifique et de participation des parties prenantes pour le projet et permettre la prise en compte de leurs points de vue tout au long du cycle du projet ;

c. établir une relation constructive entre les Promoteurs et les parties prenantes ainsi que des canaux de communication avec eux ;

d. faire en sorte que les informations appropriées sur les risques et les impacts environnementaux et sociaux du projet soient communiquées à temps aux parties prenantes et sous une forme compréhensible, accessible et appropriée suivant leur genre ; et le cas échéant, à la prise en compte de leurs contributions, leurs préoccupations et recommandations ; et

e. fournir aux parties prenantes des moyens accessibles et inclusifs pour apporter, soulever des problèmes, des questions, des propositions, des préoccupations et des griefs, et permettre aux Promoteurs de répondre à ces griefs et de les gérer.

7.2. Cadre institutionnel

Dans le cadre de la mise en œuvre du PAR, il est prévu la mise en place des organes intégrant à différents niveaux les représentants des structures impliquées dans le projet. Il s'agit notamment de/du :

- Comité de Suivi du Plan d'Action (CSPAR) dont la composition et les activités d'orientation et de supervision facilitent la mise en œuvre du PAR ;
 - **Le comité de Suivi du PAR(CSPAR)**

Le Comité de Suivi est chargé de suivre régulièrement l'avancement de la mise en œuvre du PAR pour le compte de toutes les parties concernées. Il valide les modalités d'indemnisation proposées par le PAR, établit et fait signer les PV de négociation. Il est également chargé de mener les négociations avec les structures impactées.

³ Un logement convenable est un élément fondamental du droit à un niveau de vie suffisant. Les critères permettant de déterminer et de respecter les normes de logement convenable sont les suivants : adéquation, accessibilité, caractère abordable, habitabilité, respect du milieu culturel, situation adéquate, sécurité d'occupation et accès aux infrastructures et services essentiels

- 01 représentant de AERIA
- 01 représentant du MCLU
- 01 représentant du MIDDTE
- 01 représentant d'AIR COTE D'IVOIRE
- des représentants des structures impactées

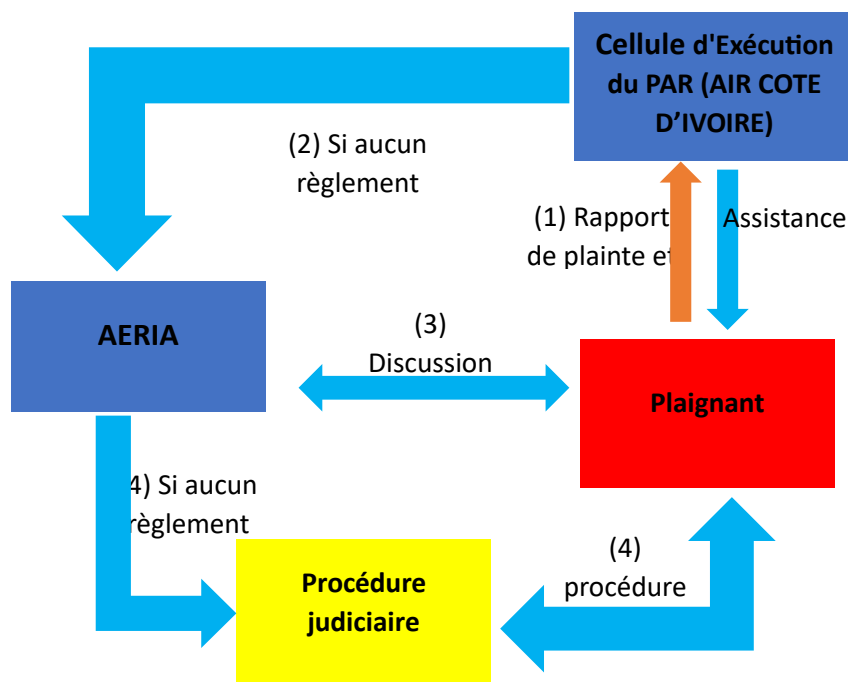
▪ La Cellule d'Exécution du PAR (CE-PAR)

La Cellule d'Exécution du PAR (AIR COTE D'IVOIRE) qui assure la mise en œuvre des opérations de réinstallation, sous la supervision et la coordination du CSPAR. Elle fait l'examen et la gestion en premier ressort des litiges et autres réclamations se rapportant au PAR et fait le point de ses activités au CSPAR etc. Elle se compose comme suit :

- 01 représentant d'AIR COTE D'IVOIRE
- D'ingénieurs et techniciens des travaux
- 01 représentant du MCLU
- 01 représentant du MIDDTE

7.3. Gestion des plaintes

Plusieurs types de conflits peuvent surgir durant la procédure de réinstallation. En cas de litiges ou de désaccords, des mécanismes appropriés doivent être mis à la disposition des PAP pour se défendre et s'exprimer librement. Le Projet met à la disposition des PAP toutes les informations concernant les modes de calculs, les recours et les mécanismes mis à leur disposition permettant de les aider à effectuer toutes démarches liées à l'ensemble du processus. Pour résoudre ces éventuels conflits, le mécanisme suivant est utilisé : (i) Une communication appropriée qui fournit des explications détaillées ; l'implication des structures impactées et parties prenantes au début et à l'ensemble du processus ; (ii) Le recours à l'arbitrage de AERIA ; (iii) La Commission de Conciliation ; (iv) Le recours aux tribunaux.



8. ELIGIBILITE

Le processus qui sera d'application tient compte des dispositions légales ivoirienne ainsi que des recommandations de la BOAD en matière de déplacement involontaire de population. Dans le cadre de terres mises en valeur, la loi reconnaît que tous les détenteurs de droits suivants sont autorisés à percevoir une indemnisation : les propriétaires, les locataires ou occupants, les usufruitiers, les propriétaires d'arbres ou de tout aménagement ou équipement, et les personnes exerçant sur la terre une activité sédentaire de type commercial.

Dans le cadre de ce projet, une matrice d'éligibilité a été définie qui reprend les conditions d'attribution des indemnisations pour les cas suivants : pertes de bâtiments, déménagements, pertes d'activités commerciale, changement dans les conditions d'exercice d'une profession, pertes d'emploi,).

9. EVALUATION ET INDEMNISATION DES PERTES

L'évaluation et la détermination du coût de perte des biens impactés par le projet (bâtiments.) sont faites conformément au standard du coût de remplacement de la NSES n°5 de la BOAD et de la législation ivoirienne en vigueur. L'estimation des pertes consiste à évaluer le coût de remplacement actuels des biens impactés. Cette action est réalisée par le Ministère de la Construction, du Logement et de l'Urbanisme (MCLU)

Touts les bâtiments impactés seront reproduit à l'identique sur un nouveau site à l'intérieur de AERIA quelque soit le coût.

10. IDENTIFICATION DES SITES DE RÉINSTALLATION POSSIBLES

Dans le cadre du projet, des hangar servants de bureaux seront par la réinstallation au sein du même périmètre de AERIA, bénéficieront d'avantages substantiels (bâtiments en matériaux durables et neuf). AERIA est chargé d'identifier les sites de réinstallations appropriés avec l'approbation des structures impactées. AIR COTE D'IVOIRE se chargera de la reconstruction des bâtiments conformement aux exigences.

11. CALENDRIER D'EXECUTION

Le calendrier prévisionnel de mise en œuvre du PAR est présenté dans le tableau suivant

DESCRIPTION DES OPERATIONS	TRIMESTRES									
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Vérification des PAP et mise à jour des données										
Préparation technique des zones des réinstallations										
Construction des locaux										
Déménagement des structures impactées										
Mesures transversales d'appui										
Suivi du PAR										
Evaluation-Audit du PAR										

12. BUDGET

Le budget du plan d'action de réinstallation correspond aux différentes incidences financières liées à l'exécution et au suivi de la mise en œuvre opérationnel du plan et sera supporté entièrement par AIR COTE D'IVOIRE. Ce montant comprend les coûts suivants :

Rubrique	Coût en F CFA
Aménagement des sites de réinstallations	
Construction des hangars	
Mesures d'accompagnement	
Suivi des chantiers, conseils juridiques	
Sui et évaluation	
Audit indépendant	

13. SUIVI ET EVALUATION

AIR COTE D'IVOIRE sera responsable de l'élaboration et du suivi de l'exécution du Plan de Réinstallation. A ce titre, il s'assurera que l'ensemble des structures affectées par le projet et recensées sera effectivement pris en compte et dédommagé selon les modalités figurant dans ce cadre. AIR COTE D'IVOIRE transmettra à la BAD l'ensemble des rapports prouvant la bonne exécution des mesures de relocation de manière à remplir la conditionnalité au prêt et à autoriser le déblocage effectif des fonds pour le projet. Les dispositions pour le suivi des activités liées à la réinstallation par l'organe d'exécution, complété, au besoin, par des supervisions indépendantes pour s'assurer que les informations obtenues sont complètes et objectives ; indicateurs de suivi de la performance pour mesurer les intrants, les extrants, les résultats ; évaluation des impacts de la réinstallation sur une période raisonnable après l'achèvement des activités de réinstallation. A l'issue du projet, un Audit environnemental et social sera réalisé qui prendra en compte les réalisations du PAR.

Le suivi sera interne et visera à corriger « en temps réel » les méthodes de mise en œuvre du PAR durant l'exécution du projet.

L'évaluation des réalisations du PAR sera externe et visera à (i) vérifier si les objectifs généraux des politiques ont été respectés, (ii) tirer les enseignements de l'opération. Elle sera menée par des auditeurs extérieurs disposant d'une bonne connaissance des lois de la Côte d'Ivoire et des Procédures de la BOAD applicables au projet. L'évaluation sera entreprise en deux temps : (i) immédiatement après l'achèvement des opérations de réinstallation, et (ii) deux ans après ces opérations.

14. CONCLUSION

Le projet de construction d'un hangar de maintenance à AERIA initié par AIR COTE D'IVOIRE engendrera de nombreux impacts sur le milieu socio-économique. Ce sont 10 structures qui seront affectés par le projet.

Le présent Plan d'Action de Réinstallation a été élaboré conformément aux dispositions réglementaires nationales et aux directives internationales, notamment la Banque Ouest Africaine de Développement (BOAD) relative à la réinstallation involontaire des populations. Il a été préparé avec la participation de toutes les parties prenantes (autorités administratives, les directions techniques, AERIA et les structures affectées par le projet (PAP)).

La mise en œuvre de ce PAR contribuera à atténuer considérablement les impacts sociaux négatifs du projet