Air Côte d'Ivoire

ETUDE D'IMPACT ENVIRONNEMENTAL ET SOCIAL APPROFONDIE (EIESA)

PROJET DE CONSTRUCTION D'UN HANGAR DE MAINTENANCE AU SEIN DE L'AÉROPORT INTERNATIONAL FÉLIX HOUPHOUËT BOIGNY A PORT-BOUET

Version Mai 2025

Par :

ENVINOVA
Pool Sécurité Industrielle & Environnement

Siège social : Cocody - II Plateaux – Vallon - 25 BP 415 Abidjan 25 RCI
Tél : (+ 225) 25 22 00 79 80 / 07 07 58 40 49
www.envinova.ci

SOMMAIRE

LISTE DES ANNEXES 13
LISTE DES TABLEAU 13
LISTE DES FIGURES 16
LISTE DES CARTES 17
LISTE DES PHOTOS 18
LISTE DES IMAGES 18
LISTE DES SCHEMAS 18
UNITES DE MESURES (TRADUITE EN SI) 19
SIGLES ET ACRONYMES 20
LISTE DES EXPERTS AYANT REALISE L'EIESA 23
0 RESUME NON TECHNIQUE 24
INTRODUCTION 24
Contexte et justification du projet 24
Objectif et méthodologie de l'EIESA 25
DESCRIPTION DU PROJET 26
Promoteur 26
Justification du choix du site du Projet 27
CADRE JURIDIQUE ET INSTITUTIONNEL 27
ETAT INITIAL DE L'ENVIRONNEMENT 27
Environnement physique 27
Environnement biologique 29
Environnement humain 30
IDENTIFICATION, ANALYSE ET EVALUATION DE L'IMPORTANCE DES IMPACTS INDUITS PAR LE PROJET 31
MESURES DE PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT 33
CHANGEMENT CLIMATIQUE 34
GESTION DES RISQUES 35
PLAN DE GESTION ENVIRONNEMENTALE ET SOCIALE (PGES) 36
CONSULTATIONS PUBLIQUES 36
CONCLUSION 38
1 INTRODUCTION 40
1.1 CONTEXTE ET JUSTIFICATION 40
1.2 OBJECTIFS DE L'EIESA 40
1.2.1 Objectifs fondamentaux d'une EIESA 40
1.2.2 Objectif principal de la présente EIESA 41

1.2.3 Objectifs spécifiques de la présente EIESA 41
1.3 RESPONSABLES DE L'EIESA 41
1.3.1 Responsabilité du maître d'ouvrage ou promoteur : AIR CÔTE D'IVOIRE 41
1.3.2 Responsabilité du bureau d'études techniques agréé : ENVINOVA 42
1.3.3 Responsabilité du Ministère de l'Environnement, du Développement Durable et de la Transition Ecologique 42
1.3.4 Responsabilité de l'Agence Nationale De l'Environnement (ANDE) 42
1.4 PROCEDURE ET PORTEE DE L'EIESA 42
1.4.1 Procédure de l'EIESA 42
1.4.1.1 Processus général d'une EIESA 42
1.4.1.2 Procédure classique d'élaboration d'une EIESA en Côte d'Ivoire 45
1.4.1.3 Procédure spécifique à l'élaboration de la présente EIESA 47
1.4.2 Portée de l'EIESA 54
1.4.2.1 Importance de l'EIESA 54
1.4.2.2 Eléments du milieu récepteur pris en compte par l'EIESA 54
1.5 METHODOLOGIE ET PROGRAMME DE TRAVAIL 54
1.5.1 Méthodologie de réalisation de l'EIESA du Projet 54
1.5.1.1 Méthodologie classique de réalisation d'une EIESA 54
1.5.1.2 Méthodologie utilisée pour l'EIESA d'AIR CÔTE D'IVOIRE 56
1.5.1.2.1 Identification des caractéristiques du Projet 56
1.5.1.2.2 Elaboration des outils de collecte des données 56
1.5.1.2.3 Collecte des données et les interviews 56
1.5.1.2.4 Traitement des données 58
1.5.1.2.5 Analyse des données 58
1.5.1.2.6 Proposition de solutions techniques 58
1.5.1.2.7 Démarche de rédaction du rapport de l'EIESA 58
1.5.1.3 Méthodologie de la participation du public 59
1.5.1.3.1 Généralités sur la participation publique 59
1.5.1.3.2 Choix des canaux de communication 60
1.5.1.3.3 Choix des types de participation publique 61
1.5.1.3.4 Choix du temps de la participation publique 61
1.5.2 Programme de travail 62
2 DESCRIPTION DU PROJET 66
2.1 PROMOTEUR DU PROJET 66
2.1.1 Présentation de Air Côte d'Ivoire 66
2.2 MISE EN CONTEXTE DU PROJET 67

2.3 LOCALISATION GEOGRAPHIQUE DU PROJET 67
2.4 JUSTIFICATION DU CHOIX DU PROJET 69
2.5 ANALYSE DES ALTERNATIVES OU OPTIONS DU PROJET 69
2.5.1 Description des alternatives du projet....69
2.5.2 Synthèse des alternatives ou options du projet 69
2.6 PLAN D'AMENAGEMENT DU SITE DU PROJET 71
2.6.1 Espace avion....71
2.6.2 Espaces ateliers 78
2.6.3 Atelier avionique....78
2.6.4 Atelier intérieur (sellerie, siège et gilets)....79
2.6.5 Atelier d'urgence....80
2.6.6 Atelier roues et freins 80
2.6.7 Atelier NDT....81
2.6.8 Atelier structure métalliques 81
2.6.9 Atelier composite....82
2.6.10 Atelier peinture 83
2.6.11 Atelier batterie 84
2.6.12 Atelier hydrostatique....84
2.6.13 Atelier tests et analyse fluides avion....84
2.6.14 Atelier maintenance GSE 85
2.6.15 Divers magasins / zones de stockage 86
2.6.16 Espaces sanitaires 86
2.6.17 Espaces de restauration....87
2.7 DESCRIPTION DU PROCESSUS DE MISE EN ŒUVRE DU PROJET 87
2.7.1 Description des différentes phases du projet....87
2.7.1.1 Phase d'aménagement et de construction 87
2.7.1.1.1 Démolition des hangars en activités 87
2.7.1.1.2 Dépollution et purge des sites pollués 88
2.7.1.1.3 Relocalisation des occupants actuels de l'emprise du projet 88
2.7.1.1.4 Construction des installations 93
2.7.1.2 Phase d'exploitation 107
2.7.1.3 Phase de fermeture....107
2.7.2 Calendrier de mise en œuvre du projet 109
2.7.3 Gestion des déchets....110
2.7.4 Mode de gestion de la santé 111
2.7.5 Besoins en main-d'œuvre....111

2.8 REJETS ET NUISANCES 111
2.8.1 Phase d'aménagement et de construction 111
2.8.2 Phase d'exploitation 112
2.8.3 Phase fermeture et de cessation d'activité 113
3 JURIDIQUE ET INSTITUTIONNEL 114
3.1 CADRE JURIDIQUE 114
3.1.1 Cadre juridique au plan national 114
3.1.1.1 Lois 114
3.1.1.2 Ordonnances 143
3.1.1.3 Décrets 145
3.1.1.4 Arrêtés 156
3.1.1.5 Instructions 160
3.1.2 Cadre juridique au plan international 160
3.1.3 Politique environnementale et sociale de la BOAD 164
3.1.4 Normes environnementales et sociales de la BOAD 165
3.1.5 Analyses des écarts entre les normes nationales et internationales 165
3.1.6 Convention internationale de l'OIT en rapport avec le Projet 174
3.2 CADRE INSTITUTIONNEL 175
3.2.1 Institutions nationales 176
3.2.2 Institutions internationales et les ONG 192
4 ETAT INITIAL DE L'ENVIRONNEMENT 193
4.1 METHODES DE COLLECTE DES DONNEES 193
4.1.1 Données documentaires 193
4.1.2 Investigations de terrain 194
4.1.2.1 Reconnaissances de terrain 194
4.1.2.2 Discussions informelles avec les parties prenantes 194
4.1.2.3 Mesures sur le terrain 194
4.1.3 Méthodes de collecte, d'échantillonnage et d'analyse 195
4.1.3.1 Mesures de bruit 195
4.1.3.1.1 Matériel 195
4.1.3.1.2 Méthode 195
4.1.3.2 Mesures de la qualité de l'air (PM10, PM2,5 ; COV et CO_2) 197
4.1.3.2.1 Matériel 197
4.1.3.2.2 Méthode 198
4.1.3.3 Diagnostic environnemental du sol 199
4.1.3.3.1 Protocole et identification des points d'échantillonnage 199

4.1.3.3.2 Matériel et Méthode utilisés 199
4.1.3.3.3 Analyse au laboratoire 200
4.1.3.4 Etude socio-économique 202
4.2 DONNEES DE BASE SUR LE CADRE PHYSIQUE, BIOLOGIQUE ET LE CONTEXTE SOCIO-ECONOMIQUE 202
4.2.1 Description des différentes composantes de l'environnement initial du Projet 202
4.2.1.1 Environnement physique 203
4.2.1.1.1 Climat 203
4.2.1.1.2 Géomorphologie et Géologie 207
4.2.1.1.3 Sismicité 208
4.2.1.1.4 Hydrogéologie 209
4.2.1.1.5 Niveau kéraunique 211
4.2.1.1.6 Pédologie 213
4.2.1.1.7 Qualité de l'air 213
4.2.1.1.8 Bruit 215
5.2.1.2. Milieu Biologique 216
5.2.1.2.1. Flore 216
5.2.1.2.1. Faune 217
5.2.1.3. Milieu socio-économique et culturel 217
5.2.1.3.1. District autonome d'Abidjan 217
5.2.1.3.1. La commune de Port-Bouët 220
5 IDENTIFICATION, ANALYSE ET EVALUATION DE L'IMPORTANCE DES IMPACTS INDUITS PAR LE PROJET 225
5.1 METHODOLOGIE D'IDENTIFICATION D'ANALYSE ET D'EVALUATION DE L'IMPORTANCE DES IMPACTS 225
5.1.1 Intensité de l'impact 226
5.1.2 Durée de l'impact 226
5.1.3 Etendue de l'impact 226
5.1.4 Evaluation de l'importance de l'impact 227
5.1.5 Incertitudes et insuffisances des connaissances 228
5.2 DESCRIPTION ET ANALYSE DES INCIDENCES POTENTIELLES DES ACTIVITES DU PROJET SUR LES COMPOSANTES BIOPHYSIQUES ET SOCIO-ECONOMIQUES 229
5.2.1 Identification des effets du Projet sur l'environnement 230
5.2.2 Catégorisation des effets du Projet sur l'environnement selon leur nature 230
5.2.3 Enjeux et contraintes environnementaux et sociaux 230
5.2.4 Identification et analyse des impacts du Projet 231
5.2.4.1 Phase d'aménagement et de construction 231

5.2.4.1.1 Impacts sur le milieu physique 231
5.2.4.1.2 **Impacts négatifs sur l'environnement humain** 233
5.2.4.1.3 Impacts positifs sur l'environnement humain 234
5.2.4.2 Phase d'exploitation 239
5.2.4.2.1 Impacts négatifs sur le milieu physique 239
5.2.4.2.2 Impacts négatifs sur l'environnement humain 240
5.2.4.2.3 Impacts positifs sur l'environnement humain 240
5.2.4.3 Phase de cessation 243
5.2.4.3.1 Impacts sur le milieu physique 243
5.2.4.3.2 Impacts sur le milieu humain 245
6 MESURES DE PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT 250
6.1 FONDEMENTS DES MESURES DE PROTECTION 250
6.2 MESURES DE PROTECTION 251
6.2.1 Mesures d'atténuation des impacts sur l'environnement physique 251
6.2.1.1 Mesure d'atténuation des impacts sur le paysage 251
6.2.1.1.1 Mesures d'atténuation en phase d'aménagement et de construction 251
6.2.1.1.2 Mesures d'atténuation en phase de cessation 251
6.2.1.2 Mesures d'atténuation des impacts des émissions atmosphériques sur la qualité de l'air 251
6.2.1.2.1 Mesures d'atténuation en phase d'aménagement et construction et de cessation 251
6.2.1.2.2 Mesures d'atténuation en phase d'exploitation 251
6.2.1.3 . Mesures d'atténuation des impacts des émissions gazeuses sur la qualité de l'air 252
6.2.1.3.1 Mesures d'atténuation en phase d'aménagement et construction, d'exploitation et de cessation 252
6.2.1.4 Mesures d'atténuation des impacts liés aux nuisances sonores 252
6.2.1.4.1 Mesures d'atténuation en phase d'aménagement et de construction et en phase de cessation 252
6.2.1.4.2 Mesures d'atténuation en phase d'exploitation 252
6.2.1.5 Mesures d'atténuation des impacts sur les sols 253
6.2.1.5.1 Mesures d'atténuation en phase d'aménagement et de construction et en phase de cessation 253
6.2.1.6 Mesures d'atténuation des impacts liés aux vibrations 253
6.2.1.6.1 Mesures d'atténuation en phase d'aménagement et de construction et en phase de cessation 253
6.2.1.6.2 Mesures d'atténuation en phase d'exploitation 253
6.2.1.7 Mesures d'atténuation des impacts sur les eaux souterraines 254
6.2.1.7.1 Mesures d'atténuation en phase d'aménagement et de construction 254
6.2.1.8 Mesures d'atténuation des impacts liés aux accidents de travail et à la perturbation de la circulation 254

6.2.1.8.1 Mesures d'atténuation des impacts en phase d'aménagement et de cessation 254
6.2.1.8.2 Mesures d'atténuation des impacts négatifs en phase d'exploitation 254
6.2.1.9 Mesures d'atténuation des impacts liés à la production de déchets 255
6.2.1.9.1 Mesures d'atténuation des impacts en phase d'aménagement et de cessation 255
6.2.1.9.2 Mesures d'atténuation des impacts négatifs en phase d'exploitation 255
6.2.1.10 Santé publique 255
6.2.2 Mesures d'atténuation ou de bonification des impacts sur l'environnement social 256
6.2.2.1 Mesures de bonification des impacts positifs en phase d'aménagement et construction et d'exploitation 256
6.2.2.1.1 Emplois (directs et indirects) 256
6.2.2.1.2 Développement circonstanciel d'activités économiques 256
6.2.2.1.3 Versement de taxes d'importation et paiement de taxes fiscales 256
6.2.2.1.4 Mesure d'atténuation lié aux Pertes d'emplois pendant la phase de cessation 256
6.3 SYNTHESE DES MESURES DE PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT 256
6.4 IMPACTS CUMULATIFS 268
6.4.1 Composantes environnementales et sociales de valeur 268
6.4.2 Projets retenus pour l'analyse 268
6.4.3 Analyse des impacts cumulatifs 269
6.4.4 Mesures complémentaires 270
7 CHANGEMENT CLIMATIQUE 271
7.1 DISPOSITIONS GENERALES LIEES AUX CHANGEMENTS CLIMATIQUES 271
7.1.1 Responsabilités des entreprises 271
7.1.2 Prise en compte du climat dans la planification stratégique 271
7.1.3 Mesure des émissions de gaz à effet de serre 271
7.1.4 Initiatives et comptes rendus 272
7.1.5 Programmes d'adaptation aux changements climatiques 272
7.1.6 Changement climatique au plan national 272
7.2 CLASSIFICATION DU PROJET DANS L'UN DES SECTEURS D'ATTENUATION 272
7.2.1 Liste des Gaz à Effet de Serre (GES) générés par le projet 273
7.3 LISTING DES TECHNOLOGIES DU SECTEUR D'ACTIVITE ET PROPOSITION D'UNE TECHNOLOGIE PROPRE 273
7.4 BILAN CARBONE DU PROJET 274
7.5 RECOMMANDATIONS 277
8 GESTION DES RISQUES ET ACCIDENTS 279
8.1 METHODOLOGIE DE L'ETUDE 279
8.1.1 Objectifs 279
8.1.2 Composantes du Projet et travaux 280

8.2 IDENTIFICATION DES ELEMENTS SENSIBLES DE LA COMMUNAUTE (ENJEUX) 280
8.2.1 Populations avoisinantes 280
8.2.2 Industries et infrastructures avoisinantes 280
8.2.3 Cours d'eau 280
8.3 IDENTIFICATION ET ANALYSE DES POTENTIELS DE DANGERS ET RISQUES 280
8.3.1 Identification et analyse des risques internes selon les phases 280
8.3.1.1 Risques liés aux activités de la phase de démolition, d'aménagement et de construction 280
8.3.1.2 Risques liés aux activités de la phase d'exploitation 283
8.3.1.3 Identification des risques externes 285
8.3.2 Identification des risques pour la santé, la sécurité et la sûreté communautaire 285
8.3.2.1 Risques liés à la circulation routière 285
8.3.2.2 Risques liés aux nuisances environnementales 285
8.3.2.3 Risques sanitaires et hygiéniques 285
8.3.2.4 Risques liés à la sécurité publique 286
8.3.2.5 Risques liés à la pandémie ou à la promiscuité sociale 286
8.3.2.6 Risques spécifiques pour les groupes vulnérables 286
8.3.2.7 Risques liés à la phase de démantèlement 286
8.3.3 Mesures de prévention et d'atténuation des risques communautaire 287
8.3.3.1 Mesures contre le risque de circulation des engins et accidents routiers 287
8.3.3.2 Mesures contre le risque de poussières, bruit, émissions atmosphériques 287
8.3.3.3 Mesures contre le risque Mesures contre le risque de pollution de l'eau, prolifération de vecteurs 287
8.3.3.4 Mesures contre le risque d'intrusion, incendie, conflits 287
8.3.3.5 Mesures contre les risques sanitaires et pandémiques 287
8.3.3.6 Groupes vulnérables 288
8.3.3.7 Mesures pendant la démolition / Fin de projet 288
8.3.4 Analyse de la politique HSSE du promoteur 288
8.3.5 Prévention des accidents et mesures de sécurité 288
8.3.5.1 Phase de démolition, d'aménagement et de construction des installations 289
8.3.5.2 Phase d'exploitation 293
8.4 PLAN D'URGENCE SIMPLIFIE (PUS) 300
8.4.1 Alerte 300
8.4.1.1 Organisation de l'alerte 300
8.4.1.2 Message d'alerte 301
8.4.1.3 Schéma d'alerte 301
8.4.2 Situation géographique 302
8.4.3 Identification des risques 303

8.4.4 Recensement des moyens 303
8.4.5 Organisation des secours 303
8.4.6 Information 306
8.4.7 Exercice d'entraînement 306
8.4.8 Action d'intervention en cas de sinistre 306
8.4.9 Protocole d'évacuation 306
9 PLAN DE GESTION ENVIRONNEMENTALE ET SOCIALE 307
9.1 OBJECTIFS DU PGES 307
9.2 ORGANISATION DU PGES (MONTAGE INSTITUTIONNEL PERMETTANT LA MISE EN ŒUVRE DU PGES) 307
9.2.1 Organisation générale 307
9.2.1.1 Maitrise d'ouvrage 308
9.2.1.2 Comité de Suivi 308
9.2.1.3 Mission de l'ANDE 308
9.2.1.4 Mission du Responsable Environnement du Bureau de Contrôle (REBC) 309
9.2.1.5 Mission du Responsable Environnement d'AIR CÔTE D'IVOIRE (RE) 309
9.3 PRINCIPALES PROCEDURES ET PLANS DE GESTION ENVIRONNEMENTALE ET SOCIALE 310
9.3.1 Plan Hygiène Santé Sécurité Environnement d'AIR CÔTE D'IVOIRE 310
9.3.2 Plan de gestion de la main d'œuvre 311
9.3.3 GENERALITES SUR L'UTILISATION DE LA MAIN-D'ŒUVRE DANS LE CADRE DU PROJET 313
9.3.3.1 Caractéristiques des travailleurs du projet 314
9.3.3.1.1 Travailleurs directs 314
9.3.3.1.2 Travailleurs contractuels 317
9.3.3.1.3 Travailleurs communautaires 318
9.3.3.1.4 Employés des fournisseurs principaux 318
9.3.3.1.5 Travailleurs migrants 318
9.3.3.1.6 ACTEURS CONCERNES 318
9.3.4 Plan de Gestion Environnementale et Sociale de la phase de Construction (PGESC) 318
9.3.4.1 Plan de gestion des déchets 319
9.3.4.2 Plan de gestion des déversements accidentels ou autre évènement majeur 319
9.3.4.3 Plan de gestion de la santé publique 320
9.3.4.4 Plan de gestion relatif aux émissions atmosphériques 320
9.3.4.5 Plan de gestion du bruit et des vibrations 320
9.3.4.6 Plan de gestion relatif au trafic routier et aux accès 321
9.3.4.7 Plan de gestion des matières résiduelles 321
9.3.4.8 Plan de gestion des matières dangereuses 321
9.3.4.9 Stratégie d'Optimisation Énergétique en phase de conception et de construction 322
9.3.4.10 Phase d'Exploitation et de Maintenance 323

9.3.4.11 Plan de communication sur les risques à destination des parties externes 324
9.3.4.12 Formation environnementale et sociale 325
9.3.5 Plan de Gestion environnementale et sociale du projet en phase d'exploitation 326
9.3.6 Plan de gestion de violence base sur le genre, d'exploitation, abus sexuels et d'harcèlement sexuel (VBG EAS HS) 326
9.3.6.1 Diffusion du MGP et du plan de réponse aux violences et abus sexuels 326
9.3.7 Procédure de communication 328
9.3.8 Procédure d'approvisionnement des tiers 328
9.3.9 Procédure de traitement des non-conformités 329
9.3.10 Procédure de recrutement 330
9.3.11 Procédure de traitement des plaintes et griefs 330
9.4 SUIVI ENVIRONNEMENTAL 331
9.5 PLAN DE SURVEILLANCE DE L'ENVIRONNEMENT 331
9.5.1 Surveillance environnementale et sociale (Bureau de contrôle) 331
9.5.1.1 Surveillance des activités de construction 331
9.5.1.2 Inspections hebdomadaires 331
9.5.1.3 Réunions de coordination 332
9.6 FORMATION ET DE SENSIBILISATION 332
9.6.1 Formation et sensibilisation du personnel 332
9.6.2 Synthèse du PGES 333
9.7 BUDGET DE MISE EN ŒUVRE DU PGES 347
10 CONSULTATION ET DE PARTICIPATION DU PUBLIC 348
10.1 PLANIFICATION DES CONSULTATIONS ET DE L'ENGAGEMENT DES PARTIES PRENANTES 348
10.1.1 Objectifs des consultations et participations du public 348
10.1.2 Planification des consultations des parties prenantes 348
10.1.2.1 Méthodologie et Planification des consultations 349
10.1.2.2 Résultats des consultations du public 351
10.1.2.3 Synthèse des préoccupations, recommandations et suggestions des parties prenantes 352
10.1.2.4 Opinions ou avis des parties prenantes 354
11 SYNTHESE DU PLAN D'ACTION DE REINSTALLATION 359
11.1 IMPACTS POTENTIELS 359
11.1.1 Activités sources d'impact 359
11.1.2 Zone d'impact de ces activités 359
11.2 RESPONSABILITE ORGANISATIONNELLE 359
11.3 PARTICIPATION DES PARTIES PRENANTES 359
11.4 STRUCTURES IMPACTEES PAR LE PROJET A REINSTALLER 359

11.5 STRUCTURES IMPACTEES PAR LE PROJET A DEPLACER 360
11.6 CADRE JURIDIQUE ET GESTION DES PLAINTES 360
11.7 EVALUATION ET INDEMNISATION DES PERTES 360
11.8 IDENTIFICATION DES SITES DE REINSTALLATION 360
11.9 CALENDRIER D'EXECUTION 360
11.10 BUDGET 361
CONCLUSION 362
REFERENCES BIBLIOGRAPHIQUES 363
ANNEXES 367

LISTE DES ANNEXES

Annexe 1 : Termes De Reference (TDR) 367

Annexe 2 : Liste de presence des consultations 406

Annexe 3 : Décharge des courriers de consultation 417

Annexe 4 : guide d'entretien avec les parties prenantes 442

Annexe 5 : Contrat entre AIR CÔTE d'IVOIRE et LASSIRE DECHETS SERVICES 486

Annexe 6 : autorisation de l'ANAGED 487

Annexe 7 : Contrat entre AIR CÔTE d'IVOIRE et ENVIPUR 490

LISTE DES TABLEAU

Tableau 0-1 Identification de AIR CÔTE D'IVOIRE 26

Tableau 0-2 : Récapitulatif des impacts 31

Tableau 0-3: Récapitulatif des impacts 32

Tableau 0-4: Récapitulatif des impacts 32

Tableau 0-5: gaz à effet de serre générés par le projet 35

Tableau 0-6 Liste des parties prenantes 37

Tableau 1-1 : Processus général d'une étude d'impact sur l'environnement 42

Tableau 1-2 ***: Adéquation entre les phases du processus d'une EIESA et le décret n° 2024-595 du 26 juin 2024, déterminant les règles et procédures applicables aux évaluations environnementales et sociales des projets de développement*** 47

Tableau 1-3 : Extrait de la nomenclature des ICPE correspondant au Projet 48

Tableau 1-4 Canaux de communication privilégiés dans le cadre du processus d'EIESA 60

Tableau 1-5 : Typologies de participation publique 61

Tableau 1-6 Programme de travail pour la réalisation de l'EIESA du projet 64

Tableau 2-1 Identification de AIR CÔTE D'IVOIRE 66

Tableau 2-2 Analyse comparative des alternatives du projet 70

Tableau 2-3 superficie des différentes installations 77

Tableau 2-4 : Dimensionnement des aéronefs 78

Tableau 2-5 : Caractéristiques des appareils d'éclairage 103

Tableau 2-6: Rejets et nuisances en phase d'aménagement 111

Tableau 2-7: Rejets et nuisances en phase d'exploitation....112
Tableau 2-8: Rejets et nuisances en phase de cessation et de fermeture....113
Tableau 3-1 textes de lois ivoiriennes en rapport avec le Projet....116
Tableau 3-2 Conventions ou accords internationaux en environnement en rapport avec le Construction d'un Hangar de maitenance....161
Tableau 3-3 Analyse des écarts entre les normes de la BOAD et la réglementation ivoirienne....165
Tableau 3-4: Lignes directrices de la SFI sur les niveaux de bruit, l'air et les eaux usées (Directives ESS générales de la SFI (Groupe de la Banque Mondiale) (GBM), 2007)....168
Tableau 3-5: Réglementation Ivoirienne sur les niveaux de bruit, l'air et les eaux usées....171
Tableau 3-6: Conventions internationales de l'OIT en rapport avec le Projet....174
Tableau 3-7: Récapitulatif des institutions nationales impliquées dans le projet....176
Tableau 4-1: Coordonnées des points de mesure du bruit....196
Tableau 4-2 : Caractéristiques de l'appareils de mesure....197
Tableau 4-3: Coordonnées des points de mesures....198
Tableau 4-4:Résumé des données sur le climat attiéen à Abidjan....204
Tableau 4-5:Caractéristiques des précipitations annuelles à Abidjan....204
Tableau 4-6: Caractéristiques statistiques des précipitations annuelles en mm à Abidjan....205
Tableau 4-7:Températures mensuelles - minimales, maximales et moyennes à Abidjan....205
Tableau 4-8: vitesse (m/s) et direction du vent à la station de l'Aéroport d'Abidjan....206
Tableau 4-9 : Résultats des mesures de particules fines PM2.5, PM10 et des gaz COVn CO_2 par point de mesure....213
Tableau 4-10: Résultat de mesure de bruit....215
Tableau 4-11: Infrastructures du district sanitaire de Port-Bouët....222
Tableau 5-1 Grille de détermination de l'importance de l'impact (Fecteau 1997)....228
Tableau 5-2 : Enjeux et contraintes environnementaux et sociaux....230
Tableau 5-3: Synthèse de l'évaluation de l'importance des impacts (phase d'aménagement et de construction)....236
Tableau 5-4: Récapitulatif des impacts....239
Tableau 5-5 : synthèse de l'évaluation de l'importance des impacts du Projet selon la phase d'exploitation....241
Tableau 5-6: Récapitulatif des impacts....243
Tableau 5-7: Synthèse de l'évaluation de l'importance des impacts (phase de cessation)....247

Tableau 5-8: Récapitulatif des impacts 249
Tableau 6-1: Valeurs limites d'émission des engins et véhicules recommandées décret N°2017-125 du 22 février 2017 relatif à la qualité de l'air 252
Tableau 6-2: Synthèse des mesures de protection de l'environnement (phase d'aménagement et de construction) 257
Tableau 6-3: Synthèse des mesures de protection de l'environnement (phase d'exploitation) 261
Tableau 6-4: Synthèse des mesures de protection de l'environnement (phase de cessation) 264
Tableau 6-5: Composantes environnementales et sociales de valeur 268
Tableau 6-6: Projet pouvant avoir des impacts cumulatifs avec ceux du projet du hangar de maintenance 269
Tableau 6-7: Matrice des impacts cumulatifs 269
Tableau 7-1: les principaux gaz à effet de serre responsables des Changements Climatiques 273
Tableau 7-2: gaz à effet de serre générés par le projet 273
Tableau 8-1: Caractéristiques des produits en phase d'aménagement 281
Tableau 8-2: Récapitulatif des risques liés aux manques d'utilités en phase d'aménagement 282
Tableau 8-3: Récapitulatif des risques liés aux manques d'utilités 284
Tableau 8-4: Equipements de protection individuelle spécifiques aux sources de risques 291
Tableau 8-5: Classe de feux et agents extincteurs 297
Tableau 8-6: Liste des dangers à haut risques et leurs mesures de contrôle 299
Tableau 8-7: Liste des consignes à mettre en œuvre dans la gestion des accidents 300
Tableau 9-1 : campagnes d'information sur les risques 324
Tableau 9-2 : Types de risques à communiquer 325
Tableau 9-3 : **Signalisation des zones dangereuses** 325
Tableau 9-4 : Actions immédiates à prévoir 325
Tableau 9-5: Thèmes de formation et de sensibilisation 332
Tableau 9-6:. PGES (phase de préparation et de construction) 334
Tableau 9-7: PGES (phase d'exploitation) 339
Tableau 9-8: PGES (phase de cessation d'activité) 342
Tableau 9-9: Coût du PGES 347
Tableau 10-1: Types de participations publiques 348
Tableau 10-2: Actions de participation publique mises en œuvre dans le cadre du Projet 349
Tableau 10-3: Répartition des parties prenantes au Projet 349

Tableau 10-4: Synthèse des préoccupations exprimées 352
Tableau 10-5: Synthèse des consultations publiques 354

LISTE DES FIGURES

Figure 0-1 Procédure spécifique d'élaboration de l'EIESA du présent projet 25
Figure 0-2 : Localisation du site du projet....27
Figure 1-1: Processus type d'une EIESA et son adéquation avec les phases de développement d'un projet 43
Figure 1-2 : Procédure spécifique d'élaboration de l'EIESA du présent projet 53
Figure 1-3: Méthodologie classique de réalisation d'une EIESA 55
Figure 1-4 : Méthodologie utilisée pour l'EIESA du Projet....59
Figure 2-1 : Localisation de l'hangar de maintenance existant....69
Figure 2-2 : positionnement avions phase 01 et phase 2 72
Figure 2-3 : Exemple de configuration d'atelier avionique....79
Figure 2-4 : Exemple de configuration d9atelier avionique....79
Figure 2-5 : Exemple de configuration d'atelier toboggan et gilet de sauvetage 80
Figure 2-6 : Exemple de configuration d'atelier roues et freins....81
Figure 2-7 : Exemple de configuration d'atelier NDT....81
Figure 2-8 : Exemple de configuration d'atelier métallique....82
Figure 2-9 : Exemple de configuration d'atelier composite....83
Figure 2-10 : Exemple de configuration d'atelier peinture 84
Figure 2-11 : Exemple de configuration d'atelier avionique....84
Figure 2-12 : Exemple de configuration d'atelier maintenance GSE 86
Figure 19 : Ancien Site de MENZIES 89
Figure 20 : Relocalisation du Site MENZIES....90
Figure 2-15 : Système d'alimentation des eaux pluviales....100
Figure 2-16 : Exemple maquettage locaux techniques primaires CFO....102
Figure 2-17 : Synoptique de principe de traitement des locaux....105
Figure 2-18 : Synoptique de principe de la ventilation....106
Figure 2-19 : *Hiérarchisation de la gestion des déchets*....110
Figure 4-1: Appareil de mesure PCE-432 de classe 1 195

Figure 4-2: Appareil BR-SMART-5-en-1 série 128s 198
Figure 4-3: Aperçu du matériel d'échantillonnage 200
Figure 4-4: Matériel d'analyse 202
Figure 4-5: Variation mensuelle des hauteurs de pluie mensuelle à Abidjan (2024) 205
Figure 4-6: Evolution mensuelle des valeurs de température à Abigjan 2024 206
Figure 4-7: Variation mensuelle de l'humidité relative à Abidjan (2021) 206
Figure 5-1.Diagramme de l'évaluation de l'importance des impacts 227
Figure 8-1: Méthodologie d'analyse des risques du projet 279
Figure 8-2: Panneau de limitation de vitesse à 20 km/h 289
Figure 8-3.Pictogrammes de risque d'électrocution et danger de mort 290
Figure 8-4: Pictogrammes d'accès restreint 291
Figure 8-5: Panneaux indiquant des zones de glissade et de chute d'objets 292
Figure 8-6: Pictogrammes SGH 294
Figure 8-7 Equipements de protection collective 294
Figure 8-8 Equipements de protection collective 295
Figure 8-9 Schéma d'alerte de déclenchement du PUS du site de AIR COTE D'IVOIRE dans la commune de Port Bouet 302
Figure 10-1 Répartition les parties prenantes 351

LISTE DES CARTES

Carte 2-1 : Zone d'influence Directe du projet sur un rayon de 300 m 50
Carte 2-2 : Zone d'Influence Directe du projet sur un rayon de 1 km 51
Carte 3-1 : Localisation du site du Projet 68
Carte 3-2 : Potentiel site pollué 88
Carte 5-1: Points choisis pour les mesures 199
Carte 5-2: Zones climatiques de la Côte d'Ivoire 204
Carte 5-3 : Carte de la géologie de Côte d'Ivoire et celle de la zone du projet 208
Carte 5-4 : Carte de la sismicité de l'Afrique et en particulier celle de la Côte d'Ivoire 209
Carte 5-5:Réseau hydrographique d'Abidjan 211
Carte 5-6: Répartition mondiale de la foudre 212
Carte 5-7: Répartition spatiale des unités morpho-pédologiques du site 213

Carte 5-8:Carte du District Autonome d'Abidjan 220

Carte 5-9: Carte de la commune de Port-Bouët 224

Carte 9-1: Plan d'accès au site du projet 305

LISTE DES PHOTOS

Photo 5-1: Positionnement du sonomètre pour les mesures du niveau sonore 196

Photo 5-2:Forêt de Banco 217

Photo 5-3: Hôpital Général de Port-Bouët 222

Photo 5-4: Bibliothèque municipale de Port-Bouët 224

Photo 9-1: Gants de protection, lunettes de protection, chaussures de sécurité 291

Photo 9-2: Equipements de Protection Individuelle 292

LISTE DES IMAGES

Image 2-1 : Exemple de revêtement béton taloché quartzé 95

Image 2-2 : Exemple enveloppe hangar aéronautique 96

Image 2-3 : Exemple de porte sectionnelle coulissante 97

Image 2-4 : Exemple charpente métal 97

Image 2-5 : Exemple marquage position avion 98

LISTE DES SCHEMAS

Schéma 1 : Alternative A320 RDC 74

Schéma 2 : Alternative A320 R+1+4,60m 75

Schéma 3 : Alternative A320_R+2 + 8.12m 76

Schéma 4 : Calendrier de mise en œuvre du projet 109

UNITES DE MESURES (TRADUITE EN SI)

° ' "	: Degré, Minute, Seconde
"	: pouce ou inch (= 0,0254 mètre)
%	: pour cent (partie sur 100)
‰	: pour mille (partie sur 1000)
°C	: degré Celsius (= 274,15 kelvins)
µg	: microgramme (0,000000006 kilogramme)
µg/L	: microgramme par Litre
µm	: micromètre (= 0,000006 mètre)
an(s)	: année(s) (= 3 153 600 secondes)
dB	: déciBel
dB(A)	: déciBel pondéré A
cfu	: colony-forming unit (unité formant colonie)
ch	: cheval-vapeur (75 kilogrammes mètre par seconde)
GWh/an	: GigaWattheure par année (3 600 000 000 joules par année)
g	: gramme (= 0,001 kilogramme)
g/L	: gramme par Litre
h	: heure (= 3 600 secondes)
ha	: hectare (= 10 000 mètres cube)
j	: jour (86 400 secondes)
kg	: kilogramme
kHz	: kiloHertz (= 1 000 événements par seconde)
km²	: kilomètre carré (= 1 000 000 mètres carrés)
L	: Litre (= 0,001 mètre cube)
m	: mètre
m²	: mètre carré
m^3	: mètre cube
m^3/h	: mètre cube par heure
m^3/j	: mètre cube par jour
m^3/s	: mètre cube par seconde
mg	: milligramme (0,000001 kilogramme)
mg/L	: milligramme par Litre
mm	: millimètre (= 0,001 mètre)
mm/an	: millimètre par an
min	: minute (= 60 secondes)
mS/cm	: milliSiemens par centimètre (= 0,001 siemens par 0,01 mètre)
m/s	: mètre par seconde
T	: Tonne (= 1 000 kilogrammes)
tr/min	: tour par minute
V	: Volt (= 1 kilogramme mètre carré par ampère seconde cube)

SIGLES ET ACRONYMES

ADCCI	Assistance de Développement Communautaire Côte d'Ivoire
AEJ	Agence Emploi Jeunes
AFNOR	Association Française de Normalisation
AGR	Activité Génératrice de Revenus
ANASUR	Agence Nationale de la Salubrité Urbaine
ANDE	Agence Nationale De l'Environnement
BEEA	Bureau d'Etudes Environnementales Agréé
BNETD	Bureau National d'Etudes Techniques et de Développement
CDB	Convention sur la Diversité Biologique
cf.	Confère
CIAPOL	Centre Ivoirien Anti-Pollution
CIE	Compagnie Ivoirienne d'Electricité
CNDJ	Centre National de Documentation Juridique
CNPS	Caisse Nationale de Prévoyance Sociale
CNRA	Centre National de Recherche Agronomique
CO	Monoxyde de carbone
CO_2	Dioxyde de carbone
COV	Composés Organiques Volatiles
CRE	Centre de Recherche en Ecologie
DAD	Direction de l'Assainissement et du Drainage
DESS	Directives Environnementales Sanitaires et Sécuritaires
DGDD	Direction Générale du Développement Durable
DGE	Direction Générale de l'Energie
DGE	Direction Générale de l'Environnement
DHP	Direction de l'Hygiène Publique
DI	Déchets Inertes
DIB	Déchets Industriels Banals
DIS	Déchets Industriels Spéciaux
EDD	Etude De Dangers
EHS	Environnement Hygiène Santé
EIE	Etude d'Impact Environnemental
EIESA	Etude d'Impact Environnemental et Social Approfondie
EIPS	Equipement Individuel de Protection de Sécurité
EPA	Etablissement Public à caractère Administratif
EPI	Equipement de Protection Individuelle
ERP	Etablissement Recevant du Public
ETP	Évapotranspiration Potentiel
FEM	Fonds pour l'Environnement Mondial
FRI	Fiches de Renseignement à l'Importation
GES	Gaz à Effet de Serre
GIRE	Gestion Intégrée des Ressources en Eau

GSPM	Groupement des Sapeurs-Pompiers Militaires
ICPE	Installations Classées pour la Protection de l'Environnement
IGT	Institut de Géographie Tropicale
INHP	Institut National d'Hygiène Publique
INS	Institut National de la Statistique
IRD	Institut de Recherche pour le Développement
IREN	Institut de Recherche sur les Energie renouvelables
ISO	International Organisation for Standardisation (organisation internationale de standardisation)
LAeq	Equivalent Continuous Level ou Energy Averaging (niveau sonore équivalent)
LANEMA	Laboratoire National d'Essais, de Métrologie et d'Analyses
LAPA	Laboratoire de Physique et de l'Atmosphère
MCU	Ministère de la Construction et de l'Urbanisme
MDDEP	Ministère du Développement Durable, Environnement, faune et Parc
MEPS	Ministère de l'Emploi et de la Protection Sociale
MESRS	Ministère de l'Enseignement Supérieur et de la Recherche Scientifique
MIE	Ministère des Infrastructures Economiques
MINEDDTE	Ministère de l'Environnement, du Développement Durable et de la Transition Ecologique
MINEF	Ministère des Eaux et Forêts
MRAH	Ministère des Ressources Animales et Halieutiques
MSHP	Ministère de la Santé et de l'Hygiène Publique
MSUA	Ministère de la Salubrité Urbaine et de l'Assainissement
NA	Non Applicable
NASA	National Aeronautics and Space Administration (administration nationale de l'aéronautique et de l'espace des Etats-Unis d'Amérique)
NF	Norme Française
Nk	Niveau kéraunique
NP	Norme de Performance
OFT	Observatoire de la Fluidité des Transports
OIT	Organisation Internationale du Travail
OMS	Organisation Mondiale de la Santé
ONEP	Office National de l'Eau Potable
ORSEC	Organisation des Secours
OTD	Optical Transient Detector (télescope de détection optique)
PAS	Plan d'Ajustement Structurel
PEPP	Plan d'Engagement des Parties Prenantes
PNAE	Plan National d'Action Environnementale
PNDEF	Plan National de Développement du secteur Education Formation
PNDS	Plan National de Développement Sanitaire
PNUE	Programme des Nations Unies pour l'Environnement
POI	Plan d'Opération Interne
POP	Polluants Organiques Persistants
PPI	Plan Particulier d'Intervention
RGPH	Recensement Général de la Population et de l'Habitat

SACO	Substances Appauvrissant la Couche d'Ozone
SDIIC	Sous-direction de l'Inspection des Installations Classées
SFI	Société Financière Internationale
SI	Système International
SIG	Système d'Information Géographique
SNDD	Stratégie Nationale de Développement Durable
SODEXAM	Société de Développement et d'Exploitation Aéroportuaire, aéronautique et Météorologique
SRP	Stratégie de Réduction de la Pauvreté
TDR	Termes De Référence
TMS	Troubles Musculo-Squelettiques
UFR	Unité de Formation et de Recherche
UNFCCC	United Nations Framework Convention on Climate Change (Convention Cadre des Nations Unies sur les Changements Climatiques)
ZEE	Zone Economique Exclusive

LISTE DES EXPERTS AYANT REALISE L'EIESA

NOM ET PRENOMS	EXPERTISE
Nicodème AZAH	Gestionnaire en environnement et spécialiste en EIESA et en audit environnemental
Olivier AGOH	Environnementaliste, pilote du projet
Franck ATTA	Sociologue économiste
Marie Ange N'CHO	Sociologue
Arouna TRAORE	Environnementaliste (relevé de terrain)
EHUI Sopie	Environnementaliste (relevé de terrain)
Mathias AHOUTOU	Environnementaliste (relevé de terrain)
Talnan HORO	Appuis et relecteurs

0 RESUME NON TECHNIQUE

Ce résumé non technique du rapport de l'Etude d'Impact environnemental et Social Approfondie (EIESA) du Projet de construction d'un hangar de maintenance au sein de l'Aéroport International Félix Houphouët Boigny à Port-Bouët (ci-après dénommé « le **Projet** » dans la suite du rapport) est destiné à en faciliter la compréhension par un public non spécialiste. La présente EIESA a pour objet d'informer le public sur les décisions prises relatives au projet et ses conséquences sur l'environnement biophysique et humain. Les chapitres traités sont les suivants :

- Introduction ;
- Description du Projet ;
- Cadre politique, juridique et institutionnel ;
- Etat initial de l'environnement ;
- Identification, analyse et évaluation de l'importance des impacts induits par le projet ;
- Mesures de protection de l'environnement ;
- Changement climatique ;
- Gestion des risques et des accidents ;
- Plan de Gestion Environnementale et Sociale (PGES) ;
- Consultation et participation du publique ;
- Synthèse du Plan d'Action de Réinstallation (PAR) ;
- Conclusion.

INTRODUCTION

La présente EIESA doit être considérée comme un outil de gestion du **Projet**. Elle éclaire l'autorité administrative sur la décision à prendre quant à la réalisation ou non du projet. Elle permet d'identifier, de prévoir et d'évaluer les conséquences dommageables du projet sur l'environnement et les communautés et de faire des recommandations. Elle informe le public sur le projet et favorise sa participation à la prise de décision quant à sa réalisation.

Cette introduction présente succinctement le cadre règlementaire et institutionnel qui régit la présente EIESA.

Contexte et justification du projet

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 étendre sa compétence dans la maintenance et l'entretien aéronautique aux aéronefs Airbus A330 d'où la construction d'un centre de maintenance aéronautique sur la plateforme. La construction du centre de maintenance vient en complément de celui existant, qui sera réhabilité dans la deuxième phase du projet. 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 12 avions, répartis comme suit : 7 A319, 3 A320 et 4 Q400. 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.

Objectif et méthodologie de l'EIESA

Procédure spécifique à l'élaboration de la présente EIESA

Cette procédure spécifique à l'élaboration de la présente EIESA est résumée dans le schéma ci-après :

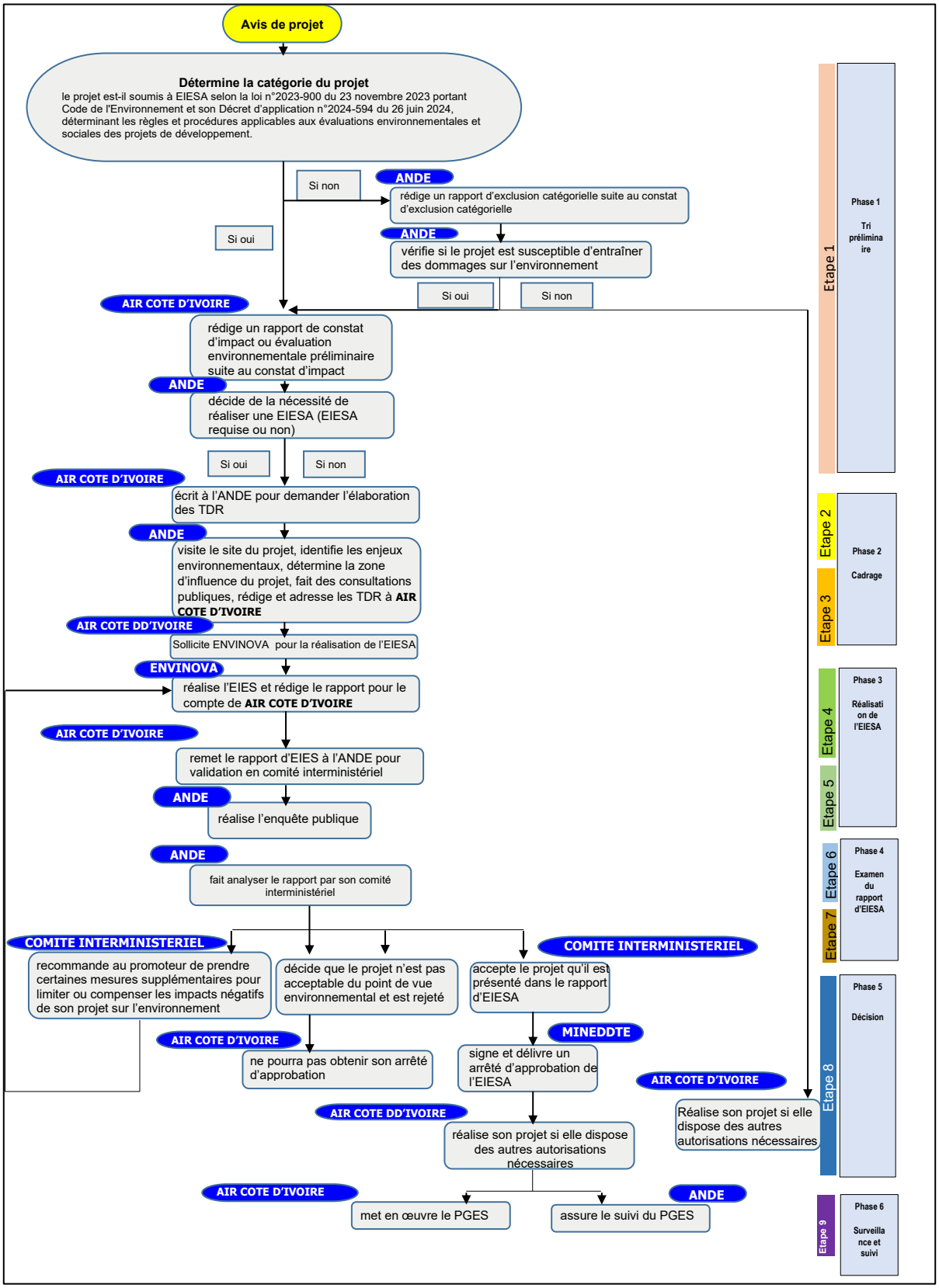


Figure 0-1 Procédure spécifique d'élaboration de l'EIESA du présent projet

Source : ENVINOVA, mai 2025

DESCRIPTION DU PROJET

Promoteur

Les informations relatives à la société AIR CÔTE D'IVOIRE sont les suivantes :

Tableau 0-1 Identification de AIR CÔTE D'IVOIRE

Dénomination	AIR CÔTE D'IVOIRE
Siège social	Immeuble Le Carré Massina, 3ème étage, Abidjan.
Président Du Conseil D'administration (PCA)	GI COULIBALY Abdoulaye
Forme juridique	Société Anonyme avec Conseil d'Administration
Année de création	12 mai 2012
Adresse postale	07 BP 592 Abidjan 07, Côte d'Ivoire
Nombre d'employés prévus en phase travaux	Environ 800 emplois en phase construction avec trois types de contrats (CDI, CDD et consultance) ; - 20% de femmes - 80% d'hommes
Nombre d'employés prévus en phase d'exploitation	Environ 300 en phase d'exploitation à plein potentiel avec trois types de contrats (CDI, CDD et consultance). - 20% de femmes - 80% d'hommes
Adresse géographique	7355+8R2, Bd de l'Aéroport, Abidjan
Téléphone	27 21 75 00 55
Horaires de travail	Administration : du lundi au vendredi 8h30 - 17h30, Opérations et Maintenance : J7 et H24
Activités	Transport de passagers, Transport de fret Maintenance et entretien d'avions
Clients et sous-traitants	ETAT DE COTE D'IVOIRE :57,54% OPTIMUS HOLDING : 23,41% AIR FRANCE FINANCE : 11,11% BOAD : 7,94%
Capital	130 milliards FCFA
Superficie du site du projet	22.225 m²
Numéro de compte contribuable	1256016W

Registre de commerce	RCCM : CI-ABJ-2012-B-8636

Source : AIR CÔTE D'IVOIRE, mai 2025

Justification du choix du site du Projet

Sur l'actuel site de l'Aéroport International Félix Houphouët-Boigny d'Abidjan, il n'existe aucune infrastructure aéroportuaire permettant de faire l'entretien des avions de type Airbus A330. De ce fait, AIR CÔTE D'IVOIRE est dans l'obligation de construire un autre Hangar. Pour construire ce hangar, l'Etat de Côte d'Ivoire devrait mettre à disposition d'AIR COTE D'IVOIRE un site 14ha aménagé mais a été contraint par le temps. Pour réduire cette contrainte, AERIA a mis à disposition d'AIR CÔTE D'IVOIRE ce site qui comporte déjà des voies de circulation d'avions (taxiways).

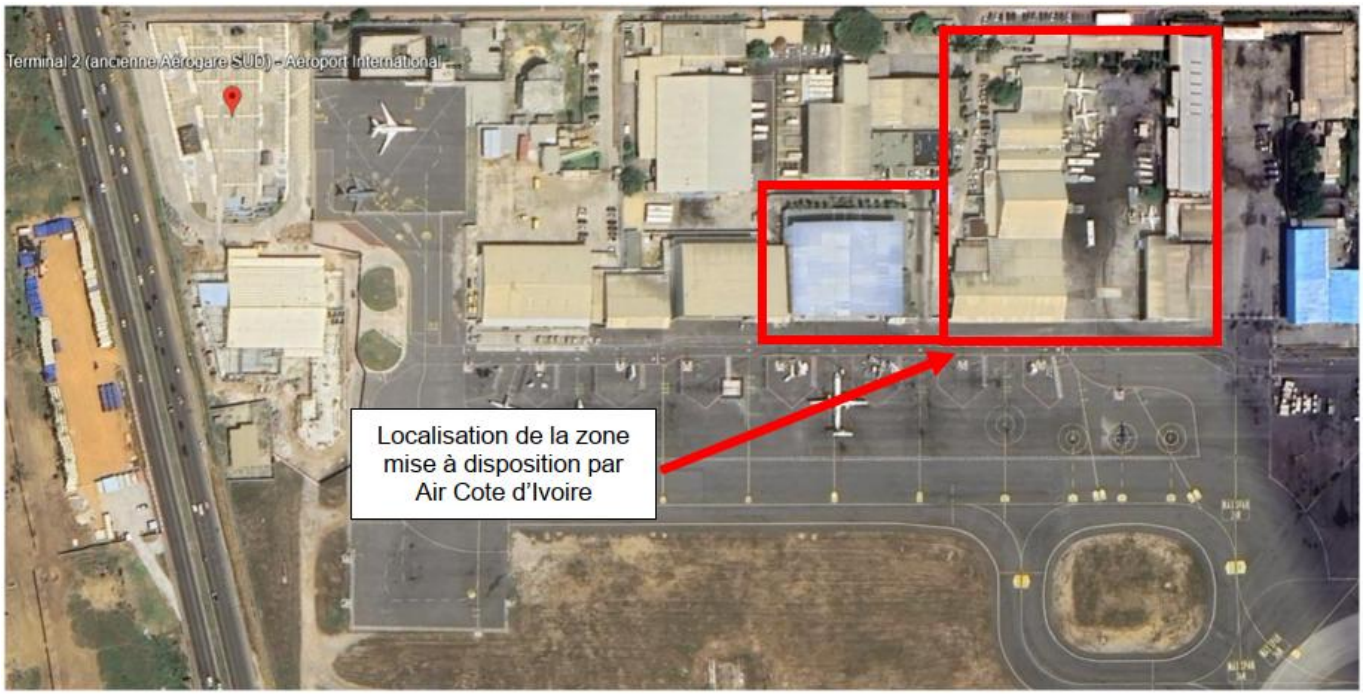


Figure 0-2 : Localisation du site du projet

CADRE JURIDIQUE ET INSTITUTIONNEL

L'EIESA du Projet est régie par la loi environnementale de la République de Côte d'Ivoire. Les TDR de l'EIESA, validés par l'ANDE, faisant qualité de directives et de modèle indicatif pour la rédaction de l'EIESA, ainsi que les différents textes législatifs ont servi de référence pour l'élaboration de l'EIESA du Projet.

ETAT INITIAL DE L'ENVIRONNEMENT

Environnement physique

Climatologie

Le climat qui règne dans le District d'Abidjan est un climat attiéen ou régime équatorial de transition. Il est caractérisé par :

- Les hauteurs de pluie mensuelle qui oscillent entre 5,8 mm et 554,9 mm en 2024 ;

- Les températures moyennes mensuelle qui oscillent de 24,89°C à 29,6°C. Un taux d'humidité relative moyenne qui a varié entre 77 et 87 %. L'air est beaucoup humide durant les mois de mars à décembre et moins humide de janvier à février pour l'ensemble du District. Cette forte humidité de l'air da mars à décembre est la conséquence de la grande saison des pluies. La faible humidité est imputée à la grande saison sèche ;
- Les vents dominants qui proviennent généralement du Sud-Sud-Ouest avec une vitesse maximale de 3,6 m/s durant le mois de septembre.

Qualité de l'air (poussières)

Dans le cadre de cette étude, les valeurs seuils de la qualité de l'air ambiant sont basées sur la règlementation nationale, les directives environnementales, sanitaires et sécuritaires dites directives EHS générales de la SFI/groupe Banque Mondiale ainsi que les valeurs définies par la législation française.

- Les valeurs des différents polluants COV et CO_2 issus de la campagne de mesure sont conformes aux valeurs guides susmentionnées (Valeurs de la législation française).
- Pour les PM10, en dehors des points P2 (Centre de maintenance AIR COTE D'IVOIRE) et P3 (Zone de maintenance Menzies), le niveau atteint est au-dessus de la valeur limite selon la réglementation ivoirienne et la cible intermédiaire 4 de l'OMS (2021), de même qu'ils sont au-dessus de la ligne directrice de l'OMS.
- Concernant les PM2,5, en dehors des points P1 (Mirador Sud-Est) et P4 (Cité de l'aéroport), les niveaux atteints sont tous en-dessous de la valeur limite selon la réglementation ivoirienne et la cible intermédiaire 4 de l'OMS (2021), de même qu'ils sont en-dessous de la ligne directrice de l'OMS.

Bruit

Les valeurs des mesures effectuées au différents points lors de la campagne sont tous supérieurs aux seuils selon la réglementation ivoirienne et la directive de l'OMS/SFI.

Géologie et Pédologie

Le paysage géologique de la Côte d'Ivoire est formé de 97,5 % de socle précambrien et d'un étroit bassin sédimentaire couvrant 2,5 % du territoire, au sud du pays. Les formations du socle précambrien sont constituées de roches cristallines essentiellement de granitoïdes, de roches métamorphiques et de roches basiques. Elles sont presque toujours recouvertes d'altérites ou d'alluvions dans les lits majeurs des cours d'eau. Tandis que le bassin sédimentaire correspond à des formations d'âge moi-pliocène caractérisées par une stratification lenticulaire de sables grossiers, d'argiles bariolées, de grès ferrugineux et de minerais de fer. Il se présente sous forme de croissant centré sur Jacqueville à 50 km d'Abidjan. D'une superficie de 8 000 km^2, il s'étend sur 350 km de long sur 40 à 50 km de large. Il est traversé d'Ouest en Est par une faille importante appelée « accident majeur des Lagunes ». Le rejet de cette faille oscille entre 3 500 et 5 000 m. L'action de cette faille sur le bassin émergé permet de distinguer deux zones :

- un compartiment Nord où le socle est peu profond (170 m à Locodjro). Ce compartiment est recouvert par les dépôts du Continental Terminal (argiles, sables argileux et grès plus ou moins ferrugineux) ;
- un compartiment Sud subsides qui est formé d'une épaisse série sédimentaire où n'affleurent que des dépôts quaternaires (sables argileux continentaux, cordons sableux marins et dépressions plus ou moins comblées de vases organiques ou de sables blancs lessivés d'origine lagunaire).

Hydrologie

Le District Autonome d'Abidjan est arrosé par un vaste système lagunaire composé des lagunes Ebrié (parallèle à l'océan atlantique et entrecoupant le littoral), Aghien et Potou, ainsi que par de nombreux cours d'eaux qui alimentent les plans d'eau lagunaires et la nappe d'Abidjan. Ce sont :

- l'Agnéby et la Mé, globalement de direction Nord-Sud, qui alimentent la lagune Ebrié et constituent les plus grands cours d'eau de la région.

- le Banco, le Gbangbo et l'Anguédédou, petites rivières de direction Nord-Sud.
- la Djibi et la Bété, de direction Nord-Ouest - Sud-Est (N0-SE), qui se jettent dans la lagune Aghien

Le réseau hydrographique de la zone du projet est composé essentiellement de petits cours d'eau qui sont la Niéké, l'Anguédédou, la Djibi et le Bété.

- La Niéké qui est un affluent de l'Agnéby, a une direction d'écoulement Nord-Est et Sud-Ouest.
- L'Agnéby est une rivière côtière qui prend sa source à Agoua, à l'altitude 250 m et s'écoule dans la direction nord-sud. Elle couvre un bassin versant d'une superficie de 8 900 Km^2 et s'étend sur une longueur de 200 Km. Ces principaux affluents, tous de rive droite, sont : le Kevi, le M'pébo et le Séguié. Son profil en long est assez irrégulier et la pente moyenne est de 1,25 m par Km. A côté de la Niéké la partie terminale des petits bassins des rivières Anguédédou, Djibi et Bété se rapproche également de la zone d'emprise du projet.

L'Anguédédou s'écoule dans la direction Nord- Sud et se jette dans la lagune Ebrié. La Djibi, de direction d'écoulement Nord-Ouest et Sud-Est, se jette dans la lagune Aghien, tout comme le Bété, de direction Sud-Nord. Ce dernier draine les sables argileux du plateau d'Anyama.

Hydrogéologie

Les ressources en eau de la Côte d'Ivoire sont contenues dans deux types d'aquifères en conformité avec la configuration géologique du pays.

Ces aquifères sont :

- les aquifères continus du bassin sédimentaire ;
- et les aquifères discontinus (aquifère du socle).

Les premiers types d'aquifères sont localisés dans le bassin sédimentaire au sud de la Côte d'Ivoire. Et les seconds sont repartis sur l'ensemble du territoire. Dans la région d'étude, on rencontre les aquifères continus. Ces aquifères sont appelés aquifères poreux ou continus par leur caractère continu tout au long des couches sédimentaires hôtes.

Du point de vue hydrogéologique, les aquifères continus regorgent les ressources en eaux souterraines les plus importantes du pays. Ces ressources en eaux souterraines sont contenues dans trois niveaux d'aquifère.

Ce sont :

- l'aquifère du quaternaire ;
- l'aquifère du Mio-Pliocène (Continental Terminal) ;
- l'aquifère crétacé supérieur (Maestrichtien).

L'aquifère le plus exploité est celui du Continental Terminal qui sert à l'alimentation en eau potable la population du District d'Abidjan.

Environnement biologique

Flore et végétation

La zone du projet appartient au secteur ombrophile du domaine guinéen qui lui-même fait partie du grand type de forêt dense humide sempervirente. La zone est située à cheval sur le sous-type de forêt hyperombrophile et celui de forêt sur sables tertiaires. Le sous-type de forêt hyperombrophile est caractérisé par une puissante dynamique de reconstitution après défrichement. C'est la forêt à *Tarrieta utilis* (Niangon), *Diospyros spp* et *Mapania spp*. En sous-bois. Sur les sables tertiaires se développent la forêt à *Turraeanthus africanus* (Avodiré), type lié aux sols appauvris en argile du Continental Terminal. La forêt classée de l'Anguédédou et le Parc National du Banco, appartiennent à ce dernier sous-type de végétation. Il s'agit d'un type de forêt appelé aussi ''forêt psammo-hygrophile'', qui est une des rares formations végétales de Côte d'Ivoire élevée au rang d'association végétale. Il se caractérise par la présence simultanée de plusieurs espèces dont :

- l'avodiré (*Turraeanthus africanus*, Méliacées), arbre fournissant un excellent bois de tranchage utilisé en menuiserie et en ébénisterie ;

- l'aminimon (*Heisteria parvilfolia*, Olacacées), arbuste produisant une amande très appréciée.
Il existe dans la zone d'influence indirecte du projet quelques forêts classées dont :
Forêt Classée de l 'ANGUEDEDOU : située au Sud-Est de Gounioubé et Allokoi et au sud-ouest de la SODEFOR à une altitude de 100 m. La réserve compte la présence d'une biodiversité floristique et faunique, mais elle constitue également un puits de séquestration de carbone pour la ville d'Abidjan en complément du parc national du Banco.

La végétation actuelle de la zone est une mosaïque forêts-cultures-jachères dans laquelle prédominent les cultures. Le site du Projet de AIR CÔTE D'IVOIRE se localise dans le District d'Abidjan, plus précisément à l'Aéroport International Félix Houphouët Boigny dans la commune de Port-Bouët.

Faune

Aujourd'hui, du fait de la dégradation progressive de la végétation forestière, de l'habitat naturel de la faune, l'équilibre écologique est rompu et a contraint la grande faune à migrer vers des zones plus réceptives. Cependant on trouve dans la zone du projet la faune domestique notamment des volailles, des porcins et des bovins. Quant à la faune aquatique, elle vit dans la lagune Ebrié qui est le siège d'une importante activité de reproduction aquatique dans son ensemble. Plusieurs espèces s'y reproduisent, et d'autres y effectuent la maturation de leurs produits génitaux. Les espèces de poisson les plus répandues sont les carpes et les mâchoirons auxquelles il faut ajouter les crabes et les grenouilles.

Environnement humain

Le projet construction d'un hangar de maintenance au sein de l'Aéroport International Félix Houphouët Boigny à Port-Bouet à dans la commune de Port-Bouët, qui fait partie du District Autonome d'Abidjan.

Port-Bouët est l'une des communes au sud du District Autonome d'Abidjan. Elle s'étend sur 110 km2, sur tout le bras de terre séparant la lagune Ebrié et l'océan Atlantique. Elle est donc bordée au nord par la lagune, au sud par l'océan, et à l'ouest par la commune de Yopougon.

Port-Bouët est une commune de plein exercice depuis 1981. Son Maire est Dr Emmou Sylvestre depuis les dernières élections d'octobre 2018. Il succède ainsi à feue Mme Hortense Aka Anghui. Port-Bouët abrite notamment les quartiers de Vridi, Aéroport, Derrière Whaff, Adjouffou, les villages de Bénogosso, Anani, Agbabou, Petit-Bassam, Adjahui-Nanmoué, Ako brakré, Ellokro, Amangoua koi, Kaotré, Abrogouama village, Alladian et Iroh Bloc 500, N'guessankro.

La commune concentre les activités économiques d'Abidjan, voire de la Côte d'Ivoire. Elle abrite le port autonome d'Abidjan, l'aéroport international Félix Houphouët-Boigny, la gare de départ du chemin de fer « Abidjan-Niger », mais aussi l'abattoir municipal et une importante zone industrielle à Vridi.

Port-Bouët a été baptisée d'après le nom du Comte Edouard Bouët Willaumez. En 1837, ce dernier était en charge des traités de commerce et de protection avec les chefs côtiers, et notamment les Krou de Côte d'Ivoire. Port-Bouët se développe à partir de 1930 avec la construction du wharf et de son phare. La commune connaît un deuxième essor grâce à la création du port en 1950. Puis, la zone industrielle de Vridi qui accueille de nombreuses usines et entrepôts et devient le premier bassin d'emplois d'Abidjan dans les années 1970.

Port-Bouët accueille de nombreuses activités économiques, particulièrement liées à la présence du Port. Par exemple, la zone industrielle de Vridi abrite les barils de la SIR, Société Ivoirienne de Raffinage, mais aussi de grandes usines de transformation agro-alimentaire comme Unilever. La population de Port-Bouët se chiffre à 618 795 habitants (cf RGPH 2021). Le Maire actuel de la commune est ACKAH GEORGE SYLVESTRE EMMOU

En devenant commune en plein exercice en 1981, le premier conseil municipal de Port-Bouët s'installa avec à sa tête madame Hortense Aka-Anghui. La maire, consciente de la diversité ethnique et culturelle de sa population, a engagé

avec son conseil municipal une parfaite collaboration avec les autorités traditionnelles, coutumières et les communautés étrangères, les représentants des associations et mouvements de jeunes, de femmes, d'étudiants, etc. La mairie de Port-Bouët est composée de deux principales entités : le conseil municipal et l'administration. Le conseil municipal compte 46 membres dont 11 femmes, soit 24 % de l'effectif du conseil. Par ailleurs, la mairie dispose d'un personnel de 298 agents au titre de l'année 2011, enregistrant une légère baisse par rapport aux deux années précédentes.

Au niveau national, c'est le ministère de l'Intérieur qui est l'organe de tutelle des collectivités locales et qui est garant de la gouvernance urbaine. L'État de Côte d'Ivoire, a transféré certaines de ses compétences aux collectivités locales maintenant chargées de la mise en œuvre de projets de développement local

IDENTIFICATION, ANALYSE ET EVALUATION DE L'IMPORTANCE DES IMPACTS INDUITS PAR LE PROJET

Phase d'aménagement et de construction

Le tableau ci-après présente le récapitulatif des impacts en phase d'aménagement et de construction.

Tableau 0-2 : Récapitulatif des impacts

Type d'impact	Phase du projet	Pourcentage
	Aménagement et construction	
Impact négatif mineur	6	42,85%
Impact négatif moyen	5	35,71%
Impact négatif majeur	0	00%
Impact positif mineur	0	00%
Impact positif moyen	1	14,30%
Impact positif majeur	2	7,14%
TOTAL	**14**	**100%**

Source : ENVINOVA, Mai 2025

L'évaluation de l'importance des impacts négatifs fait ressortir :

- Six (06) impacts d'importance mineure dus à la dégradation du paysage, la pollution de l'air, au réchauffement climatique, la pollution des eaux souterraines et la perturbation de la circulation ;
- Cinq (05) d'importance moyenne dus aux nuisances sonores, à la pollution et fragilisation du sol et sol/sous-sol, la l'atteinte à la sécurité au travail, à l'atteinte à la santé, à la dégradation du cadre de vie.

Les impacts positifs pour la phase de préparation, de construction se répartissent comme suit :

- Deux (02) impacts d'importance moyenne dus aux opportunités d'affaires pour des opérateurs économiques privés et à l'augmentation des chiffres d'affaires des différentes entreprises en charge des travaux et et aux versements de taxes d'importation et paiement de taxes fiscales ;

Un (01) impact d'importance majeure dû à la création de revenus et amélioration du bienêtre social.

Phase d'exploitation

Le tableau ci-après présente le récapitulatif des impacts phase d'exploitation.

Tableau 0-3: Récapitulatif des impacts

Type d'impact	Phase du projet	Pourcentage
	Aménagement et construction	
Impact négatif mineur	3	37,5%
Impact négatif moyen	3	37,5%
Impact négatif majeur	0	00%
Impact positif mineur	0	00%
Impact positif moyen	0	00%
Impact positif majeur	2	25%
TOTAL	**08**	**100%**

Source : ENVINOVA, Mai 2025

L'évaluation de l'importance des impacts négatifs fait ressortir :

- Trois (03) impacts d'importance mineure dus à la Pollution du sol/sous-sol, aux nuisances sonores et à l'atteinte à la sécurité et à l'atteinte à la santé au travail ;
- Trois (03) d'importance moyenne dus aux Pollution de l'air, à l'augmentation de l'empreinte carbone, à la dégradation du cadre de vie et à l'atteinte à la santé.

Les impacts positifs pour la phase d'exploitation se répartissent comme suit :

- Deux (02) impact d'importance majeure dus à la réduction des coûts et temps de maintenance des avions en France, à l'augmentation du nombre de passagers et le développement touristique et à l'amélioration des conditions économiques.

Phase de cessation

Le tableau ci-après présente le récapitulatif des impacts phase de cessation.

Tableau 0-4: Récapitulatif des impacts

Type d'impact	Phase du projet	Pourcentage
	Aménagement et construction	
Impact négatif mineur	6	50%
Impact négatif moyen	5	41,2%
Impact négatif majeur	1	8,8%
Impact positif mineur	0	00%
Impact positif moyen	0	00%
Impact positif majeur	0	00%
TOTAL	**12**	**100%**

Source : ENVINOVA, Mai 2025

L'évaluation de l'importance des impacts négatifs fait ressortir :

- Six (06) impacts d'importance mineure dus à la dégradation du paysage, la pollution de l'air, au réchauffement climatique, la pollution des eaux souterraines et la perturbation de la circulation ;
- Cinq (05) d'importance moyenne dus aux nuisances sonores, à la pollution et fragilisation du sol et sol/sous-sol, la l'atteinte à la sécurité au travail, à l'atteinte à la santé, à la dégradation du cadre de vie
- Un (01) impacts d'importance majeur du au perte d'emplois.

MESURES DE PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT

Le maître d'ouvrage peut intervenir sur les impacts d'un **Projet** de façon à éviter ou à réduire les impacts négatifs ou encore à amplifier les retombées positives.

En phases de préparation et de construction, les mesures d'atténuation des impacts négatifs moyens et majeurs préconisées sont entre autres :

- Limitant les zones de stockage de matériaux en les localisant dans des zones peu visibles et en les intégrant au paysage par des aménagements temporaires
- Privilégier des engins en bon état pour minimiser les émissions de polluants ;
- Assurer un entretien fréquent des machines pour garantir leur efficacité énergétique et réduire les émissions ;
- Éviter le fonctionnement inutile des moteurs pour diminuer les émissions inutiles ;
- Arroser les zones de travail en humidifiant régulièrement les surfaces pour prévenir la dispersion des poussières ;
- Organiser les approvisionnements pour réduire le nombre de trajets et éviter les heures de pointe
- Engins, véhicules et équipements doivent être bien entretenus de manière préventive et les niveaux d'émission de leurs moteurs seront conformes
- Limiter les activités bruyantes aux heures de la journée les moins sensibles, en évitant les travaux durant les nuits, les week-ends et les jours fériés ;
- Utiliser des équipements à faible émission sonore pour éviter les bruits excessifs
- Privilégier des engins en bon état pour minimiser les émissions de polluants ;
- Éviter le fonctionnement inutile des moteurs pour diminuer les émissions inutiles ;
- Stocker les hydrocarbures dans les zones étanches avec des bassins de rétention suivant les normes en vigueur ;
- Poser de géotextiles pour prévenir l'érosion.
- Entreposer les carburants, huiles et autres substances chimiques dans des zones étanches équipées de systèmes de rétention pour prévenir les fuites
- Éviter les fouilles profondes, le déversement de substances polluantes et l'installation de structures permanentes dans les zones sensibles
- Mettre en place des dispositifs de collecte et de traitement des eaux pluviales pour empêcher leur infiltration directe dans le sol
- Réaliser des études pour détecter d'éventuelles contaminations et déterminer les besoins en dépollution.
- Limiter les activités bruyantes aux heures de la journée les moins sensibles, en évitant les travaux durant les nuits, les week-ends et les jours fériés
- Utiliser des équipements à faible émission sonore pour éviter les bruits excessifs.
- Sensibilisation quotidienne sur les gestes barrières, distribution de masques, gel hydroalcoolique, Mise en place de points de lavage des mains, ventilation des espaces fermés, suivi médical régulier des travailleurs Contre le VIH/SIDA et IST

- Campagnes de sensibilisation sur les modes de transmission, mise à disposition gratuite de préservatifs Tests de dépistage volontaire, confidentiels et gratuits, collaboration avec des ONG ou centres de santé communautaires, encadrement des sous-traitants pour qu'ils relaient ces politiques
- Installer des bennes ou conteneurs dédiés pour séparer les différents types de déchets (gravats, métaux, plastiques, bois, etc.)
- Utiliser des panneaux pour indiquer les types de déchets acceptés dans chaque zone de tri
- Effectuer des inspections pour s'assurer du respect des procédures de tri
- Faire appel à des entreprises agréées pour le traitement et l'élimination des déchets dangereux, conformément à la réglementation ivoirienne
- Travailler en étroite collaboration avec l'Agence Nationale de Gestion des Déchets (ANAGED) pour s'assurer du respect des réglementations en vigueur
- Élaborer un plan détaillé pour gérer la circulation des véhicules et des piétons autour du chantier, en identifiant les itinéraires alternatifs et en minimisant les perturbations
- Installer une signalisation temporaire conforme aux normes pour avertir les usagers de la route de la présence du chantier, des limitations de vitesse et des déviations ;
- Collaborer avec les autorités municipales et les services de sécurité pour assurer une gestion efficace de la circulation et répondre rapidement aux incidents
- Réduire la vitesse à 40km/h au niveau de la rue des voyageurs et sur le site.

En phases d'exploitation, les mesures d'atténuation des impacts négatifs moyens préconisées sont :

- Installer des capteurs de surveillance pour mesurer en temps réel les concentrations de polluants atmosphériques
- Engins, les véhicules et équipements doivent être bien entretenus de manière préventive
- Faire le suivi régulier du niveau des particules gazeuses afin de s'assurer de l'évolution de la qualité de l'air
- Élaborer un plan spécifique qui identifie tous les types de déchets générés (huiles usées, solvants, chiffons souillés, pièces métalliques, emballages, déchets organiques, etc.)
- Installer des bacs de tri sélectif dans les ateliers, bureaux et zones de repos
- Mettre en place des conteneurs spécifiques pour les déchets dangereux (bidons d'huile, batteries, aérosols, etc.) avec étiquetage clair
- Faire appel à des prestataires agréés pour la collecte, le transport et le traitement des déchets dangereux (hydrocarbures, solvants, etc.)
- Tenir un registre de suivi des quantités, types et destinations des déchets éliminés
- Former régulièrement le personnel à la gestion correcte des déchets, au tri et aux risques liés aux déchets dangereux ;
- Afficher des consignes claires près des zones de production et de tri ;
- Etc.

CHANGEMENT CLIMATIQUE

Les changements climatiques présentent des risques réels et mesurables pour les systèmes sociaux et écologiques dont dépendent les entreprises. L'économie, axée sur l'utilisation des ressources naturelles et par conséquent fortement tributaire de la foresterie, de l'agriculture, des activités minières et de développement ainsi que de l'énergie et de l'eau, est particulièrement vulnérable aux changements qui touchent les régimes climatiques. Le Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat (GIEC) explique que nous devons réduire les émissions mondiales de 50 % à 80 % d'ici 2050 pour que le réchauffement climatique demeure inférieur à 2°C. De nombreux scientifiques du GIEC craignent qu'au-delà de ce seuil, les conséquences des changements climatiques soient

catastrophiques. Selon le rapport Stern sur l'économie du changement climatique de 2006, les coûts des initiatives de réduction des gaz à effet de serre sont nettement moins importants que les coûts de l'inaction. Les initiatives menées en réponse aux changements climatiques nécessiteront de transformer fondamentalement nos modes de production et de consommation d'énergie. De même, le Ministère de l'Environnement et du Développement Durable et de la Transition Ecologique à travers l'ANDE élabore de manière continue des conjonctures de politique de lutte contre le réchauffement climatique et la pollution atmosphérique tout en participant aux négociations internationales sur le climat.

Classification du projet dans l'un des secteurs d'atténuation

Le projet objet de la présente étude concerne la construction d'un hangar au sein de l'aéroport international Félix Houphouët-Boigny. La confrontation de ces composantes présentées au chapitre 2 aux classes des secteurs d'atténuation ressortent que le présent projet se classe dans le secteur du **Bâtiments (Résidentiel et Tertiaire).**

Gaz à Effet de Serre (GES) générés par le projet

Le gaz à effet de serre susceptible d'être généré par le projet et sa source de pollution est la suivante :

Tableau 0-5: gaz à effet de serre générés par le projet

Gaz à Effet de Serre généré (s) par le projet	Activité du projet source d'émission du GES
Dioxyde de carbone (CO_2)	**Installations motorisées (camion de transport, ...)**

Bilan carbone du projet

Les émissions de GES ont été estimé pour les principales phases du cycle de vie :

- Production des matériaux : C'est souvent la phase la plus émettrice.
- Transport des matériaux : Dépend des distances et des modes de transport.
- Phase de construction (chantier) : Consommation d'énergie, déchets.
- Phase d'utilisation (opération) : Énergie pour l'éclairage, ventilation, etc.
- Fin de vie : Démolition, recyclage, mise en décharge.

GESTION DES RISQUES

La gestion des risques et des accidents permet de mettre en exergue tous les risques qui peuvent survenir durant les phases du **Projet** et de proposer les mesures de sécurité adéquates.

Dangers et risques liés aux équipements

Les équipements prévus sur le site présentent des risques dans leur utilisation. Les principaux événements à redouter sont :

- Les collisions ;
- La pollution du sol (déversement d'huiles ou de graisse pendant l'entretien ou accidentellement) ;
- Les incendies d'origine électrique ;
- L'électrisation et l'électrocution.

Dangers et risques liés au produit utilisé dans le projet

Les principaux produits qui seront utilisés sur le site du **Projet** et susceptibles de présenter des dangers par leur nature sont les huiles et les graisses.

Huiles : la préparation est un mélange d'huiles de base minérales et d'additifs. Elles sont utilisées comme lubrifiant pour moteur.

Graisse : ce produit n'est pas considéré comme dangereux et ne contient pas de composants dangereux (polybutène inférieur à 3% et alkyldithio phosphate de zinc inférieur à 1%).

Dangers et risques potentiels liés aux pertes d'utilités

L'utilité du **Projet** est l'électricité. Elle est utile dans le sens où elle permet l'éclairage, l'alimentation des équipements et la gestion informatique et électronique. L'établissement devra disposer de groupes électrogènes supplémentaires pour pallier le manque éventuel d'électricité et d'extincteurs à poudre (CO2) pour la lutte contre incendie.

Mesures de maitrise des risques (MMR)

Diverses dispositions sont mises en place pour la gestion des risques sur le site du projet. Elles portent en particulier sur :

- Des mesures préventives :
- Procédures et instructions techniques de sécurité ;
- Séances de formation et de sensibilisation ;
- Equipements de protection individuelle ;
- Contrôle des équipements de travail (engins roulants, etc.) ;
- Accès et visite du site ;
- Des mesures de contrôles et des actions correctives :
- Mécanismes de contrôle des mesures de sécurité ;
- Mise en œuvre et suivi des actions correctives ;
- Des interventions médicales :
- Gestion des accidents ;
- Suivi médical des personnes.

Toutes les mesures définies seront applicables pendant les phases du projet.

PLAN DE GESTION ENVIRONNEMENTALE ET SOCIALE (PGES)

Pour un meilleur suivi environnemental du Projet, les plans ci-dessous ont été proposés à AIR CÔTE D'IVOIRE :

- Un plan de surveillance de l'environnement ;
- Un plan de suivi de l'environnement ;
- Un plan de formation et de sensibilisation environnementale ;
- Un Plan de Gestion Environnemental et Social (PGES).

Le PGES met en évidence l'implication de plusieurs acteurs dans sa mise en œuvre pratique qui seront contactés par l'ANDE lors du suivi.

Le promoteur AIR CÔTE D'IVOIRE assurera entièrement le financement du coût total du PGES. Le coût du PGES est estimé à **211 300 000 F CFA.**

CONSULTATIONS PUBLIQUES

Dans le cadre de la réalisation de l'EIESA Projet de construction d'un hangar de maintenance au sein de l'Aéroport International Félix Houphouët Boigny à Port-Bouët, le cabinet ENVINOVA a procédé à une consultation du public dans la zone du projet. Cette consultation du public a été conduite et réalisée dans l'optique d'une démarche participative à l'effet de recueillir les avis de tous les acteurs concernés par le projet et de les prendre en compte dans sa mise en

œuvre. Les avis recueillis à l'issue des consultations du public sont de deux types : avis favorable et avis favorable sous réserve de la prise en compte des préoccupations.

Le tableau ci-dessous présente le récapitulatif des structures et parties prenantes rencontrées dans le cadre des consultations du public du présent projet.

Tableau 0-6 Liste des parties prenantes

N°	Parties prenantes	Type de parties prenantes		
		Secteur public	Secteur public	Communautés locales
1	Préfecture d'Abidjan	✓		
2	Mairie de Port-Bouët	✓		
3	Ministère de l'Environnement, du Développement Durable et de la Transition Écologique à travers la Direction Général de Environnement (DGE).	✓		
4	Direction de la Construction et de la Maintenance	✓		
5	Direction Générale des Hydrocarbures	✓		
6	ONPC	✓		
8	Ministère de l'Hydraulique, de l'Assainissement et de la Salubrité	✓		
	IAS / MAXAIR		✓	
9	IVOIRE HÉLICOPTÈRE		✓	
10	NVH		✓	
11	NAS IVOIRE (MENZIES)		✓	
12	TSA		✓	
13	LANEMA		✓	
14	AVISECURE		✓	
15	AEROCLUB ABIDJAN		✓	
16	SOLENTA AVIATION CI		✓	
17	SERVAIR		✓	
18	AERIA		✓	
19	SODEXAM		✓	
20	ASECNA		✓	
21	DOUANES		✓	
22	ANAC		✓	
23	GROUPEMENT DE SECURITE AEROPORTUAIRE (GSA)		✓	
24	POMPIERS DE LA ROUTE		✓	
25	La chefferie d'Abouabou			✓
26	Président des jeunes d'Abouabou			✓

N°	Parties prenantes	Type de parties prenantes		
		Secteur public	Secteur public	Communautés locales
27	Président de la mutuelle d'Abouabou			✓
28	Chef religieux d'Abouabou			✓
29	Présidente des femmes d'Abouabou			✓
30	Président CGV d'Abouabou			✓
31	La chefferie d'Adjahui			✓
32	Président des jeunes d'Adjahui			✓
33	Président de la mutuelle d'Adjahui			✓
34	Chef religieux d'Adjahui			✓
35	Présidente des femmes d'Adjahui			✓
36	Président CGV d'Adjahui			✓
37	Présidente des femmes de Port-Bouët			✓
38	Président des jeunes de Port-Bouët			✓
39	Président du CGQ Aéroportuaire			✓
40	Président du CGQ cité de l'Air			✓
41	Président du syndic de la cité douane de l'Aéroport			✓
42	Président des femmes de la cité douane de l'Aéroport			✓
43	Président des jeunes de la cité douane de l'Aéroport			✓
Total		**07**	**17**	**19**
		16,3 %	**39,5 %**	**44,2 %**

Source : Mai 2025

CONCLUSION

Situé dans le district d'ABIDJAN, précisément dans la commune de Port-Bouët et l'aéroport FHB, le projet d'AIR COTE D'IVOIRE est un projet qui occasionnera de nombreux impacts négatifs sur les composantes du milieu récepteur en raison de l'activité et qui entraine l'impact sur l'environnement et sur les personnes, en particulier pendant la phase de travaux et la phase de maintenance. Les impacts liés à la maintenance peuvent inclure une pollution sonore, des émissions de gaz à effet de serre et la génération de déchets.

Cependant, la majorité de ces impacts sont soit évitables ou à défaut réductibles ou compensables. Ce qui permet la faisabilité du projet si le PGES est bien mis en œuvre et suivi.

Le projet occasionnera des retombées économiques de l'ordre important en biens et services et génèrera plusieurs emplois direct et indirect.

Finalement, un programme de surveillance sera mis en place afin de s'assurer que les exigences légales et environnementales soient respectées et de veiller au bon déroulement des travaux, à l'application des mesures d'atténuation prévues dans l'étude d'impact, au respect des engagements pris par AIR COTE D'IVOIRE et des

conditions fixées par le décret environnemental qui sera émis en regard de l'évaluation et l'examen des impacts sur l'environnement et le milieu social.

Quant au programme de suivi environnemental, il permettra de confirmer et de préciser certains des impacts identifiés dans le cadre de la présente étude d'impact. Ce sera également l'occasion de vérifier l'efficacité des mesures d'atténuation et d'apporter des correctifs, au besoin.

Le programme de suivi visera notamment à effectuer le suivi des éléments pour lesquels des incertitudes persistent toujours après l'analyse des impacts et il sera possible de surveiller l'évolution de certaines composantes du milieu susceptibles d'être affectées par le projet dans le temps.

En conclusion, le projet d'AIR COTE D'IVOIRE représente une opportunité économique intéressante pour le secteur avec des d'impacts négatifs gérables. Les mesures prévues dans le cadre de l'étude d'impact permettront également de maximiser les retombées positives du projet dans une optique de développement durable.

1 INTRODUCTION

1.1 CONTEXTE ET JUSTIFICATION

L'Etude d'Impact Environnemental et Social est un outil d'évaluation de l'impact probable d'une activité envisagée sur l'environnement[1]. Elle peut se définir comme un procédé qui permet d'examiner les conséquences tant bénéfiques que néfastes, qu'un projet aura sur l'environnement et de s'assurer que ces conséquences sont dûment prises en compte dans sa conception. Les principaux objectifs sont de connaître les conséquences environnementales du projet, de réduire les séquelles négatives sur l'environnement, d'optimiser les impacts positifs et de permettre l'approbation du projet conformément aux exigences environnementales en vigueur, par les autorités compétentes impliquées dans le processus de l'EIESA.[2] Dans le cas spécifique de cette EIESA, ENVINOVA évaluera les conséquences induites par la mise en œuvre du **Projet** afin de proposer des solutions visant à réduire les impacts environnementaux et sociaux négatifs, à optimiser les impacts environnementaux et sociaux positifs et à permettre de décider la mise en œuvre effective ou non du Projet.

1.2 OBJECTIFS DE L'EIESA

1.2.1 Objectifs fondamentaux d'une EIESA

Les trois objectifs fondamentaux d'une EIESA sont les suivants :

- **concevoir un meilleur projet** : pour le promoteur d'un projet, l'EIESA constitue le moyen de démontrer qu'il prend bien en compte les préoccupations environnementales et sociales. L'EIESA doit être considérée comme un outil performant pour intégrer l'environnement dans les projets d'aménagement depuis la phase de la conception de ceux-ci :
  - respectueux du milieu humain, des paysages et des milieux naturels ;
  - soucieux d'économiser l'espace, d'épargner les espèces et les écosystèmes ;
  - de limiter la pollution de l'eau, de l'air ou des sols ;
- **éclairer l'autorité administrative sur la décision à prendre** : en ce sens qu'elle est préalable à la décision administrative d'autorisation ou d'approbation d'un équipement, d'un ouvrage ou d'un aménagement, l'étude d'impact contribue à :
  - informer l'autorité administrative compétente (ministre, préfet, président du conseil régional, maire) afin de l'aider dans sa prise de décision relative à l'autorisation des travaux (autorisation, approbation, refus) ;
  - guider celle-ci à définir les conditions dans lesquelles cette autorisation est donnée (mise en œuvre des mesures de suppression, de réduction et de compensation des effets dommageables, par exemple) ;
  - définir les conditions du respect des engagements pris par le maître d'ouvrage (suivi des conséquences du projet sur l'environnement pendant les phases du projet) ;
- **informer le public et le faire participer à la prise de décision** : depuis les premières ébauches du projet jusqu'à l'enquête publique, la participation active et continue du public est essentielle car elle contribue à la définition des alternatives et des variantes du projet étudié. Pour le maître d'ouvrage, l'élaboration de l'EIESA constitue l'occasion d'engager le dialogue avec la population, les associations et les partenaires institutionnels.

[1] *Loi n°23-900 du 23 novembre 2023 portant code l'environnement de la république de Côte d'Ivoire, article 1*

[2] *Guide d'étude d'impact environnemental et social des projets industriels- République de Côte d'Ivoire - Ministère de l'Environnement et du Développement Durable - ANDE - juin 2011 page 9*

Avant de finaliser son projet, il doit donc expliquer sa démarche d'intégration de l'environnement, mais aussi affirmer sa capacité à prendre en compte les préoccupations de ses interlocuteurs[3].

1.2.2 Objectif principal de la présente EIESA

L'objectif principal de la présente étude est d'évaluer les impacts environnementaux et sociaux approfondie relatifs au projet de construction d'un hangar de maintenance au sein de l'Aéroport International Félix Houphouët Boigny à Port-Bouët. Il s'agit notamment :

- D'identifier et d'analyser les conséquences du Projet sur le milieu ;
- De proposer les mesures d'atténuation des impacts négatifs potentiels et de compensation des dommages générés par le Projet, de maximiser les impacts positifs et d'élaborer un PGES comprenant les programmes de surveillance, de suivi environnemental et de sensibilisation/formation[4].

1.2.3 Objectifs spécifiques de la présente EIESA

De façon spécifique, la présente EIESA vise à :

- décrire de façon synthétique l'ensemble du projet en incluant les rejets et nuisances et expliquer le contexte de sa réalisation (raison et justification environnementales et techniques pour la mise en œuvre du projet) ;
- présenter et décrire l'ensemble des composantes des milieux naturels et humains (état initial) du site du projet susceptible d'être affecté ;
- démontrer comment le projet s'intègre dans le milieu, en présentant l'analyse détaillée des impacts potentiels (négatifs et positifs) en définissant les mesures destinées à corriger les impacts néfastes à la qualité de l'environnement et à maximiser ceux susceptibles de l'améliorer ;
- développer une méthodologie d'évaluation de l'importance des impacts de manière qualitative et/ou quantitative en utilisant un outil d'évaluation économique éprouvé des dommages environnementaux ;

prévoir des programmes de surveillance, de suivi et de sensibilisation/formation (PGES) pour assurer le respect des exigences légales et environnementales et pour vérifier essentiellement la pertinence et l'efficacité des mesures de protection de l'environnement qui ont été proposées.

1.3 Responsables de l'EIESA

1.3.1 Responsabilité du maître d'ouvrage ou promoteur : AIR CÔTE D'IVOIRE

L'EIESA relève en premier lieu de la responsabilité du maître d'ouvrage AIR CÔTE D'IVOIRE, qui commandite l'étude. Il est responsable de la qualité de cette étude. Il doit veiller à la conformité de l'étude avec la réglementation. Le maître d'ouvrage est responsable de la réalisation de l'EIESA : « Le maître d'ouvrage a généralement la responsabilité de réaliser l'EIESA. Pour ce faire, il requière les services d'un bureau d'étude spécialisé agréé qui se charge de réaliser les études et de produire le rapport d'étude d'impact[5] ».

---

[4] *L'étude d'impact sur l'environnement – Objectifs, cadre réglementaire, conduite de l'évaluation - Patrick Michel – BCEOM – Ministère de l'aménagement et de l'environnement - page 9.*

[5] L'évaluation des impacts sur l'environnement, Pierre André, Claude E. Delisle, Jean-Pierre Revéret, Presses internationales – Polytechnique - 3ème édition – 2010 - pp 67 et 114.

1.3.2 Responsabilité du bureau d'études techniques agréé : ENVINOVA

Sous la responsabilité du maître d'ouvrage, le BEEA, ENVINOVA, est chargé de conduire l'EIESA et de rédiger le rapport, conformément aux dispositions de l'article 36 du décret n°2024-595 du 26 juin 2024, déterminant les règles et procédures applicables aux évaluations environnementales et sociales des projets de développement.

1.3.3 Responsabilité du Ministère de l'Environnement, du Développement Durable et de la Transition Ecologique

Le MINEDDTE, est responsable d'exiger ou pas une EIESA au promoteur d'un projet. L'article 32 du décret n°2024-595 du 26 juin 2024, déterminant les règles et procédures applicables aux évaluations environnementales et sociales des projets de développement précise que « le ministère chargé de l'environnement peut, sur une demande d'une personne physique ou morale et après examen d'un projet non compris dans les annexes I et II par la structure chargée des évaluations et sociales, exiger du promoteur ou maitre d'ouvrage la réalisation d'une étude d'impact environnemental et social simplifiée ou approfondie. »

1.3.4 Responsabilité de l'Agence Nationale De l'Environnement (ANDE)

L'ANDE est chargée de la mise en œuvre de la procédure d'EIESA. En effet, elle a pour mission « les TDR de l'évaluation environnementale et sociale sont élaborés ou validés par la structure chargée des évaluations environnementales et sociales. Les TDR identifient les enjeux, les effets et le public susceptible d'être concerné, affecté ou intéressé par les impacts environnementaux et sociaux de la mise en œuvre de la politique, du plan, du programme, du projet et de l'activité. » comme le stipule l'article 8 du décret n°2024-595 du 26 juin 2024, déterminant les règles et procédures applicables aux évaluations environnementales et sociales des projets de développement. De manière plus précise, la responsabilité de l'ANDE se situe au niveau de la supervision, la validation et le contrôle des EIESA.

1.4 Procédure et portée de l'EIESA

1.4.1 Procédure de l'EIESA

Afin de mieux présenter la procédure d'une EIESA en général et celle spécifique relative au projet de construction d'un hangar de maintenance au sein de l'Aéroport International Félix Houphouët Boigny à Port-Bouët de AIR CÔTE D'IVOIRE, il convient de décrire d'abord le processus général d'une EIESA, puis d'expliquer comment la procédure classique d'une EIESA s'intègre à ce processus, avant de préciser comment s'intègre celle spécifique à la présente EIESA.

1.4.1.1 Processus général d'une EIESA

Le tableau ci-après décrit les phases du processus d'une EIESA et la figure ci-après en illustre l'ordonnancement. Il s'agit ici de décrire d'abord ce processus, ensuite d'y inscrire la procédure générale d'une EIESA puis celle spécifique à la présente étude.

Tableau 1-1 : Processus général d'une étude d'impact sur l'environnement

Intrants	Phases	Produits
Avis ou description du projet, parfois une évaluation préalable	Tri préliminaire	Décision sur la nécessité d'une EIESA et sur le degré d'approfondissement
Décision sur la nécessité d'une EIESA et sur le degré d'approfondissement	Cadrage	Directives ou TDR

Intrants	Phases	Produits
Directives ou TDR	Réalisation de l'étude	Rapport d'étude d'impact
Rapport d'étude d'impact	Examen	Rapport d'examen technique ou public
Rapport d'examen technique ou public	Décision	Avis d'autorisation
Avis d'autorisation	Surveillance et suivi	Rapport de surveillance et de suivi

Source : ENVINOVA, mai 2025

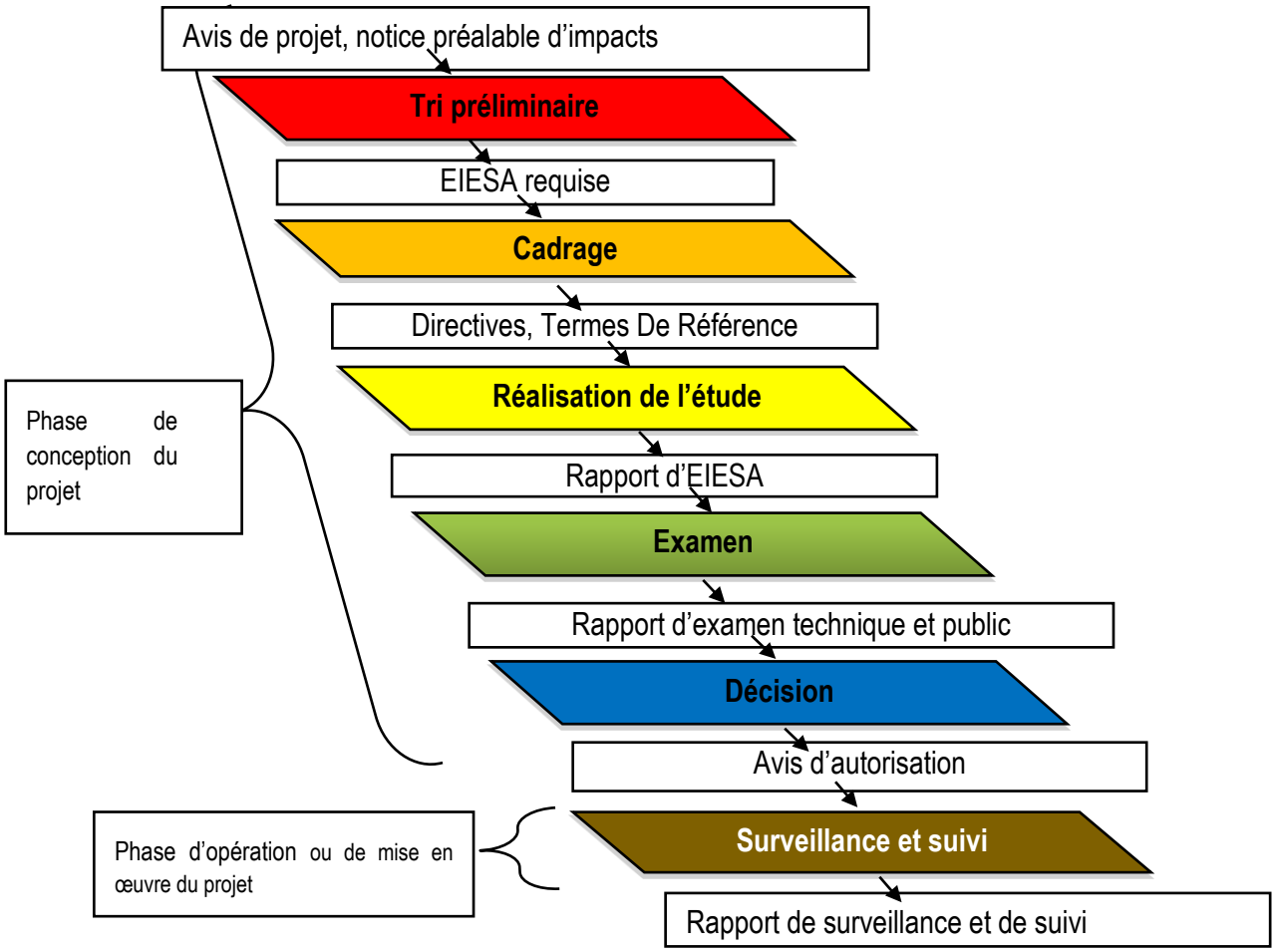


Figure 1-1: Processus type d'une EIESA et son adéquation avec les phases de développement d'un projet

Source : ENVINOVA, mai 2025

Les six phases du processus d'une EIESA sont détaillées ci-après :

Le processus d'une EIESA s'enclenche au moment où un maître d'ouvrage décide de réaliser un projet et, dans certains contextes, où il en avise l'organisation responsable des EIESA. Cet avis de projet comporte généralement une description du projet et sa localisation, ainsi qu'une évaluation ou notice préalable des impacts sur l'environnement. On peut faire également une évaluation initiale de l'environnement avant même d'entreprendre le processus formel de l'EIESA[6].

Phase 1 : tri préliminaire

Le tri préliminaire est une phase d'analyse initiale qui permet d'évaluer l'ampleur de l'EIESA requise et de déterminer si elle doit être détaillée. Il consiste généralement à comparer le projet à des listes prédéfinies de projets qui indiquent les exigences de l'évaluation. En règle générale, on réserve l'EIESA détaillée aux projets les plus susceptibles d'avoir une incidence majeure sur l'environnement biophysique ou humain. Ce faisant, on permet aux autorités compétentes en matière d'environnement de consacrer plus d'énergie aux projets à fort impact potentiel. Si on ne dispose pas de données suffisantes pour prendre une décision, on peut exiger la tenue d'une évaluation préalable. Au terme de cette phase, l'organisation responsable des EIESA décidera s'il est nécessaire d'entreprendre une EIESA détaillée et, le cas échéant, déterminera son envergure[7].

Phase 2 : cadrage

Le cadrage est la phase du processus pendant laquelle l'autorité compétente et le maître d'ouvrage, une fois qu'ils ont établi la nécessité d'une EIESA, identifient les principaux problèmes environnementaux soulevés par le projet et déterminent le calendrier et le champ des analyses à effectuer, les sources de connaissances spécialisées à utiliser et les mesures d'atténuation, d'amplification ou de compensation à envisager. Cette phase comprend également la définition des périmètres d'étude et des échelles d'analyse. Du cadrage émerge les TDR de l'EIESA qui indiquent au maître d'ouvrage le contenu minimal de l'EIESA qu'il doit produire[8]. De manière pratique, le cadrage repose sur les trois questions suivantes :

- Quels sont les enjeux environnementaux ?
- Quels sont les effets génériques du projet ?
- Comment orienter le contenu et la conduite de l'EIESA ?

Ce cadrage s'effectue à partir de listes de contrôle dédiées.

Phase 3 : réalisation de l'EIESA

La réalisation de l'EIESA se fonde sur les TDR (la présente étude a fait l'objet de TDR de l'ANDE) qui en constituent, en quelque sorte, la recette et une première esquisse de la table des matières. Il revient à des experts de différents domaines de déterminer les conditions de base de l'environnement biophysique et humain, d'évaluer la grandeur, l'ampleur et la signification des impacts du projet sur les composantes de l'environnement préalablement définies, de proposer les mesures requises pour les éviter, pour les atténuer dans le cas d'impacts négatifs, ou pour compenser les impacts résiduels négatifs significatifs, ou encore pour les maximiser dans le cas des impacts positifs. La participation du public s'avère essentielle dans cette phase car elle favorise un contexte d'échange et de négociation

qui peut même aboutir à un débat sur la justification du projet, à l'identification de nouvelles options ou à un projet amélioré. Un rapport d'EIESA découle de cette phase[9].

Phase 4 : examen du rapport d'EIESA

Le rapport d'EIESA fait l'objet d'un examen. Cette phase a pour objectifs principaux de vérifier que le rapport se conforme aux TDR et que les informations qu'il contient suffisent pour permettre une prise de décision. Plus spécifiquement, il vise à :

- Evaluer la justesse et la qualité du rapport d'EIESA, notamment quant à la caractérisation du milieu, aux modèles utilisés pour prédire la situation future, aux méthodes d'évaluation des impacts, au PGES et à l'implication du public ;
- Evaluer la faisabilité, la pertinence et la complétude du PGES ;
- Prendre en compte les commentaires du public au terme de l'évaluation ;
- Déterminer si l'information est suffisante pour qu'une décision éclairée soit prise ;
- Identifier au besoin les déficiences que le rapport doit combler préalablement à la décision ;
- Proposer à l'autorité décisionnelle des mesures particulières à ajouter à une éventuelle autorisation[10].

Phase 5 : décision

Après ces quatre phases, l'autorité compétente est en mesure de prendre une décision éclairée sur le projet proposé tenant compte de l'environnement. Cette décision repose sur l'EIESA. La décision consistera en une autorisation de procéder sans modification au projet, ou en une autorisation de procéder avec modifications, ou en une suspension de l'autorisation dans l'attente de renseignements complémentaires ou encore en un rejet du projet[11].

Phase 6 : surveillance et suivi

Il est essentiel d'assurer la surveillance des travaux en cours de construction ainsi que le suivi des effets anticipés du projet sur l'environnement aux fins d'une bonne gestion environnementale. Cette phase du processus revient généralement au maître d'ouvrage qui doit rendre compte des résultats à l'autorité compétente, bien que cette dernière effectue aussi des vérifications sur le terrain. Cette phase mène à la production du rapport de surveillance et du rapport de suivi environnemental[12].

1.4.1.2 Procédure classique d'élaboration d'une EIESA en Côte d'Ivoire

La procédure d'élaboration d'une EIESA s'imbrique dans le processus décrit ci-dessus et obéit à la procédure réglementaire et notamment, la loi n°2023-900 du 23 novembre 2023 portant Code de l'Environnement et le décret n°2024-595 du 26 juin 2024, déterminant les règles et procédures applicables aux évaluations environnementales et sociales des projets de développement.

Les règles de procédures d'une EIESA s'intègrent parfaitement au processus général d'une EIESA et sont définies dans les articles tirés du **décret n°2024-595 du 26 juin 2024, déterminant les règles et procédures applicables aux évaluations environnementales et sociales des projets de développement.**

Les articles dudit décret correspondants aux différentes phases du processus d'EIESA sont présentés ci-dessous.

- **Phase 1 : le tri préliminaire (décision sur la nécessité d'une EIESA et sur le degré d'approfondissement)**

Article 29 : « Sont soumis à l'Étude d'impact Environnemental et Social approfondie :

- les projets énumérés à l'annexe I du présent décret,
- les projets situés sur ou à proximité Ide zones à risques Ou zones écologiquement sensibles, énoncées à l'article 2
- les projets occasionnant un déplacement physique et économique de population »

Article 31 : « Le Ministre chargé de l'Environnement peut, même en l'absence de liens entre le projet et les listes établies en annexes I et II, saisir la structure chargée des évaluations environnementales et sociales pour exiger du promoteur ou maître d'ouvrage réalisation d'une Étude d'Impact Environnemental et 'Social approfondie ou simplifiée ».

- **Phase 2 : le cadrage (définition des Termes De Référence)**

Article 8 : « les TDR de l'évaluation environnementale et sociale sont élaborés ou validés par la structure chargée des évaluations environnementales et sociales. Les TDR identifient les enjeux, les effets et le public susceptible d'être concerné, affecté ou intéressé par les impacts environnementaux et sociaux de la mise en œuvre de la politique, du plan, du programme, du projet et de l'activité. »

- **Phase 3 : la réalisation de l'EIESA (rapport d'EIESA)**

Article 9 : « L'étude d'impact environnemental est à la charge du maître d'ouvrage ou pétitionnaire. Il peut recourir à un organisme ou consultant indépendant de son choix pour l'exécuter »

Article 38 : « Le contenu indicatif du rapport d'étude d'impact environnemental et social simplifiée ou approfondie est présenté à l'annexe IV. »

- **Phase 4 : l'examen du rapport d'EIESA (rapport d'examen technique ou public)**

Article 11 : « Le rapport d'Evaluation Environnementale et Sociale est soumis pour examen à une Commission technique interministérielle.

La composition et le fonctionnement de la commission technique interministérielle d'examen du rapport d'évaluation environnementale et sociale sont fixés par arrêté du Ministre chargé de l'Environnement ».

- **Phase 5 : la décision (avis d'autorisation)**

Article 12 : « l 'examen, du rapport donne 'lieu à un, avis de la commission technique interministérielle. Le délai de l'examen du rapport d'Évaluation Environnementale et Sociale par la Commission technique interministérielle convoquée par la structure chargée des évaluations environnementales, est de deux mois, à compter de la date de réception par ladite structure.

Le non-respect de ce délai pari la structure chargée des évaluations environnementales et sociales, donne lieu à une lettre motivée de la structure chargée des évaluations environnementales " et sociales adressée au demandeur,

Un nouveau délai ne pouvant excéder un mois est imparti à la Commission technique interministérielle pour qu'elle donne son avis,

Passé ce délai, le rapport d'Évaluation Environnementale et Sociale est réputé conforme à la règlementation environnementale et sociale en vigueur ».

Article 13 : En cas d'avis favorable, et après la prise en compte des observations de la Commission technique interministérielle, la version finale ou rapport d'évaluation environnementale et sociale et le procès-verbal de 'la

Commission sont transmis, par la structure chargée des évaluations environnementales et sociales, au Ministre chargé de l'Environnement pour la délivrance de l'arrêté d'approbation

- **Phase 6 : le suivi environnement**

Article 16 et 17 : l'ANDE « est chargé de l'élaboration ou la validation des termes de référence, l'enquête publique ou la réunion publique, l'examen technique du rapport d'évaluation environnementale et sociale du suivi environnemental dont les frais de prestations sont à la charge du maître d'ouvrage, promoteur ou organisme »

Le tableau ci-après présente l'adéquation entre les phases du processus d'EIESA et les articles du décret n°2024-595 du 26 juin 2024, déterminant les règles et procédures applicables aux évaluations environnementales et sociales des projets de développement correspondants.

Tableau 1-2 ***: Adéquation entre les phases du processus d'une EIESA et le décret n°2024-595 du 26 juin 2024, déterminant les règles et procédures applicables aux évaluations environnementales et sociales des projets de développement***

Intrants	Phases du processus d'EIESA	Produits	Décret n°2024-595 du 26 juin 2024, déterminant les règles et procédures applicables aux évaluations environnementales et sociales des projets de développement
Avis ou description du projet, parfois une évaluation préalable	Tri préliminaire	Décision sur la nécessité d'une EIESA et sur le degré d'approfondissement	Article 29 Article 31
Décision sur la nécessité d'une EIESA et sur le degré d'approfondissement	Cadrage	Directives ou Termes De Référence (TDR)	Article 8
Directives ou TDR	Réalisation de l'étude	Rapport d'étude d'impact	Article 9 Article 38
Rapport d'étude d'impact	Examen	Rapport d'examen technique ou public	Article 11
Rapport d'examen technique ou public	Décision	Avis d'autorisation	Article 12 Article 13
Avis d'autorisation	Suivi	Rapport de suivi	Article 16 Article 17

Source : ENVINOVA, mai 2025

1.4.1.3 Procédure spécifique à l'élaboration de la présente EIESA

- Etape 1 (phase 1 : tri préliminaire) : l'ANDE vérifie si le **Projet** est assujetti à la procédure de l'EIESA en vue d'obtenir le titre administratif.

La première étape consiste pour l'ANDE à s'assurer que le projet est soumis à autorisation ou à déclaration conformément à la nomenclature des ICPE. Compte tenu des caractéristiques du projet, l'établissement est classé selon l'arrêté n°0462/MLCVE/SIIC du 13 mai 1998 portant modification de la nomenclature des installations classées. En effet, il correspond aux rubriques **02-111** de la nomenclature des installations classées telle que libellée dans le tableau ci-après.

Tableau 1-3 : Extrait de la nomenclature des ICPE correspondant au Projet

N°	Désignation de la rubrique	Soumis à autorisation (A) ou à déclaration (D)	Rayon (km)
02-11	Ateliers de réparation et d'entretien de véhicules et engins à moteur La surface d'atelier étant : 1) supérieure à 5000 m²---------- 2) inférieure ou égale à 5000 m²----------	 A D	1
Conclusion pour le Projet de AIR COTE D'IVOIRE		**A**	**1**

Source : Arrêté n°0462/MLCVE/SIIC du 13 mai 1998 portant modification de la nomenclature des installations classées

Compte tenu de la superficie du hangar de maintenance à construire, le **Projet** correspond à la rubrique **02-11** et est soumis à autorisation avec un rayon de 1 km.

La deuxième étape consiste à vérifier si ce projet est concerné par l'annexe I ou l'annexe III du décret n°2024-595 du 26 juin 2024, déterminant les règles et procédures applicables aux évaluations environnementales et sociales des projets de développement, qui précise les projets soumis à étude d'impact environnemental approfondie. L'intitulé correspondant est l'article 29 l'alinéa 1 : « Sont soumis à l'étude d'impact environnemental approfondie : Les projets énumérés à l'annexe premier du présent décret ». Le **Projet** de AIR COTE D'IVOIRE est énoncé dans l'annexe I. L'intitulé correspondant est le point VIII.6 « Entretiens et réparation d'aéronefs » de l'annexe I du décret. Le **Projet** est donc soumis à EIES Approfondie.

- **Zone d'influence du projet AIR COTE D'IVOIRE**

La zone d'influence de l'étude délimite le périmètre dans lequel les impacts du projet seront mis en évidence et évalués.

A la suite des visites effectuées sur le site, et tenant compte des analyses des composantes et enjeux environnementaux, les différents entretiens avec la population existante au niveau de la zone du projet pour couvrir les différents impacts probables, la zone d'étude choisie a été divisée en trois aires d'étude.

L'aire d'étude globale du projet comprend deux zones concentriques autour du site. Ainsi, du centre vers la périphérie, on distingue donc :

I. **La Zone d'Influence Immédiat arrêtée sur un rayon moyen de 300 m :** c'est une zone qui inclue le site du projet ainsi que les abords immédiats où les impacts directs du projet pourront être ressentis (Paysages, bruits et vibrations, concentration du trafic routier, faune et flore, santé et sécurité, etc.). Cette zone correspond également aux aires susceptibles d'être touchées par les travaux ou l'exploitation du hangar (chemins d'accès, parcelles d'implantation des postes électriques, tracé du réseau de câblage enterré, aires de montage et d'assemblage des différents éléments relatifs à la construction…) ;

II. **La Zone d'Influence Directe sur un rayon moyen de 1 km** : cette zone correspond au périmètre des impacts pouvant être ressentis à partir des endroits rapprochés du site. C'est un périmètre où des impacts environnementaux ou sociaux, directement et indirectement liées au projet, peuvent être ressentis avec une intensité forte ou moyenne (Trafic, bruits, avifaune, Sécurité, cadre de vie, emplois …) ;

III. La Zone d'influence Indirecte sur le rayon supérieur à 1 km de part et d'autre du site d'implantation du projet : Ce périmètre correspond à la zone des impacts directement ou indirectement liées au projet pouvant être ressentis instantanément ou ceux de faible importance (Paysage, cours d'eau, le sol, la faune, la flore, le bruit, trafic routier à grande échelle, etc.). Ce périmètre inclue également les zones d'impacts à grand échelle (ex. les impacts économiques, social, etc.). Elle peut dépasser l'échelle régionale du projet.

Carte 1-1 : Zone d'influence Directe du projet sur un rayon de 300 m
Source : Google earth modifié par ENVINOVA, mai 2025

Carte 1-2 : Zone d'Influence Directe du projet sur un rayon de 1 km
Source : Google earth modifié par ENVINOVA, mai 2025

- Etape 2 (phase 2 : cadrage) : AIR CÔTE D'IVOIRE adresse une demande écrite à l'ANDE pour l'élaboration des TDR de l'EIESA.
- Etape 3 (phase 2 : cadrage) : l'ANDE effectue une visite de terrain et identifie les enjeux environnementaux du **Projet** afin de rédiger les TDR qu'elle adresse à AIR CÔTE D'IVOIRE, en vue de l'élaboration de l'EIESA.
- Etape 4 (phase 3 : réalisation de l'EIESA) : AIR CÔTE D'IVOIRE sollicite un BEEA, soit le cabinet ENVINOVA, pour la réalisation de l'EIESA sur la base des **TDR** élaborés par l'ANDE ;
- Etape 5 (phase 3 : réalisation de l'EIESA) : ENVINOVA réalise l'EIESA pour le compte d'AIR CÔTE D'IVOIRE sur la base des **TDR** élaborés par l'ANDE et dépose le rapport d'EIESA à l'ANDE pour validation en comité interministériel ;
- Etape 6 (phase 4 : examen du rapport d'EIESA) : l'ANDE effectue une enquête publique, le cas échéant, et un examen technique du rapport de l'EIESA ;
- Etape 7 (phase 5 : décision) : le comité interministériel détermine si le **Projet** est acceptable du point de vue environnemental c'est-à-dire s'il est compatible avec les exigences de protection de l'environnement. Il donne un avis sur le **Projet** en ces termes :
    - le **Projet** est acceptable tel qu'il est présenté dans le rapport d'EIESA ;
    - le **Projet** est acceptable seulement si le promoteur prend certaines mesures supplémentaires pour limiter ou compenser des impacts négatifs de son **Projet** sur l'environnement ;
    - le **Projet** n'est pas acceptable du point de vue environnemental et est rejeté.
- Etape 8 (phase 5 : décision) : la décision d'autorisation du **Projet** est prise par les autorités compétentes (MINEDDTE) en tenant compte de l'avis d'acceptabilité environnementale des membres du comité technique de validation des EIESA. Le promoteur reçoit un arrêté portant approbation du rapport qui justifie la conformité du **Projet** à la réglementation en vigueur.
- Etape 9 (phase 6 : surveillance et suivi) : AIR CÔTE D'IVOIRE met en application le PGES et rend compte à l'autorité gouvernementale par la production de deux (2) rapports (le rapport de surveillance et le rapport de suivi environnemental).

Cette procédure spécifique à l'élaboration de la présente EIESA est résumée dans le schéma ci-après.

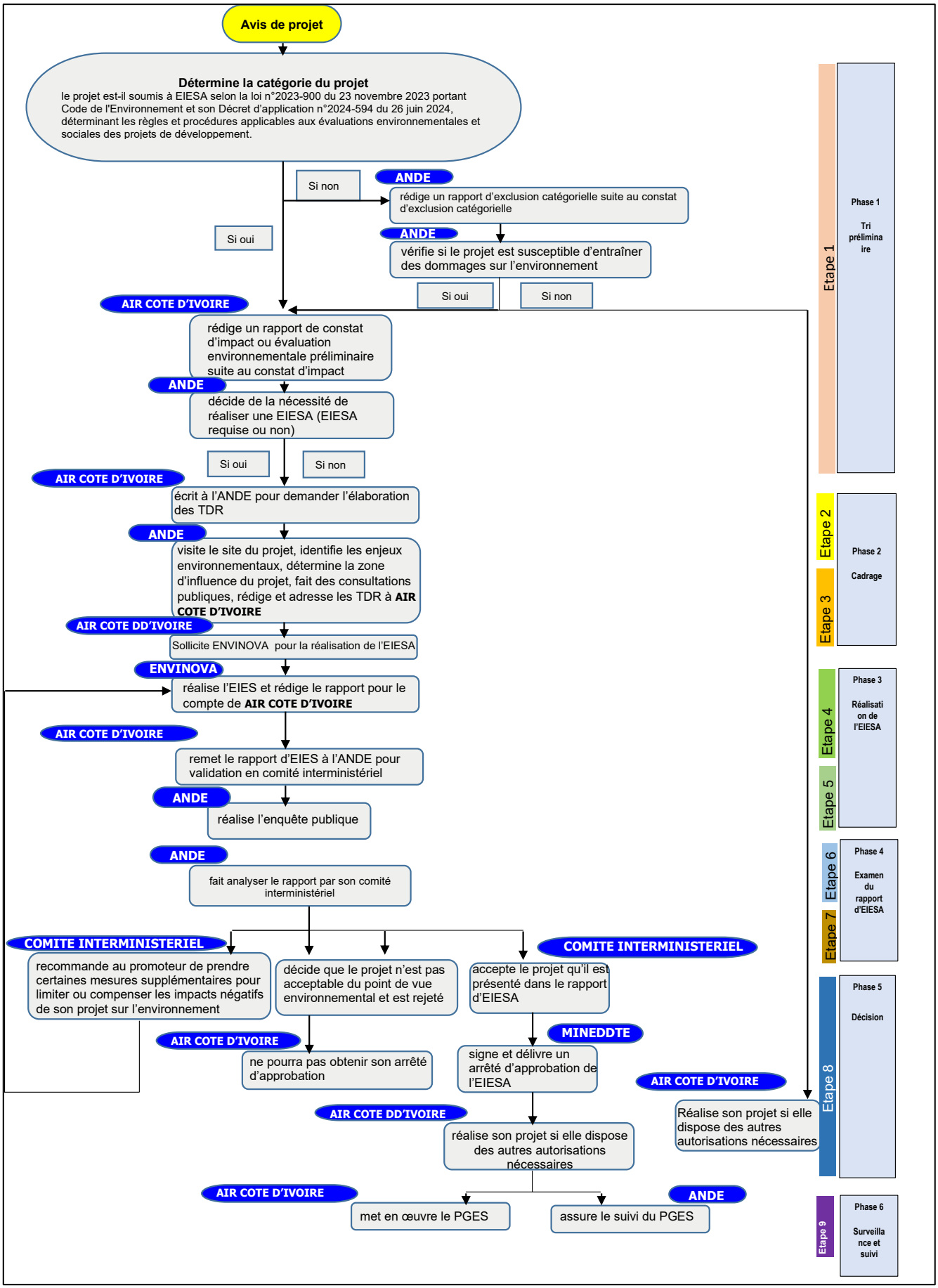


Figure 1-2 : Procédure spécifique d'élaboration de l'EIESA du présent projet

Source : ENVINOVA, mai 2025

1.4.2 Portée de l'EIESA

La portée d'une EIESA s'analyse d'une part en termes d'importance de l'EIESA, d'autre part en termes d'étendue et de temporalité et aussi en fonction des éléments du milieu récepteur pris en compte par l'EIESA.

1.4.2.1 Importance de l'EIESA

L'importance de l'EIESA dans la réalisation du projet est tirée de la nature de l'étude d'impact qui est une procédure d'examen des conséquences anticipées, tant bénéfiques que néfastes d'un projet sur l'environnement dont le but est de s'assurer que ces conséquences sont dûment prises en compte dans la conception dudit projet. L'EIESA tient compte à la fois des impacts biophysiques et des impacts humains.
Elle inclut toute une gamme d'évaluations spécialisées, comme celles portant sur les impacts sociaux, les impacts économiques, les impacts sur la santé et l'analyse de risque, qui sont conduits dans le cadre de l'évaluation des projets. Elle examine tous les impacts des projets aussi bien pris individuellement que les effets cumulatifs générés par l'addition, dans le temps et dans l'espace, de plusieurs projets ou activités. Ce processus s'applique à tous les secteurs de l'activité humaine[13].
Dans le cas du présent Projet de construction d'un hangar de maintenance au sein de l'Aéroport International Félix Houphouët Boigny à Port-Bouët de AIR CÔTE D'IVOIRE, il est très important de réaliser une étude d'impact avant le démarrage du projet pour identifier et évaluer les conséquences dommageables du présent projet sur l'environnement. En effet, les impacts pourraient être graves si on considère les enjeux environnementaux et sociaux issus du cadrage du projet.

1.4.2.2 Eléments du milieu récepteur pris en compte par l'EIESA

L'EIESA prend en compte l'ensemble des composantes des milieux physique, biologique et humain susceptibles d'être affectées par le projet. Sa portée est donc globale.

- **Le milieu physique** concerne la géologie et le sol, le terrain et la topographie, l'hydrologie et l'hydrogéologie, le climat, l'air, les nuisances (bruits, vibrations, odeurs etc.).
- **Le milieu biologique** concerne les habitats et écosystèmes aquatiques et terrestres, la faune, la flore, la biodiversité et les aires protégées.
- **Le milieu humain** concerne le patrimoine culturel, les populations et leurs habitations, la santé, le bien-être, la sécurité et la sûreté.

1.5 Méthodologie et programme de travail

1.5.1 Méthodologie de réalisation de l'EIESA du Projet

Les méthodologies suivantes seront déclinées :

- la méthodologie classique de réalisation d'une EIESA ;
- la méthodologie utilisée pour l'EIESA du **Projet** ;
- la méthodologie de la participation publique.

1.5.1.1 Méthodologie classique de réalisation d'une EIESA

La méthodologie classique de réalisation d'une EIESA repose sur :

- la mise en contexte du **Projet** ;

[13] *L'évaluation des impacts sur l'environnement, Pierre André, Claude E. Delisle, Jean-Pierre Revéret, Presses internationales – Polytechnique - 2010 – pp 55 et 67*

- la description du milieu récepteur ;
- la description des variantes de réalisation ;
- l'analyse des impacts des variantes sélectionnées et le choix de la variante optimale ;
- la gestion des risques et des accidents ;
- la surveillance et le suivi.

La méthodologie classique d'une EIESA est reprise par la figure ci-après.

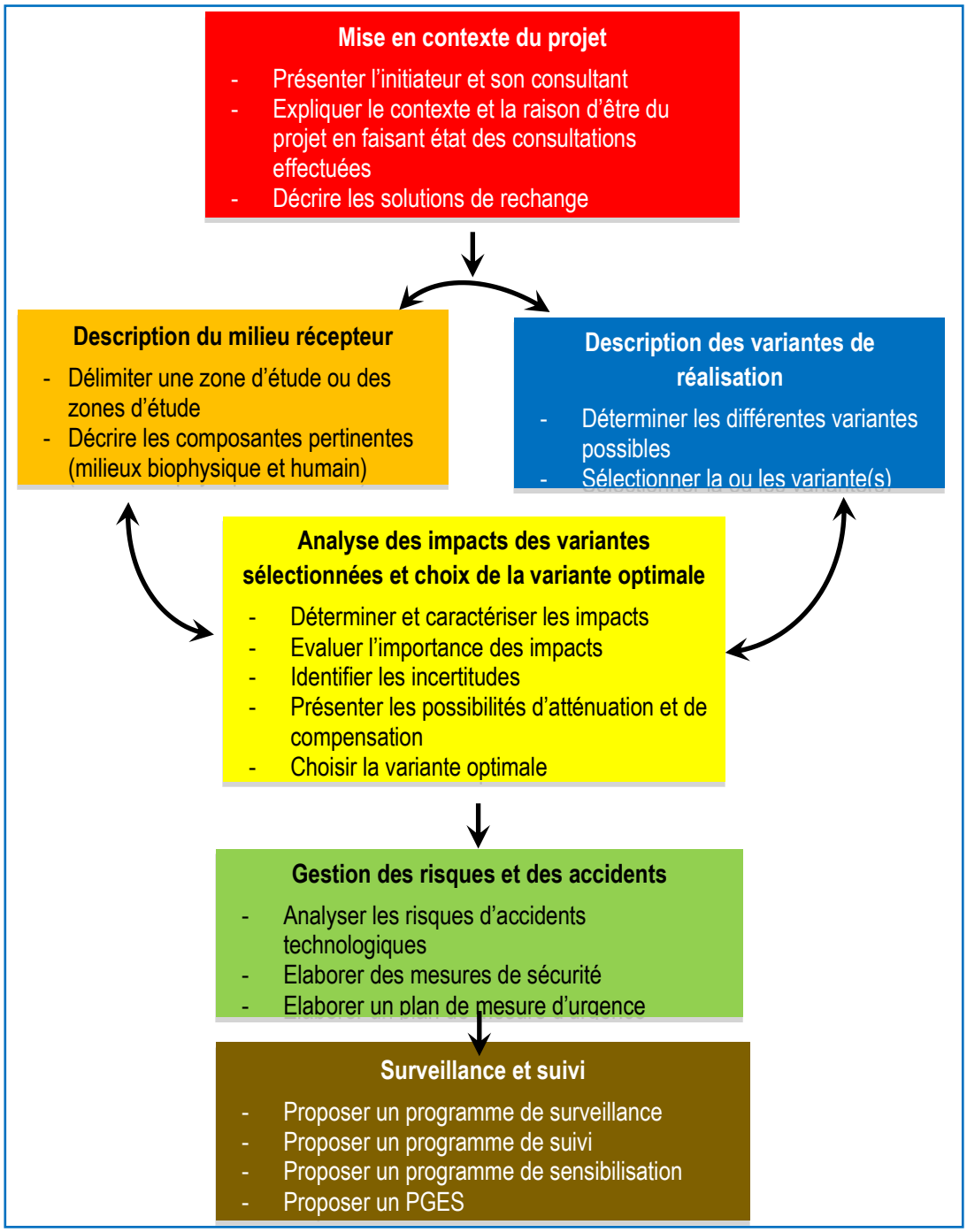


Figure 1-3: Méthodologie classique de réalisation d'une EIESA

Source : Démarche de réalisation d'une étude

1.5.1.2 Méthodologie utilisée pour l'EIESA d'AIR CÔTE D'IVOIRE

Pour mener à bien sa mission, ENVINOVA applique une approche méthodologique détaillée. En effet, il sera question d'aborder non seulement les caractéristiques du Projet dans l'optique de rapprocher le Projet du contexte environnemental dans lequel il s'inscrit pour en évaluer les impacts, mais également d'indiquer les logiques selon lesquelles du point de vue environnemental la solution technique retenue est à favoriser.

Ainsi la méthodologie de travail pour la réalisation de l'EIESA du Projet de AIR CÔTE D'IVOIRE comprend les étapes suivantes.

1.5.1.2.1 Identification des caractéristiques du Projet

Il s'agit de la prise de connaissance du dossier technique du Projet (APS, plans, études géotechniques, étude de sécurité, etc.).

1.5.1.2.2 Elaboration des outils de collecte des données

Il s'agit de l'élaboration des supports suivants :

- questionnaires, guide d'entretien, guide d'observation de terrain ;
- liste des acteurs (institutions, personnes ressources, groupes d'intérêt, communauté, etc.) ;
- liste des données quantitatives à collecter.

1.5.1.2.3 Collecte des données et les interviews

Phase 1 : la collecte s'est effectuée auprès des partenaires au **Projet** tels que :

- Préfecture d'Abidjan
- Mairie de Port-Bouët
- Ministère de l'Environnement, du Développement Durable et de la Transition Écologique à travers la Direction Général de Environnement (DGE).
- Direction de la Construction et de la Maintenance
- Direction Générale des Hydrocarbures
- ONPC
- Ministère de l'Hydraulique, de l'Assainissement et de la Salubrité
- IAS / MAXAIR
- IVOIRE HÉLICOPTÈRE
- NVH
- NAS IVOIRE (MENZIES)
- TSA
- LANEMA
- AVISECURE
- AEROCLUB ABIDJAN
- SOLENTA AVIATION CI
- SERVAIR
- AERIA
- SODEXAM
- ASECNA

- DOUANES
- ANAC
- GROUPEMENT DE SECURITE AEROPORTUAIRE (GSA)
- POMPIERS DE LA ROUTE
- La chefferie d'Abouabou
- Président des jeunes d'Abouabou
- Président de la mutuelle d'Abouabou
- Chef religieux d'Abouabou
- Présidente des femmes d'Abouabou
- Président CGV d'Abouabou
- La chefferie d'Adjahui
- Président des jeunes d'Adjahui
- Président de la mutuelle d'Adjahui
- Chef religieux d'Adjahui
- Présidente des femmes d'Adjahui
- Président CGV d'Adjahui
- Présidente des femmes de Port-Bouët
- Président des jeunes de Port-Bouët
- Président du CGQ Aéroportuaire
- Président du CGQ cité de l'Air
- Président du syndic de la cité douane de l'Aéroport
- Président des femmes de la cité douane de l'Aéroport
- Président des jeunes de la cité douane de l'Aéroport
- etc.

Phase 2 : les visites de terrain :

Plusieurs visites sur le site du Projet et ses environs ont permis d'une part, de rencontrer les acteurs identifiés au paragraphe ci-dessus et d'autre part d'identifier la zone d'influence du Projet, mais également de procéder à des mesures (poussière et bruit), de décrire l'environnement immédiat du Projet et de procéder aux consultations publiques.

Phase 3 : la réalisation de l'enquête socio-économique et des consultations publiques

L'enquête socio-économique a mis en évidence les structures et les infrastructures de développement existantes, a identifié clairement le potentiel économique de la zone et a mis en relief la culture, les us et coutumes de la zone d'influence du **Projet**. Les consultations publiques ont permis de consulter toutes les parties prenantes au **Projet**. Cette phase s'est déroulée en deux (2) étapes : l'organisation pratique et le déroulement des enquêtes.

Organisation pratique des enquêtes

Elle consiste à contacter les parties prenantes du Projet par des courriers officiels en vue de les préparer à recevoir les enquêteurs. Les enquêteurs au nombre de deux (2) ont mené les enquêtes dans les limites de la zone identifiée

1.5.1.2.4 Traitement des données

Le traitement des données est l'une des étapes les plus importantes de la méthodologie de travail pour la réalisation d'une EIESA. Elle consiste à évaluer les résultats de la collecte des données effectuées auprès de toutes les parties prenantes directes et indirectes du **Projet**, des visites de terrain et de l'enquête socio-économique. Elle s'effectue selon les étapes suivantes :

- le rassemblement des informations recueillies permettant d'identifier les réponses aux différentes questions de l'enquête socio-économique, les résultats des visites de terrain et les résultats de la séance de cadrage de la mission ;
- l'ordonnancement et le classement des informations identifiées par le regroupement des informations selon leur degré de pertinence.

1.5.1.2.5 Analyse des données

L'analyse des données est l'étape pendant laquelle une synthèse de toutes les informations est effectuée afin de déterminer les impacts réels du **Projet** sur son environnement. C'est le lieu donc de détailler le contexte environnemental du **Projet** et les impacts environnementaux de ce dernier afin d'établir des propositions de solutions techniques plus complètes. Dans le cadre de la présente étude, l'analyse a consisté d'une part, à identifier les impacts à travers des listes de contrôle, à les évaluer avec la grille d'évaluation de l'importance des impacts, à proposer des mesures de réduction basées sur des études similaires dans le monde entier et sur les référentiels de l'ANDE[14], à élaborer un PGES décliné en programmes et budgétisé. D'autre part, l'analyse a porté sur les risques industriels. Cette analyse comprend la phase d'identification des risques, l'analyse de ces risques ainsi que leur évaluation afin de proposer des barrières de sécurité pour réduire les risques et aboutir à un niveau de risque acceptable.

1.5.1.2.6 Proposition de solutions techniques

L'étape de proposition de solutions techniques consiste à suggérer des alternatives en vue d'atténuer ou de supprimer les impacts négatifs et/ou de maximiser les impacts positifs.

Ces propositions sont faites sur la base de l'analyse détaillée des données afin d'en ressortir les meilleurs possibles qui prennent en compte les aspects environnementaux les plus significatifs. Il s'agit de travailler sur les mesures de réduction, de maximisation, les Mesures de Maîtrise des Risques (MMR) et les Meilleures Technologies Disponibles (MTD).

1.5.1.2.7 Démarche de rédaction du rapport de l'EIESA

La rédaction du rapport se fait tout au long de la réalisation de l'EIESA. La démarche de la rédaction de l'étude d'impact doit permettre de satisfaire les exigences du décret n°2024-595 du 26 juin 2024, déterminant les règles et procédures applicables aux évaluations environnementales et sociales des projets de développement. Ici le rapport répond également aux exigences des TDR référencés **TDR d'EIESA n°169-0425/da-KN** et comprend les chapitres suivants :

- chapitre 0 : résumé non technique ;
- chapitre 1 : introduction ;
- chapitre 2 : description du **Projet** ;
- chapitre 3 : état initial de l'environnement ;
- chapitre 4 : identification, analyse et évaluation de l'importance des impacts induits par le **Projet** ;

[14] *Guide d'étude d'impact environnemental et social des projets industriels – ANDE – juin 2011 – page 40*

- chapitre 5 : mesures de protection de l'environnement ;
- chapitre 6 : changement climatique ;
- chapitre 7 : gestion des risques et des accidents ;
- chapitre 8 : plan de Gestion Environnementale et Sociale (PGES) ;
- chapitre 9 : consultations publiques ;
- conclusion.

La figure ci-après résume la méthodologie spécifique adoptée pour la réalisation de l'EIESA du **Projet** de AIR COTE D'IVOIRE

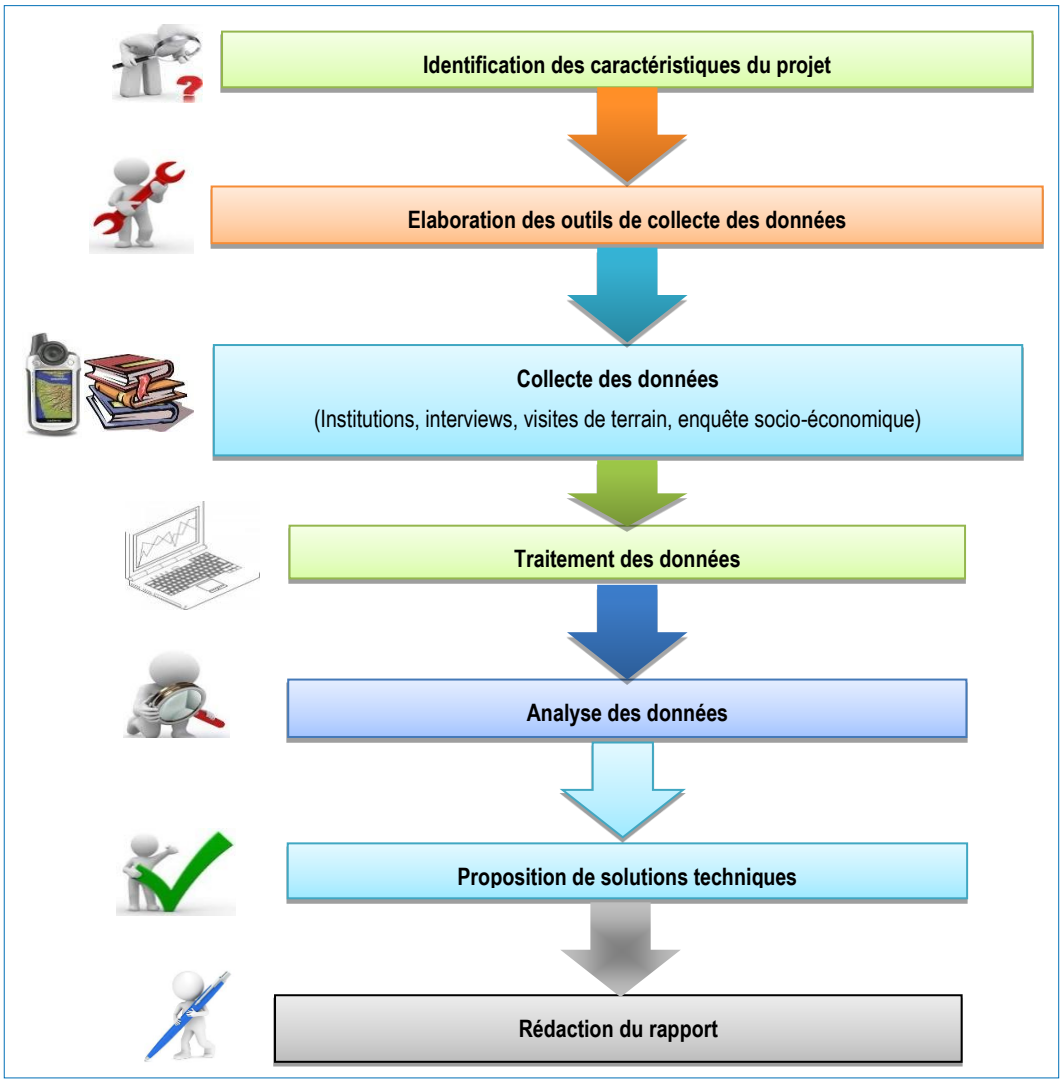


Figure 1-4 : Méthodologie utilisée pour l'EIESA du Projet
Source : ENVINOVA, mai 2025

1.5.1.3 Méthodologie de la participation du public

1.5.1.3.1 Généralités sur la participation publique

Selon l'article 16 du code de l'environnement : « *Toute personne physique ou morale a le droit d'être informée de l'état de l'environnement.* » Dans le cadre d'un processus de prise de décision, la participation publique peut être définie comme l'implication des personnes physiques et morales qui sont touchées positivement ou négativement par l'intervention planifiée, ou y sont intéressées. Diverses formes de participation sont utilisées en évaluation

environnementale. Elles varient depuis les formes passives, comme la diffusion unidirectionnelle d'information, jusqu'à la participation par consultation, comme les audiences publiques, et les formes interactives comme la médiation, la négociation, ou même la cogestion. L'information et la consultation du public mettent l'accent sur la participation de la population dans la mise en œuvre du **Projet**. Elle consiste à recueillir les opinions des populations et connaître leur degré d'acceptabilité du **Projet**. A cette étape, toutes les informations relatives au **Projet** et également tous les enjeux environnementaux doivent être portés à la connaissance du public. Les résultats de la consultation publique figurent dans le chapitre 12 du présent rapport, relatif à la participation publique.

Différents niveaux de participation peuvent être utilisés aux diverses phases de l'évaluation des impacts, de l'analyse de l'avis de projet par la communauté, avant même la phase de tri préliminaire, à la prise de décision et à la phase de surveillance et de suivi[15].

1.5.1.3.2 Choix des canaux de communication

Durant le processus d'EIESA, les messages peuvent emprunter de multiples canaux. Le tableau ci-dessous dresse la liste des canaux à utiliser selon trois classes : les canaux oraux, les canaux écrits et les canaux visuels[16].

Tableau 1-4 Canaux de communication privilégiés dans le cadre du processus d'EIESA

Canaux oraux	Canaux écrits	Canaux visuels
- **Dialogue** - **Entrevue** - Ligne téléphonique d'information - Conférence ou déjeuner de presse - Exposé avec ou sans période de questions - Séance d'information - Débat public - Audience publique - Réunion de comité - Tables de concertation de médiation ou de négociation - Commission parlementaire - Reportage ou publireportage	- Communiqué et pochette de presse - Dépliant d'information ou brochure - Kiosque ou bureau d'information - Procès-verbal - Article de journal - Annonce publicitaire - Site web et blog - **Correspondance variée** - **Terme De Référence** - Offre de service - **Rapport divers y compris ceux d'étude d'impact et d'examen** - **Transcription intégrale des débats** - Mémoire - Certificat d'autorisation - Décret	- Affiche - Production vidéo - Site web - **Montage de diapositive ou de transparent** - Reportage et publireportage - CD et DVD

Source : L'évaluation des impacts sur l'environnement, Pierre André, Claude E. Delisle, Jean-Pierre Revéret, Presses internationales - Polytechnique, 2010

***NB** : Les canaux utilisés pour la présente étude sont en gras.*

1.5.1.3.3 Choix des types de participation publique

La participation publique prend différentes formes, chacune pouvant s'adapter à des contextes particuliers. Le tableau ci-dessous présente une typologie qui classe ces formes des plus simples aux plus complexes, du moindre degré d'engagement des participants (la participation passive) jusqu'à leur engagement à la négociation (participation interactive)[17]. Les typologies de participation publique utilisées dans l'élaboration de l'EIESA du **Projet** seront reportées dans le tableau récapitulatif de la participation publique.

Le tableau à la page suivante présente les typologies des participations publiques et les exemples d'application. Les exemples d'application utilisés par la présente étude sont en gras.

Tableau 1-5 : Typologies de participation publique

Types de participation	Exemple d'application
Participation passive	Utilisation des médias **Rencontre d'information** Kiosque d'exposition
Participation moyennant des mesures incitatives d'ordre matériel	Entrevue avec rétribution Expérimentation avec rétribution Location d'espace pour expérimentation
Participation à la transmission d'information	**Enquête par questionnaire** **Entrevue formelle ou informelle** Sondage
Participation par consultation	**Groupe d'échange** **Consultation publique** Commission parlementaire
Participation fonctionnelle	Groupe de discussion ou forums hybrides Audience publique
Participation interactive	Médiation **Négociation**

Source : L'évaluation des impacts sur l'environnement, Pierre André, Claude E. Delisle, Jean-Pierre Revéret, Presses internationales - Polytechnique, 2010

1.5.1.3.4 Choix du temps de la participation publique

La participation publique n'est pas une étape en soi du processus d'EIESA ; c'est plutôt une nécessité transversale qui se manifeste à chacune des phases. Au cours de la phase de planification, soit depuis l'idée de projet jusqu'à la prise de décision, la participation prend place à chacune des étapes du processus d'EIESA. A la phase d'aménagement et de construction, l'objet de la participation est de démontrer du respect aux communautés locales en les informant de l'avancement des travaux et de l'observation des engagements et des exigences associées à

l'autorité, en recueillant leurs commentaires, observations et revendications ainsi qu'en accroissant et en maintenant le degré d'acceptabilité sociale du **Projet** par la communauté. C'est également au cours de cette phase que sont menées les négociations associées à l'expropriation et à l'utilisation des terrains. Ensuite, à la phase d'opération et d'entretien, le maître d'ouvrage communique les résultats de surveillance des travaux et de suivi environnemental et renseigne le public sur la performance environnementale des opérations, tout en demeurant ouvert aux commentaires, aux plaintes ou aux suggestions. La phase d'abandon et de fermeture requiert une toute nouvelle participation, car elle entraîne un changement majeur de l'environnement pour les résidents qui ne sont peut-être pas les mêmes qu'au moment de la construction. De plus la technologie utilisée aura sans doute varié durant les 15 à 25 premières années de vie du **Projet.**

1.5.2 Programme de travail

La conduite de l'EIESA du **Projet** s'est articulée autour des activités et tâches suivantes :

- L'établissement de la mission ;
- L'investigation de terrain
- L'identification et l'évaluation sommaire des impacts environnementaux et sociaux afin de définir la sensibilité du milieu et les enjeux existants ;
- La finalisation et la clôture de l'évaluation des impacts environnementaux et sociaux.

❖ **Activité 1-Etablissement de la mission**

- la mobilisation des moyens matériels et humains de la mission (tâche 1.1) ;
- la production des outils de base de la mission (tâche 1.2) ;
- le recueil et la compilation des documents et données existants (tâche 1.3) ;
- la rédaction du rapport d'établissement de la mission (tâche 1.4).

❖ **Activité 2 – Investigation de terrain**

- la visite de reconnaissance des sites et la définition des zones d'influence du **Projet** (tâche 2.1);
- la consultation des acteurs et l'étude socio- économique (tâche 2.2).

❖ **Activité 3 – Identification et évaluation des impacts environnementaux et sociaux**

La définition du cadre institutionnel et réglementaire de l'EIESA (tâche 3.1) ;

- La description du **Projet** et de ses alternatives (tâche 3.2) ;
- L'analyse de l'état initial de l'environnement (tâche 3.3) ;
- L'identification et l'analyse des impacts (tâche 3.4) ;
- L'évaluation de l'importance des impacts (tâche 3.5) ;
- La description des mesures de protection envisagées (prévention, atténuation, compensation, restauration) et des mesures de bonification (tâche 3.6) ;
- La gestion des risques et accidents (tâche 3.7) ;
- La proposition d'un plan de gestion environnementale et sociale – PGES (tâche 3.8) ;
- La rédaction du rapport d'Etude d'Impact Environnemental et Social Approfondie (tâche 3.9).

➢ **Activité 4 – Finalisation et clôture de l'EIESA**

- la remise du rapport provisoire (un (1) exemplaire) au maître d'ouvrage, AIR CÔTE D'IVOIRE), en vue d'une relecture (tâche 4.1) ;
- la remise du rapport provisoire corrigé à l'ANDE en vue d'une validation (3 supports physiques et 25 supports numériques) devant le comité interministériel (tâche 4.2) ;
- la séance de validation à l'ANDE (tâche 4.3) ;
- l'intégration des corrections demandées par le comité de validation (tâche 4.4) ;

- la production du rapport définitif de l'EIESA et dépôt à l'ANDE et à AIR CÔTE D'IVOIRE (un (1) exemplaire imprimé + un (1) support numérique pour chacun) (tâche 4.5).

La programmation initiale pour la réalisation de l'EIESA est de huit (8) semaines.

Le programme de travail initial pour la réalisation de l'EIESA du **Projet** de AIR CÔTE D'IVOIRE figure dans le tableau ci-dessous.

Tableau 1-6 Programme de travail pour la réalisation de l'EIESA du projet

Activités/Tâches	Mois 1												Mois 2											
	Semaine 1 à 4												Semaine 5 à 8											
1. Etablissement de la mission																								
Réunion de démarrage																								
1.1. Mobilisation des moyens matériels et humains de la mission																								
1.2. Production des outils de base de la mission																								
1.3. Recueil et compilation des documents et données existants																								
1.4. Rédaction du rapport d'établissement de la mission																								
2. Investigation de terrain																								
2.1. Visite de reconnaissance du site et définition des zones d'influence du **Projet**																								
2.2. Consultation des acteurs et étude socio- économique																								
3. Identification et évaluation des impacts environnementaux et sociaux																								
3.1. Définition du cadre institutionnel et réglementaire de l'EIESA																								
3.2. Description du **Projet** et de ses alternatives																								
3.3. Analyse de l'état initial de l'environnement																								
3.4. Identification et analyse des impacts																								
3.5. Evaluation de l'importance des impacts																								
3.6. Description des mesures de protection (prévention, atténuation, compensation, restauration) et des mesures de bonification envisagées																								
3.7. Gestion des risques et des accidents																								
3.8. Proposition d'un Plan de Gestion Environnementale et Sociale (PGES)																								
3.9. Rédaction du rapport d'Etude d'Impact Environnemental et Social Approfondie																								

4. Finalisation de l'étude																									
4.1. Remise du rapport provisoire de l'EIESA à AIR COTE D'IVOIRE																									
4.2. Remise du rapport corrigé à l'ANDE pour validation																									
4.3. Séance de validation à l'ANDE																									
4.4. Intégration des corrections demandées par le comité de validation																									
4.5. Production du rapport définitif de l'EIESA et dépôt à l'ANDE et à AIR COTE D'IVOIRE																									

Source : ENVINOVA, mai 2025

2 DESCRIPTION DU PROJET

Ce chapitre présente la description du Projet avec tous les détails permettant l'identification des différentes sources d'impacts et la compréhension de leurs effets sur les composantes pertinentes de l'environnement susceptibles d'être affectées pendant les différentes phases dudit projet. Les éléments à décrire portent sur les caractéristiques techniques, le fonctionnement et les différentes activités à entreprendre lors de chacune des phases du Projet. Ce chapitre, conformément aux **TDR d'EIESA n°169-0425/da-KN**, comprendra les parties suivantes :

1. présentation du Promoteur du projet
2. contexte du Projet ;
3. localisation géographique du Projet
4. justification du choix du site du Projet ;
5. analyse des alternatives ou options du Projet ;
6. plan d'aménagement du site du Projet ;
7. description du processus de mise en œuvre du Projet.

2.1 PROMOTEUR DU PROJET

2.1.1 Présentation de Air Côte d'Ivoire

Les informations relatives à la société AIR CÔTE D'IVOIRE sont les suivantes :

Tableau 2-1 Identification de AIR CÔTE D'IVOIRE

Dénomination	AIR CÔTE D'IVOIRE
Siège social	Immeuble Le Carré Massina, 3ème étage, Abidjan.
Président Du Conseil D'administration (PCA)	Gl COULIBALY Abdoulaye
Forme juridique	Société Anonyme avec Conseil d'Administration
Année de création	12 mai 2012
Adresse postale	07 BP 592 Abidjan 07, Côte d'Ivoire
Nombre d'employés prévus en phase travaux	Environ 800 emplois en phase construction avec trois types de contrats (CDI, CDD et consultance) ; - 20% de femmes - 80% d'hommes
Nombre d'employés prévus en phase d'exploitation	Environ 300 en phase d'exploitation à plein potentiel avec trois types de contrats (CDI, CDD et consultance). - 20% de femmes - 80% d'hommes
Adresse géographique	7355+8R2, Bd de l'Aéroport, Abidjan
Téléphone	27 21 75 00 55
Horaires de travail	Administration : du lundi au vendredi 8h30 - 17h30, Opérations et Maintenance : J7 et H24

Activités	Transport de passagers, Transport de fret Maintenance et entretien d'avions
Clients et sous-traitants	ETAT DE COTE D'IVOIRE :57,54% OPTIMUS HOLDING : 23,41% AIR FRANCE FINANCE : 11,11% BOAD : 7,94%
Capital	130 milliards FCFA
Superficie du site du projet	22.225 m²
Numéro de compte contribuable	1256016W
Registre de commerce	RCCM : CI-ABJ-2012-B-8636

Source : AIR CÔTE D'IVOIRE

2.2 MISE EN CONTEXTE DU PROJET

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 étendre développer sa compétence dans la maintenance et l'entretien aéronautique aux aéronefs Airbus A330 d'où la construction d'un centre de maintenance aéronautique sur la plateforme. La construction du centre de maintenance vient en remplacement complément de celui existant, qui sera réhabilité dans la deuxième phase du projet. 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 12 avions, répartis comme suit : 7 A319, 3 A320 et 4 Q400 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.

2.3 LOCALISATION GEOGRAPHIQUE DU PROJET

Le site du Projet de construction d'un hangar de maintenance se localise dans le district d'Abidjan, au sein de l'aéroport international Félix Houphouët Boigny, dans la commune de Port-Bouët.

La carte ci-après donne plus de précision sur la localisation du site du projet.

Carte 2-1 : Localisation du site du Projet

Source : AIR CÔTE D'IVOIRE

2.4 JUSTIFICATION DU CHOIX DU PROJET

Sur l'actuel site de l'Aéroport International Félix Houphouët-Boigny d'Abidjan, il n'existe aucune infrastructure aéroportuaire permettant de faire l'entretien des avions de type Airbus A330. De ce fait, AIR CÔTE D'IVOIRE est dans l'obligation de faire construire un autre Hangar. Pour construire ce hangar, l'État de Côte d'Ivoire devrait mettre à disposition d'AIR COTE D'IVOIRE un site 14ha aménagé mais a été contraint par le temps. Pour réduire cette contrainte, AERIA a mis à disposition d'AIR CÔTE D'IVOIRE ce site qui comporte déjà des voies de circulation d'avions (taxiways).

Figure 2-1 : Localisation de l'hangar de maintenance existant

2.5 ANALYSE DES ALTERNATIVES OU OPTIONS DU PROJET

2.5.1 Description des alternatives du projet

Une seule variante a été proposée pour la réalisation du projet. Pour des questions de comparaison environnementale, la situation sans le projet sera décrite. Conformément aux **TDR d'EIESA n°169-0425/da-KN**, il convient de mentionner l'alternative sans le Projet.

Alternative 0 : pas de projet

Pour le projet, l'alternative « pas de projet » consiste à ne pas faire la construction du futur MRO (Maintenance, Réparation et Opérations) et faire la maintenance des aéronefs Airbus A330 hors du pays.

Alternative 1 : le projet actuel

L'alternative 1 correspond à la réalisation du projet tel que décrit dans le présent rapport, et qui sera améliorer par les solutions proposées par la présente EIESA.

2.5.2 Synthèse des alternatives ou options du projet

Le tableau ci-après présente les alternatives du projet, les avantages et inconvénients de celles-ci sur les plans économique, technique et environnemental.

Tableau 2-2 Analyse comparative des alternatives du projet

	Alternative 0 *(Pas de projet)*	**Alternative 1** *(Projet amélioré par les solutions de l'évaluation préliminaire)*
Aspects économiques	**Avantage :** Pas d'avantage économique lié au hangar pour la société AIR CÔTE D'IVOIRE **Inconvénients** : - Maintenance et l'entretien des avions Airbus acquis par AIR CÔTE D'IVOIRE se feront à l'extérieur du pays - Perte financière due à l'indisponibilité à temp des appareils ; - Dépenses liées aux frais de location des hangars de maintenance et d'entretien.	**Avantages :** - Réduction des coûts de maintenance des Airbus - Création d'emplois et développement de l'économie nationale (recettes fiscales et redevances, impôts) - Extension des activités d'AIR CÔTE D'IVOIRE - Pérennité d'AIR CÔTE D'IVOIRE **Inconvénients** : - Coûts liés à la relocalisation d'activités existantes
Aspects techniques	**Avantage :** - Pas de démolition de hangar actuel **Inconvénient :** - Indisponibilité du hangar pour la maintenance de certains avions - Réduction de la disponibilité des avions	**Avantages :** - Maintenance et entretien d'aéronef à Abidjan (plus de flexibilité) ; - Amélioration de la disponibilité des avions - Augmentation de l'expertise en matière de la maintenance des aéronefs **Inconvénients :** - Démolition du hangar
Aspects environnementaux	**Avantage : Pas de construction** - Pas de perturbation de la biodiversité - Pas de risque de pollution - Absence de nuisance sonore et d'émissions atmosphériques **Inconvénient :** - Pas d'inconvénients	**Avantage :** - Développement d'un projet de réhabilitation compensatoire - Inclusion de la superficie affectée dans le plan de fermeture et de réhabilitation du site **Inconvénients :** - Augmentation de nuisance sonore, vibratoire et d'émissions atmosphériques de l'environnement - Risques de pollution des matrices environnementales - Augmentation possible de l'empreinte carbone au niveau de l'aéroport

	Alternative 0 *(Pas de projet)*	**Alternative 1** *(Projet amélioré par les solutions de l'évaluation préliminaire)*
Aspects sociaux	**Avantage :** - Préservation du climat social dans l'aéroport - Préservation de la zone contre la dégradation du climat social **Inconvénients :** - Pas de création d'emplois - Chômage pour motif économique - Pas de développement d'opportunités économiques	**Avantages :** - Création de nouveaux emplois liés au projet - Développement de l'économie locale et renforcement des liens économiques en amont et en aval - Développement de l'entrepreneuriat local - Augmentation du pouvoir d'achat **Inconvénients :** - Perturbation du cadre de vie (bruit et vibration pendant la construction et l'exploitation) - Risques de perturbation de la paix sociale - Relocalisation des structures délocalisées - Conflits possibles avec des autres structures de l'aéroport avec AIR CÔTE D'IVOIRE

Source : AIR CÔTE D'IVOIRE

Alternative retenue

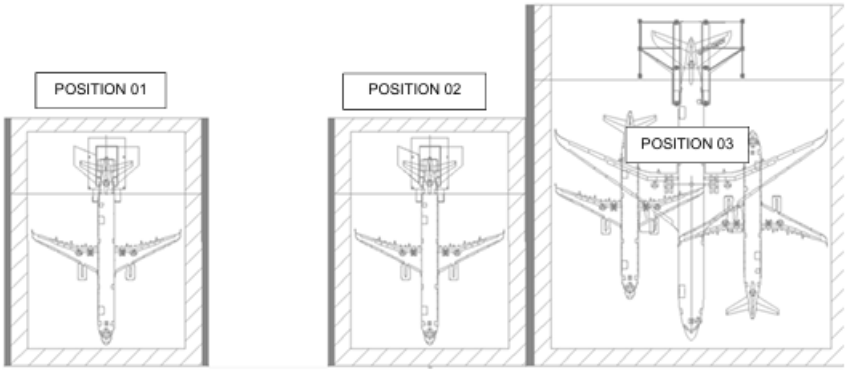
Suivant ce qui précède l'option 1 démontre un intérêt, sur les différents aspects, supérieur à celui de la solution 0.

2.6 PLAN D'AMENAGEMENT DU SITE DU PROJET

2.6.1 Espace avion

La majeure partie de la surface du hangar sera occupée par les zones de travail accueillant les appareils sur lesquels intervenir. L'objectif du projet est de pouvoir fournir trois aires avion décomposé de la façon suivante :

- Position 01 : permettant d'accueillir un avion court-courriers (Type code C en TAIL-IN/NOSE-IN) ;
- Position 02 : permettant d'accueillir un avion court-courriers (Type code C en TAIL-IN) ;
- Position 03 : permettant d'accueillir à la fois un long-courrier (type code E en TAIL-IN et en NOSE-IN)



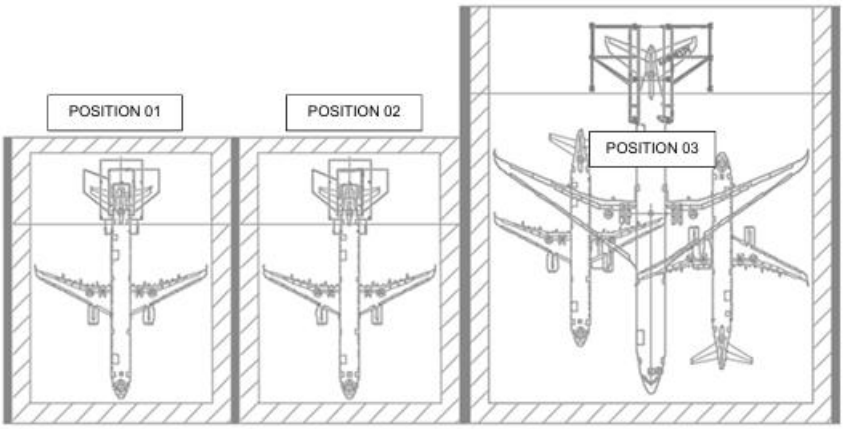


Figure 2-2 : positionnement avions phase 01 et phase 2

Source : AIR CÔTE D'IVOIRE

L'aménagement du site du projet va suivre le plan suivant :

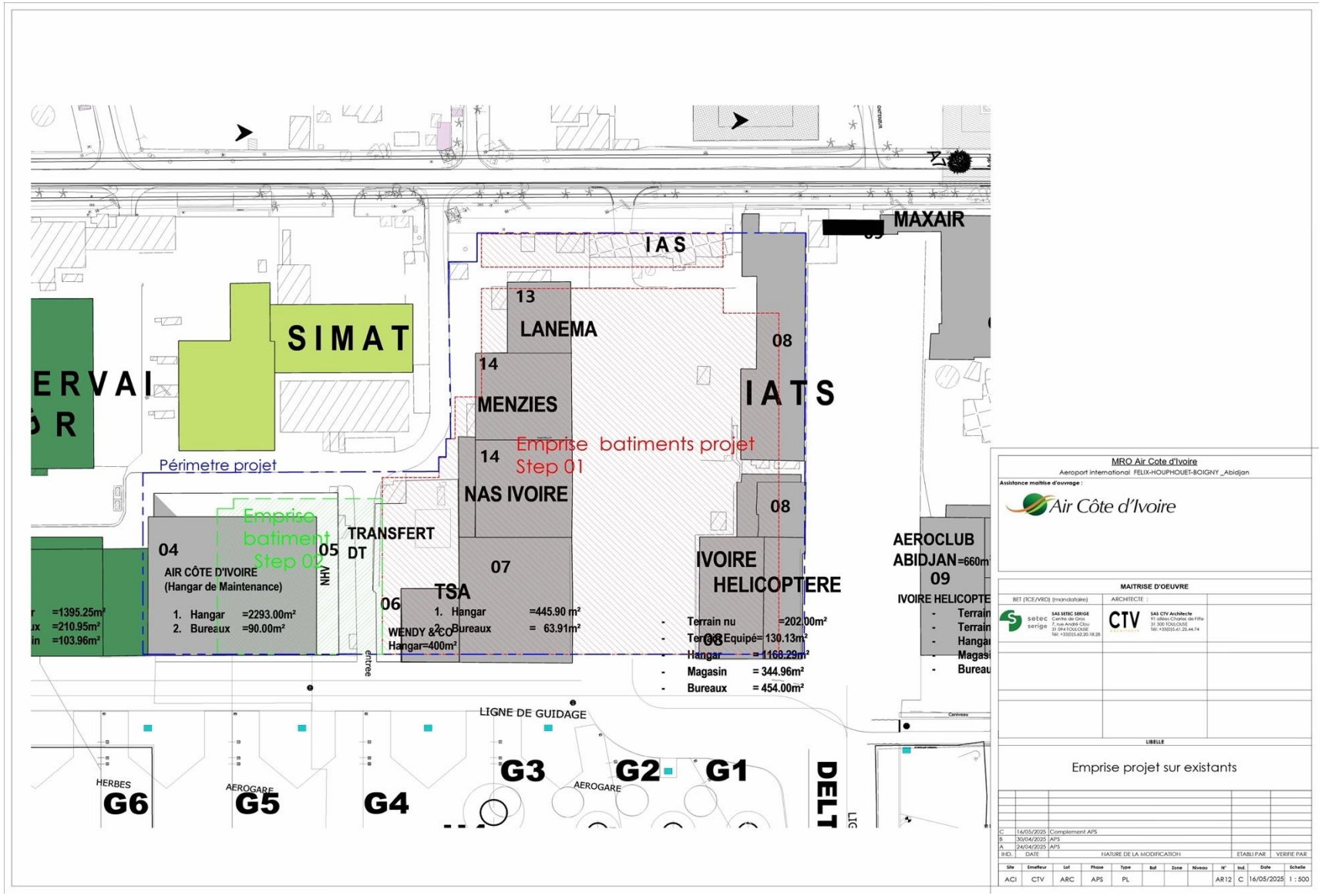


Schéma 1 : Plan de Masse

Source : AIR CÔTE D'IVOIRE

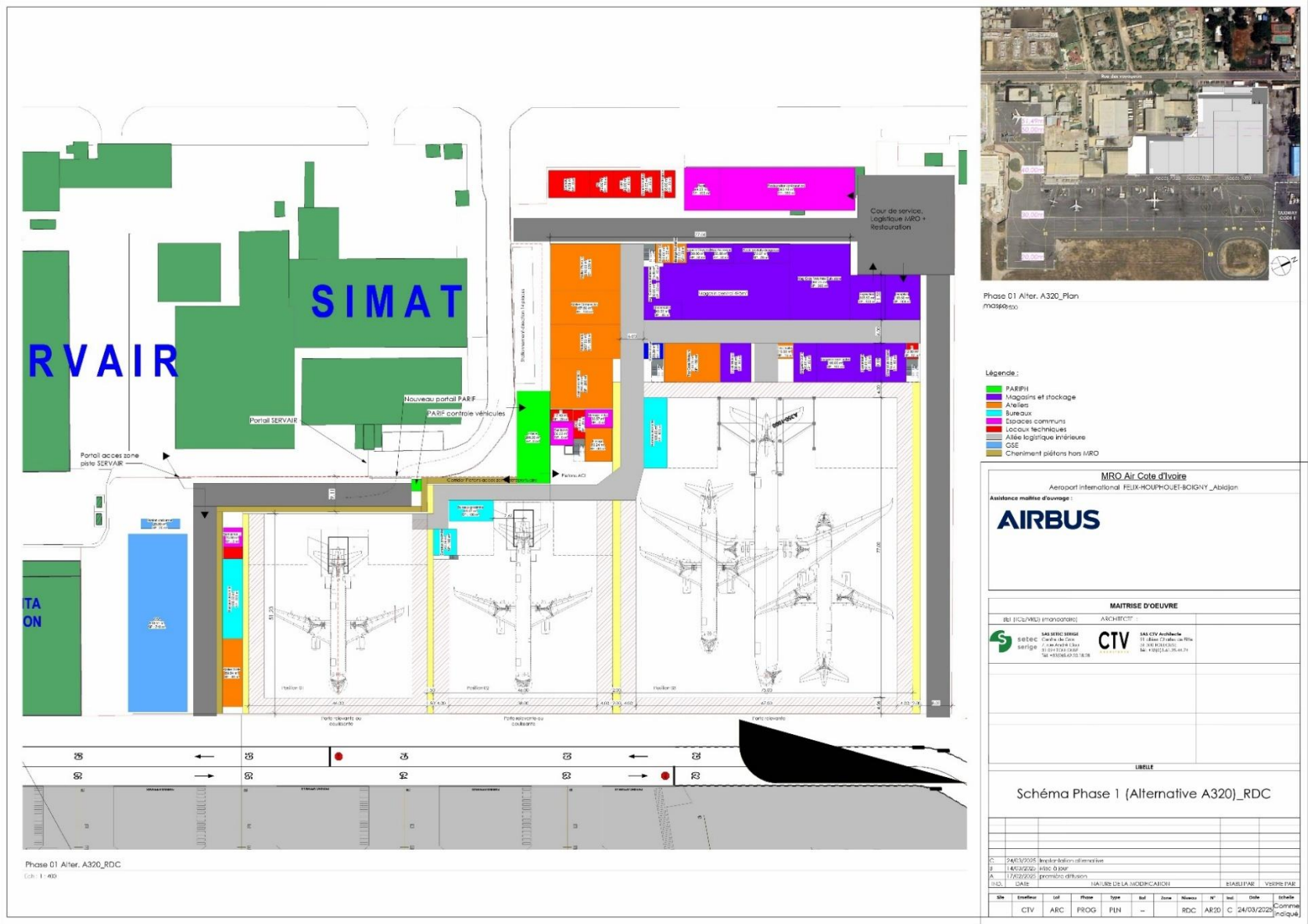
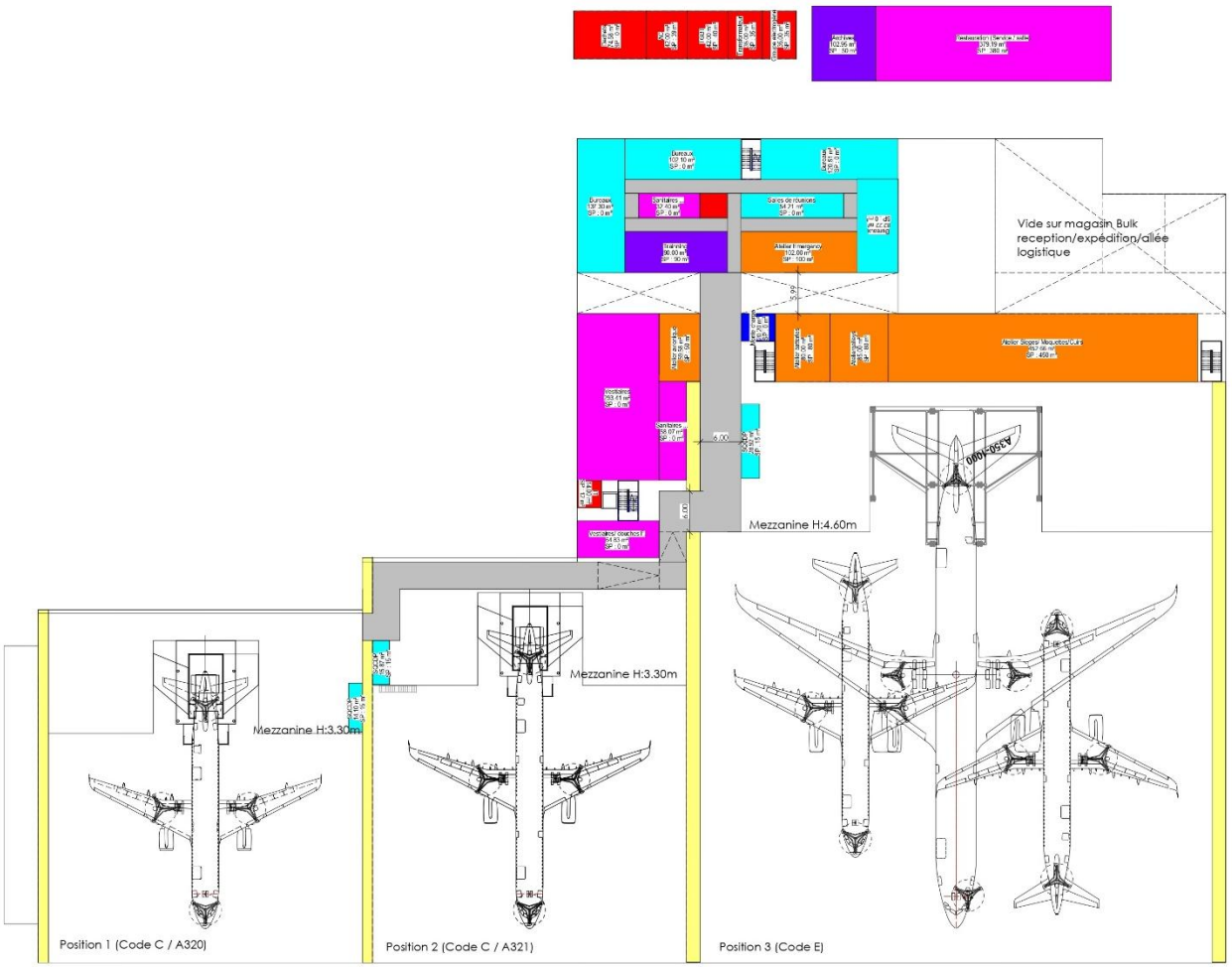


Schéma 1 : Alternative A320 RDC

Source : AIR CÔTE D'IVOIRE



Légende :

- PARIPH
- Magasins et stockage
- Ateliers
- Bureaux
- Espaces communs
- Locaux techniques
- Allée logistique intérieure
- GSE
- Cheniment piétons hors MRO

MRO Air Cote d'Ivoire

Aeroport international FELIX-HOUPHOUET-BOIGNY _Abidjan

Assistance maitrise d'ouvrage :

AIRBUS

MAITRISE D'OEUVRE

BET (TCE/VRD) (mandataire) — SAS SETEC SERIGE, Centre de Gros, 7, rue André Clou, 31 094 TOULOUSE, Tél. +33(0)5.62.20.18.28

ARCHITECTE : — SAS CTV Architecte, 91 allées Charles de Fitte, 31 300 TOULOUSE, Tél: +33(0)5.61.25.44.74

LIBELLE

Schéma Phase 1 (Alternative A320) _R+1 + 4.60m Copie 1

IND.	DATE	NATURE DE LA MODIFICATION	ETABLI PAR	VERIFIE PAR
C	24/03/2025	Implantation alternative		
B	14/03/2025	Mise à jour		
A	17/02/2025	première diffusion		

Site	Emetteur	Lot	Phase	Type	Bat	Zone	Niveau	N°	Ind.	Date	Echelle
	CTV	ARC	PROG	PLN	--		N1	AR21	C	24/03/2025	1 : 400

Schéma 2 : Alternative A320 R+1+4,60m

Source : AIR CÔTE D'IVOIRE

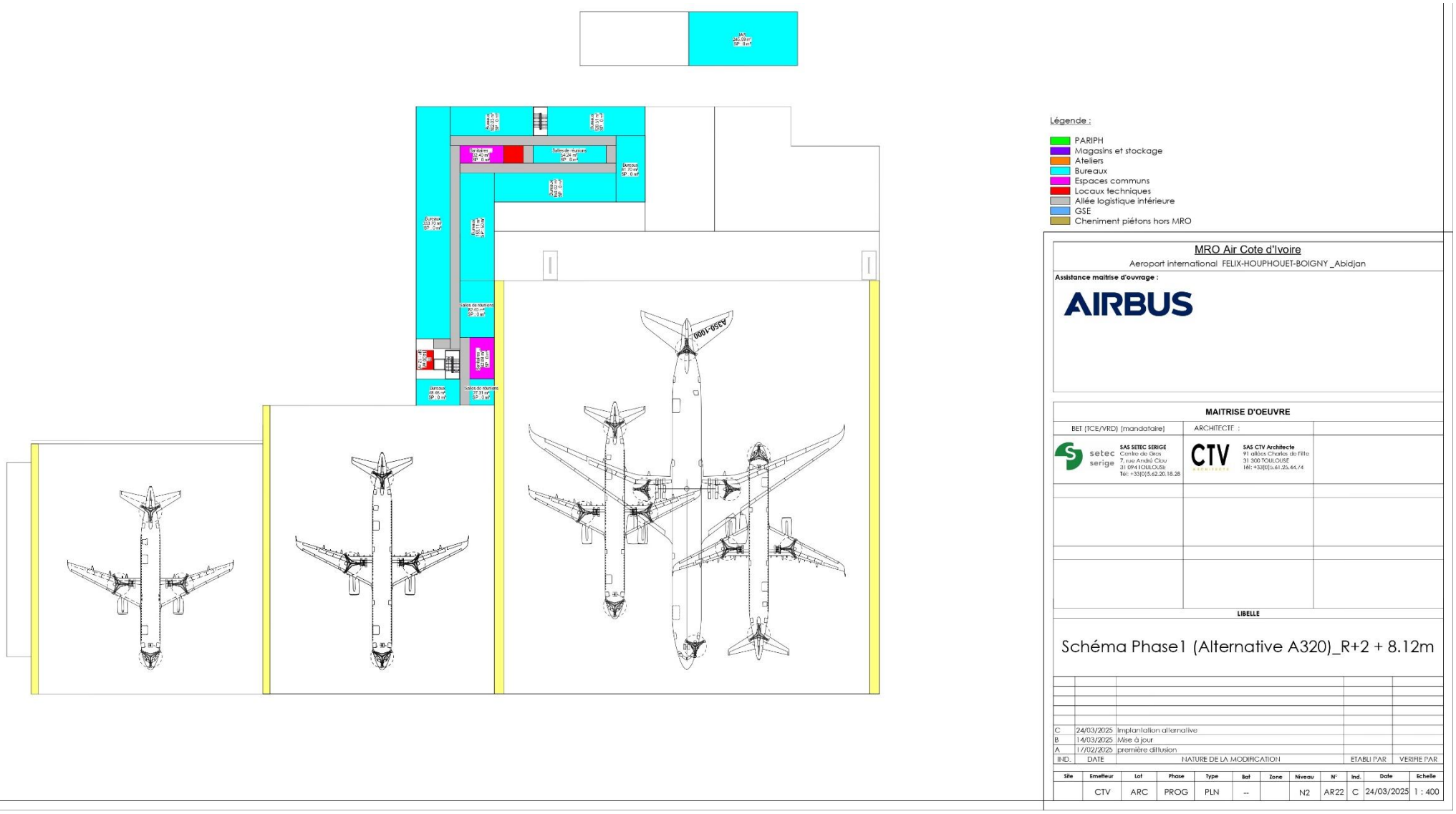


Schéma 3 : Alternative A320_R+2 + 8.12m

Source : AIR CÔTE D'IVOIRE

Tableau 2-3 superficie des différentes installations

Position n°01 (Code C_A320)	**3 000m²**
• Au sol • Mezzanine • Bureaux de proximité	2 330 m² 670 m² 100 m²
Position n°02 (Code C_A321)	**3 320m²**
• Au sol • Mezzanine • Bureaux de proximité	2 560 m² 6 60 m² 100 m²
Position n°03 (Code E_A350)	**7 450m²**
• Au sol • Mezzanine • Bureaux de proximité	6 250m² 1 100m² 100 m²
Logistique / magasins / zones de stockage	**1 500m²**
Ateliers	**1 750m²**
Archives (records)	**80 m²**
Training	**150 m²**
GSE	**905m²**
Espaces tertiaires	**1 750m²**
• Direction • Achats • BT • MCC • Planning • Ingénierie • Services connexes • REP • PCS • Salles de réunions	315 m² 96 m² 162m² 62m² 143m² 280m² 233m² 34m² 30m² 395m²
Locaux sociaux	**1 293m²**
• Salle de pause / café • Local repli • Service restauration • Vestiaires • Sanitaires	86 m² 82 m² 700m² 242m² 183m²
PARIF	**275m²**
Locaux IAS	**365m²**
Locaux techniques (hors terrasses techniques)	**487m²**

Surface utile totale	22 225m²

Source : AIR CÔTE D'IVOIRE

Données dimensionnelles

Pour la définition des positions et par la suite du document pour la définition des différentes énergies et équipements nécessaires il a été pris en compte la typologie d'aéronefs suivante :

Tableau 2-4 : Dimensionnement des aéronefs

	Définition	Type d'appareils	Longueur (m)	Envergure (m)	Hauteur (m)	Nombre de sièges
Moyen-courriers	Avion destiné à voler sur des distances moyennes (en général inférieures à 4 000 km : Europe/Afrique du nord) transportant entre 70 et 200 passagers	A220-300	38.70	35.10	11.50	148
		A319-100	33.84	34.10	11.76	142-143
		A320-200	37.57	34.10	11.76	174-178
		A321-100	44.51	34.10	11.76	212
		A321-200	44.51	35.80	11.76	190
		A321 NEO	44.51	35.80	11.76	
		B737-900	42.11	34.32	12.55	
		B737 MAX	43.79	35.92	12.29	
Long-courriers	Avion destiné à voler sur de très longues distances (6 000 km au moins) pouvant transporter plus de 200 passagers	A330-800	58.82	64	17.39	
		A350-900	66.8	64.75	17.05	324
		A350-1000	73.88	64.75	17.08	

Source : AIR CÔTE D'IVOIRE

2.6.2 Espaces ateliers

La réparation des pièces avion peut se réaliser dans des ateliers externalisés ou sur place. L'objet du présent chapitre est de définir les principaux besoins en ateliers in situ pour les futures activités de MRO.

2.6.3 Atelier avionique

Cet atelier permet la maintenance des systèmes avioniques embarqués comme la régulation de freinage, l'extension, rétraction ou orientation, le monitoring, etc. De préférence cet atelier doit être à l'étage et en lien direct avec la mezzanine. Cet atelier devra être constitué de plusieurs zones tel que :

- Zone pour les travaux électriques
- Zone pour les travaux mécanique
- Etablis de travail
- Zone de stockage
- Zone de test
- Bureau

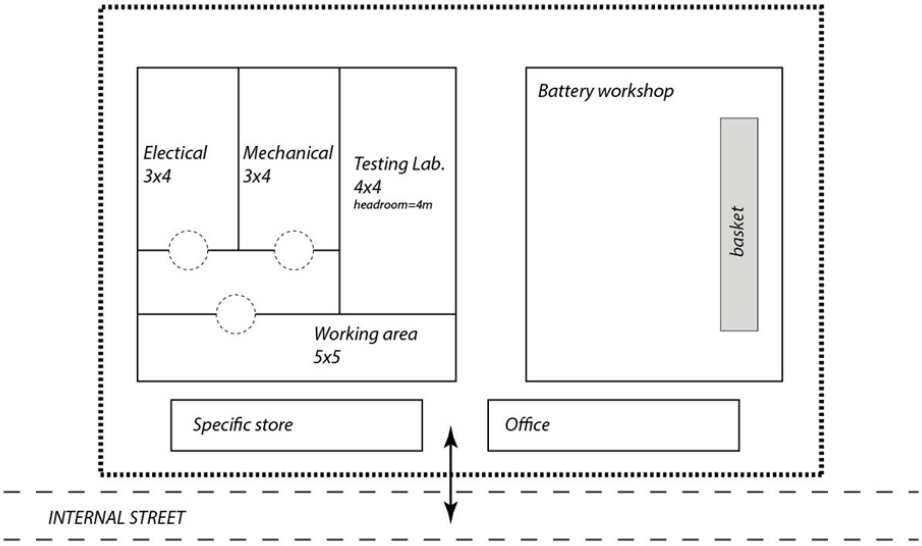


Figure 2-3 : Exemple de configuration d'atelier avionique

Source : AIR CÔTE D'IVOIRE

2.6.4 Atelier intérieur (sellerie, siège et gilets)

Cet atelier permet la réparation des équipements cabines comme le changement de la moquette, les travaux sur la sellerie des sièges et toutes réparations liées aux équipements intérieurs de l'avion hors les « galleys ».

De préférence cet atelier doit être à l'étage et en lien direct avec une mezzanine d9accès aux avions.

Cet atelier devra être constitué de plusieurs zones tel que :

- Zone de nettoyage
- Zone de travaux sur la sellerie des sièges
- Zone équipée d'une table pour les moquettes
- Zone de stockage des équipements cabine

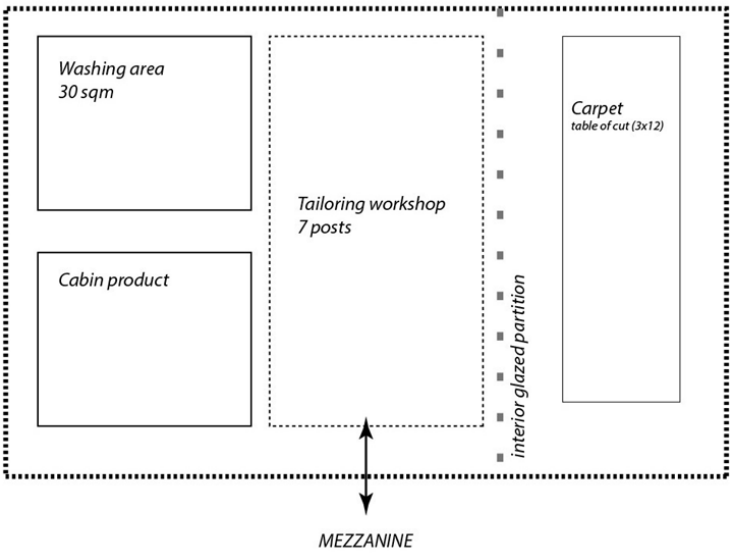


Figure 2-4 : Exemple de configuration d9atelier avionique

Source : AIR CÔTE D'IVOIRE

2.6.5 Atelier d'urgence

Cet atelier permet la réparation des équipements liés à la sécurité et notamment les gilets de sauvetage et les toboggans. Cet atelier nécessiterait une surface extrêmement importante dans le cas où les tests sur toboggan sont réalisés en intérieur. En effet dans ce cas l'atelier devra prendre en compte la longueur et le volume de celui-ci.

Dans notre cas, où les tests sur tobogan sont réalisés en extérieur, seule une surface devra être allouée pour la vérification et la réparation des gilets.

Les tobogans seront gonflés à plat pour vérification de l'étanchéité et de la qualité.

Il faudra également définir une position d9implantation du four de pliage.

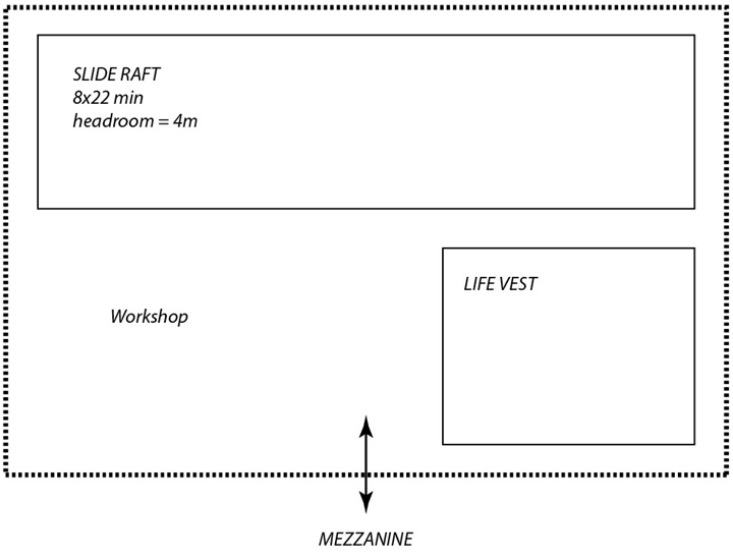


Figure 2-5 : Exemple de configuration d'atelier toboggan et gilet de sauvetage

Source : AIR CÔTE D'IVOIRE

2.6.6 Atelier roues et freins

Cet atelier permet la réparation/vérification des pneus et jantes et devra obligatoirement se situer en rez-de-chaussée pour des raisons de flux et charges au sol.

Cet atelier doit être au plus proche des zones de stockages des pneus neufs et des pneus à détruire afin de limiter les opérations de manutention lourdes.

Le nettoyage des jantes peut se faire hors atelier mais pour éviter les opérations lourdes de manutention il est préférable d9avoir une zone de nettoyage propre à cet atelier.

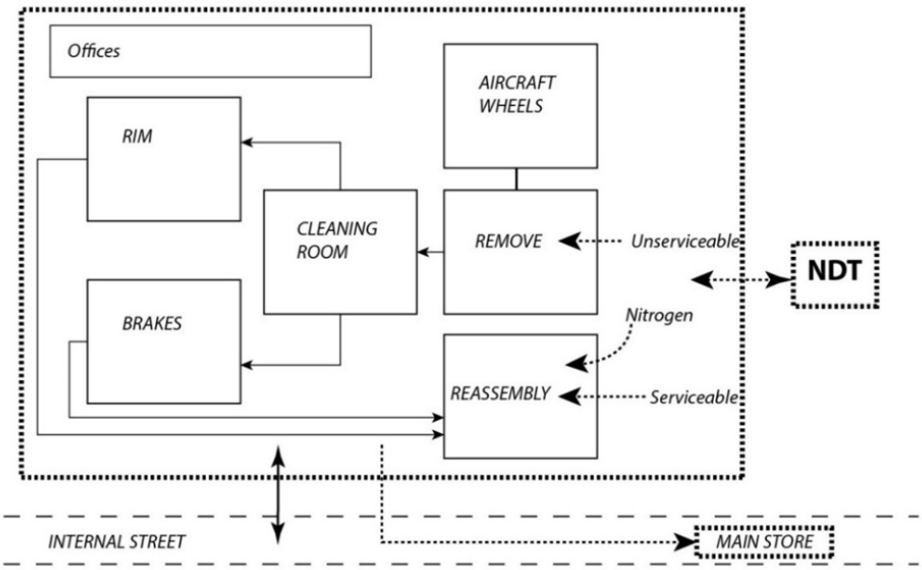


Figure 2-6 : Exemple de configuration d'atelier roues et freins

Source : AIR CÔTE D'IVOIRE

2.6.7 Atelier NDT

Cet atelier permet le contrôle des microfissures par rayons X et devra être situé au plus près de l9atelier roue et frein avec un accès direct à la rue intérieure.

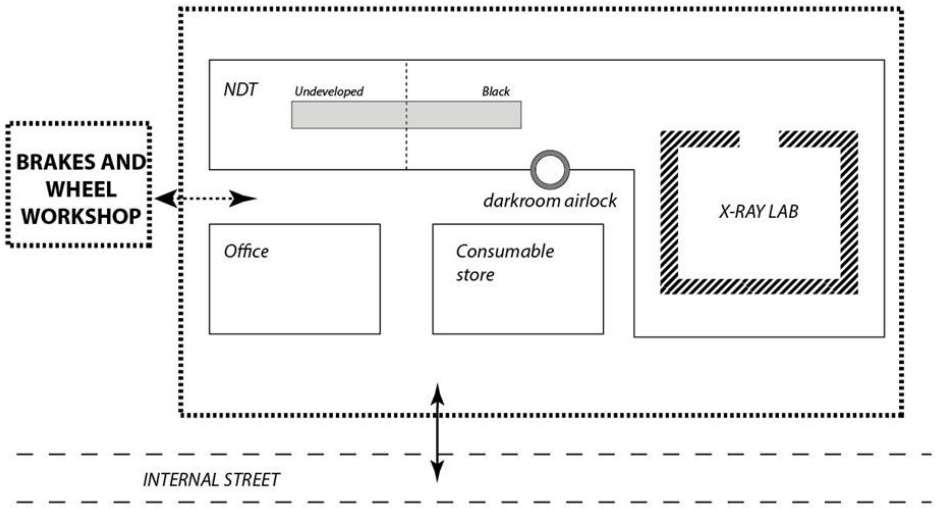


Figure 2-7 : Exemple de configuration d'atelier NDT

Source : AIR CÔTE D'IVOIRE

2.6.8 Atelier structure métalliques

Cet atelier permet la réparation d9accro sur les pièces métalliques comme les becs, les ailerons, les flaps, etc.

Les pièces cheminant au sein de cet atelier devront suivre un parcours précis, de ce fait les zones suivantes seront à prévoir :

- Zone de nettoyage (peut être séparées de l'atelier dans une autre zone commune)
- Zone de travail
- Zone de sablage (sanding room)
- Zone de traitement chimique sur métaux (Chemical treatment)
- Zone de stockage matériaux bruts (Raw material)

- Zone de peinture (mais qui peut être dans atelier séparé)
- Un bureau du chef atelier (qui est souvent le même que le chef atelier composite)

Cet atelier peut être équipé d'un pont de 500 kg pour les opérations de manutention sur la zone de travail

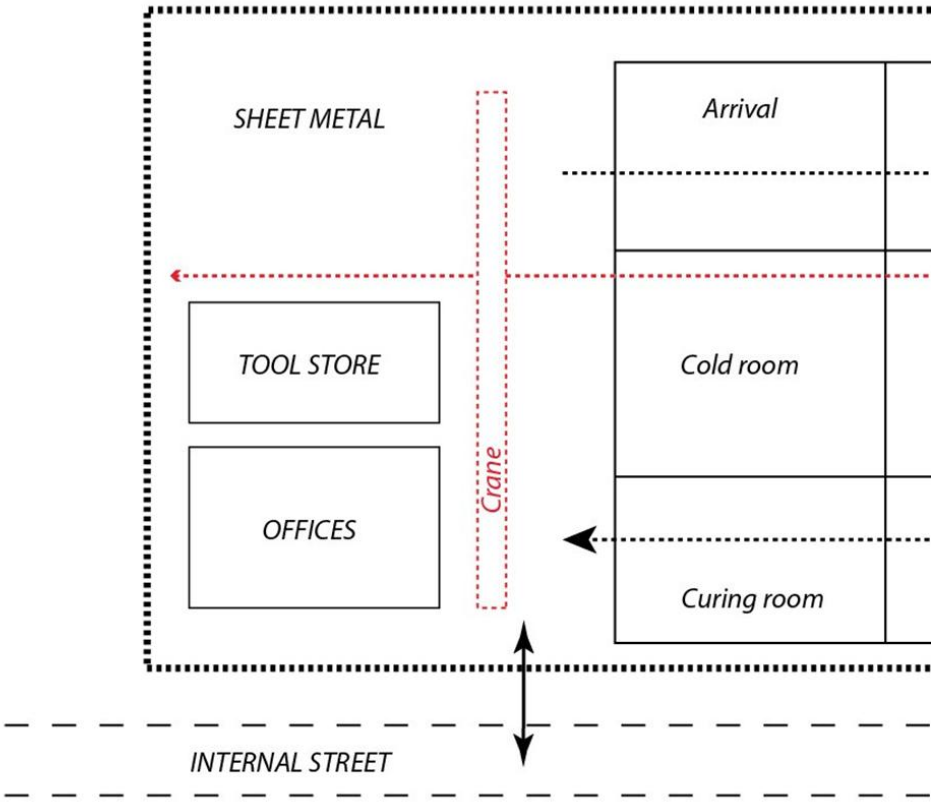


Figure 2-8 : Exemple de configuration d'atelier métallique

Source : AIR CÔTE D'IVOIRE

2.6.9 Atelier composite

Cet atelier permet la réparation d'accro sur certaines pièces internes comme les galleys, les sièges, etc. ou externes comme le radome, le bloc antenne, etc.

Les pièces cheminant au sein de cet atelier devront suivre un parcours précis, de ce fait les zones suivantes seront à prévoir :

Zone d'arrivée
Zone de ponçage (pourrait être commune avec la zone de ponçage de l'atelier structure métallique)
Zone de travail / Préparation
Zone propre (Cleaning)
Zone de stockage des produits (pièce froide)
Zone de séchage
Un bureau du chef atelier (qui est souvent le même que le chef atelier structure)

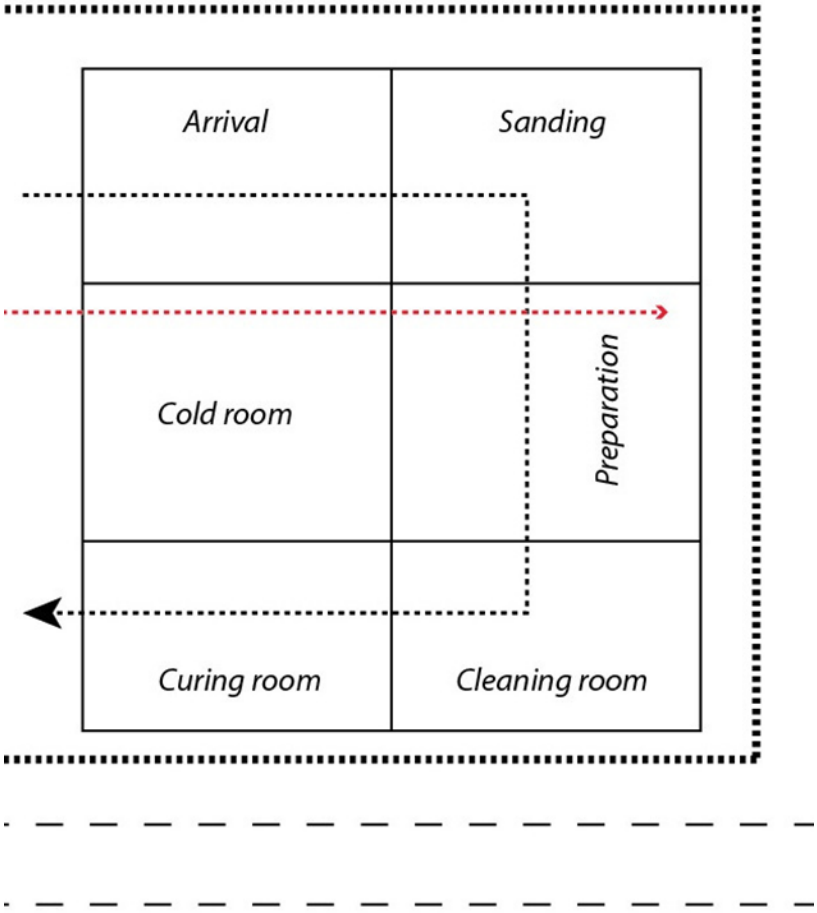


Figure 2-9 : Exemple de configuration d'atelier composite
Source : AIR CÔTE D'IVOIRE

2.6.10 Atelier peinture

Cet atelier permet la peinture sur les pièces sortant de l'atelier structure.

Dans le cas de travaux de peinture légère (type retouche) une simple cabine de peinture pourra être mis en œuvre dans l'atelier structure, le cas échéant un atelier spécifique aux travaux de peinture devra être prévu.

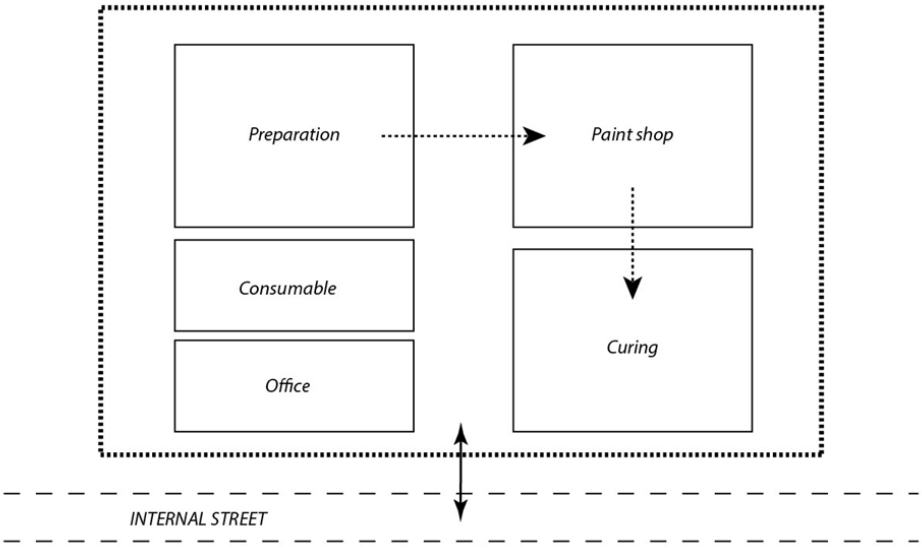


Figure 2-10 : Exemple de configuration d'atelier peinture
Source : AIR CÔTE D'IVOIRE

2.6.11 Atelier batterie

Cet atelier permet la maintenance des batteries sachant que le type de batterie peut être différent en fonction de l'avion, en effet les batteries pour un avion type A330 sont différentes de celle de l9avion type B787.

De ce fait il sera prévu deux volumes différents constitués de plusieurs zones tel que :

Zone pour le stockage des différents types de batterie (à ce stade deux type de batterie)
Zone de test
Zone de remplissage
Bureau

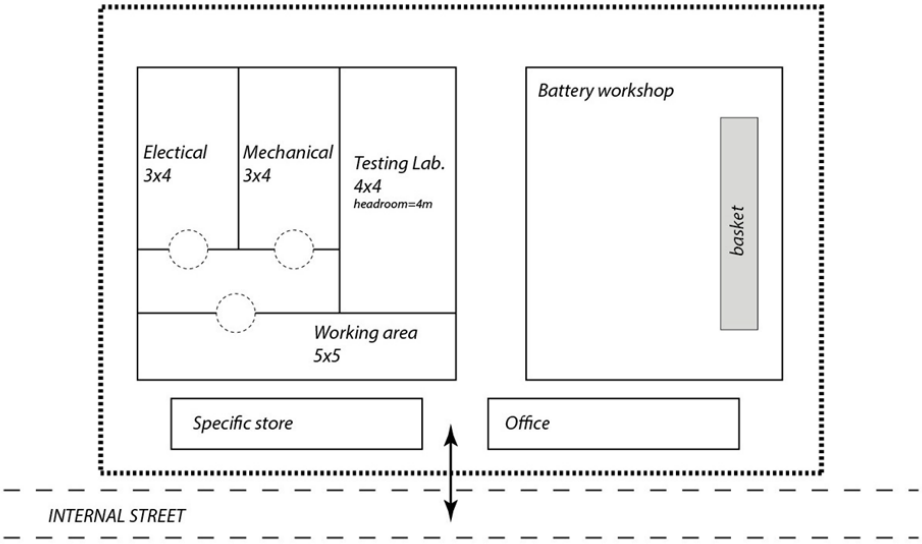


Figure 2-11 : Exemple de configuration d'atelier avionique
Source : AIR CÔTE D'IVOIRE

Chacun des ateliers sera constitué de plusieurs zones tel que :

Zone de test électrique des batteries
Zone de vidange/remplissage (avec moyens de ventilation local type mur aspirant ou table aspirante)

2.6.12 Atelier hydrostatique

Cet atelier sera décomposé en deux ateliers distinct et éloigné des aires avions du au potentiel risque que cela représente. Cet atelier sera décomposé de la façon suivante :

Atelier hydrostatique dédié aux tests sur les bouteilles et détendeurs
Atelier hydrostatique dédié au remplissage des bouteilles d'oxygène

Chacun des ateliers sera constitué de plusieurs zones tel que :

Zone de test
Zone de remplissage
Bureau

2.6.13 Atelier tests et analyse fluides avion

Cet atelier sera spécialisé dans l9entretien et la réparation des systèmes utilisant des huiles de différentes applications industrielles.

Cet atelier permettra de répondre aux activités suivantes :

Tests d'huile :

Analyse de l'huile : Cela implique des tests pour mesurer la qualité de l'huile, vérifier la présence de contaminants, et s'assurer que ses propriétés chimiques et physiques respectent les normes. o Tests de viscosité : Mesurer la capacité de l'huile à s'écouler à différentes températures pour déterminer si elle est encore fonctionnelle pour le système en question.

Tests de contamination : Vérifier la présence de particules métalliques, d'eau, ou de suie dans l'huile qui pourraient nuire au fonctionnement des machines.

Réparation d'équipements :

Réparation de systèmes hydrauliques : Ces systèmes utilisent des huiles spécifiques pour fonctionner correctement.

Remplacement des composants : Si des pièces comme des filtres, des joints, ou des pompes sont endommagées, elles sont remplacées.

Nettoyage des systèmes : L'huile sale ou contaminée peut être nettoyée des systèmes par des procédures spécialisées.

Filtrage et purification de l'huile.

Cet atelier sera constitué de plusieurs zones tel que :

Zone de test
Zone de remplissage
Bureau

2.6.14 Atelier maintenance GSE

Cet atelier permet la réparation et la maintenance des GSE. Cet atelier se trouve en extérieur au plus près de la zone de charge des GSE. Dans la cadre du PART 145 il est primordial « d'éloigner » et cloisonner les activités de réparation GSE de celles des réparations des pièces avion.

Dans cet atelier devra être prévu les zones suivantes :

Zone de stockage des pièces
Zone d'outillage
Zone de réparation / vérification
Zone bureau

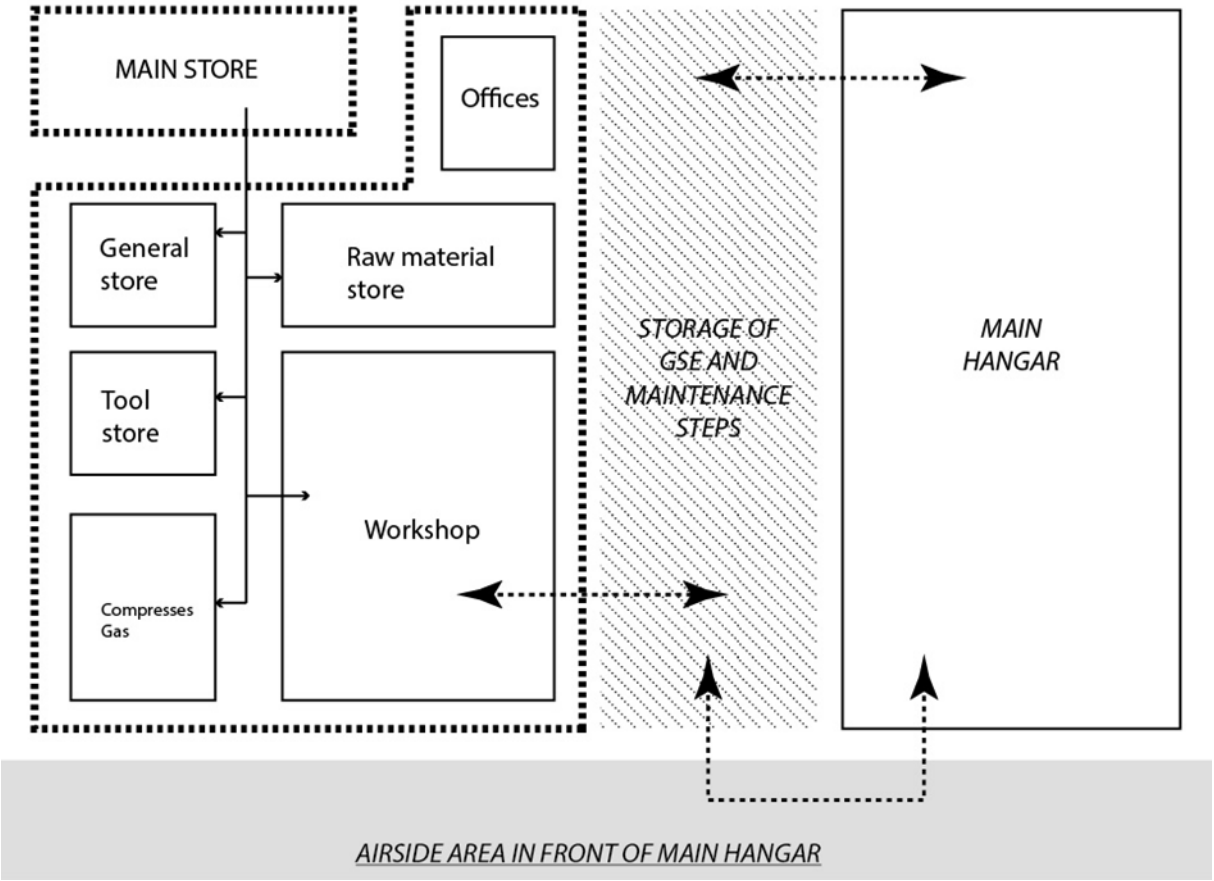


Figure 2-12 : Exemple de configuration d'atelier maintenance GSE

Source : AIR CÔTE D'IVOIRE

2.6.15 Divers magasins / zones de stockage

Associés au magasin principal il sera prévu des zones de stockages secondaires tel que :

- Magasin produit dangereux permettant le stockage de produit inflammable et corrosif dans des boxes dédiés ainsi que le stockage des huiles et de l'EPR
- Magasin commercial permettant le stockage des produits pour passager. Cette zone sera de type grillagé dans le magasin principal
- Magasin pour pièce volumineuse tel que Radom, train d'atterrissage, etc.
- Magasin moteur permettant le stockage de deux engine stand. Ce magasin sera accolé à l'atelier top case repair permettant ainsi de bénéficier des mêmes conditions HVAC
- Magasin stockage roue et pneu
- Magasin avionique. Ce magasin sera accolé à l'atelier avionique permettant ainsi de bénéficier des mêmes conditions HVAC
- Magasin batterie permettant le stockage de batterie

2.6.16 Espaces sanitaires

Les espaces sanitaires constituent une obligation légale prévue par le Code du Travail qui devra être prévue à la conception du bâtiment. Ainsi, deux espaces différents sont à prendre en compte dans le cadre du projet :

Les sanitaires Hommes/femmes pour le personnel ;
Les douches de sécurité.

Ainsi, la réglementation précise que l'employeur a l'obligation de mettre à la disposition de son personnel des cabinets d'aisance séparés pour le personnel féminin et masculin.

Le décompte est à faire séparément pour les femmes et pour les hommes, par tranche de 20 personnes. Ainsi, il conviendra de prévoir au minimum :

De 1 à 19 femmes : 1 cabinet d'aisance ;
De 20 à 39 femmes : 2 cabinets d'aisance ;
De 40 à 59 femmes : 4 cabinets d'aisance (etc.).
De 1 à 19 hommes : 1 cabinet d'aisance ;
De 20 à 39 hommes : 1 cabinet d'aisance + 1 urinoir ;
De 40 à 59 hommes : 2 cabinets d'aisance + 2 urinoirs (etc.).

En revanche, la réglementation n'impose pas la création d'installation à destination des personnes en situation de handicap si le nombre de cabinets est inférieur à 10. Seuls un cabinet d'aisance pour les sanitaires femmes et un cabinet pour les hommes doivent être conçus de manière que de simples travaux suffisent à réaliser les aménagements permettant leur accessibilité pour les personnes à mobilité réduite. La capacité du hangar étant prévue pour 330 personnes et la moyenne de femmes au sein des équipes étant de 30 %.

2.6.17 Espaces de restauration

La cantine sera de type restaurant d'entreprises dimensionnée à la fois pour l'espace préparation et l'espace de restauration. Chambre froide. Le restaurant d'entreprise présentera un espace dédié à la préparation des repas à savoir :

- Zone de préparation
- Zone de stockage des denrées alimentaires
- Zone de lavage
- Zone de cuisson Etc.

Ce même restaurant présentera également un espace de restauration dimensionné 200 personnes.

2.7 DESCRIPTION DU PROCESSUS DE MISE EN ŒUVRE DU PROJET

2.7.1 Description des différentes phases du projet

2.7.1.1 Phase d'aménagement et de construction

Les travaux de la phase d'aménagement seront effectués à l'aide de bulldozers et de chargeurs à benne et comprennent les étapes suivantes :

- Démolition des hangars en activités ;
- Dépollution et purge des sites pollués ;
- Construction des installations.

A l'exception des déchets verts, tous les déchets produits pendant la phase d'aménagement seront stockés provisoirement puis évacués vers la déchetterie de la mine existante.

L'eau de boisson des travailleurs sera fournie dans les bombonnes d'eau.

2.7.1.1.1 Démolition des hangars en activités

Le site d'implantation du hangar de maintenance se situe en lieu et place d'hangars existants. En effet pour la construction du futur MRO il devra être prévu les opérations préalables suivantes :

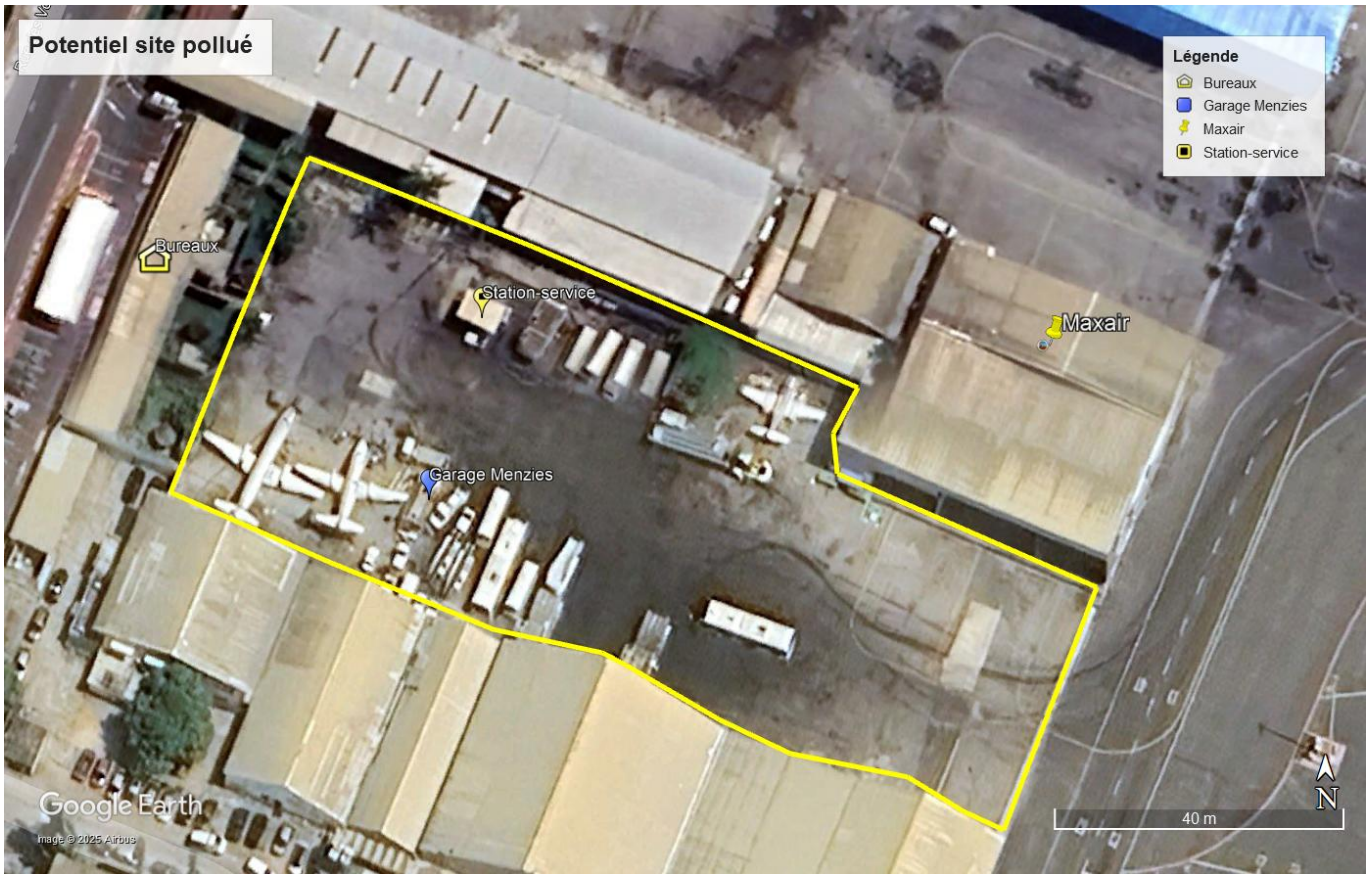
Relocalisation (à l'EST) des Entités ci-dessous listées au moins 3 mois avant le démarrage des travaux, afin de faciliter les installations de chantier des entreprises sur le site.

Démolition des hangars en activités :

- MENZIES pour son garage GSE
- NHV
- TSA
- IAS
- MAXAIR
- IVOIRE HELICOPTERE
- L'AEROCLUB D'ABIDJAN

2.7.1.1.2 Dépollution et purge des sites pollués

Les travaux de dépollution consisteront à décaper les surfaces de sols pollués par les au niveau de l'atelier mécanique et de la station-service de d'hydrocarbures de la société Menzies par une structure agréée par l'ANAGED.



Carte 2-2 : Potentiel site pollué

2.7.1.1.3 Relocalisation des occupants actuels de l'emprise du projet

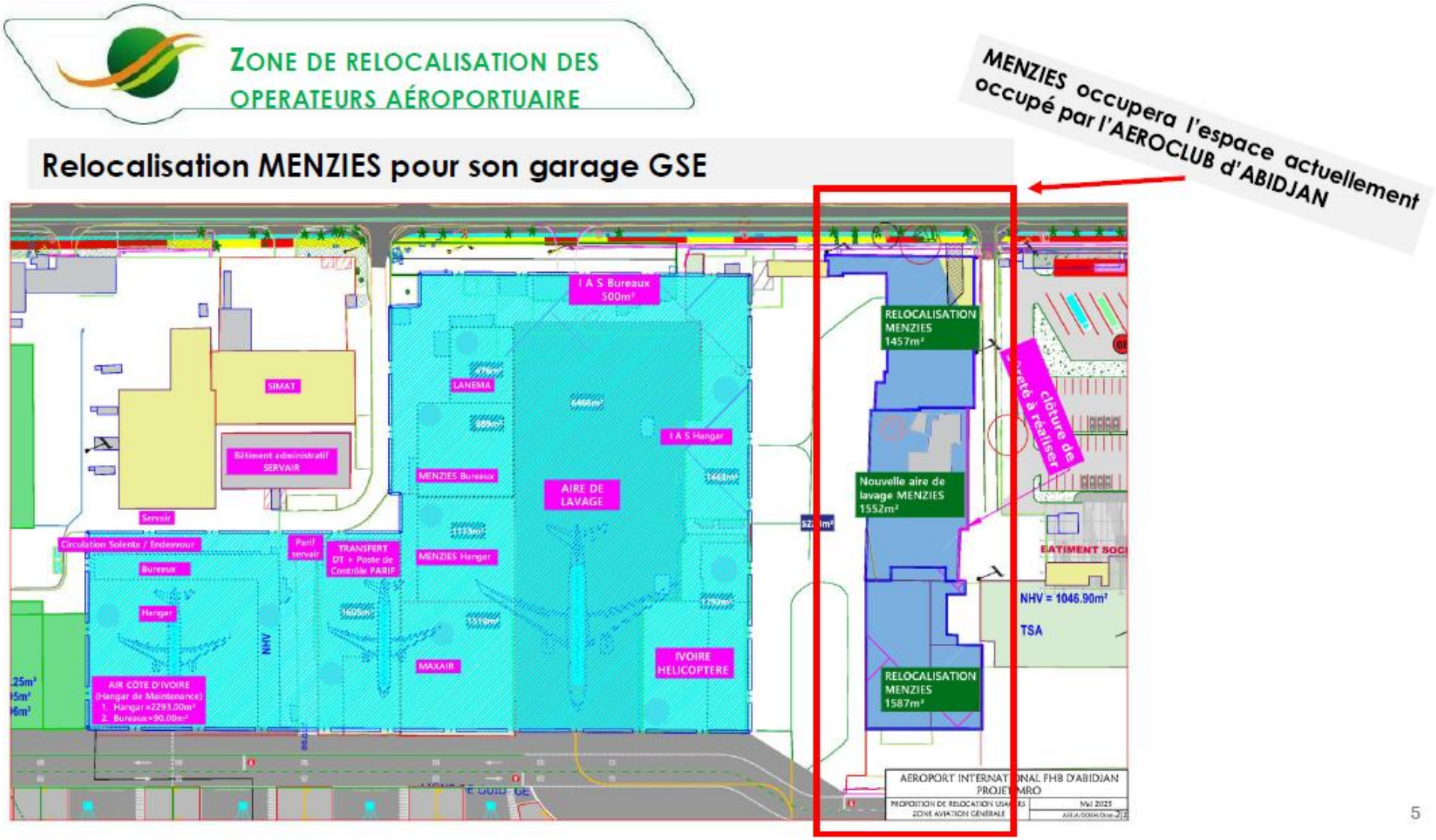


Figure 13 : Ancien Site de MENZIES

Source : AIR Côte d'Ivoire

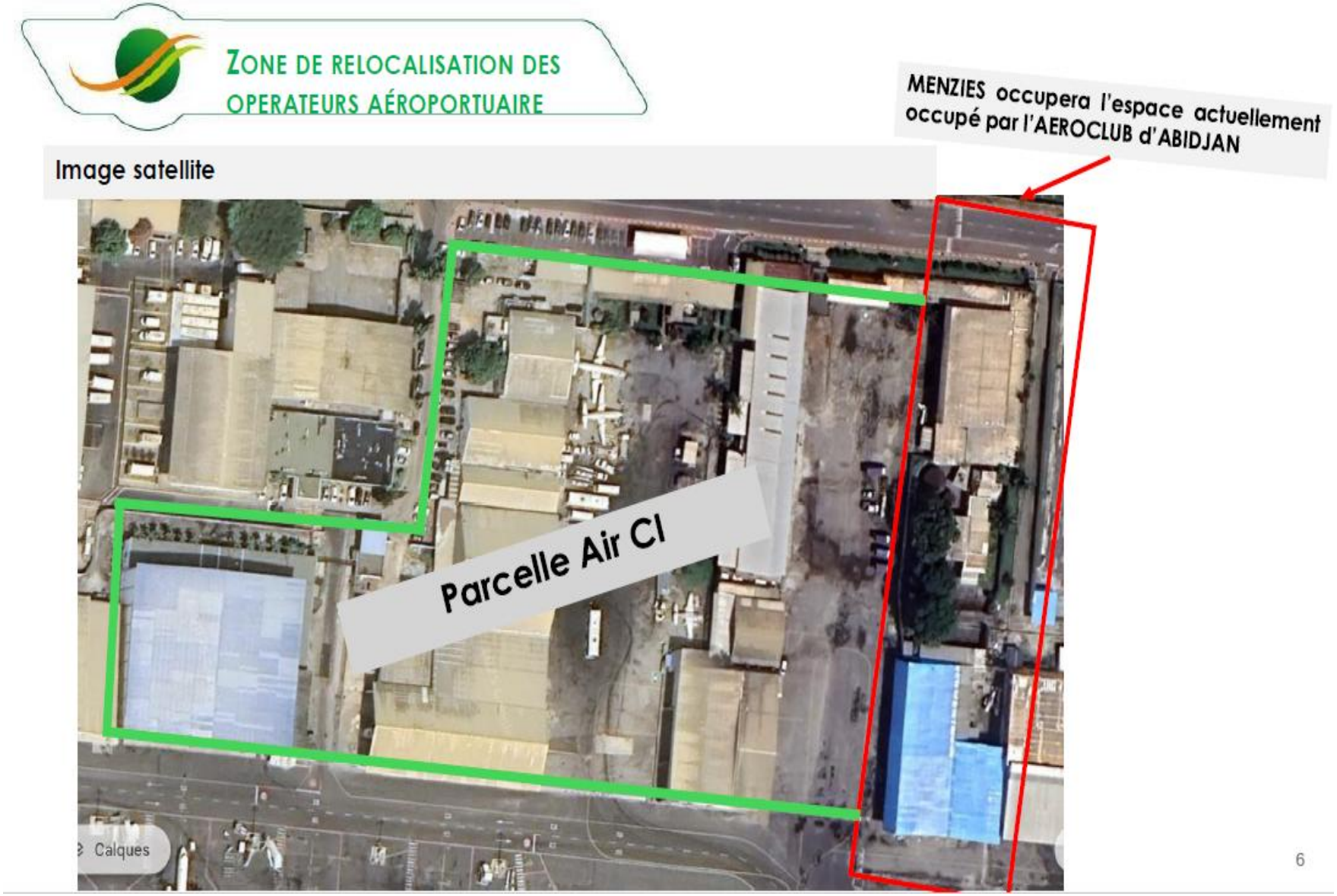


Figure 14 : Relocalisation du Site MENZIES

Relocalisation NHV, TSA, IAS, MAXAIR, IVOIRE HELICOPTERE et L'AEROCLUB D'ABIDJAN

8

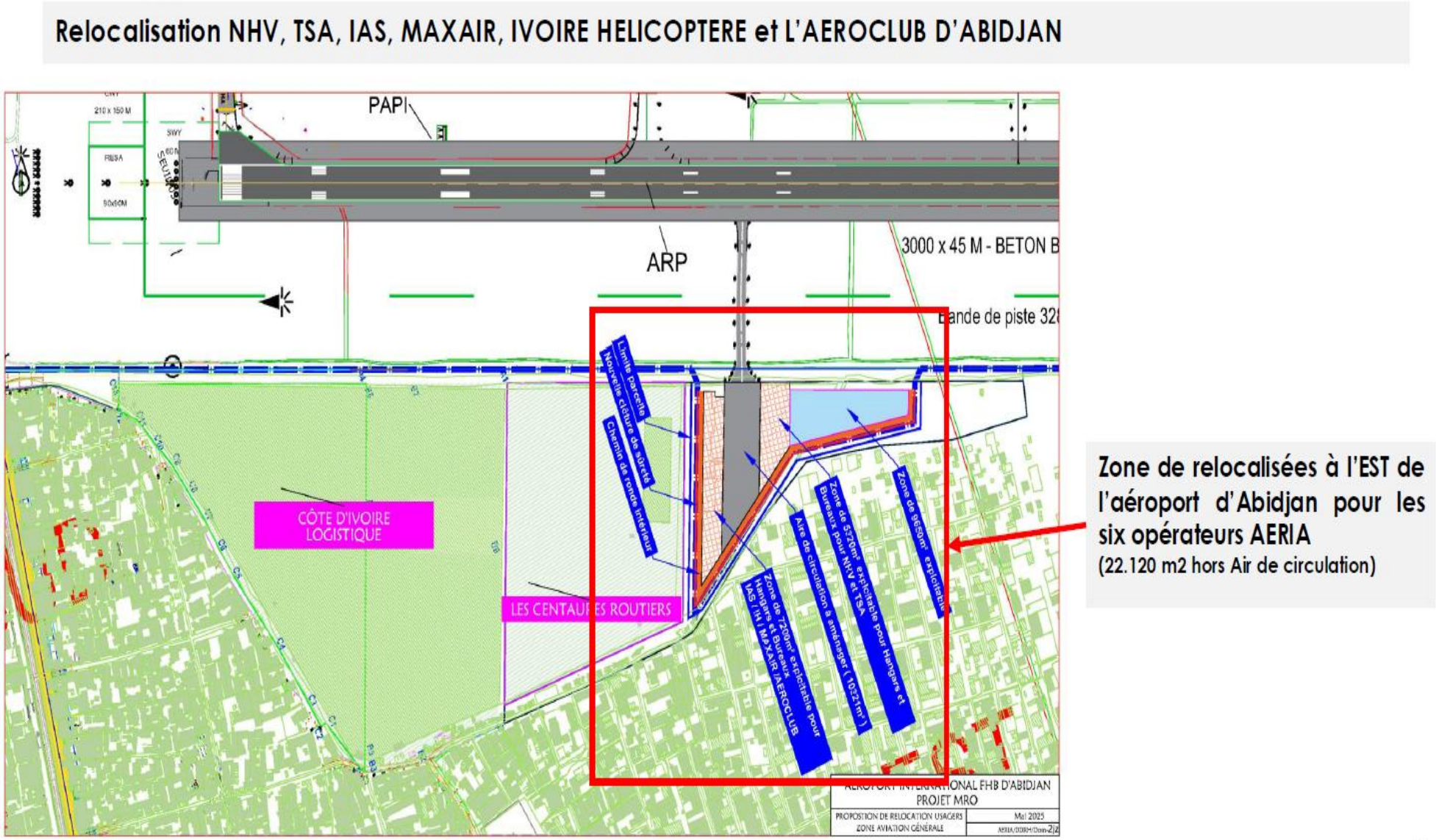


Figure 15 : Relocalisation de NHV, TSA, MAXAIR, IVOIRE HÉLICOPTÈRE et AEROCLUB

2.7.1.1.4 Construction des installations

❖ **Travaux de terrassements, déblais et remblais complémentaire au VRD**

Cette partie comprendra :

- La réception de la plateforme du lot VRD
- Le piquetage et implantation de l'ouvrage par un géomètre ;
- L'investigations auprès des corps d'état techniques pour les réservations sous dallage ;
- La réalisation des réseaux sous dallage jusqu'à un mètre en dehors du bâtiment, (laissés en attente pour le lot VRD) y compris ouverture et fermeture de tranchée de raccordement à 1 m en extérieur du bâtiment en coordination avec le VRD et les autres lots. Ceci intègre également les prestations liées : siphons de sols, regard en pied de chute, caniveaux, fourreaux PVC... ;
- Le contrôle de portance après réalisation des réseaux et fondations, et avant mise en Œuvre du complexe isolant et dallage ; Réalisation des tranchées nécessaires à l'ouvrage pour l'ensemble des réseaux et pour les fouilles nécessaires aux fondations (semelles...) ;
- Le réglage et compactage du fond de forme avec fourniture et mise en œuvre du sable de réglage avant dallage, pose d'un film d'étanchéité sous le dallage, mise en place de 2 couches de matériaux sablo graveleux insensible à l'eau, compactage, fermeture et réglage par couche de sable fin ;
- La réalisation de nouveaux essais à la plaque avant coulage de la dalle à la suite du passage des engins de chantiers ayant pu décompacter le terrassement : essais conformes à ceux décrit dans le volet VRD ;
- La réalisation des terrassements complémentaires pouvant être rendu nécessaire pour les fondations spéciales, canalisations et fourreaux sous dalles divers, radiers... ;
- Les réalisations de remblais complémentaires en sablon après achèvement des travaux d'infrastructure et de fondations par mise en œuvre de remblais en sablon compacté autour des ouvrages exécutés (voiles, longrines, réseaux, fosses...) afin de reconstituer les plateformes et rétablir leurs caractéristiques de portance et de compactage ;
- Les fouilles (rigole, puits...) en excavation exécutées manuellement ou mécaniquement dans des terres de classe à déterminer. Ces fouilles sont à prévoir suivant le complément du lot VRD pour atteindre le fond de fouille et permettre la construction des ouvrages. La prestation comprendra les sujétions de protection en tête de talus.

❖ **Fondations**

Il sera prévu à minima les prescriptions suivantes dans le cas de fondations superficielles :

- **Coulage d'un béton de propreté** : béton maigre de 250 kg/m^3 minimum placé en fond de fouille avec une épaisseur minimale de 5 cm, béton de classe B0. Coffrage de qualité (bois ou parois métalliques, pas de matériaux absorbant, coffrage perdu proscrit, pas de réemploi...). Tous les bétons décrits seront conformes à la norme NF EN 206-1 et seront donc commandés à des centrales spécialisées en précisant leurs éléments discriminants : classes d'exposition, type de béton (Béton à Propriété Spécifié ou Béton à Composition Prescrite), consistance, classe de résistance, classe de chlorures, désignation normalisée du ciment, granularité employée. Tous les essais et contrôles prévus par la norme font partie de la prestation sans que cela ne donne droit à paiement supplémentaire ; Semelles armées d'un chaînage, dosage du béton minimum de 350 kg/m^3. En fonction du rapport de sols, si le milieu est dit agressif, le dosage sera de 400 kg/m^3. Le béton sera de classe minimal CEM III pouvant aller jusqu'à la classification CEM V en cas de béton armé avec des milieux agressifs ou pour des travaux souterrains ou en grandes masse. 4 Béton B3 (si CEM III) avec adaptation aux réseaux éventuellement conservé sous dallage et réservations éventuelle compris suggestion de pontage... Le soin apporté à la fabrication permettra de reprendre les poussées du béton frais, d'atteindre

une étanchéité suffisante pour ne pas provoquer lors de la vibration du béton de perte importante de ciment et d'obtenir le niveau de parement demandé pour chaque ouvrage ;

- L'étaiement, les butons à mettre en œuvre font partie de la prestation. Caractéristiques du parement demandé conformément au DTU 21 « Béton armé » : parement élémentaire : pas de spécification particulière autre que les tolérances d'implantation des ouvrages coffrés ;
- L'enrobage des aciers sera au minimum de 5 cm et le bétonnage de la semelle s'effectuera en une seule fois. Les armatures (treillis soudés...) seront à déterminer en fonction du projet.
- Toutefois, il devra être prévu la totalité des armatures de liaisonnement de tous diamètres pour tous ouvrages, compris façonnages, recouvrements, ligatures, coupes, déchets avec mise en place, calage et redressage avant coulage. Fourniture et mise en œuvre d'armatures pour béton armé conformes à la norme NFA 35-027 « Produits en acier pour béton armé ». Fourniture et mise en œuvre de treillis soudés constitués de fils à haute adhérence disposant du droit d'usage du label ADETS et de la conformité aux normes NFP A35-024 et NFP 35-016. Nuance FeE500. Prévoir la mise à la terre des fondations et tenir compte des effets de retrait du béton de même que la plasticité et le mode de serrage seront défini pour obtenir la résistance exigée ;
- Prévoir la totalité des ouvrages nécessaires : longrines, murs de soutènements éventuels, massifs... Réalisation d'un enduit bitumeux de protection en couches croisées et éventuellement les protections complémentaires (type DELTA MS avec drain en pied...) garantissant l'imperméabilité des murs enterrés et prévoir les arases étanches (mortiers hydro, bandes trapco fuges...) avec mise en place de drainage périphérique à l9ouvrage. Intégration de l'ensemble des pénétrations et réservations dans les longrines, semelles.

❖ **Dallage ou plancher bas**

L'épaisseur du dallage avion sera uniforme pour les aires 01 et 02 et différente de celle de l'aire 03. En effet le dallage avion des aires 01 et 02 sera dimensionné pour un A321 en MTW sur roues et sur sa position jack alors que le dallage avion de l'aire 03 sera dimensionné pour un A350-1000 en MTW sur roue et un A350-1000 en position sur jacks.

La nature des planchers bas sera adaptée suivant les contraintes de sols et les performances indiquées au chapitre précédent.

Il sera proposé en base un dallage en béton armé sur terre-plein pour le hangar. Des solutions alternatives de structure de dallage peuvent être proposés.

La circulation des appareils nécessite le dimensionnement du sol en fonction de la charge la plus importante en fonction des zones de travail sur les avions. Ainsi, l'ensemble du site devra être terrassé de manière à supporter les charges nécessaires au fonctionnement du hangar et les espaces extérieurs être traités en chaussées avion.

Les positions avions, quant à elle, devront être calculées afin de supporter la mise sur jacks des appareils (Famille A320/Famille A330-A350), ce qui imposera des charges plus importantes sur des zones très réduites. Dans un souci d'adaptabilité et de modularité de l'espace avions, l'intégralité du sol devra être renforcé selon les caractéristiques les plus dimensionnantes (charges sur jack) en fonction des positions avions.

La mise en place du béton, compte tenu de sa composition, en particulier de ses adjuvants, et du mode de serrage, doit conduire à un béton en place homogène, sans ségrégation notable (emploi de goulotte pour limiter la hauteur de chute). Une attention particulière sera apportée au respect des enrobages minimaux des armatures (l'emploi de cales spécifiques est exigé ou relevés au crochet). Toutes les précautions seront prises pour éviter la fissuration (produit de cure, bâchage etc.). Les éventuelles reprises de bétonnage respecteront les règles de l'art (des renforts d'armatures seront éventuellement mis en place).

Pour limiter les risques de fissuration, l'emploi d'un béton avec un E/C faible (incorporation de plastifiant ou entraîneur d'air éventuellement) sera utilisé, selon les recommandations du BET. Ferraillage du dallage selon préconisations du BET, compte tenu des charges et des surcharges. Charges d'exploitation selon la norme NF P 06001, l'EUROCODE

1 et les surcharges d'exploitation évoquées plus avant. Ce sol renforcé devra être fini avec un durcisseur quartz et répondra à plusieurs critères :

Être de teinte claire ;
Antidérapant ;
D'entretien aisé et économique ;
Résistant au trafic et au poinçonnement.

Image 2-1 : Exemple de revêtement béton taloché quartzé

Source : AIR CÔTE D'IVOIRE

La finition du dallage devra être conforme afin d'obtenir un sol lisse, non glissant et facilitant l'entretien dans tous les locaux du hangar.

- **Elévation verticales**

La conception, le dimensionnement et la vérification de la superstructure seront réalisés conformément aux normes Eurocode 0, 1, 2, 3 et 4. Les éléments de structures verticales porteuses seront déterminés, il pourra s'agir de murs simples, de murs composites, de murs à double parois... Les matériaux pourront être en béton de type B4 (voile béton armé, mur en blocs creux ou pleins...), en briques, en bois (lamellé collé...), en métal, en alliage...Il s'agit de l'ensemble des murs, poteaux, corbeaux, et également des éléments de structures horizontales nécessaires au plancher : poutres (béton, métallique (IPN...).

Image 2-2 : Exemple enveloppe hangar aéronautique
Source : AIR CÔTE D'IVOIRE

L'enveloppe bâtimentaire entre également en compte dans les réglementations locales concernant le risque incendie inhérent à l'activité de maintenance aéronautique. Ainsi, les murs extérieurs devront être construits en utilisant des matériaux A2s1d0, soit des matériaux non inflammables dans le classement Euroclasse (pierre, brique, ciment, tuiles, plomb, acier, ardoise, céramique, plâtre, béton, verre, laine de roche, staff). De plus, les murs et planchers hauts devront présenter des caractéristiques de résistance au feu REI 60 au minimum (R : résistance mécanique ou stabilité, E : étanchéité aux gaz et flammes, I : isolation thermique pour une durée de 60 minutes). Les portes donnant vers l9extérieurs devront également avoir une capacité pare-flamme de degré une demi-heure.

Les matériaux seront également sélectionnés pour un caractère esthétique afin de rester propre visuellement et de s'insérer dans le cadre paysager du site. De plus, la facilité d'entretien des différents éléments du bâtiment sera un critère d'importance dans la conception du projet. Les choix devront tenir compte des conditions de météo et d'empoussièrement à Abidjan ainsi que la proximité de la mer vis à-vis de la corrosion. En dehors de son aspect fonctionnel, le projet pourra prendre en compte l'aspect visuel et paysager de l'enveloppe bâtimentaire afin de proposer un traitement qualitatif, voire un travail architectural innovant marquant le paysage visuellement. En effet, la proximité des pistes offre au bâtiment une position idéale pour mettre en avant l'image de la compagnie. Un bâtiment esthétique, se démarquant de son environnement et portant le logo de la compagnie permettrait de marquer l'esprit des voyageurs arrivant sur l'aéroport et ainsi défendre l'image de marque d'Air Côte d'Ivoire.

L'enveloppe du bâtiment présentera des performances thermiques suffisante pour offrir un confort de travail aux opérateurs. De même, l'enveloppe favorisera l'apport de lumière naturelle au sein des espaces de travail ainsi que faciliter l'entretien du bâtiment.

- **Façades**

Les éléments de façades seront nécessairement liés au parti architectural. Les parois extérieures répondront aux obligations d'obtention des performances thermiques visées et éviteront les condensations (points de rosées) et aux obligations d'entretien, de pérennité, d'isolement acoustique, d'étanchéité à l'eau et à l'air (mise en place de pare vapeur et pare-pluie), de stabilité au feu, et plus généralement de la conformité aux différents règlements en vigueur.

Les plaques de tôles entrant dans la composition de ces éléments seront soit en acier galvanisé en continu répondant aux prescriptions des normes NF P34-310 et NF EN 10-147 soit en acier galvanisé prélaqué en continu suivant norme NF P34-301. Les caractéristiques dimensionnelles répondront à la norme NF P34- 401.

❖ Menuiseries exterieures

Au regard des portes extérieures, l'utilisation de l'acier sera privilégiée. L'ensemble des béquillages, et des systèmes de manipulation conformes aux normes de sécurité incendie (barre antipanique&) seront prévus.

Les vitrages seront isolants à double ou triple épaisseur et possèderont une faible émissivité.

Image 2-3 : Exemple de porte sectionnelle coulissante

Source : AIR CÔTE D'IVOIRE

❖ Charpente, couverture, étanchéité

La charpente et la couverture seront grandement liées à la réponse proposée par l'architecte. La charpente et la couverture seront adaptées au positionnement des installations techniques de CVC aussi bien dans la configuration que dans les surcharges à supporter.

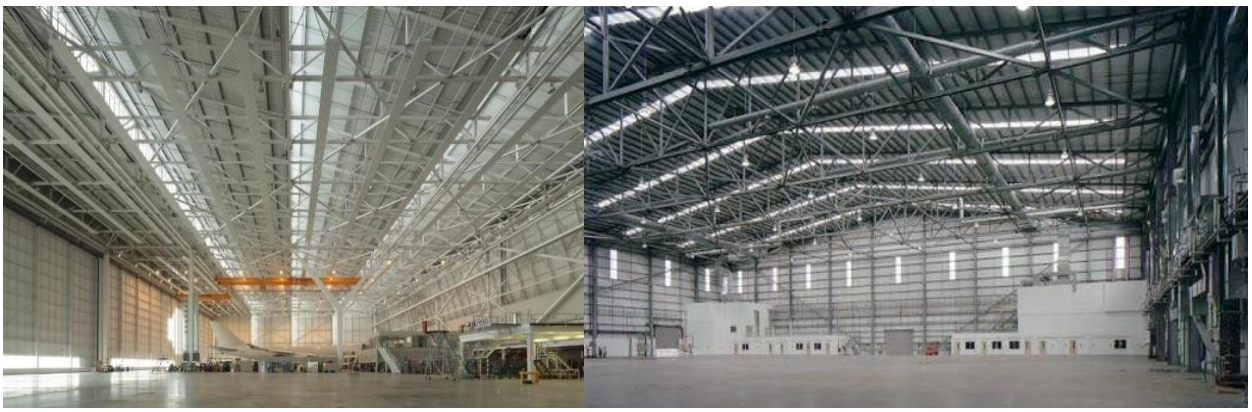


Image 2-4 : Exemple charpente métal

Source : AIR CÔTE D'IVOIRE

❖ Cloisons intérieures isolation

En termes de cloisonnement, les ouvrages à réaliser comprennent notamment :

- Les cloisons intérieures de distribution ;
- Les gaines techniques ;

- Les doublages.

❖ Menuiseries intérieures

L'ensemble des menuiseries intérieures sera :

- Les blocs portes intérieurs ;
- Châssis vitrés le cas échéant ;
- Cloisons bois intérieures le cas échéant ;
- La signalétique directionnelle générale et sur chaque porte de local ;
- Menuiserie technique (façade de gaines, trappe de visite, capotage divers&) et la quincaillerie.

❖ Revêtement sol et murs

Hormis les prescriptions spécifiques de l'architecte en fonction du projet, il sera prévu en base :

- Revêtements muraux de tous locaux tertiaires sauf locaux techniques et sanitaires : peinture acrylique satinée ;
- Revêtements muraux des sanitaires : faïence sur 1,80 m de hauteur + peinture acrylique satinée jusqu'au plafond ;
- Revêtements muraux des locaux techniques et de stockage : Peinture lavable.

Image 2-5 : Exemple marquage position avion

Source : AIR CÔTE D'IVOIRE

❖ Plafonds et faux- plafond

Les plafonds participeront au confort thermique, acoustique, de protection incendie et seront également travaillés dans une logique d'esthétique.

Il s'agit de :

- Plafonds enduits dans le cas des dalles bétons, avec mise en Œuvre d'un enduit de lissage dont l'épaisseur sera à déterminer en fonction du plancher supérieur ;
- Plafonds suspendus sur la base d'une ossature fixée sur le plancher avec suspente métallique. Le matériau de parement pourra être en plaque de plâtre, en terre cuite...avec finition à enduire et/ou à peindre. Dans le cas où des réseaux et chemins de câble chemineraient dans le plenum, il sera obligatoirement mis en place des trappes de visite pour vérification et intervention ultérieure. Éventuellement en lieu et place des plafonds enduits... ;

- Plafonds suspendus décoratifs : sur le même principe d'ossature métallique sur suspente, mise en place de dalles décoratives et/ou à correction acoustique généralement en dalles minérales perforées avec film protecteur, bois, panneaux à bord aminci ou droit, etc. Ces plafonds devront être démontables facilement, être tridimensionnellement stables, résistants et éviter le soulèvement intempestif (ossatures avec clips de fixation).

La pose intègre l'ensemble des dalles et de l'ossature (ossatures primaire et secondaire, suspentes, rails, crochets de suspension, cornières, profils de rives&).

❖ Plomberie sanitaire et alimentation en eau

Cela comprendra l'ensemble de la distribution d'eau potable (avec raccordement sur le réseau extérieur du VRD), la production d'eau chaude sanitaire (ECS), la gestion des eaux usées et eaux vannes et l'ensemble des appareils sanitaires.

➢ Eau froide

Les vitesses maximales d'écoulement sont de 1.50 m/s dans les réseaux généraux, et de 1.00 m/s dans les réseaux intérieurs des locaux. Les canalisations en acier galvanisé sont proscrites. Afin de limiter les consommations en eau du bâtiment, une partie des eaux pluviales du bâtiment pourront être récupérées et réutilisées pour l'alimentation des WC créés.

Les eaux pluviales pourront être récupérées et stockées dans des cuves enterrées installées devant le bâtiment. De cette cuve, les EP chemineront jusqu'en local technique où sera installée toute la panoplie hydraulique nécessaire au fonctionnement de l'installation. L'eau récupérée sera ensuite distribuée vers les WC.

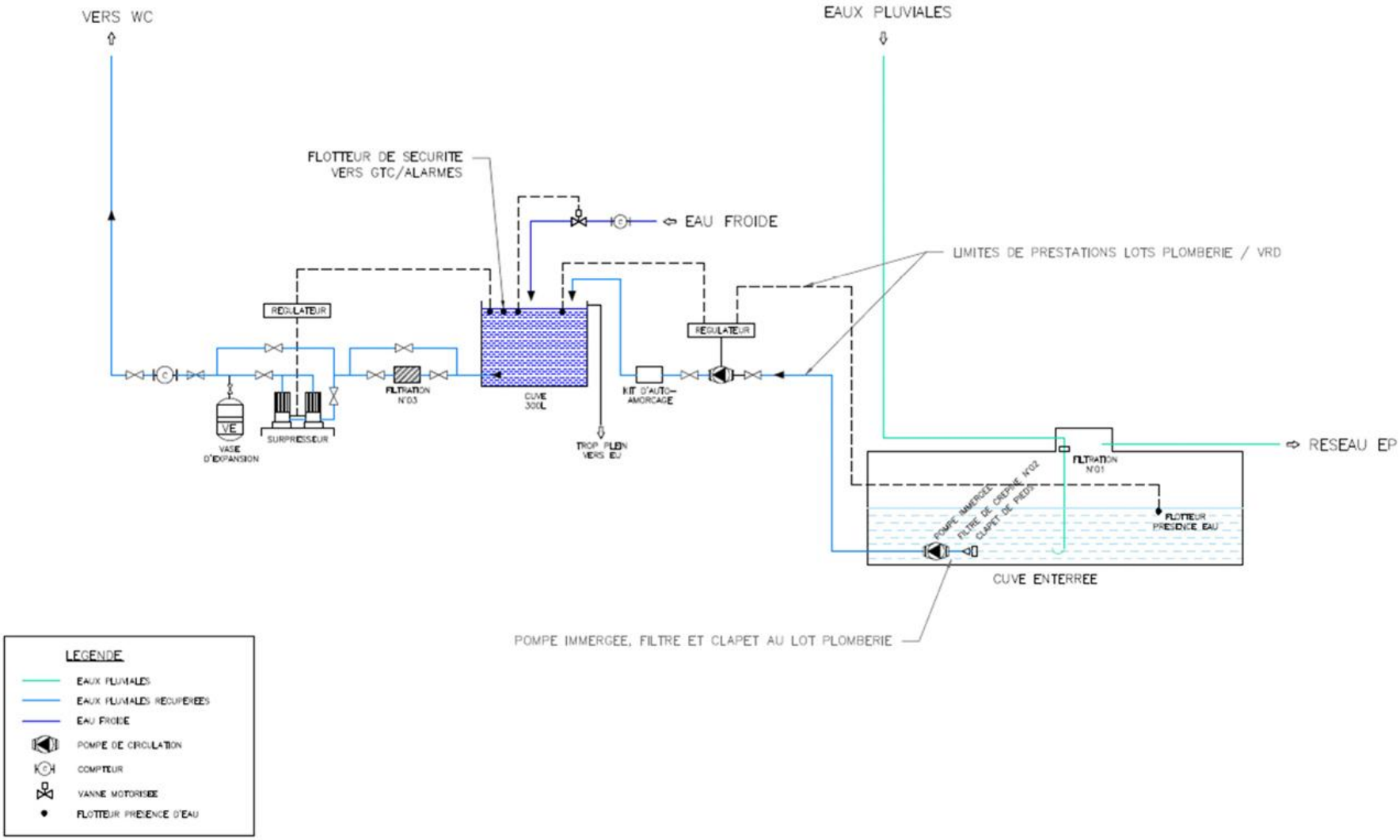


Figure 2-16 : Système d'alimentation des eaux pluviales

Source : AIR CÔTE D'IVOIRE

➢ Eau chaude

La consommation d'eau chaude sanitaire se fera essentiellement dans les vestiaires de la partie atelier. Il sera prévu une vigilance sur le risque de légionellose dans la conception de son installation. A cette fin, il conviendra de :

- ➢ Eviter la stagnation de l'eau et assurer une bonne circulation (pas de bras morts, bouclage des réseaux à prévoir et points de purge à prévoir&) ;
- ➢ Lutter contre l'entartrage et la corrosion (mise en place d'adoucisseur si besoin, pas de tube acier ou plomb&) ;
- ➢ Maintenir l'eau à une température élevée dans les installations, depuis la production et tout au long des circuits de distributions et mitiger l9eau au plus près des points d'usage.

❖ Evacuation

La pente d'écoulement des réseaux d'évacuation, en parcours horizontal, dans l'emprise des bâtiments, ne devra pas être inférieure à 2 %. Les réseaux doivent pouvoir être visitables et accessibles. La qualité des eaux usées du site devra correspondre à celle d'eaux usées domestiques. Les réseaux collectant les eaux usées et les eaux vannes seront raccordées au réseau existant. Le réseau collectant les eaux de pluie provenant des toitures terrasses sera raccordé aux réseaux existants prévu en base.

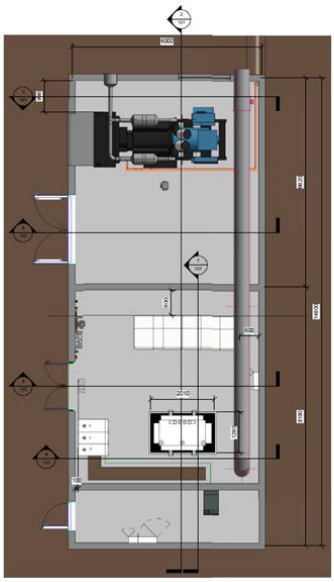
❖ Electricité

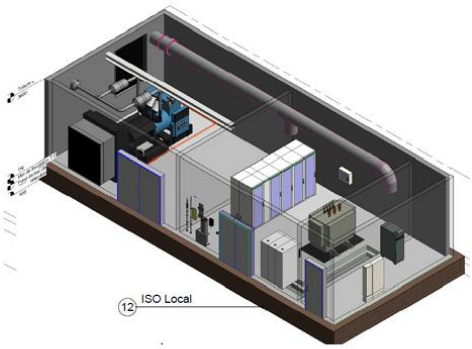
Il sera prévu la création d'une alimentation HT sur réseau haute tension existant situé à proximité.

❖ Protection foudre

Le bâtiment sera équipé d'une installation de protection contre la foudre respectant les dispositions de la section III de l'arrêté du 4 octobre 2010. Il sera prévu la fourniture pose et raccordement des équipements suivants :

- ❖ Paratonnerre en toiture surplombant l'ensemble des équipements en terrasse ;
- ❖ Tige simple en toiture sur les équipements Descente en cuivre rouge étamé de section 30x2mm (deux descentes pour le paratonnerre) interconnexion avec les tiges simple en toiture ;
- ❖ Compteur coup de foudre ;
- ❖ Joint de contrôle ;
- ❖ Prise de terre type patte doie yc interconnexion avec le réseau terre du bâtiment.





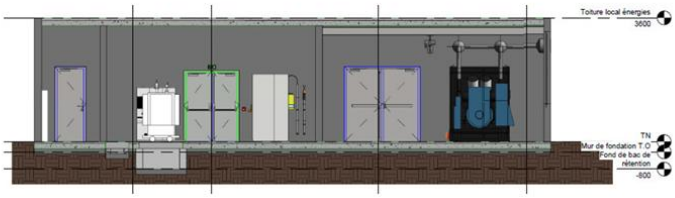


Figure 2-17 : Exemple maquettage locaux techniques primaires CFO

Source : AIR CÔTE D'IVOIRE

❖ Distribution normale

Le TGBT sera l'origine de l'ensemble des alimentations BT du projet, il sera localisé dans un local dédié et devra permettra l9alimentation de l9ensemble des besoins du projet et distribuera à minima les armoires ci-après :

Le TGBT présentera les caractéristiques suivantes :

- Forme 2B
- Indice de service 332 pour les protections de calibre supérieur à 630A
- Indice de service 223 pour les protections de calibre inférieur ou égal à 630A
- Enveloppe marque SCHNEIDER® type OKKEN Un = 410V IP30 / IK08 avec face avant transparente
- Régime de neutre TNC/TNS Raccordement gaine latérale et face avant
- Arrivée générale par le haut
- Départ par le bas ou par le haut.

❖ Distribution secourue

Il sera prévu la mise en œuvre dans un local dédié d'un groupe électrogène de remplacement non capoté et non insonorisé autonomie 48h. Le groupe électrogène complet d'une puissance de 1 250 kVA équipé du moteur, du radiateur, de l'alternateur et de l'accouplement, le dispositif d'échappement avec silencieux montés sur châssis posé sur amortisseurs anti vibratiles.

❖ Distribution ondulée

Pour l'alimentation ondulée de certain atelier il sera prévu la mise en place dans un local technique dédié d'un ASI de 80KVA 3 20min. Celui-ci sera directement alimenté depuis le TGBT par une liaison en câble U1000R2V. Puissance 80KVA.

Cet onduleur sera mis en œuvre dans un local dédié et présentera les caractéristiques suivantes :

- Autonomie 20min
- Entrée : 400V / 50Hz
- Sortie : 400V 50Hz
- Surcharge de 150% pendant 60sec
- Raccordement : par bornier Batterie type plomb 3 acide étanche sans entretien
- Rendement : 94.5%
- Communication sur carte de communication de type Modbus TCP/IP.

❖ Distribution 400Hz atelier

Pour l'alimentation 400hz des ateliers avionique et électronique il sera prévu la mise en œuvre des équipements suivants :

- Convertisseur 400Hz 90KVA
- Armoire de distribution 400hz
- Canalisation électrique normalisée pour la distribution 400Hz
- Prises terminales.

❖ Eclairage

Le choix des appareils se portera sur des sources lumineuses de type basse consommation, principalement à partir de sources à LED.

Tableau 2-5 : Caractéristiques des appareils d'éclairage

Type	Caractéristiques des appareils	Aperçu	Localisation
Type 1	- Luminaires 600x600 encastré LED : 3210lm - Certification ENEC - Température de couleur : 4000 °K - Durée de vie : L00 B10 à 50 000 heures - Driver d'alimentation électronique à variation - IP : 20 / IK : 06		Bureaux, open space, salle de réunion
Type 2	- Downlight encastré à LED : 1750 lm - Certification ENEC - Température de couleur : 4000 °K - Durée de vie : L90 B10 à 30 000 heures - Driver d'alimentation électronique, - IP44 / IK04		Circulation
Type 3	- Downlight encastré à LED : 1400 lm - Certification ENEC - Température de couleur : 4000 °K - Durée de vie : L80 B10 à 70 000 heures - Driver d'alimentation électronique, - Classe 2 - IP44 / IK06		Sanitaire/ Vestiaire
Type 4	- Applique industrielle à LED : flux lumineux permettant de répondre au besoins en terme de niveau d'éclairement - Certification ENEC - Température de couleur : 4000 °K - Durée de vie : L80 B10 à 100 000 heures - Driver d'alimentation électronique, - IP44 / IK04		Hangar
Type 5	- Luminaires étanches à LED : 4300 lm - Certification ENEC - Température de couleur : 4000 °K - Durée de vie : L80 B10 à 50 000 heures - Driver d'alimentation électronique - IP : 66 / IK : 08		Locaux technique et locaux n'ayant pas de faux plafond
Type 6	- Projecteur industriel LED 7500 lm - Certification ENEC - Optique asymétrique A2 - IK08 IP66 - Classe isolement : 1 - Durée de vie LED : 110 000h L80B10 - Température de couleur 4000°K - Inclinaison de -180 à +180° - Corps avec dissipateur thermique passif en alu moulé sous pression. Verre trempé plat de 4mm d'épaisseur.		En périphérie du bâtiment

Source : AIR CÔTE D'IVOIRE

Pour l'éclairage extérieur, il sera prévu un interrupteur crépusculaire. Pour l'éclairage du hangar, les luminaires seront positionnés de façon à être facilement maintenable.

❖ Prise de courant

Sera prévu dans le bâtiment les prises de courants suivantes :

- Bureaux : par poste de travail 2 prise 2P+T 16A normale et 2 prises 2P+T 16A à détrompage mis en œuvre en goulotte ou colonnette selon la configuration d'agencement soit un total de 4 prises par poste de travail. Au droit de la porte 1 prise 2P+T 16A « ménage » ;
- Locaux techniques : prise 2P+T 16A de type PLEXO associé à une prise 3P+T 32A ;
- Vestiaires : prise 2P+T 16A de type PLEXO ;
- Sanitaires : prise 2P+T 16A de type PLEXO et une sortie de câble pour raccordement sèche main ;

- Circulation horizontale et verticale : prise 2P+T 16A à raison d'une prise toute les 10ml
- Ateliers : prise 2P+T 16A en périphérie à raison d'une prise tous les 4ml et une triplette de 3 prises 2P+T 16A associé à une prise 3P+N+T 16A au niveau de chaque établi y compris alimentation spécifique en fonction des équipements/tension/intensité ;
- Magasin : prise 2P+T 16A en périphérie à raison d'une prise tous les 4ml ;
- Salle de pause : prises répartie en périphérie à h=20cm et h=110cm permettant l'alimentation des frigo, micro-onde et équipements divers ;
- Hall : se référer au paragraphe correspondant Locaux charges : prise en périphérie suivant besoin des GSE.

❖ Canalisation électrique

L'ensemble des canalisations électriques sera réalisé en câble U1000R2V de catégorie C2 pour la distribution des terminaux et en câble CR1 si besoins pour la distribution des équipements de sécurité.

❖ Eclairage de sécurité

L9éclairage de secours sera réalisé en conformité avec la norme européenne EN 1838. Il sera prévu un éclairage de sécurité dit d'évacuation et d'ambiance. L'objectif de l'éclairage de sécurité est de permettre aux occupants d'évacuer le bâtiment en toute sécurité en cas de défaillance de l'alimentation électrique.

❖ Arrêt d'urgence

Sera prévu la mise en place d'un AU HT/BT aux endroits suivant :

Accès principaux du bâtiment

Local TGBT Chacun des arrêts d'urgence seront positionnés sous verre dormant.

❖ Contrôle d'accès

Dans le cadre de ce projet sera prévu la mise en place d'un système de contrôle d'accès assurant seulement cette fonction.

❖ Détection Incendie

Il sera prévu la mise en œuvre d'un système de sécurité incendie (SSI) de catégorie A avec équipement d'alarme de type 1. Il sera prévu la mise en œuvre d'une détection incendie dans les couloirs des espaces tertiaires, dans les locaux techniques, locaux à risques et dans le hangar.

Pour le hangar, il sera prévu une double détection avec notamment une détection par IR3 au niveau des avions pour avoir une détection précoce.

❖ Traitement d'air

Hall

Le hall ne sera pas chauffé, ni rafraîchi, ni traité en hygrométrie. La ventilation sera réalisée naturellement lors de l'ouverture des portes. Un système de free-cooling porte fermée pourra être envisagé.

Locaux annexes

Dans tous les locaux où il y aura une présence d'activité permanente non opérationnelle il sera prévu à minima un rafraichissement.

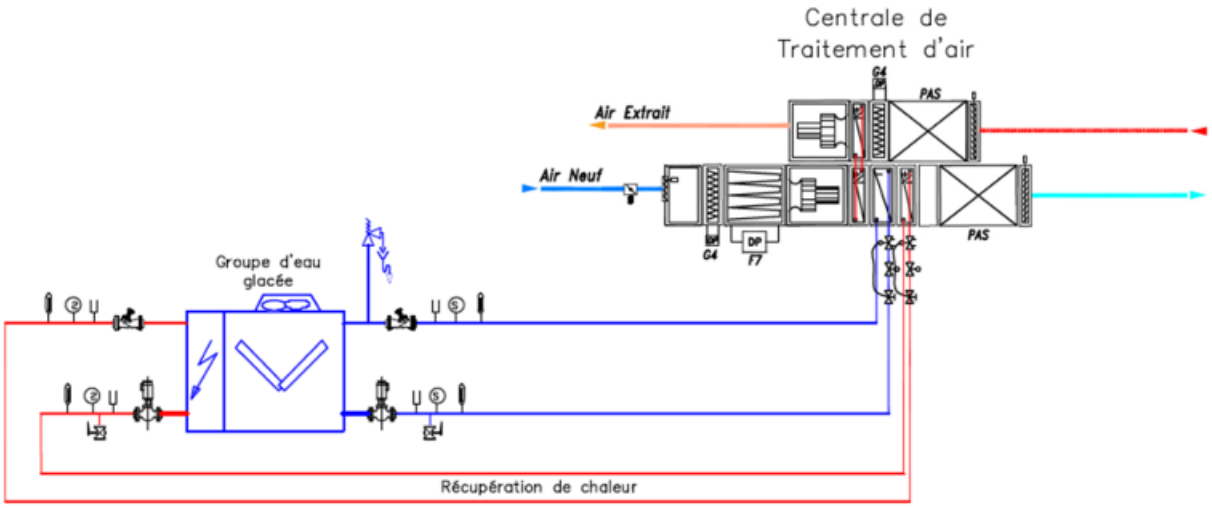


Figure 2-18 : Synoptique de principe de traitement des locaux

Source : AIR CÔTE D'IVOIRE

❖ Ventilation des locaux

L'apport d'air neuf et l'extraction de l'air vicié dans les locaux types bureaux, salles de réunion, réfectoire, & sera assuré par un caisson de ventilation double flux, équipé d'une récupération de calories à haut rendement sur l'air extrait et positionné en toiture du bâtiment.

Les locaux à occupation variable seront équipés de registres motorisés de type tout ou peu raccordés à des sondes de présence. Les réseaux de ventilation seront réalisés en tôle d'acier galvanisé, calorifugés par matelas en laine de roche (classe A1) avec finition de type kraft alu en intérieur et Isoxal à l'extérieur. Les réseaux chemineront en toiture du bâtiment, et en faux-plafond.

Le rejet de l'air vicié sera gainé de façon à assurer une distance de 8 m entre la prise d'air neuf et le rejet d'air vicié (avec grillage anti-volatiles).

Les locaux à pollution spécifique, comme les vestiaires, les sanitaires ou les locaux ménage, seront ventilés par une installation de type VMC (Ventilation Mécanique Contrôlée), avec caisson d'extraction spécifique positionné en toiture des locaux administratifs.

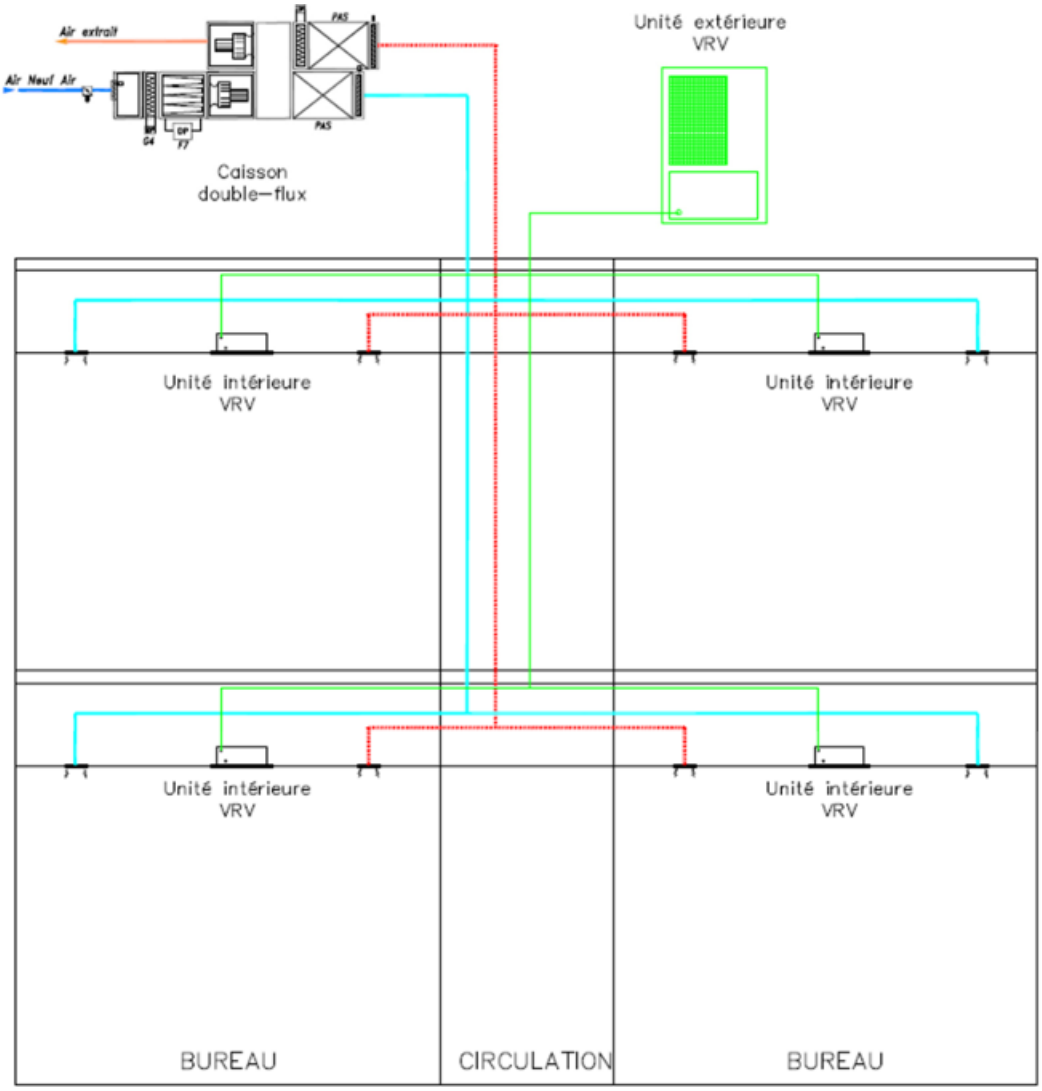


Figure 2-19 : Synoptique de principe de la ventilation

Source : AIR CÔTE D'IVOIRE

❖ Traitement thermique des locaux

Le traitement thermique des locaux sera de préférence prévu par une installation de type DRV 2 tubes réversible. Ce système à débit de réfrigérant variable sera refroidi par air et utilisera en détente directe un fluide caloporteur inoffensif pour la couche d'ozone type R32 comme élément de transport thermique. Le groupe extérieur sera de type modulaire et comprendra un compresseur de type Scroll, dont la plage de variation de fréquence (15Hz - 100Hz) lui permettra d'ajuster à chaque instant sa vitesse donc le débit de réfrigérant aux besoins frigorifiques ou calorifiques.

❖ Désenfumage

Le désenfumage des annexes sera réalisé selon les normes en vigueur. Les locaux de plus de 300 m² au rez-de-chaussée ainsi que les locaux aveugles ou situés dans les étages de plus de 100 m² seront désenfumés mécaniquement par le biais d'extracteurs de désenfumage positionnés en toiture du bâtiment. L'extraction s'effectuera par gaines coupe-feu et caissons d'extraction communs, agrée 400 °C 3 2h. Les amenées d'air seront de type naturel, par des volets de désenfumage à portillon avec réarmement manuel.

❖ Protection incendie active

Le hall avion sera protégé par l'installation des RIA et poteaux incendie. Le hall sera isolé par un mur coupe-feu vis-à-vis des bureaux. Les ateliers seront tous conçus comme des boites CF 2H ainsi que le magasin général. L'ensemble atelier + magasin général seront séparés par un mur CF 2H vis-à-vis du hall.

❖ **Equipements de manutention**

A ce stade il est mentionné la mise en œuvre de pont roulant pour chacune des aires avion à savoir :

- Aire 01 et 02 : 1 pont roulant de 1.6T couvrant l'ensemble du fuselage et servant pour la manutention et les lignes de vie, 1 pont roulant de 5T couvrant la dérive permettant de réaliser des opérations de levage de celle-ci.
- Aire 03 : 2 pont roulant de 1.6T couvrant chacune des voilures et servant pour la manutention et les lignes de vie sur voilure, 1 pont roulant de 10T couvrant la dérive permettant de réaliser des opérations de levage de celle-ci

Pour l'aire 03 il sera prévu en complément la mise en place d'un rail axé sur le fuselage pour une ligne de vie.

❖ **Energie renouvelable**

Sera prévu la mise en œuvre d'une toiture photovoltaïque avec réinjection totale dans l'installation électrique avec perte du surplus.

2.7.1.2 Phase d'exploitation

Les activités principales de maintenance pendant la phase d'exploitation sont :

- Maintenance préventive et corrective sur les avions : inspections, révisions de moteurs, remplacement de pièces ;
- Tests systèmes (électroniques, hydrauliques, avioniques, etc.) ;
- Nettoyage et entretien intérieur/extérieur des aéronefs ;
- Ravitaillement et vidange des fluides techniques (huile, carburant, liquides hydrauliques) ;
- Utilisation d'équipements et d'installations (utilisation des ponts roulants, nacelles, chariots élévateurs : souvent électriques ou thermiques) ;
- Gestion des pièces détachées et des consommables ;
    - Stockage, transport interne et distribution des pièces nécessaires aux opérations ;
    - Utilisation de produits chimiques (dégraissants, peintures, solvants) ;
    - Gestion des déchets issus des opérations de maintenance (pièces usagées, emballages, liquides) ;
- Contrôles réguliers des installations techniques (systèmes incendie, alarmes, ventilation) ;
- Formation continue des techniciens (sécurité, nouvelles normes, écoconduite…) ;
- Planification des opérations, traçabilité des interventions) ;
- Consommation énergétique (chauffage, ventilation, éclairage, équipements) ;
- Gestion des déchets dangereux (huiles, solvants, batteries).

2.7.1.3 Phase de fermeture

A la fin des travaux d'exploitation, AIR CÔTE D'IVOIRE procèdera au démantèlement des installations du hangar. Cette opération peut constituer une source d'impacts si des dispositions particulières ne sont pas prises.

La fermeture du projet MRO d'AIR CÔTE D'IVOIRE est un programme continu conçu pour restaurer la qualité ou le potentiel physique, chimique et biologique des régimes de l'air, des terres et de l'eau perturbés par les travaux de manutentions dans un état acceptable pour les organismes de réglementation.

Les principales activités sont :

Démantèlement des installations

Elle consistera :

- A la désinstallation des équipements techniques (ponts roulants, systèmes de levage, outillage spécialisé) ;
- A la déconnexion des réseaux (électricité, eau, gaz, aération, fibre) ;
- Au retrait des infrastructures temporaires (cloisons amovibles, conteneurs, bureaux modulaires).

Nettoyage et décontamination

Cette partie de faire :

- Faire la vidange et le nettoyage des cuves (huiles, liquides techniques, carburants) ;
- Faire l'évacuation des déchets dangereux (huiles usagées, solvants, batteries) ;
- Faire le nettoyage approfondi des sols, murs, et équipements restants pour éliminer les substances polluantes.

Gestion des déchets et recyclage

- Tri des matériaux démontés (métaux, plastiques, bois, matériaux composites) ;
- Envoi des déchets vers les filières agréées (recyclage, traitement, valorisation) ;
- Gestion documentaire : traçabilité des déchets et certificats de traitement.

Restauration ou reconversion du site

- Remise en état des sols si pollution constatée (dépollution, remplacement de terres) ;
- Restauration du terrain (plantation, nivellement, désimperméabilisassions).
- Préparation pour un nouvel usage (reconversion industrielle, réaffectation logistique, friche contrôlée).

2.7.2 Calendrier de mise en œuvre du projet

Le calendrier prévu pour les différentes phases du projet est décrit ci-dessous :

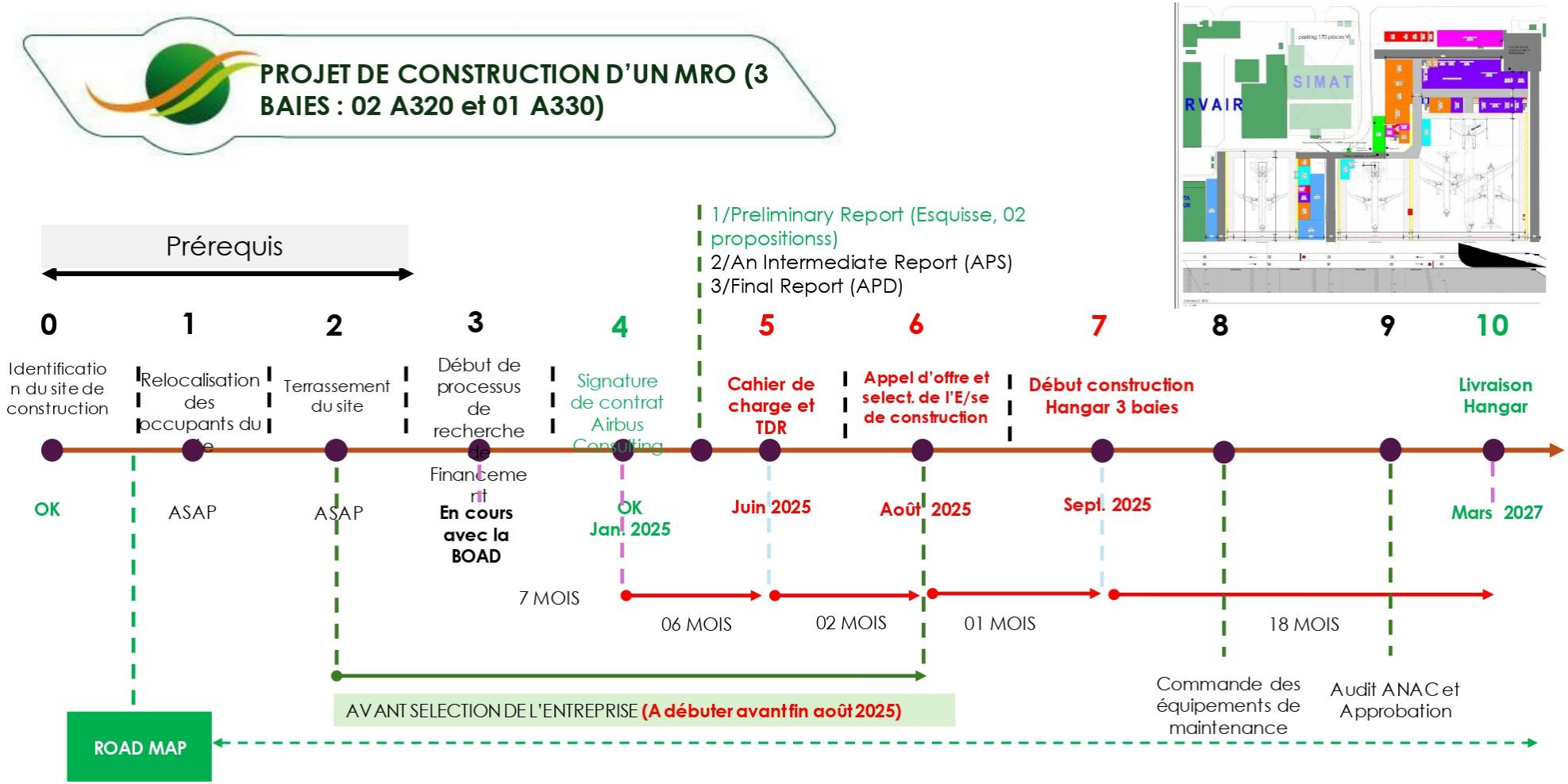


Schéma 4 : Calendrier de mise en œuvre du projet

Source : AIR CÔTE D'IVOIRE

2.7.3 Gestion des déchets

Pour l'objectif du plan de gestion des déchets, les déchets seront définis selon les directives de la SFI sur la santé et de la sécurité environnementale (2007), comme :

Toute matière solide, liquide ou gazeuse dont il faut se débarrasser par la mise au rebut, le recyclage, le brûlage ou l'incinération. Il peut s'agir d'un dérivé d'un processus de fabrication ou un produit commercial obsolète qui ne peut plus être utilisé pour sa vocation primaire et exige d'être jeté.

L'entretien et maintenance de l'aéronef d'AIR CÔTE D'IVOIRE envisagés produiront un volume de déchets liquides et qu'il faudra se débarrasser. Les déchets seront collectés et stockés sur le site dans des poubelles puis acheminés vers la déchèterie d'AIR CÔTE D'IVOIRE où un plan de gestion des déchets est déjà en œuvre. La stratégie principale sera de réduire les déchets à la source ; ce sera initialement exécuté par la sélection des matériaux fournis et par la suite la réduction à la source sur le site. Si la génération de déchets est inévitable, les technologies appropriées seront utilisées pour recycler ou réutiliser le matériel inutilisé et si cela n'est pas possible, l'élimination par des structures compétentes sera nécessaire comme cela se fait présentement sur site d'AIR CÔTE D'IVOIRE. Ce principe reconnu mondialement de la hiérarchie de gestion des déchets est illustré dans figure ci-dessous :

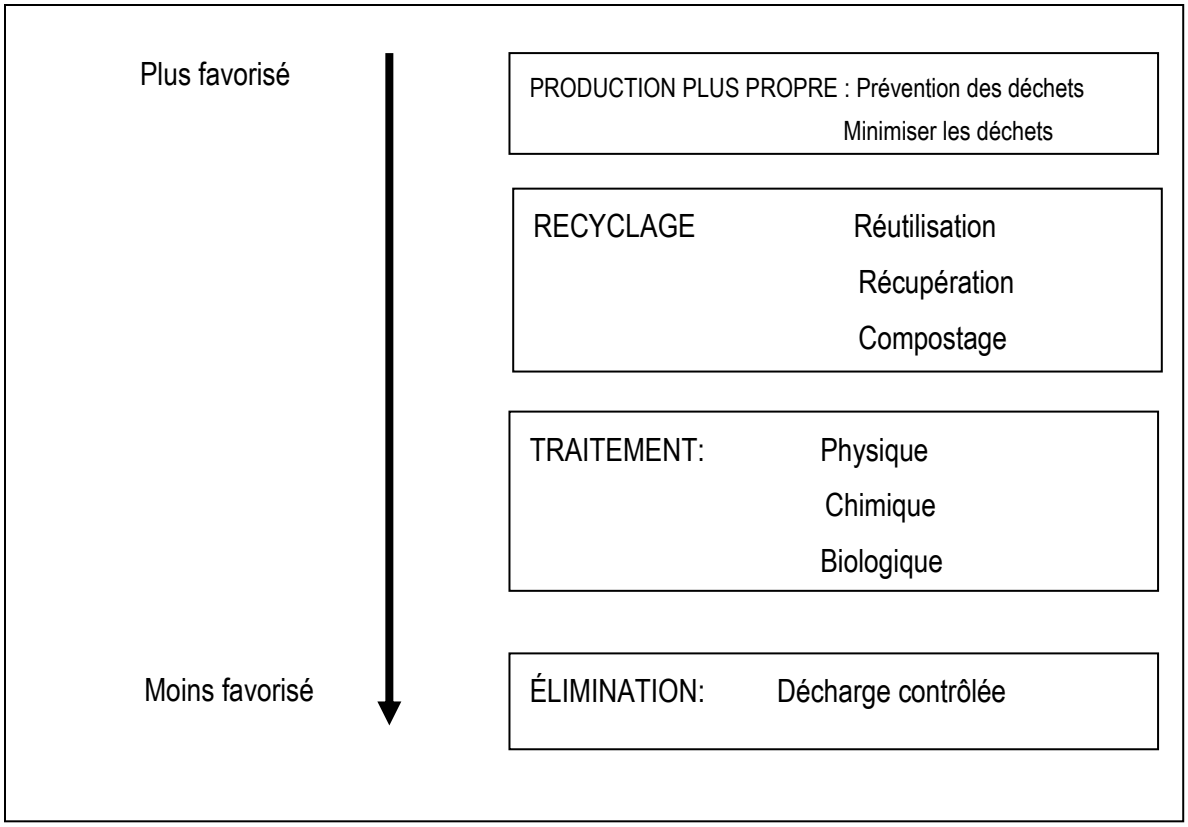


Figure 2-20 : *Hiérarchisation de la gestion des déchets*

Plusieurs types de déchets seront générés par les activités du MRO. Il s'agit des déchets inorganiques, des déchets organiques et des déchets dangereux.

Pour la gestion des déchets industriels spéciaux, AIR CÔTE D'IVOIRE a signé une convention avec la structure agréée ENVIPUR et LASSIRE DECHETS SERVICES pour le tri, la collecte, le transport et l'élimination des déchets (voir annexe 5-6-7).

Pour les déchets dangereux (Huiles usagées, Batteries usagées, Sols contaminés, Filtre à huile, Chiffons souillés), AIR CÔTE D'IVOIRE signera une convention avec une structure agréée par l'ANAGED, pour la collecte, le transport et l'élimination.

2.7.4 Mode de gestion de la santé

Le personnel qui sera en activité sur le projet de construction d'un MRO fera partie de l'effectif actuel du personnel d'AIR CÔTE D'IVOIRE mais un personnel additionnel pourra être recruté selon les besoins. Pour se faire, lors du recrutement d'un travailleur, celui-ci sera soumis à un examen médical d'embauche puis à des examens médicaux périodiques.

2.7.5 Besoins en main-d'œuvre

Le projet contribuera dans un objectif premier à maintenir les emplois actuels et à en ajouter là où cela sera nécessaire en fonction du volume et des types de travaux. Le recrutement des travailleurs de tous les entrepreneurs/contractants sera effectué selon les exigences d'AIR CÔTE D'IVOIRE et approuvé avant leur engagement.

2.8 REJETS ET NUISANCES

2.8.1 Phase d'aménagement et de construction

Les rejets et nuisances qui seront produites en phase d'aménagement du projet sont consignés dans le tableau suivant.

Tableau 2-6: Rejets et nuisances en phase d'aménagement

		Phase d'aménagement
Rejets	Solides	– Déchets ménagers et assimilés (reste nourritures, papier, etc.) – Déchets banals (EPI usagers, matériel de travail usagés, etc.) – Déchets de préparation du terrain (végétaux, terres contaminées par des déversements éventuels) – Terre issue des déblais
	Liquides	– Hydrocarbures et huiles/graisses (y compris usagées) pour les engins et les véhicules – L'ensemble des produits chimiques de lubrification des pièces et de nettoyages – Eaux pluviales – Eaux vannes issues de la base vie – Eaux de lavage des engins – Eaux d'arrosage des sites – Déchets biologiques et sanitaires (liquides) au sein de l'infirmerie préconisée en phase chantier (les eaux de lavages des outils utilisés, les eaux de lavages des blessures, etc.)
	Atmosphériques	– Poussières liées à la circulation et aux opérations de déblais et de terrassement – Emissions des fumées d'échappement des véhicules et des engins – Emanation de vapeurs d'hydrocarbures utilisés par les engins et le véhicules

		Phase d'aménagement
	Gaz à Effet de Serre (GES)	– Libération des GES contenu dans le sol – Libération des GES captés par les végétaux et issue de leur décomposition – Emission de GES issue de la combustion des moteurs, des engins et des véhicules
Nuisances	Sonores	– Bruit des véhicules – Bruit des engins – Bruit des travailleurs
	Olfactives	– Odeur des émanations d'hydrocarbures et de produits chimiques pour les engins et les pièces – Odeur des fumées d'échappement – Odeur issue de la décomposition des végétaux détruits ; odeurs émanant de la décharges (à ordures)
	Vibratoires	– Vibrations émis par les engins de terrassement et de déblais

Source : ENVINOVA, mai 2025

2.8.2 Phase d'exploitation

Les rejets et nuisances qui seront produites en phase d'exploitation du projet sont consignés dans le tableau suivant.

Tableau 2-7: Rejets et nuisances en phase d'exploitation

		Phase d'exploitation
Rejets	Solides	– Déchets ménagers et assimilés (reste nourritures, papier, etc.) – DEEE (câbles, ordinateurs, etc.) – Déchets banals (EPI usagers, mobiliers de bureau usagés, matériel de travail usagé, etc.)
	Liquides	– Huiles diélectriques et autres huiles usées – Eaux de lavage des panneaux, véhicules et engins – Carburant – Eaux pluviales – L'ensemble des produits chimiques de lubrification des pièces et de nettoyage des installations – Eaux usées des fosses septiques
	Atmosphériques	– Poussières liées à la circulation des véhicules, aux activités – Emissions des fumées d'échappement des véhicules – Emanation des produits chimiques (Détergents, huiles, graisses)
	GES	– Emission de GES issue de la combustion des moteurs des véhicules, des groupes électrogènes
Nuisances	Sonores	– Bruit des véhicules – Bruit provenant de forages et d'enfouissement de piliers
	Olfactives	– Odeur des produits chimiques (huiles, graisses) – Odeur de brulé (en cas de surchauffe des équipements électriques) – Odeur des fumées d'échappement des véhicules – Odeurs provenant de la déchèterie

		Phase d'exploitation
	Vibratoires	– Vibrations émis par les engins d'enfouissement de piliers

Source : ENVINOVA, mai 2025

2.8.3 Phase fermeture et de cessation d'activité

Les rejets et nuisances qui seront produites en phase de cessation et de fermeture du projet sont consignés dans le tableau suivant.

Tableau 2-8: Rejets et nuisances en phase de cessation et de fermeture

		Phase de cessation et de fermeture
Rejets	Solides	– Déchets ménagers et assimilés (reste nourritures, papier, etc.) – Déchets banals (EPI usagers, mobiliers de bureau usagés, matériel de travail usagé, etc.) – Déchets de chantier (gravats, terres contaminées par des déversements éventuels d'huiles issues des transformateurs à détruire, carburant déversé, etc.)
	Liquides	– Hydrocarbures et huiles/graisses (y compris usagés) pour les engins et les véhicules de démolition – L'ensemble des produits chimiques encore en stock – Eaux pluviales – Eaux vannes – Eaux de lavage des engins Eaux d'arrosage des sites
	Atmosphériques	– Poussières liées à la circulation et aux opérations de démolition – Emissions des fumées d'échappement des véhicules et des engins de démolition – Emanation de vapeurs d'hydrocarbures utilisés par les engins et le véhicules
	GES	– Emission de GES issue de la combustion des moteurs des engins et des véhicules
Nuisances	Sonores	– Bruit des véhicules – Bruit des engins – Bruit des travailleurs
	Olfactives	– Odeur des émanations d'hydrocarbures et de produits chimiques pour les engins, les pièces et la construction – Odeur des fumées d'échappement
	Vibratoires	– Vibrations émises par les engins de démolition – Vibrations des équipements utilisés pour la destruction des fondations – Vibrations émises par l'activités d'arrachement ou de destruction des fondations

Source : ENVINOVA, mai 2025

3 JURIDIQUE ET INSTITUTIONNEL

3.1 Cadre juridique

3.1.1 Cadre juridique au plan national

La Côte d'Ivoire a élaboré plusieurs textes de loi en matière de protection de l'environnement. Il s'agit des textes relatifs à la qualité de l'environnement, à la santé et à la sécurité, à la protection des milieux sensibles, aux mesures de contrôle de l'occupation du sol, aux ouvrages et à la gestion des produits chimiques. Ces textes confèrent un cadre juridique à l'élaboration des études environnementales en général et à l'élaboration de l'évaluation environnementale du Projet en particulier.

Les textes réglementaires pertinents applicables dans le cadre du Projet sont présentés en détail ci-après.

3.1.1.1 Lois

Afin de se donner un cadre juridique approprié à la protection et à une gestion durable de l'environnement, la Côte d'Ivoire a élaboré plusieurs textes de loi en matière de protection de l'environnement. Il s'agit des textes relatifs à la qualité de l'environnement, à la santé et à la sécurité, à la protection des milieux sensibles, à la protection du milieu lagunaire, aux mesures de contrôle de l'occupation du sol et aux ouvrages. Ces textes confèrent un cadre juridique à l'élaboration des EIESA en général et à l'élaboration de l'EIESA au Projet de construction d'un hangar de maintenance au sein de l'Aéroport International Félix Houphouët Boigny à Port-Bouët, Département de Boundiali par la société AIR CÔTE D'IVOIRE.

Les textes de loi réglementant ce Projet sont les suivants :

- **Lois**
  - **Loi n° 88-651 du 07 juillet 1988** portant protection de la Santé Publique et de l'Environnement contre les effets des déchets industriels toxiques et nucléaires et des substances toxiques nocives
  - **La loi n°97-523 du 04 septembre 1997** modifiant et complétant la loi n°65-248 du 04 août 1965 relative au permis de construire
  - **Loi n° 2023-902 du 23 Novembre 2023** portant Code de l'Eau
  - **Loi n° 99-477 du 2 août 1999 modifiant la loi cadre n° 68-595 du 20 décembre 1968** portant Code de Prévoyance Sociale
  - **La loi n° 2003-208 du 7 juillet 2003** portant transfert et répartition des compétences de l'Etat aux Collectivités Territoriales
  - **Loi n° 2014-390 du 20 juin 2014** d'orientation sur le développement durable
  - **Loi n°2015-532 du 20 juillet 2015** portant Code du Travail
  - **Loi n°2019-675 du 23 juillet 2019** portant Code Forestier
  - **Loi n° 2019-868 du 14 octobre 2019 modifiant la loi n°98~750 du 23 décembre 1998** relative au domaine foncier rural, telle que modifiée par les lois n°2004-412 du 14 aout 2004 et n°2013-655 du 13 septembre 2013
  - **Loi 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
  - **Loi n° 2023-900 du 23 novembre 2023** portant Code de l'Environnement
- **Décret**
  - **Décret n° 71-74 du février 1971**, relatif aux procédures domaniales et foncières
  - **Décret n° 79-643 du 8 août 1979** portant organisation du plan de secours à l'échelon national en cas de catastrophe
  - **Décret n°95-817 du 29 septembre 1995** fixant les règles d'indemnisation pour destruction des cultures

- Décret fixant les modalités d'application du principe pollueur–payeur, tel que défini par **la loi n°96-766 du 03 octobre 1996,** portant Code de l'Environnement adopté au Conseil des Ministres du 24-10-2012
- **Décret n° 97-393 du 9 juillet 1997** portant création et organisation d'un établissement public à caractère administratif dénommé Agence Nationale De l'Environnement (ANDE).
- **Décret n° 98-38 du 28 janvier 1998** relatif aux mesures générales d'hygiène en milieu de travail
- **Décret n° 98-40 du 28 janvier 1998** relatif au contrôle du comité technique consultatif pour l'étude des questions intéressant l'hygiène et la sécurité des travailleurs
- **Décret n° 98-43 du 28 janvier 1998**, relatif aux installations classées pour la protection de l'environnement
- **Décret n° 98-505 du 16 septembre 1998** portant définition des plans de secours en cas d'accident, de sinistre ou de catastrophe
- **Décret n° 2024-595 du 26 juin 2024** portant audit environnemental social
- **Décret n° 2010-272 du 30 septembre 2010** portant interdiction de la traite et des pires formes de travail des enfants
- **Décret n° 2012-1047 du 24 octobre 2012** fixant les modalités d'application du principe pollueur-payeur tel que défini par la loi n° 96-766 du 03 octobre 1996 portant code de l'environnement
- **Décret n°2013 440 du 13 juin 2013** déterminant le régime juridique et périmètre de protection des ressources en eau, aménagements et ouvrages hydrauliques.
- **Décret n°2013-507 du 25 juillet 2013** portant détermination de la périodicité de l'inventaire des ressources en eau, des aménagements et ouvrages hydrauliques en Côte d'Ivoire
- **Décret n°2016-791 du 12 octobre 2016** portant réglementation des émissions de bruit de voisinage
- **Décret n°2017-125 du 22 février 2017** relatif à la qualité de l'air
- **Décret n° 2017-217 du 05 avril 2017** portant gestion écologiquement rationnelle des déchets d'équipements électriques et électroniques
- **Décret n° 2016-791 du 12 octobre 2016** relatif aux émissions de bruit de voisinage
- **Décret n°2024-595 du 26 juin 2024**, déterminant les règles et procédures applicables aux évaluations environnementales et sociales des projets de développement

Arrêté

- **L'arrêté n°0462/MLCVE/SIIC du 13 mai 1998**, relatif à la nomenclature des Installations Classées pour la protection de l'environnement
- **ARRETE n° 00754 /MINEEF/DGE du 0 8 Juillet. 2010** portant création, attributions, organisation et fonctionnement du « Comité National d'Agrément pour la récupération, la valorisation et/ou l'élimination des déchets industriels »
- **Arrêté n° 1164 MINEEF CIAPOL SDIIC du 4 novembre 2008** portant règlementation des rejets et émissions des installations classées pour la protection de l'environnement
- **Arrête n°131/mshp/dghp/drhp du 03 juin 2009** portant règlementation de la gestion des déchets sanitaires en Côte d'Ivoire
- **Arrêté n°1240 du 28 octobre 2009** portant procédure de délivrance d'agrément aux sociétés prestataires pour la récupération, la valorisation et/ou l'élimination des déchets industriels
- **Arrêté interministériel n°247/MINAGRI/MPMEF/MPMB du 17 juin 2014** portant fixation du barème d'indemnisation des cultures détruites

Instruction

- **Instruction interministérielle n°437/INT/PC du 08 décembre 1993**
- **Instruction interministérielle n° 070/INT/PC du 13 mai 1994** relative à l'organisation des secours en cas de sinistre technologique dans les installations des hydrocarbures et de la chimie : plan ORSEC.

L'Etude d'Impact Environnemental et Social Approfondie du projet Air Côte-d'Ivoire à Abidjan dans la commune de Port-Bouët est régie par la loi environnementale de la République de Côte d'Ivoire, notamment par les textes cités ci-

dessus. Les Termes De Référence TDR d'EIESA n°169-0425/da-KN élaborés par l'ANDE, faisant qualité de directives et de modèle indicatif pour la rédaction de l'EIESA, ont servi de référent également pour l'élaboration de l'EIESA dudit Projet. Tous ces textes de loi relatifs à la protection de l'Environnement, y compris les TDR, ont guidé l'élaboration de l'EIESA et la rédaction du présent rapport d'EIESA.

De manière spécifique, les textes réglementaires pertinents applicables dans le cadre du présent Projet sont présentés en détail dans les paragraphes ci-dessous.

Tableau 3-1 textes de lois ivoiriennes en rapport avec le Projet

Intitulés des textes réglementaires	Articles liés aux activités du Projet
Loi n°65-255 du 4 Août 1965 relative à la protection de la faune et à l'exercice de la chasse modifiée et complétée par la loi 94-442 du 16 août 1994	Article 3 : La protection de la faune tend à assurer la conservation et l'enrichissement qualitative et quantitative des animaux des espèces sauvages vivant naturellement dans le pays, tant sur les surfaces relevant du domaine de l'Etat que sur les terrains des particuliers. Article 6 : L'autorité administrative compétente fixe les conditions de délivrance des autorisations spéciales écrites dans lesquelles il est interdit de pénétrer, de circuler, y compris par voie aérienne à basse altitude, de camper et d'effectuer toute recherche scientifique dans les réserves naturelles et réglemente la circulation et le campement à l'intérieur des parcs nationaux. Article 9 : crée quatre catégories de permis à savoir les permis de petite chasse, les permis de chasse sportive, les permis scientifiques de chasse ou de capture et les permis de chasse d'animaux sauvages d'élevage. Cette loi donne en son annexe les espèces protégées. Ces espèces sont reparties en trois classes : Classe A : liste des animaux sauvages intégralement protégés, dont la capture, y compris celles de leurs jeunes ou de leurs œufs, sont interdits aux porteurs de permis scientifiques dans les limites et avec les moyens inscrits au permis. Classe B : liste des animaux sauvages partiellement protégés dits spécifiques dont la chasse et la capture, y compris celles de leurs jeunes ou de leurs œufs, ne sont autorisées qu'aux porteurs de permis de capture dans les limites aux permis et aux porteurs de permis spéciaux de grande chasse et de chasse touristique de passager mais seulement à titre unitaire comme trophée ou pièce de collection. Classe C : liste des animaux sauvages partiellement protégés dits cynégétiques dont la chasse des seuls individus adultes est autorisée aux titulaires de permis spéciaux de chasse sportive dans les limites du tableau fixé pour chaque degré et dont la capture y compris celle de leurs jeunes est autorisée aux porteurs de permis de capture dans les limites indiquées aux permis. La société est concernée par la présente loi car elle devra, protéger les espèces définies dans les différentes annexes. Article 11 : Petite chasse pour les animaux non protégés pratiquée suivant la tradition, hors des réserves et ses zones de protection, avec des armes traditionnelles de fabrication locale à l'exclusion de toute arme à feu et de tout procédé interdit par la présente loi et ses décrets d'application, est qualifiée « chasse traditionnelle ». Article 12 : Est considéré comme « chasseur traditionnel » quiconque, dans les limites de la sous-préfecture de son lieu de résidence, chasse pour son alimentation et celle de sa famille, dans les conditions prévues à l'article 11. Par dérogation à l'article 8, le chasseur traditionnel est autorisé à chasser sans permis en respectant toutefois les périodes de fermeture de la chasse.

Intitulés des textes réglementaires	Articles liés aux activités du Projet
La loi n° 88-651 du 07 juillet 1988 portant protection de la Santé Publique et de l'Environnement contre les effets des déchets industriels toxiques et nucléaires et des substances toxiques nocives	Cette loi met en évidence le fait que la protection de la Santé Publique ainsi que de l'Environnement par AIR CÔTE D'IVOIRE est obligatoire. Son article 1er stipule : « Sont interdits sur tout le territoire national, tous actes relatifs à l'achat, à la vente, à l'importation, au transit, au transport, au dépôt et au stockage des déchets industriels toxiques et nucléaires et des substances nocives ».

Intitulés des textes réglementaires	Articles liés aux activités du Projet
Loi n°96-669 du 29 août 1996 portant code pétrolier	Art 17 : « Un contrat pétrolier est négocié par le Gouvernement, sous l'autorité du Président de la République. Il est signé par le Président de la République ou ses représentants, mandatés par décret. A défaut de stipulation contraire, le contrat pétrolier entre en vigueur dès sa signature par les Parties. » Art 18 : Le contrat pétrolier fixe notamment : • le périmètre de l'autorisation de recherche ; • la durée du contrat et des différentes périodes de validité de l'autorisation de recherche, des autorisations d'évaluation et des autorisations d'exploitation, ainsi que les conditions de leur renouvellement et prorogation, y compris en matière de rendus de surface ; • les engagements de travaux ou d'investissements pour chacune des périodes de validité de l'autorisation de recherche, ainsi que les garanties bancaires y afférentes ; • les conditions d'établissement des programmes de travaux et budgets, le contrôle de leur exécution, la fourniture au ministère en charge des hydrocarbures des rapports, données et informations relatives aux opérations pétrolières ; • les droits et obligations réciproques des parties contractantes ; • les obligations concernant une découverte commerciale et le développement d'un gisement commercial ainsi que les modalités d'octroi d'une autorisation d'exploitation, le régime des biens, meubles et immeubles, nécessaires à la réalisation des opérations pétrolières, y compris les conditions de leur dévolution à l'État à la fin du contrat ; • les droits et obligations du titulaire en matière de transport d'hydrocarbures extraits ; • les règles de propriété de la production et de sa répartition entre les parties contractantes ainsi que les modalités de détermination du prix des hydrocarbures extraits ; • le cas échéant, les modalités de la participation de l'État ou d'une société d'État, ainsi que les règles de l'association avec le titulaire ; • les clauses fiscales, douanières et financières, ainsi que les règles comptables spécifiques des opérations pétrolières, y compris de tenue éventuelle des livres et registres en devises étrangères ; • les conditions de résiliation du contrat et de retrait ou d'annulation des autorisations dans les diverses éventualités ; • les obligations à remplir en matière d'emploi, d'équipement, de formation et d'œuvres sociales ;

Intitulés des textes réglementaires	Articles liés aux activités du Projet
	• les conditions juridiques concernant la loi applicable, la stabilité des conditions, les cas de force majeure et le règlement des différends ; • les conditions de cession et de transfert du contrat et des autorisations qui en dérivent ; • les obligations du titulaire en matière d'environnement, d'hygiène, de sécurité et de sûreté ; • les obligations du titulaire en matière d'abandon Lorsque les circonstances le justifient, l'objet d'un contrat pétrolier peut être limité à l'exploitation d'un ou de plusieurs gisements d'hydrocarbures déjà découverts et délimités, sans être lié à l'octroi d'une autorisation de recherche. Art 48 : Le titulaire d'un contrat pétrolier doit conduire les opérations pétrolières dont il a la charge avec diligence et suivant les règles de l'art en usage dans l'industrie pétrolière internationale. Art 49 : Le titulaire d'un contrat pétrolier doit réaliser les opérations pétrolières de telle manière que soit assurée, en toutes circonstances, la conservation des ressources naturelles, notamment des gisements d'hydrocarbures, et que soient dûment protégées les caractéristiques essentielles de l'environnement. À ce titre, il doit effectuer toutes les opérations et travaux en utilisant les techniques confirmées en usage dans l'industrie pétrolière internationale et prendre notamment toutes mesures destinées à préserver et à protéger les environnements, milieux et écosystèmes naturels, ainsi que la sécurité des personnes et des biens

Intitulés des textes réglementaires	Articles liés aux activités du Projet
Loi n°98-749 du 23 décembre 1998 portant répression des infractions à la réglementation sur les armes, munitions et substances explosives	L'article 4 de cette loi dispose que : « est puni de la peine prévue au 2 de l'article précédent quiconque, sans autorisation administrative, importe, transporte ou entrepose des poudres ou substances explosives. » La société doit préalablement obtenir une autorisation de l'administration, pour l'importation, le transport et le stockage des substances explosives, auquel cas l'exploitant s'expose à un emprisonnement de cinq à dix ans et à une amende de 500.000 à 5.000.000 de francs CFA.

Intitulés des textes réglementaires	Articles liés aux activités du Projet
Loi n° 99-477 du 2 août 1999 modifiant la loi cadre n° 68-595 du 20 décembre 1968 portant Code de Prévoyance Sociale	Dans l'exécution du Projet, la société AIR CÔTE D'IVOIRE est soumise à l'article 1 de cette loi qui stipule : « Le service public de la Prévoyance Sociale a pour but de fournir des prestations à l'effet de pallier les conséquences financières de certains risques ou de certaines situations, en matière : - d'accidents du travail et de maladies professionnelles ; - de retraite, d'invalidité et de décès ; - d'allocations familiales ». La société AIR CÔTE D'IVOIRE est obligatoirement affiliée à la Caisse Nationale de Prévoyance Sociale (CNPS) du fait de l'emploi de travailleurs salariés tels que définis à l'article 2 du Code du Travail. Cette affiliation prend effet à compter du premier embauchage d'un travailleur salarié

Intitulés des textes réglementaires	Articles liés aux activités du Projet
La loi n° 2003-208 du 7 juillet 2003 portant transfert et répartition des compétences de l'Etat aux Collectivités Territoriales	Art 1 : « les collectivités territoriales concourent avec l'Etat au développement économique, social, sanitaire, éducatif, culturel et scientifique des populations et, de manière générale à l'amélioration constante de leur cadre de vie. A cet effet, elles jouissent d'une compétence générale et de compétences spéciales attribuées par les lois et règlements ». Art 2 : « des compétences autres que celles prévues par les dispositions de la présente loi peuvent être transférées, en cas de besoin, de l'Etat aux Collectivités Territoriales par la loi. » Art 7 : « la réalisation d'un équipement sur le territoire d'une collectivité territoriale ne peut être entreprise par l'Etat ou par une autre Collectivité Territoriale sans consultation préalable de la Collectivité concernée. »

Intitulés des textes réglementaires	Articles liés aux activités du Projet
Loi n° 2014-390 du 20 juin 2014 d'orientation sur le développement durable	Cette loi stipule : Article 2 : la présente loi définit les objectifs fondamentaux des actions des acteurs du développement durable. Elle vise à : Préciser les outils de politique en matière de développement durable ; intégrer les principes du développement durable, dans les activités des acteurs publics et prives ; élaborer les outils de politique en matière de changements climatiques ; encadrer les impacts économiques, sociaux et environnementaux liés à la biosécurité ; définir les engagements en matière de développement durable des acteurs du développement durable ; concilier la protection et la mise en valeur de l'environnement, du développement économique et du progrès social ; créer les conditions de l'utilisation rationnelle et durable des ressources naturelles pour les générations présentes et futures ; encadrer l'utilisation des organismes vivants modifiés. Article 3 : la présente de loi s'applique notamment aux conditions ci-après : l'aménagement durable du territoire ; la biodiversité ; la biosécurité ; les changements climatiques ; le développement urbain durable ; les énergies ; l'environnement côtier et marin ;

Intitulés des textes réglementaires	Articles liés aux activités du Projet
	la gestion des catastrophes ; la gestion durable des forêts ; la gestion durable des mers et du littoral ; a gestion durable des terres et la désertification ; le mécanisme pour un développement propre ; le mécanisme REDD+ ; les modes de consommation et de production durables ; les ressources en eau. Article 8 : Est acteur du développement durable toute personne physique et/ou morale qui participe à la promotion du développement durable. Il s'agit pour les personnes morales : - de l'Etat ; - des collectivités territoriales ; - du secteur privé ; - de la société civile ; - des comités de développement durable. Article 37 : le secteur privé applique les principes et objectifs du développement durable prévus par la présente loi dans son fonctionnement et dans la mise en œuvre de ses actions notamment par :

Intitulés des textes réglementaires	Articles liés aux activités du Projet
	l'adoption des modes et méthodes d'approvisionnement, d'exploitation, de production et de gestion responsables, répondant aux exigences du développement durable ; des évaluations environnementales et sociales en vue de vérifier l'impact de leurs activités sur l'environnement ; la contribution à la diffusion des valeurs du développement durable et l'exigence de leurs partenaires, notamment de leurs fournisseurs, le respect de l'environnement et desdites valeurs ; l'adoption d'une communication transparence sur leur gestion environnementale ; le respect des exigences de la responsabilité sociétale des organisations pour la promotion du développement durable ; Article 38 : le secteur privé se conforme aux conditions de mise en œuvre de la responsabilité sociétale des organisations prévue par la présente loi. Article 39 : le secteur privé présente périodiquement un rapport sur la mise en œuvre de son plan de développement durable. La périodicité, le format et le contenu du rapport sont fixés par le décret.

Intitulés des textes réglementaires	Articles liés aux activités du Projet
Loi n° 2014-451 du 05 août 2014 portant orientation de l'organisation générale de l'administration territoriale	Article 1 : « L'administration territoriale est structurée selon les principes de la déconcentration, de la décentralisation et l'entité territoriale particulière qu'est le District Autonome. Elle est organisée en vue d'assurer l'encadrement des populations, de pourvoir à leurs besoins, de favoriser le développement économique, social et culturel ainsi que de réaliser l'unité et la cohésion nationales. » Article 2 : « L'administration territoriale déconcentrée est assurée dans le cadre de circonscriptions administratives hiérarchisées que sont : les Régions ; les Départements ; les Sous-Préfectures ; les Villages. » Article 32 : « L'administration décentralisée est assurée dans le cadre de collectivités territoriales que sont : les Régions ; les Communes. Les collectivités territoriales ont pour missions, dans la limite de leurs compétences : l'organisation de la vie collective dans la collectivité territoriale ; la participation des populations à la gestion des affaires locales ; la promotion et la réalisation du développement local ; la modernisation du monde rural ; l'amélioration du cadre de vie ; la gestion des terroirs et de l'environnement. » La Mairie, la Préfecture d'Abidjan doivent être consultés dans le cadre des consultations publiques de la présente EIESA.

Intitulés des textes réglementaires	Articles liés aux activités du Projet
Loi n°2015-532 du 20 juillet 2015 portant Code du Travail	Article 1er : « Le présent code du travail est applicable sur tout le territoire de la République de Côte d'Ivoire. Il régit les relations entre employeurs et travailleurs résultant de contrats de travail conclus pour être exécutés sur Je territoire de la République de Côte d'Ivoire. Il régit également l'exécution occasionnelle, sur le territoire de la République de Côte d'Ivoire, d'un contrat de travail conclu pour être exécuté dans un autre Etat. Toutefois, cette dernière disposition n'est pas applicable aux travailleurs déplacés pour une mission temporaire n'excédant pas trois mois. Il s'applique en certaines de ses dispositions aux apprentis et à tome autre personne liée à AIR CÔTE D'IVOIRE en vue d'acquérir une qualification ou une expérience professionnelle. » Article 3 : « Le travail forcé, ou obligatoire est interdit de façon absolue. On entend par travail forcé ou obligatoire, tout travail ou service exigé d'un individu sous la menace d'une peine quelconque pour lequel ledit individu ne s'est pas offert de son plein gré. » Article 21.1 : « La durée et l'horaire de travail sont fixés par l'employeur dans le respect des règles édictées par le présent code et des textes pris pour son application. La durée et l'horaire de travail sont affichés sur les lieux de travail et communiqués à l'Inspecteur du Travail et des Lois sociales. Dans tous les Etablissements soumis au présent Code, à l'exception des Etablissements agricoles, la durée normale du travail des personnels, quel que soient leur sexe et leur mode de rémunération, est fixée à quarante heures par semaine. Cette durée peut être dépassée par application des règles relatives aux équivalences, aux heures supplémentaires et à la récupération des heures de travail perdues et à la modulation. » Article 22.2 : « Le travail de nuit est interdit aux femmes enceintes sauf avis médical contraire et aux jeunes travailleurs âgés de moins de dix-huit ans. Des dérogations peuvent toutefois être accordées, dans des conditions fixées par décret, en raison de la nature particulière de l'activité professionnelle. » Article 24.1 : « Le repos hebdomadaire est obligatoire. Il est au minimum de vingt-quatre heures consécutives. Il a lieu en principe le dimanche. Les modalités d'application du présent article, notamment les professions pour lesquelles et les conditions dans lesquelles le repos peut exceptionnellement et pour des motifs nettement établis, soit être donné par roulement ou collectivement d'autres jours que le dimanche, soit être suspendu par compensation de certaines tètes rituelles ou locales, sont fixées par voie règlementaire. » Article 25.1 : « Sauf disposition plus favorable des conventions collectives ou du contrat individuel, le travailleur a droit au congé payé, à la charge de l'employeur, à raison de 2,2 jours ouvrables par mois de service effectif. » Article 31. 1 : « Par rémunération ou salaire, il faut entendre le salaire minimum catégoriel et ses accessoires ainsi que tous les autres avantages, payés directement ou indirectement, en espèce ou en nature, par l'employeur au travailleur en raison de l'emploi de ce dernier. Il ne peut être inférieur au salaire minimum catégoriel fixé par convention ou accord ou à défaut par voie réglementaire. Aucun salaire n'est dû en cas d'absence, en dehors des cas prévus par la réglementation et sauf accord entre les parties intéressées. »

Intitulés des textes réglementaires	Articles liés aux activités du Projet
	Article 31.2 : « Dans les conditions prévues au présent titre, tout employeur est tenu d'assurer, pour un même travail ou un travail de valeur égale, l'égalité de rémunération entre les salariés, quels que soient leur sexe, leur âge, leur ascendance nationale, leur race, leur religion, leurs opinions politiques et religieuses, leur origine sociale, leur appartenance ou leur non-appartenance à un syndicat. » Titre IV : chapitres premier (Hygiène, Sécurité et santé au travail) Article 4.1 : « On entend par santé et sécurité au travail, la discipline qui recouvre de nombreux domaines spécialisés et qui vise à : -Promouvoir et à maintenir le plus haut degré possible de bien-être physique, mental et social de tous les travailleurs dans tous les corps de métiers ; -Prévenir les effets néfastes des mauvaises conditions de travail sur la santé des travailleurs ; -Protéger les travailleurs contre les dangers qui menacent leur santé ; -Placer et à maintenir les travailleurs dans un environnement de travail adapté à leurs conditions physiques et mentales ; -Adapter le travail à l'Homme. » Article 41.2 : « Pour protéger la vie et la santé des salariés, l'employeur est tenu de prendre toutes les mesures utiles qui sont adaptées aux conditions d'exploitation d'AIR CÔTE D'IVOIRE. Il doit notamment aménager les installations et régler la marche du travail de manière à préserver le mieux possible les salariés des accidents et maladies ». article 41.3 stipule que : « Tout employeur est tenu d'organiser une formation en matière d'hygiène et de sécurité au bénéfice des salariés nouvellement embauchés, de ceux qui changent de poste de travail ou de technique. » Cette formation doit être actualisée au profit du personnel concerné en cas de changement de la législation ou de la réglementation. » Article 41.6 « Il est interdit à toute personne d'introduire ou de distribuer, de laisser introduire ou de laisser distribuer, dans les Établissements ou entreprises, des boissons alcoolisées à l'usage des travailleurs. ». Le promoteur doit organiser ses activités (le recrutement, la formation, les horaires de travail, etc.) en respectant les dispositions de cette loi. AIR CÔTE D'IVOIRE se doit de maintenir l'hygiène sur le site pendant toutes les phases du Projet afin de garantir la santé des travailleurs

Intitulés des textes réglementaires	Articles liés aux activités du Projet
La Loi n°2019-576 du 26 juin 2019 instituant Code de la Construction et de l'Habitat	Art.11.- Le permis de construire est délivré sur une zone aménagée ou approuvée. Toutefois, il peut être délivré sur les parcelles situées en dehors des plans de lotissement approuvés et affectés à des grands projets. Il est délivré pour une période d'une année par le Ministre chargé de l'Urbanisme qui peut déléguer son pouvoir dans les conditions prévues par décret pris en Conseil des Ministres, Art.12.- Le permis de construire est exigé pour : • la construction de tout bâtiment ; • toute extension d'un bâtiment ; www.droit-afrique.com Côte d'Ivoire Code de la Construction et de l'Habitat 7 • les travaux exécutés sur les constructions existantes, lorsqu'ils ont pour effet d'en changer la destination, d'en modifier la structure, l'aspect extérieur, le volume ou la distribution intérieure ; • les reprises de gros-œuvres ; • les clôtures ; • tout ouvrage ayant un impact sur le paysage urbain. Art.13.- L'obligation d'obtention préalable du permis de construire s'impose à toute personne physique ou morale. Art.14.- Les constructions doivent être conformes aux règles et aux normes environnementales d'urbanisme, d'architecture, de construction, d'assainissement et de drainage admises en République de Côte d'Ivoire. Art.19.- Le permis de construire n'est accordé que si les constructions projetées respectent les plans d'urbanisme et d'alignement, les règlements d'urbanisme, les servitudes d'hygiène et de salubrité, de sécurité publique, de caractère architectural, de conservation des sites et, d'une manière générale, les prescriptions imposées par la présente loi et les règlements. Art.30.- Quiconque désire démolir en totalité ou partie d'un bâtiment à quelque usage qu'il soit affecté, doit au préalable obtenir un permis de démolir des services compétents de l'Urbanisme et de l'Habitat. Cette obligation s'impose à tous les maîtres d'ouvrage au sens du présent Code qu'ils soient de droit public ou privé. les servitudes de salubrité, de sécurité publique, de caractère architectural, de conservation des sites, imposés par les lois et règlements. Il peut être sursis sur une demande de permis de construire, pendant une période de deux ans au maximum, lorsque la construction projetée est incompatible avec des projets d'urbanisme non encore approuvés. Passé ce délai, la demande est considérée comme approuvée s'il n'en a été donné aucune suite. Dans le cadre du Projet, AIR CÔTE D'IVOIRE doit effectuer ses activités dans le total respect des exigences de ce code.

Intitulés des textes réglementaires	Articles liés aux activités du Projet
Loi n°2019-675 du 23 juillet 2019 portant Code Forestier	Article 3 : la présente loi s'adresse aux forêts, agro-forêts, aux arbres hors forêts et aux jardins botaniques. Article 18 : le domaine forestier national comprend : le domaine forestier des personnes morales de droit public le domaine forestier des personnes morales de droit privé le domaine forestier des personnes morales physiques. Article 24 : le domaine forestier des personnes morales de droit privé est constitué de : Forêts naturelles ou créées par des personnes morales de droit privé sur des terres régulièrement acquises Forêts communautaires ; Forêts sacrées. Article 34 : les droits d'usage forestier s'exercent dans les forêts de l'Etat et des collectivités territoriales. Ils ne s'appliquent pas aux forêts de personnes physiques ou de personnes morales de droit privé. Article 42 : l'administration forestière définit les normes techniques relatives à la reconstitution et à la création des forêts, à leur aménagement ainsi que les modalités de mise en œuvre. Article 45 : tout projet ou toute activité susceptible d'entraîner le déboisement d'une partie des forêts du domaine forestier national est soumis à autorisation préalable du Ministre en charges des forêts. Article 50 : « La protection des forêts contre les feux de brousse et les incendies de forêts constitue une obligation pour l'Etat, les collectivités publiques et toute personne physique ou morale. Toute personne constatant la présence d'un feu en forêt est tenue d'en aviser immédiatement l'autorité forestière locale ou l'autorité administrative la plus proche et le cas échéant, les services compétents en matière de lutte contre les incendies. »

Intitulés des textes réglementaires	Articles liés aux activités du Projet
Loi n° 2019-868 du 14 octobre 2019 relative au domaine foncier rural	Article 1er : « Les articles 2, 4, 6, 9, 12, 17, 23 et 26 de la loi n° 98-750 du 23 décembre 1998 relative au domaine foncier rural, telle que modifiée par les lois n°2004-412 du 14 août 2004 et n°2013-655 du 13 septembre 2013 sont modifiés ainsi qu'il suit : » Art 2 nouveau : « Le Domaine Foncier Rural est à la fois : hors du domaine public, hors des zones d'aménagement différé dûment constituées hors du domaine forestier classé et des aires protégées: hors des périmètres urbains: hors des zones touristiques dûment constituées. Le Domaine Foncier Rural est composé : à titre permanent: des terres propriété des collectivités publiques et des particuliers, des terres sans maître. des terres du domaine concédé par l'Etat à des collectivités publiques et des particuliers.. » Article 4 nouveau : « La propriété d'une terre du Domaine Foncier Rural est établie à partir de l'immatriculation de cette terre au Registre Foncier ouvert à cet effet par l'Administration. Dans le domaine foncier rural coutumier, les droits coutumiers sont constatés par lo Certificat Foncier. Les terres objet de Certificats Fonciers Individuels ou Collectifs doivent être Immatriculées dans un délai fixé par décret pris en Conseil des Ministres. La procédure d'immatriculation des terres objet de Certificats Fonciers est définie par décret. » Art 5 : « la propriété du Domaine Foncier Rural se transmet par achat, succession, donation entre vifs ou testamentaire ou par l'effet d'une obligation. » Art 7 : les droits coutumiers sont constatés au terme d'une enquête officielle réalisée par les Autorités administratives ou leurs délégués et les conseils des villages concernés soit en exécution d'un programme d'intervention, soit à la demande des personnes intéressées. Un décret pris en Conseil des Ministres détermine les modalités de l'enquête. »

Intitulés des textes réglementaires	Articles liés aux activités du Projet
	Art 19 : « l'autorité administrative, pour faciliter la réalisation des programmes de développement ou d'intérêt général, peut nonobstant le droit de propriété des collectivités et des personnes physiques, interdire certaines activités constituant des nuisances audits programmes ou à l'environnement. » Art 26 nouveau : « Les droits de propriété de terres du Domaine Foncier Rural acquis antérieurement à la présente loi par des personnes physiques ou morales ne remplissant pas les conditions d'accès à la propriété fixées par l'article 1 ci-dessus sont maintenus. Les droits de propriété acquis par des personnes physiques, antérieurement à la présente loi, sont transmissibles à leurs héritiers. Les personnes morales peuvent céder librement les droits de propriété acquis. Toutefois, si le cessionnaire ne remplit pas les conditions d'accès à la propriété fixée, par l'article 1 ci-dessus, elles déclarent à l'autorité administrative le retour de ces terres au domaine de l'Etat qui conclut un bail emphytéotique avec le cessionnaire. Les détenteurs de Certificats Fonciers ruraux sur les périmètres mitoyens, individuellement et/ou collectivement, doivent être requis d'exercer avant toute transaction sur les terres appartenant aux personnes désignées par la présente loi, un droit de préemption sur les parcelles dont la cession est projetée. Ce droit de préemption s'exerce dans un délai de six mois à compter de l'avis de vente ou de la manifestation de la décision de vendre. »

Intitulés des textes réglementaires	Articles liés aux activités du Projet
Loi n°2020-348 du 19 mars 2020 portant Constitution de la République de Côte d'Ivoire	Article 3 : « Le travail forcé, ou obligatoire est interdit de façon absolue. On entend par travail forcé ou obligatoire, tout travail ou service exigé d'un individu sous la menace d'une peine quelconque pour lequel ledit individu ne s'est pas offert de son plein gré. » Article 11 : le droit de propriété est garanti à tous. Nul ne doit être privé de sa propriété si ce n'est pour cause d'utilité publique et sous la condition d'une juste et préalable indemnisation. Article 22.2 : « Le travail de nuit est interdit aux femmes enceintes sauf avis médical contraire et aux jeunes travailleurs âgés de moins de dix-huit ans. Des dérogations peuvent toutefois être accordées, dans des conditions fixées par décret, en raison de la nature particulière de l'activité professionnelle. » Article 24.1 : « Le repos hebdomadaire est obligatoire. Il est au minimum de vingt-quatre heures consécutives. Il a lieu en principe le dimanche. Les modalités d'application du présent article, notamment les professions pour lesquelles et les conditions dans lesquelles le repos peut exceptionnellement et pour des motifs nettement établis, soit être donné par roulement ou collectivement d'autres jours que le dimanche, soit être suspendu par compensation de certaines têtes rituelles ou locales, sont fixées par voie règlementaire. » Article 27 : « "Le droit à un environnement sain est reconnu à tous sur l'ensemble du territoire national". "Le transit, l'importation ou le stockage illégal et le déversement de déchets toxiques sur le territoire national constituent des crimes". » Article 40 : « "La protection de l'environnement et la qualité de la vie sont un devoir pour la communauté et pour chaque personne physique ou moral" "L'Etat s'engage à protéger son espace maritime, ses cours d'eau, ses parcs naturels ainsi que ses sites et monuments historiques contre toutes formes de dégradation". "L'Etat et les collectivités territoriales prennent les mesures nécessaires pour sauvegarder la faune et la flore". "En cas de risque de dommages pouvant affecter de manière grave et irréversible l'environnement, l'Etat et les collectivités publiques s'obligent, par application du principe de précaution, à les évaluer et à adopter des mesures nécessaires visant à parer à leur réalisation." » Article 101 : La loi fixe les règles concernant la protection de l'environnement et du Développement durable

Intitulés des textes réglementaires	Articles liés aux activités du Projet
Loi n° 22-975 du 23 novembre 2022 portant code douanier	Article 6 : «1° Les droits d'importation constituent le tarif d'entrée. 2° Le tarif d'entrée comprend : le droit de douane et des droits fiscaux. 3° Le tarif des droits de douane comprend, un tarif général, des tarifs intermédiaires, un tarif minimum et des tarifs privilégiés. 4° Le tarif général est applicable aux marchandises qui ne sont pas admises aux tarifs intermédiaires, au tarif minimum ou aux tarifs privilégiés. 5° les exonérations et les réductions des droits de douane résultent des accords internationaux. » Les différents droits d'importation devront être pris en compte par le promoteur à toutes les étapes du Projet
Loi n° 2023-902 du 23 Novembre 2023 portant Code de l'Eau	Article 2 : « La présente loi détermine les principes fondamentaux applicables • au régime juridique des eaux, des aménagements et ouvrages hydrauliques • au régime de protection des eaux, des aménagements et ouvrages hydrauliques • à la gestion des eaux, des aménagements et ouvrages hydrauliques. Elle précise les règles générales • de préservation et de répartition des eaux ; • de préservation, de qualité des aménagements et ouvrages hydrauliques • d'utilisation harmonieuse des eaux sacrées ;

Intitulés des textes réglementaires	Articles liés aux activités du Projet
	• de la police des eaux, des infractions et sanctions. Les eaux définies dans la présente loi comprennent les eaux continentales et les eaux de la mer territoriale. » Article 12« les prélèvements dans les eaux du domaine public hydraulique et la réalisation d'aménagements ou d'ouvrages hydrauliques sont soumis, à autorisation ou à déclaration préalable ». Article 47 : « Tout gaspillage de l'eau est interdit. L'autorité peut, par voie réglementaire, déterminer les conditions à imposer aux particuliers, aux réseaux et installation publique et privées afin d'éviter ce gaspillage. » Article 49 : «"Les points de prélèvement des eaux destinées à la consommation humaine doivent être entourés d'un périmètre de protection. Il est interdit dans ces périmètres de protection d'effectuer tout acte ou activité de nature polluante » Article 50 : « Les déversements, dépôts de déchets de toute nature ou d'effluent radioactifs, susceptibles de provoquer ou d'accroître la pollution des ressources en eau sont interdits. » Article 51 : « Tout rejet d'eaux usées dans le milieu récepteur doit respecter les normes en vigueur. » Les eaux usées et tout autre type de déchets produits sur le site d'AIR CÔTE D'IVOIRE doivent respecter les normes en vigueur avant leur rejet. Les exigences du code de l'eau en ce qui concerne la gestion, la préservation qualitative et quantitative des ressources en eau, et la qualité de l'eau destinée à la boisson doivent être respectées par le promoteur Article 53 : « Il est interdit de déverser dans la mer, les cours d'eau, les lacs, les lagunes, les étangs, les canaux, les eaux souterraines, sur leur rive et dans les nappes alluviales, toute matière usée, tout résidu fermentescible d'origine végétale ou animale, toute substance solide ou liquide, toxique ou inflammable susceptibles de constituer un danger ou une cause d'insalubrité, de provoquer un incendie ou une explosion. » Article 101 :« L'eau destinée à la consommation humaine doit être conforme aux normes de potabilité fixées par arrêté conjoint de l'autorité chargée de l'eau et du ministre chargé de la Santé. » Article 102 :« Quiconque offre au public de l'eau en vue de l'alimentation humaine, à titre onéreux ou à titre gratuit et sous quelque forme que ce soit y compris la glace alimentaire, est tenu de s'assurer que cette eau est potable et conforme aux normes en vigueur. »

Intitulés des textes réglementaires	Articles liés aux activités du Projet
	La DGRE interviendra dans le cadre du présent projet pour la protection des ressources en eau et la délivrance de l'acte d'autorisation ou de déclaration du forage. La société AIR CÔTE D'IVOIRE devra se conformer à toutes ces prescriptions lors de la mise en œuvre de son Projet.
Loi n° 2023-900 du 23 novembre 2023 portant Code de l'Environnement	Ce code fixe le cadre général des textes juridiques et institutionnels relatifs à l'environnement. Tout au long du Projet, de la phase d'étude à la phase de fermeture ou de réhabilitation du Projet, la société AIR CÔTE D'IVOIRE doit veiller à : protéger les sols, sous-sols, sites, paysages et monuments nationaux, les formations végétales, la faune et la flore ; établir les principes fondamentaux destinés à gérer, à protéger l'environnement contre toutes les formes de dégradation afin de valoriser les ressources naturelles, de lutter contre toutes sortes de pollutions et nuisances ; améliorer les conditions de vie des différents types de population dans le respect de l'équilibre avec le milieu ambiant ; créer les conditions d'une utilisation rationnelle et durable des ressources naturelles pour les générations présentes et futures ; garantir à tous les citoyens un cadre de vie écologiquement sain et équilibré ; restaurer les milieux endommagés. Article 7: Sont notamment soumis aux dispositions de la présente loi; les installations classées telles que définies dans leur nomenclature : les usines, les dépôts, les mines, les plateformes pétrolifères, les chantiers, les carrières, les stockages souterrains ou en surface, les magasins et les ateliers; les installations exploitées ou détenues par toute personne physique ou morale, publique ou privée qui peuvent présenter des dangers ou des inconvénients, soit pour la commodité, soit pour la sûreté et la sécurité, la santé et la salubrité publiques; les déversements, écoulements, rejets et dépôts susceptibles de provoquer ou d'accroître la dégradation du milieu récepteur. l'article 10.1 : le principe de précaution : « Principe selon lequel en cas de risques graves ou irréversibles, l'absence de certitude scientifique absolue ne doit pas servir de prétexte pour remettre à plus tard l'adoption de mesure effectives visant à prévenir la dégradation de l'environnement.» ;

Intitulés des textes réglementaires	Articles liés aux activités du Projet
	l'article 10.2 : le principe de non-régression : « Principe selon lequel l'Etat a l'obligation de faire en sorte que les règles relatives à la protection de l'environnement ne subissent pas de reculent qui remettraient en cause l'évolution continue et progressive des politiques visant à promouvoir la préservation de l'environnement » ; l'article 10.3 : le principe de prévention: « Principe impliquant la mise en œuvre de règles et d'actions qui visent à la anticiper toute menace pour l'environnement en utilisant les meilleur techniques disponibles à un coût économiquement acceptable» ; l'article 10.4 : le principe de la gestion intégrée: « Principe qui présente l'avantage de tenir compte de toutes relations et interactions existant entre les différents acteurs dont l'activité a un impact sur l'environnement et qui est fondée sur une démarche transversale, multidisciplinaire et multi-partenariale» ; l'article 10.5 : le principe de subsidiarité: « Principe selon lequel toute action publique devant permettre de lutter contre les menaces pour l'environnement doit être prise à l'échelon de mieux approprié pour agir efficacement en faveur de l'intérêt général des générations présentes et futures» ; l'article 10.6 : Principe de la responsabilité élargie du producteur: « Principe selon lequel il est faute obligation aux fabricants, distributeurs des produits de leur propre marques, aux importateurs qui mettent sur le marché des produits générant des déchets de prendre en charge techniquement et financièrement la gestion de ces déchets» ; l'article 10.7 : Principe pollueur-payeur: « Principe selon lequel toute personne physique ou morale dont les comportements ou les activités causent ou sont susceptible de causer des dommages à l'environnement est soumise à de un taxe ou à une redevance. Elle assume en outre toutes les mesures de remise en état » ; l'article 10.8 : Principe d'interdiction de causer des pollutions transfrontières: « Principe selon lequel un Etat ne doit pas, nonobstant la reconnaissance de ses droits souverains dans les limites de son territoire, entreprendre ou laisser entreprendre des activités engendrant ou susceptibles d'engendrer des pollutions dont la source physique est comprise totalement ou en partie dans une zone soumise à sa juridiction nationale» ; l'article 10.9 : Principe de la responsabilité internationale de l'Etat pour préjudice écologique: « Principe selon lequel un Etat est responsable d'une pollution qui cause des dommages avérés aux personnes ou à la propriété des personnes dans un autre Etat» ; l'article 10.10 : Principe de substitution: « Principe commandant la substitution d'une action susceptible d'avoir un impact préjudiciable à l'environnement par une action présentant un risque moindre même si cette dernière action choisie entraine des couts plus élevés en rapport avec les valeurs à protéger » ; l'article 10.11 : Principe de redevabilité: « Principe commandant aux acteurs du développement durable de rendre compte des décisions qu'ils prennent et des actions entreprises en toute transparence aux populations et à toute autre partie prenante » ;

Intitulés des textes réglementaires	Articles liés aux activités du Projet
	l'article 10.12 : Principe de non-discrimination en matière d'évaluation environnementale et sociale: « Principe désignant l'interdiction de traiter moins favorablement une personne ou un groupe de personne, en raison des critères réels ou supposés tels que l'apparence, la croyance, le handicap, l'âge ou le genre.» ; Article 11 : Le droit à un environnement sain est reconnu sur l'ensemble du territoire national. Article 12 : toute personne physique ou morale a droit à l'information sur l'état de son environnement. Ce libre accès à l'information environnementale comprend la publication des rapports nationaux sur l'état de l'environnement y compris les données techniques brutes, notamment sur les changements climatiques, la diversité biologique, les ressources marines, la couche d'ozone sous réserve des impératifs de la défense nationale et de la sécurité de l'Etat. Article 16: stipule que : « Les projets soumis à l'Etude d'Impact Environnemental et Social donnent lieu à une enquête publique. Cette enquête vise à permettre à la population concernée de prendre connaissance des impacts éventuels du projet sur l'environnement, de recueillir et éventuellement de prendre en compte leurs observations et propositions y relatives. » Article 17 : Le droit à l'éducation environnementale est reconnu à tous. A cet effet, l'Etat, les collectivités territoriales, le secteur privé, les organisations de la société civile et toute personne intéressée promeuvent la sensibilisation, l'éveil écologique, la formation, la recherche développement en matière d'environnement. Article 18 : La protection de l'environnement et la promotion de la qualité de vie sont un devoir pour la communauté et pour chaque personne physique ou morale. Article 43 : Le secteur privé promeut la pratique de la responsabilité sociétale. Article 44 : Le secteur privé collabore avec les autorités publiques à la protection de l'environnement et à la réalisation du développement durable. À cet effet, il dresse un rapport périodique de développement durable Article 45: stipule que : « Le secteur privé élabore des plans de gestion de l'environnement ou met en place des systèmes de management environnemental dans l'exercice de ses activités. » Article 46 : Le secteur privé participe à la collecte, au stockage, à l'enlèvement, au transport, au traitement, au recyclage, à la valorisation et à l'élimination des déchets par son implication dans la mise en place d'éco-organisme en application du principe de la responsabilité élargie du producteur. L'éco-organisme est reconnu par les pouvoirs publics sur la base d'une convention d'agrément.

Intitulés des textes réglementaires	Articles liés aux activités du Projet
	Article 47 : Le secteur privé contribue à la mobilisation des ressources financières et matérielles pour la protection de l'environnement et la réalisation du développement durable par la mise en place entre autres de l'écocontribution. Article 48 : Le secteur privé prend des mesures pour assurer le contrôle de conformité de son organisation. Il suit la démarche de responsabilité sociétale en veillant au respect des normes de comportement en vue de la réalisation du développement durable. Article 49 : Le secteur privé est responsable du financement de la gestion des déchets provenant de ses propres produits. Article 50 : Le secteur privé contribue à l'éducation environnementale. Article 60: stipule que : « L'Etat rend d'application obligatoire les normes techniques anti-pollution dans les domaines de l'air, de l'eau, du sol et du bruit. Ces normes, fixées par les structures compétentes, sont établies en fonction des innovations technologiques et des capacités d'absorption des réceptacles. Ces normes servent de base à l'élaboration des attributions spéciales de rejet, d'émission, de dépôt ou d'occupation. Les normes de rejet, d'émission et de dépôt sont rendues d'application obligatoire par voie règlementaire. » Article 61: stipule que : « Les immeubles, les installations classées pour la protection de l'environnement, les établissements commerciaux ou artisanaux, les véhicules ou tout autre objet mobile sont conçus, construits, exploités, utilisés selon les normes de produits, les normes d'émissions, les normes de qualité et les meilleures technologies disponibles. » Article 62: stipule que : « Les installations d'exploration ou d'exploitation des ressources naturelles, notamment les ressources minières, fauniques, floristiques, hydrauliques, marines, pétrolières, gazières sont tenues de se conformer aux normes de qualité et aux meilleures technologies disponibles. » l'article 68 stipule que : « Tout projet susceptible d'avoir un impact sur l'environnement est soumis au préalable à une évaluation environnementale et sociale.» ; l'article 69 stipule que : « L'évaluation environnementale et sociale s'applique aux politiques, aux plants, aux programmes et aux projets susceptibles d'avoir des répercussions sur l'environnement naturel et humain» ; l'article 70 stipule que : « Tout promoteur d'une politique, d'un plan, d'un programme ou d'un projet soumis à une évaluation environnementale et sociale doit recourir librement au service d'un Bureau d'Etudes ou d'un consultant indépendant agréé par le Ministre chargé de l'Environnement en vue de la réalisation de l'évaluation.» ; Article 71: « Les principaux outils d'évaluation environnementale et sociale sont :

Intitulés des textes réglementaires	Articles liés aux activités du Projet
	l'Evaluation Environnementale et Sociale Stratégique (EESS); l'Etude d'impact Environnemental et Social (EIES); l'Audit Environnemental et Social (AES). .» Article 72: « Les politiques publiques, les stratégies, les plans, les programmes de développement susceptibles d'avoir des effets environnementaux et sociaux importants sont soumis à une Evaluation Environnementale et Sociale Stratégique (EESS). .» Article 73: « Les projets ayant fait l'objet d'une évaluation environnementale et sociale stratégique peuvent être assujettis à la réalisation d'une étude d'impact environnemental et social détaillée ou simplifiée, ou encore d'un constat d'exclusion catégorielle.» Article 74: « Les projets de développement qui, par l'importance de leurs dimensions ou de leurs incidences, peuvent porter atteinte aux milieux naturel et humain, sont soumis à une Etude d'Impact Environnemental et Social (EIES). Cette étude prend en compte les changements climatiques, les risques radiologiques et les risques de catastrophes. » l'article 75 stipule que : « Sont interdits : les déversements, les rejets de tous corps solides, de toutes substances liquides, gazeuses, dans les cours et plans d'eaux et leurs abords ; toute activité susceptible de nuire à la qualité de l'air et des eaux tant de surface que souterraines ». Article 76 : L'exécution de toute opération réalisée dans le cadre d'un projet, d'une politique, d'un plan, d'un programme soumis à une évaluation environnementale fait l'objet d'un Audit Environnemental et Social (AES). Article 79: stipule que : « L'examen du dossier des Etudes d'Impact Environnemental et Social, des Evaluations Environnementales et Sociales Stratégiques et des Audits Environnementaux et Sociaux, par l'Agence visée à l'article 55 donne lieu au versement d'une redevance fixée par la loi de finances. ». Article 80: stipule que : « Les frais afférents à l'enquête publique et à l'examen technique de l'Evaluation Environnementale et Sociale Stratégique, des Audits Environnementaux et sociaux et toutes autres études en évaluation environnementale et sociale énumérées dans le présent chapitre sont à la charge du promoteur et payable à l'Agence visée à l'article 55, dont les montants sont définis conformément aux dispositions en vigueur. ». Article 85: stipule que : « Les évaluations environnementales des politiques, des plans, des programmes et des projets doivent inclure les stratégies de l'adaptation et de l'atténuation aux changements climatiques. ». Article 128: Sont soumises aux dispositions de la présente loi les installations classées pour la protection de l'environnement telles que définies dans leur nomenclature.

Intitulés des textes réglementaires	Articles liés aux activités du Projet
	Cette nomenclature est établie en fonction de la nature des activités et des inconvénients ou dangers générés. Article 129: Les installations classées pour la protection de l'environnement sont soumises à autorisation ou à déclaration suivant la gravité des dangers ou inconvénients que peut présenter leur exploitation. Elles fournissent aux services d'inspection des installations classées des rapports périodiques sur la situation environnementale, hygiénique et sanitaire de leurs activités ou des déclarations semestrielles de leurs déchets. Article 131: Les installations classées pour la protection de l'environnement font l'objet d'inspection des services compétents y Ministère en charge de l'environnement conformément à la réglementation en vigueur. Les inspections sont sanctionnées par des rapports qui contiennent toutes les observations relevées. Article 132: Les installations classées pour la protection de l'environnement visées à l'article 7 sont assujetties à une redevance de contrôle et d'inspection payée à la structure technique chargée du contrôle et de l'inspection desdites installations. Cette redevance est fixée par la loi des finances. Article 134: Les activités de recherches minières, les carrières, les installations électriques, les antennes radioélectriques doivent préalablement être autorisées dans le respect des exigences environnementales et sanitaires. Leur exploitation doit se faire selon la méthode de la gestion écologiquement rationnelle en tenant compte de la santé humaine et des intérêts des populations riveraines. Article 152: stipule que : « La collecte, le stockage, le transport et l'élimination des déchets industriels spéciaux sont effectués par des structures spécialisées et agrées par l'autorité nationale compétente. ». Article 212: stipule que : « Toute activité susceptible de nuire à la qualité des eaux est conduite conformément aux dispositions spéciales relatives à la gestion intégrée des ressources en eau. ». Les points de prélèvement de l'eau destinée à la consommation humaine doivent prévoir un périmètre de protection. »

3.1.1.2 Ordonnances

Intitulés des textes réglementaires	Articles liés aux activités du Projet
Ordonnance n° 2007- 586 du 04 octobre 2007, abrogeant certaines dispositions de la loi n°2003 du 07 juillet portant transfert et répartition de compétences de l'Etat aux collectivités territoriales	Cette ordonnance en son article 1er stipule : « Les dispositions des articles 11 (7 /f), 12 (7 / f,g,h,i), 13 (7/e,f,g,hJ, 14 (7/f) et 15 (7/g,h,j) de la loi n° 2003-208 du 7 juillet 2003 portant transfert et répartition de compétences de l'Etat aux collectivités territoriales, à savoir : la région, le département, le district, la ville et la commune, sont abrogées en ce qui concerne les attributions relatives à la gestion des ordures ménagères et des déchets, à la lutte contre l'insalubrité, la pollution et les nuisances. » Article 2 : « Un plan national de salubrité urbaine prenant en compte ces attributions sera défini par l'Etat et mis en œuvre par l'intermédiaire d'une agence de régulation qui sera créée par décret. » Article 3 : « Les autres dispositions de la loi susvisée restent sans changement. » Article 4 : « Sont abrogées toutes dispositions antérieures contraires à celles de la présente ordonnance. » Article 6 : « La présente ordonnance sera exécutée comme loi de l'Etat et publiée selon la procédure d'urgence, ainsi qu'au Journal Officiel de la République de Côte d'Ivoire »
Ordonnance n° 2012-03 du 11 janvier 2012 modifiant la loi n° 99-477 du 2 août 1999 portant code de prévoyance sociale.	L'article 1er de cette loi, institue un service public de la prévoyance sociale ayant pour but de fournir des prestations visant à pallier les conséquences financières de certains risques ou de certaines situations, en matière : d'accidents du travail et de maladies professionnelles ; de maternité ; de retraite, d'invalidité et de décès ; d'allocations familiales. Les dispositions des articles 5, 71 et 73 traitent de la filiation à la CNPS, de déclaration des Accidents de Travail (AT) et des maladies professionnelles. Article 5 : « Est obligatoirement affilié à la caisse de prévoyance sociale tout employeur occupant des travailleurs salariés tels que définis à l'article 2 du code du travail. L'affiliation prend effet à compter du premier embauchage d'un travailleur salarié. »

Intitulés des textes réglementaires	Articles liés aux activités du Projet
	Article 71 : « L'employeur est tenu de déclarer dans un délai de quarante-huit heures tout accident du travail survenu ou toute maladie professionnelle constatée dans AIR CÔTE D'IVOIRE. La déclaration peut être faite par le travailleur ou ses représentants jusqu'à l'expiration de la deuxième année suivant la date de l'accident ou de la première constatation médicale de maladie professionnelle. » Durant toutes les phases du Projet, le personnel devra être déclaré à la CNPS et les questions liées aux cotisations sociales, à la retraite et à la pension de retraite devront être respectées par l'employeur.
Ordonnance N° 2019-1088 du 18 décembre 2019 modifiant l'ordonnance N°2018-646 du 1er Août 2018 portant code des investissements.	Article 2 : « Le contenu énoncé à la section II, avant la sous-section I, du chapitre II, du TITRE II est remplacé par ce qui suit : Les entreprises agréées au titre de la création d'activités bénéficient, pour la réalisation de leur programme d'investissement, des avantages en phase d'implantation et en phase d'exploitation. Les entreprises agrées au titre du développement d'activités bénéficient exclusivement des avantages en phase d'implantation »

3.1.1.3 Décrets

Intitulés des textes réglementaires	Dispositions / articles liés aux activités du Projet
Décret n°65-210 du 17 juin 1965, fixant les modalités d'exécution de l'obligation faite à l'employeur d'assurer un service médical ou sanitaire à ses travailleurs	Ce décret stipule en ses articles : Article 1er : « Toute entreprise ou établissement doit assurer un service médical ou sanitaire à ses travailleurs. Cette obligation est faite à toute établissement public ou privé exerçant une activité de quelque nature qu'elle soit en Côte d'ivoire et employant des travailleurs régis par le code du travail. Pour la détermination de cette obligation, il est tenu compte non seulement du nombre des travailleurs mais également des membres de leur famille logée par l'employeur… » Article 5 : « L'employeur est tenu de faire effectuer à ses frais : L'examen médical périodique de tous les travailleurs de l'établissement. Cette visite médicale est obligatoire au moins deux fois par an. Pour les travailleurs nouvellement engagés, la première de ces visites à lieu dès l'embauche… »
Décret n°79-12 du 10 janvier 1979, relatif à la protection contre les risques d'incendie et de panique dans les établissements recevant du public	Ce décret établit les règles de sécurité aux établissements recevant du public afin de prévenir les risques d'incendie et de panique. Le projet sera soumis à ce décret
Décret n° 71-74 du février 1971, relatif aux procédures domaniales et foncières	Ce décret stipule en ses articles : Article 1er : « toutes transactions immobilières, tous lotissements, tous morcellements de terrains et en règle générale, toutes conventions relatives à des droits immobiliers, demeure soumis à une procédure domaniale ou foncière obligatoire. » Article 2 : « les droits portant sur l'usage du sol, dits droits coutumiers, sont personnels à ceux qui les exercent et ne peuvent être cédés à quelque titre que ce soit. »
Décret n° 79-643 du 8 août 1979 portant organisation du plan de secours	L'organisation de la réponse de sécurité civile est définie par l'article 2 de ce décret. La catastrophe y est définie comme étant un évènement soudain entraînant la mise en danger de nombreuses vies humaines ou de nombreux biens importants et qui nécessitent l'intervention de moyens extraordinaires, supplémentaires à ceux des services publics permanents de secours et des unités des volontaires.

à l'échelon national en cas de catastrophe	En cas de catastrophe due aux activités d'AIR CÔTE D'IVOIRE, ce décret sera appliqué. En effet, le promoteur devra, en phase d'exploitation, mettre à la disposition de l'ONPC et de la préfecture d'Abidjan son plan d'urgence afin qu'il soit intégré au plan ORSEC de la zone du Projet.
Décret n°95-817 du 29 septembre 1995 fixant les règles d'indemnisation pour destruction des cultures	Article 2 : « L'indemnité doit être juste, c'est-à-dire permettre la réparation intégrale du préjudice causé par la perte des biens. Elle ne doit en aucun cas constituer une spéculation pour la victime ». Article 6 : « La fixation du barème des taux d'indemnité et l'organisation de l'évaluation de l'indemnisation sont établies par Arrêté conjoint du Ministère chargé de l'Agriculture et du Ministère chargé de l'Economie et des Finances ». Article 7 : La détermination du montant de l'indemnité doit tenir compte : a) De la valeur des cultures détruites ou à détruire au moment du constat ; b) De la valeur des constructions et autres aménagements ; c) De la valeur du terrain nu, en cas de dépossession de celui-ci ; d) Du remboursement des frais occasionnés pour l'obtention du titre de propriété, s'il y a expropriation. Article 8 : Les taux de l'indemnité des pépinières et des semences s'établiront annuellement par arrêté conjoint du ministre chargé de l'Agriculture et du ministre de l'Economie et des Finances sur la base du cours du marché de ces facteurs de production. Article 9 : Les cultures ne figurant pas au barème d'indemnisation feront l'objet d'évaluation à l'amiable entre les parties concernées et en présence de l'administration compétente en attendant l'intervention d'un barème additif. AIR CÔTE D'IVOIRE est tenu d'indemniser à juste titre les populations en cas de destruction des cultures sur le site. Le calcul des indemnisations doit être fait par les services du ministère en charge de l'agriculture.
Décret fixant les modalités d'application du principe pollueur–payeur, tel que défini par la loi n°96-766 du 03 octobre 1996, portant Code de l'Environnement adopté au Conseil des Ministres du 24-10-2012	Le présent décret détermine les règles d'application en matière de redevance de pollutions. Ce Projet sera soumis aux termes de ce décret.
Décret n°96-204 du 7 mars 1996 relatif au travail de nuit.	Article 3 : Les enfants de moins de quatorze ans admis en apprentissage ou en formation préprofessionnelle, ne peuvent en aucun cas, être occupés à un travail, quel qu'il soit, pendant la période de délimitation du travail de nuit ; et de manière générale pendant l'intervalle de quinze heures consécutives, allant de 17 heures à huit heures.

	Article 4 : Les jeunes de plus de quatorze ans et de moins de dix-huit ans ne peuvent être occupés à un travail, pendant une période minimale de douze heures consécutives, dans l'intervalle allant de 18 heures à six heures. Toutefois, lorsqu'ils sont en apprentissage, en formation préprofessionnelle, professionnelle, ou en emploi et de manière générale, dans tous les cas où cela s'avère nécessaire, profitable et sans danger pour la santé des intéressés, l 'inspecteur du Travail et des Lois Sociales pourra accorder des dérogations pour permettre l'occupation des jeunes visés au précédent alinéa, dans la limite d'une heure, avant le début ou la fin de l'intervalle prescrit. Ces dérogations sont soumises à un contrôle permanent de l'Inspecteur du Travail et des Lois Sociales territorialement compétent et sont susceptibles de révocation en cas d'entorses constatées dans leur application. Article 5 : La durée du travail de nuit ne peut excéder huit heures consécutives de travail effectif, entrecoupé d'une ou deux pauses de quinze minutes. Au-delà, toute heure effectuée sera considérée comme heure supplémentaire et rémunérée comme telle. Article 6 : La prolongation éventuelle de la durée du travail de nuit pour des raisons impérieuses de fonctionnement d'AIR CÔTE D'IVOIRE ne peut entraîner le dépassement par le travailleur au-delà d'une heure, la durée prévue à l'article 5 alinéa 1 du présent décret. Cette prolongation sera rémunérée au taux des heures supplémentaires. Article 7 : En aucun cas, un même travailleur, ne peut tenir deux postes successifs de travail, dont l'un rentre dans la période du travail de nuit. Article 8 : Sauf en ce qui concerne la majoration de la rémunération dans les cas prévus aux articles 5 et 6 du présent décret, la rémunération normale des heures de travail de nuit est identique à celle des heures de travail de jour.
Décret n° 97-393 du 9 juillet 1997 portant création et organisation d'un établissement public à caractère administratif dénommé Agence Nationale De l'Environnement (ANDE).	Article 1 : « Il est créé un établissement public à caractère administratif dénommé Agence nationale de l'Environnement en abrégé ANDE, organisé conformément aux dispositions du présent décret ». Il s'agit notamment d'assurer la coordination de l'exécution des Projets de développement à caractère environnemental, de garantir la prise en compte des préoccupations environnementales dans les Projets et programmes de développement de veiller à la mise en place et à la gestion d'un système national d'information environnementale, de mettre en œuvre les conventions internationales dans le domaine de l'environnement et d'établir une relation suivie avec les réseaux d'ONG.
Décret n° 98-38 du 28 janvier 1998 relatif aux mesures générales d'hygiène en milieu de travail	L'article 1er de ce décret précise : « Est soumis aux dispositions du présent décret, tout établissement, tout service où sont employé des travailleurs au sens de l'article 2 du Code du Travail quelle qu'en soit la nature, qu'il soit public ou privé. » Article 2 : « Les locaux affectés au travail seront en état constant de propreté. Le sol sera nettoyé complètement au moins une fois par jour.

	Dans les établissements ou parties d'établissements où le travail n'est pas organisé d'une façon ininterrompue de jour et de nuit ce nettoyage sera effectué avant l'ouverture ou après la clôture du travail, mais jamais pendant le travail. Le nettoyage sera fait, soit par aspiration, soit par tout autre procédé ne soulevant pas de poussière tel que le lavage, l'usage de brosse ou linges humides. Les murs et les plafonds feront l'objet de fréquents nettoyages. Les murs des locaux autres que ceux visés à l'article 3 ci-après seront recouverts, soit d'enduits, soit de peintures soit de lait de chaux. » Article 3 : « Dans les locaux, où l'on travaille des matières insalubres ou altérables, le sol sera rendu imperméable et nivelé ; les murs seront recouverts d'un enduit permettant un lavage efficace. Le sol sera lavé quotidiennement et les murs lessivés au moins une fois par trimestre avec une solution désinfectante. Les résidus putrescibles ne devront pas demeurer dans les locaux affectés au travail et seront enlevés au fur et à mesure, à moins qu'ils ne soient déposés dans des récipients métalliques hermétiquement clos, vidés et lavés au moins une fois par jour. » Selon ce texte, AIR CÔTE D'IVOIRE devra disposer pour ces travailleurs de locaux (ou site) propres et tenus en bon état, de latrines, d'eau potable, etc.
Décret n° 98-40 du 28 janvier 1998 relatif au contrôle du comité technique consultatif pour l'étude des questions intéressant l'hygiène et la sécurité des travailleurs	Article 1er : « Le comité technique consultatif pour l'étude des questions intéressant l'hygiène et la sécurité des travailleurs institué à l'article 92-1 du Code de Travail a pour mission d'émettre des avis, de formuler des propositions et des résolutions sur toutes les questions concernant la santé et la sécurité des travailleurs. » La création du comité technique consultatif est obligatoire dans le cas du Projet s'il est prévu plus de cinquante (50) personnes au sein de son personnel de travail.
Décret n° 98-43 du 28 janvier 1998, relatif aux installations classées pour la protection de l'environnement	Article 1: Sont soumis aux dispositions du présent décret, les usines, dépôts, chantiers, carrières, stockages souterrains, magasins, ateliers, et de manière générale les installations qui peuvent présenter des dangers ou des inconvénients pour la protection de l'environnement Article 4: Sont soumis à déclaration les installations qui, bien que ne présentant pas les dangers ou inconvénients susvisés, doivent néanmoins respecter les prescriptions générales édictées pour toutes les installations en vue de la protection des intérêts mentionnés à l'article 1 Article 32: Les installations, visées à l'article premier du présent décret, sont assujetties à une redevance semestrielle de contrôle et d'inspection dont l'assiette et les taux sont fixés par la loi de Finances n° 73-573 du 22 décembre 1973.

Décret n° 98-505 du 16 septembre 1998 portant définition des plans de secours en cas d'accident, de sinistre ou de catastrophe	Article 1er : « La préparation des mesures de sauvegarde et de mise en œuvre des moyens de secours nécessaires pour faire face aux accidents, aux sinistres et aux catastrophes sont déterminées dans le cadre de plans d'organisation des secours dénommées plan ORSEC et plans d'urgence. » Article 3 : « Les plans d'urgences prévoient les mesures à prendre et les moyens de secours à mettre en œuvre pour faire face à des risques de nature particulière ou liées à l'existence ou au fonctionnement d'installations ou d'ouvrages déterminés. Les plans d'urgence comprennent les plans particuliers d'intervention (PPI), les plans destinés à porter secours à de nombreuses victimes dénommés « plans rouges » et les plans de secours spécialisés (PSS) liés à un risque défini. La mise en œuvre d'un plan d'urgence ne fait pas obstacle au déclenchement d'un plan ORSEC, si les circonstances le justifient. » Articles 14 : « Les plans destinés à porter secours à de nombreuses victimes, prévoient les procédures d'urgence à engager en vue de remédier aux conséquences d'un évènement entrainant ou pouvant entraîner de nombreuses victimes. Ils déterminent les moyens, notamment les moyens médicaux, à affecter à cette mission. Le préfet prépare le plan rouge en liaison avec les autorités locales, les services d'incendie et de secours, les établissements et services hospitalier publics et privés, le SAMU, les services et organisations locaux de transport sanitaire. Il est notifié aux autorités, services, organismes et organisations professionnels intéressés. » Article 16 : « En cas de péril et d'urgence, le préfet dispose du droit de réquisition de tous les services et organismes publics et privés susceptibles de prêter aide et assistance, en vertu des pouvoirs de police qui lui est conféré. »
Décret n° 2010-272 du 30 septembre 2010 portant interdiction de la traite et des pires formes de travail des enfants	Article 2 : « Les dispositions de la présente loi visent tous les enfants quels que soient leur race, leur nationalité, leur sexe, leur religion, résidant ou séjournant sur le territoire de la République de Côte d'Ivoire. » Article 3 : « Au sens de la présente loi l'enfant s'entend de tous être humain âgé de moins de dix –huit ans révolus. » Article 6 : « L'audit environnemental permet au Ministère chargé de l'environnement de veiller au respect des normes, d'exiger des mesures de prévention, d'atténuation et de réparation ou de prendre des sanctions dans le cas du non-respect délibéré ou de la récidive. »
Décret n° 2012-1047 du 24 octobre 2012 fixant les modalités d'application du principe pollueur-payeur	L'article 3, le principe pollueur-payeur (PPP) a pour effet de mettre à la charge du pollueur les dépenses relatives à la prévention, à la réduction, à la lutte contre les pollutions, les nuisances et toutes les autres formes de dégradation ainsi que celles relatives à la remise en état de l'environnement. Il permet de fixer les règles d'imputation du coût des mesures en faveur de l'environnement. Selon l'article 20 : « Toute personne physique ou morale dont les agissements ou les activités causent ou sont susceptibles de causer des dommages à l'environnement, doit recourir aux technologies propres pour la remise en état de l'environnement. »

	L'article 28 précise quant à lui que lorsque la pollution accidentelle provient d'une installation dangereuse, les coûts des mesures de prévention et de lutte contre la pollution accidentelle, sont imputés à l'exploitation, conformément au PPP. AIR CÔTE D'IVOIRE doit en accord avec les autorités compétentes disposer de moyens de lutte contre les pollutions environnementales. L'article 34. Le principe pollueur payeur s'applique à l'exploitant d'une installation dangereuse à l'origine d'une pollution accidentelle, à l'effet de faire prendre sans délais par les pouvoirs publiques, des mesures raisonnables de prévention de l'expansion rapide de cette pollution accidentelle, à cause de sa très grande dangerosité.
Décret n°2013 440 du 13 juin 2013 déterminant le régime juridique et périmètre de protection des ressources en eau, aménagements et ouvrages hydrauliques.	Article 2 : « Les périmètres de protection sont des mesures de salubrité publique. Ils visent à assurer la protection qualitative et quantitative des ressources en eau, des aménagements et ouvrages hydrauliques. Les périmètres de protection sont de trois types : - le périmètre de protection immédiat ; - le périmètre de protection rapproché ; - le périmètre de protection éloigné. » Article 5 : « L'exercice de toute activité souterraine ou de sondage à l'intérieur d'un périmètre de protection est soumis à autorisation préalable du Ministre chargé des ressources en eau. » Article 6 : « Le périmètre de protection immédiat est l'aire clôturée où toute activité, installation ou tout dépôt est interdit en dehors de ceux pour lequel il a été défini. » Article 11 : « Les limites du périmètre de protection éloigné ne peuvent excéder une distance de dix kilomètres autour de la ressource en eau, de l'aménagement et de l'ouvrage hydrauliques. Le périmètre de protection éloigné vise à renforcer le périmètre de protection rapproché et peut couvrir une superficie très variable. Il peut être étendu à un bassin versant hydrographique ou à tout un système aquifère. » AIR CÔTE D'IVOIRE devra obtenir auprès de ministère des eaux et forêts, de La DGRE et l'ONEP l'autorisation de captage d'eau souterraine (forage) sur son site.
Décret n°2013-440 du 13 Juin 2013 déterminant le régime juridique des périmètres de protection des ressources	Article 2 : Les périmètres de protection sont des mesures de salubrité publique. Ils visent à assurer la protection qualitative et quantitative des ressources en eau, des aménagements et ouvrages hydrauliques. Les périmètres de protection sont de trois types :

en eau, des aménagements et ouvrages hydrauliques.	le périmètre de protection immédiat ; le périmètre de protection rapproché ; le périmètre de protection éloigné Article 3 : Les périmètres de protection sont déterminés pour les ressources en eau, les aménagements et ouvrages hydrauliques installés sur le domaine public hydraulique défini à l'article 11 de la loi n°98-755 du 23 décembre 1998 portant Code de l'Eau. Ils sont délimités autour des captages d'alimentation publique tels que les sources, forages, impluviums et réservoirs enterrés, ainsi que des ouvrages de retenue, de traitement, d'adduction, de distribution d'eau et d'assainissement. Article 5 : « L'exercice de toute activité souterraine ou de sondage à l'intérieur d'un périmètre de protection est soumis à autorisation préalable du Ministre chargé des ressources en eau. » Article 7 : Domaines d'audit environnemental Le présent décret prend en compte deux domaines d'audit environnemental : Le Plan de Gestion Environnementale – Audit (PGE-A) ; Le Système de Management Environnemental (SME). Un diagnostic permet d'identifier le domaine d'audit applicable à l'organisme à auditer. Article 9 : Les cultures ne figurant pas au barème d'indemnisation feront l'objet d'évaluation à l'amiable entre les parties concernées et en présence de l'administration compétente en attendant l'intervention d'un barème additif. Article 10 : Le périmètre de protection éloigné est l'aire sur laquelle les activités peuvent être interdites ou réglementées, si elles présentent un risque de pollution, Article 11 : Les limites du périmètre de protection éloigné ne peuvent excéder une distance de dix kilomètres autour de la ressource en eau, de l'aménagement et de l'ouvrage hydrauliques.
Décret n°2013-507 du 25 juillet 2013 portant détermination de la périodicité de l'inventaire des ressources en eau,	Article 1 : « Le présent décret a pour objet de déterminer, en application de l'article 91 de la loi n°98-755 du 23 décembre 1998 portant Code de l'Eau, des aménagements et ouvrages hydrauliques. » Article 2 : « L'inventaire des ressources en eau, des aménagements et ouvrages hydrauliques est réalisé tous les trois ans. »

des aménagements et ouvrages hydrauliques en Côte d'Ivoire	AIR CÔTE D'IVOIRE devra respecter les dispositions du présent décret visant à prendre des mesures préventives pour réduire la destruction et la raréfaction des ressources en eau.
Décret N°2023-769 du 28 septembre 2023 portant réglementation de la purge des droits coutumiers sur le sol pour intérêt général	Article 3 : Ne sont pas soumises à de la purge des droits coutumiers sur le sol, les parcelles du domaine publique notamment : -Les rivages de la mer jusqu'à la limite des plus hautes marées ainsi qu'une zone de 100mètres mesurée à partir de cette limite ; -La zone de 25 mètres de large à partir de la limite déterminée par la hauteur de pus hautes eaux des lagunes, fleuves et lacs avant le débordement. Article 4 : La purge des droits coutumiers est exercée par l'Etat, représentée par le ministre chargé de l'urbanisme, par les collectivités territoriales et par tout autre organisme crée à cet effet. Elle s'opère par voie administrative. Les personnes morales de droit peuvent exceptionnellement, sur les bases d'une convention de purge avec l'Etat, procéder à la purge des droits des détenteurs des droits coutumiers.
Décret n°2015-346 du 13 mai 2015 déterminant la liste des infractions au Code de l'Eau pouvant donner lieu à transaction et des infractions excluant toute transaction.	Article 2 : Les infractions pouvant donner lieu à transaction sont : - les travaux ou aménagements particuliers aggravant la servitude d'écoulement des eaux ; - le prélèvement des eaux du domaine public en quantité excessive, sans autorisation ou déclaration préalable ; - l'exploitation d'une installation ou réalisation de travaux, en violation d'une mesure de mise hors service, de retrait ou de suspension d'une installation ou d'une mesure d'interdiction ; - le fait d'entreprendre un travail souterrain ou un sondage dans un périmètre de protection, sans autorisation préalable ; - le gaspillage d'eau ; - les dommages causés aux aménagements et ouvrages hydrauliques ; - l'usage des eaux de puits pour la consommation humaine en milieu desservie par un réseau d'adduction d'eau potable. Article 3 : Les infractions excluant toute transaction sont :

	- le rejet, le déversement ou l'écoulement dans les eaux de surface, les eaux souterraines ou les eaux de la mer territoriale, de déchets ou substances dont les effets sont nuisibles à la santé ou causent des dommages à la flore ou à la faune ou modifient le régime normal d'écoulement des eaux ; - l'usage d'explosifs, de drogues, de produits toxiques dans les eaux de surface comme appât et susceptibles de nuire à la qualité du milieu aquatique ; - l'importation, l'exportation ou la commercialisation d'eaux minérales naturelles, d'eaux de sources ou d'eaux de table non conformes aux nonnes en vigueur ; - l'offre au public d'eau, non conforme aux nonnes d'hygiène et de santé publique, en vue de l'alimentation humaine ou animale à titre gratuit ou onéreux ; - la dégradation de la qualité des eaux ou des aménagements et ouvrages hydrauliques.
Décret n°2016-791 du 12 octobre 2016 portant réglementation des émissions de bruit de voisinage	Selon ce décret, une mise en demeure sera servie à l'auteur des nuisances sonores, et le cas échéant, une saisie du matériel, source des nuisances sera faite afin de faire cesser ce trouble. En ses articles 11 et 12, ce décret stipule que : « Article 11- Aucun bruit ne doit, par sa durée, sa répétition ou son intensité et sa vibration, porter atteinte à la tranquillité du voisinage ou à la santé de l'homme, dans un lieu public ou privé, qu'une personne en soit elle-même à l'origine ou que ce soit par l'intermédiaire d'une personne ou d'une chose dont elle a la garde ou d'un animal placé sous sa responsabilité. Article 12- Toute manifestation bruyante susceptible de produire des émissions sonores de niveau supérieur aux normes indiquées à l'article 5 du présent décret est en préalable soumise à autorisation de l'autorité administrative compétente de la zone d'accueil dudit événement… ». Dans le cadre du Projet, AIR CÔTE D'IVOIRE devra se conformer aux exigences de ce décret.
Décret n° 2016-791 du 12 octobre 2019 relatif aux émissions de bruit de voisinage	Conformément au code de l'environnement, ce décret énonce, tout en précisant les critères d'application, les règles applicables aux différentes catégories de nuisances sonores.
Décret n°2017-125 du 22 février 2017 relatif à la qualité de l'air	Article 2 : « Le présent décret a pour objet de fixer les normes de qualité de l'air ambiant et celles des gaz et particules émis par les véhicules automobiles et motocyclettes. » Article 3 : « Le présent décret s'applique : aux installations classées visées à l'article premier du décret n° 98-43 du 28 janvier 1998 relatif aux Installations Classées pour la protection de l'environnement, aux installations autres que les installations classées, exploitées ou

	détenues par toute personne physique ou morale, publique ou privée qui sont à l'origine d'émission de fumées, de particules ou de substances polluantes dans l'air, à tout engin et moyen de transport équipés de moteurs à combustion, à tout acte susceptible d'altérer la qualité de l'air. » L'article 4 définit les valeurs limites des polluants atmosphériques. Les paramètres des rejets atmosphériques issus du Projet devront être conformes aux spécifications du présent décret.
Décret n° 2017-217 du 05 avril 2017 portant gestion écologiquement rationnelle des déchets d'équipements électriques et électroniques	Article 3 : « Le présent décret s'applique aux équipements électroniques et électriques et aux déchets qui en sont issus, y compris tous les composants, sous-ensemble et produits consommables faisant partie intégrante du produit au moment de la mise au rebut, tels que spécifiés à l'annexe 1 du présent décret » Article 7 : « Les équipements relevant de l'annexe 1 du présent décret doivent être conçus et fabriqués de façon à faciliter leur démantèlement et leur valorisation » Article 18 : « Est interdite toute élimination des DEEE : Par combustible à l'air libre ; Dans un quelconque plan d'eau ; Dans des récipients non conçus pour les déchets ; Par enfouissement ou mise en décharge ; Par combustion à l'air libre d'équipements électriques et électroniques ou de déchets électroniques dans les centres de recyclage ; Par abandon à l'air libre de déchets électroniques ailleurs que dans des centres de collecte ou des installations de recyclage agréées. »
Décret n°2020-955 du 09 décembre 2020 portant attribution, composition et fonctionnement du Comité de la Santé et Sécurité au Travail	Dans son Article 1, il est stipulé que : « Conformément aux dispositions prévues à l'Article 42.1 du Code du Travail, dans tous les Etablissements ou entreprises occupant habituellement plus de cinquante salariés, l'employeur doit créer un comité d'hygiène, de sécurité et des conditions de travail ». Article 5 : le comité de santé et de sécurité au travail est composé comme suit : Le chef de l'entreprise ou son représentant, président Le chef de service de sécurité ou de tout autre agent spécialiste en hygiène et sécurité au travail qui joue le rôle de chargé de sécurité

	Le ou les médecins du travail de l'entreprise L'assistant social de l'entreprise Le responsable de formation Le représentant du personnel de l'entreprise Le secrétaire, désigné par le chef de l'entreprise parmi les représentants du personnel
Décret n°2024-595 du 26 juin 2024 déterminant les règles et procédures applicables aux évaluations environnementales et sociales des projets de développement	Articles 35 : Toutefois, lorsqu'un projet, en raison de sa nature, de ses dimensions, de la sensibilité du site qui l'accueille, risque de porter atteinte à l'environnement, l'administration de tutelle chargée d'instruire le dossier technique devra requérir au préalable l'autorisation du Ministère chargé de l'environnement. Annexe I : Projet soumis à étude d'impact environnemental. Les activités connexes sur le site de la société AIR CÔTE D'IVOIRE constituent des installations classées pour l'environnement, qui devraient alors être soumises à une EIESA. Il a pour objet d'apprécier, de manière périodique, l'impact que tout ou partie des activités, des modes opératoires ou de l'existence d'un organisme ou ouvrage est susceptible, directement ou indirectement, de générer sur l'environnement. Dans son Article 52, il est stipulé : " L'audit environnemental et Social est réalisé conformément aux principes généraux, aux lignes directrices, aux méthodes et procédures bien définies cohérentes et basées sur des normes nationales et internationales ratifiées, en cas de besoin. Il est conçu pour garantir au demandeur ou à l'organisme audité le niveau de confiance souhaité pour la fiabilité des résultats de l'audit ". Dans son Article 53, il est stipulé : " Tout organisme de droit public ou privé implanté sur le territoire national est soumis à l'audit externe fou les trois ans.". Article 56 : L'audit externe est exigé à l'organisme par la structure chargée des évaluations environnementales et sociales au terme du délai des trois (3) ans. Article 58 : L'audit environnemental et social comporte les phases suivantes : - initiation de l'audit ; - préparation de l'audit ;

	- conduite de l'audit; - synthèse de l'audit, rapport de l'audit; - examen technique du rapport en commission technique interministérielle exploitation et suivi des conclusions de l'audit.

3.1.1.4 Arrêtés

Intitulés des textes réglementaires	Articles liés aux activités du Projet
Arrêté n°319/INT/AG du 17 mars 1975 relatif à la protection des bâtiments d'habitation contre les incendies dans le cadre juridique	L'article 23 : « Afin de permettre aux organisations syndicales de participer plus étroitement aux actions de prévention, chaque organisation aura la faculté, dans les établissements occupant plus de 300 salariés, de désigner, parmi le personnel de l'établissement concerné, un représentant qui (…) assistera avec voix consultative aux réunions du CHSCT ». L'article 23 : « Il en sera de même lorsque – en application de l'article L.236-6 du Code du travail (devenu l'article L.4613-4), plusieurs CHSCT auront été institués au sein d'un même établissement – pour chaque partie de l'établissement correspondant à un CHSCT et occupant plus de 300 salariés ».
L'arrêté n°0462/MLCVE/SIIC du 13 mai 1998, relatif à la nomenclature des Installations Classées pour la protection de l'environnement	Cet arrêté permet de classer le Projet dans la nomenclature des installations classées. Il permet d'opérer un arbitrage entre les intérêts de l'industrie et de l'environnement. Il permet de préciser si le Projet est soumis à déclaration (D) ou autorisation (A). Le Projet est référencé sous la rubrique 02-58. Il est donc est soumis à autorisation.
L'arrêté n°02 MIPSP/MDPC/UEUFJMCL du 10 février 2003 portant règlement de la qualité des produits de protection humaine	Le présent arrêté autorise l'application des normes internationales européennes ou françaises concernant la qualité de certains produits pétroliers et dérivés en attendant l'adoption de normes ivoiriennes spécifiques.
Arrêté interministériel n°2100 du 17 novembre 2003 portant création du comité national de contrôle et de suivi de la gestion des déchets	Ce comité est chargé de coordonner et d'exécuter les activités de contrôle, de suivi, et de gestion des déchets au plan national y compris ceux produits par le Projet.

Intitulés des textes réglementaires	Articles liés aux activités du Projet
Arrêté n° 1164 MINEEF CIAPOL SDIIC du 4 novembre 2008 portant règlementation des rejets et émissions des installations classées pour la protection de l'environnement	Les articles 1 et 2 relatifs à l'objet de cet arrêté et aux définitions diverses, définissent les « prescriptions relatives aux rejets et émissions des installations classées pour la protection de l'environnement ». Dans le cadre du Projet, les différents rejets doivent respecter les spécifications de ce décret.
Arrête n°131/mshp/dghp/drhp du 03 juin 2009 portant règlementation de la gestion des déchets sanitaires en Côte d'Ivoire	Cet arrêté classifie les déchets sanitaires en trois (03) catégories : (i) Catégorie 1, déchets ménagers et assimilés, (ii) catégorie 2, déchets médicaux infectieux et (iii) catégorie 3, déchets médicaux non infectieux. Il établit les conditions de collecte, de transport, de stockage et d'élimination des déchets sanitaires ainsi que les conditions de sécurité et d'une gestion écologiquement rationnelle
Arrêté n°1240 du 28 octobre 2009 portant procédure de délivrance d'agrément aux sociétés prestataires pour la récupération, la valorisation et/ou l'élimination des déchets industriels	Article 4 : « les prestataires en charge de l'enlèvement des déchets industriels doivent être agréés par les autorités compétentes du ministère en charge de l'Environnement. » AIR CÔTE D'IVOIRE doit confier la gestion de déchets industriels produits sur son site à des entreprises agréées par le CIAPOL.
Arrêté interministériel n°247/MINAGRI/MPMEF/MPMB du 17 juin 2014 portant fixation du barème d'indemnisation des cultures détruites	Cet arrêté stipule en ses articles18 : Article 1 : « les taux d'indemnisation pour destruction de cultures sont déterminés suivant les formules de calcul jointes en annexe 1. Les annexes 1, 2 et 3 ont la même valeur juridique que le présent arrêté. » Article 3 : « les cultures ne figurant pas sur le tableau joint en annexe feront l'objet d'évaluation sur la base des données obtenues auprès des structures d'encadrement compétentes. » Article 4 : « les calculs d'indemnités sont établis par les services compétents du Ministère en charge de l'Agriculture, sur la base du présent arrêté et après constats effectués par ceux-ci conformément à l'article 5 du présent arrêté. »

Intitulés des textes réglementaires	Articles liés aux activités du Projet
	Article 5 : « les procès-verbaux de constats sont établis par les agents assermentés du Ministère en charge de l'Agriculture, en présence des victimes et de la personne civilement responsable de la destruction ou son représentant. » Article 6 : « les critères à retenir pour le calcul de la valeur de l'indemnisation pour chaque type de culture sont les suivants : la superficie détruite (ha) ; le coût de mise en place de l'hectare (FCFA/ha) ; la densité recommandée (nombre de plants/ha) ; le coût d'entretien à l'hectare de culture (FCFA/ha) ; le rendement à l'hectare (kg/ha) ; le prix bord champ (FCFA) en vigueur au moment de la destruction ; l'âge de la plantation ; le nombre d'année d'immaturité nécessaire avant l'entrée en production ; le préjudice moral subi par la victime. » Article 7 : « Le paiement de l'indemnité est à la charge de la personne physique ou morale civilement responsable de la destruction. Article 9 : « Sont abrogées toutes dispositions antérieures contraires, notamment l'arrêté n° 28 MINAGRA/ MEF du 12 mars 1996 portant fixation du barème d'indemnisation des cultures détruites. » Les propriétaires des cultures à détruire sur le site du Projet devront être indemnisés conformément aux dispositions du présent décret et après approbation des calculs d'indemnisation par les agents du ministère en charge de l'agriculture.

Intitulés des textes réglementaires	Articles liés aux activités du Projet
Arrêté interministériel n°247/MINAGRI/MPMEF/MPMB du 03 août 2020 fixant les Normes de potabilité destinée à la consommation humaine à l'exclusion de l'eau minérale naturelle et de l'eau de source	Le présent arrêté précise le niveau de potabilité de l'eau qui devra servir à la consommation humaine sur le lieu de travail.

3.1.1.5 Instructions

L'Instruction interministérielle n°437/INT/PC du 08 décembre 1993 est relative à l'organisation des secours dans le cadre du département et à l'échelon national en cas de sinistre important. Lorsqu'un sinistre se produit sur le territoire d'une commune, le Maire, chargé de la police municipale qui comprend notamment « la prévention par des précautions convenables et la réparation par la distribution des secours nécessaires, des accidents et des fléaux calamiteux tels que les incendies, les inondations ou tous autres accidents naturels » (article 72 nouveau de la loi n°80-1180 du 17 octobre 1980, relative à l'organisation municipale, modifiée par la loi n° 85-578 du 29 juillet 1985), doit prendre « d'urgence toutes les mesures de sécurité, d'assistance et de secours ». Lorsque le sinistre se produit sur le territoire d'une Sous-Préfecture la direction et l'organisation des secours sont sous l'autorité du Sous-Préfet. Toutefois un sinistre peut, en raison de son importance exiger l'intervention de secours supplémentaires. Dans ce cas, le Maire doit « faire appel à l'administration supérieure à laquelle il est rendu compte des mesures prescrites », (article 72 nouveau de la loi relative à l'organisation municipale). L'organisation administrative départementale sera l'ossature du plan d'ensemble. Chaque Département sera divisé en autant de secteurs qu'il compte de Sous- Préfectures, le siège de chaque secteur étant fixé au Chef-lieu de la Sous- Préfecture.

L'Instruction Interministérielle n° 070/INT/PC du 13 mai 1994 est relative à l'organisation des secours en cas de sinistre technologique dans les installations des hydrocarbures et de la chimie. Notamment en son chapitre 1 intitulé « consigne générale », il est stipulé que : « La fabrication, le stockage, le transport et l'utilisation des matières dangereuses ont pris un développement tel que, malgré les mesures de prévention et les progrès technologiques, des accidents aux conséquences graves ne peuvent être exclus. Les interventions contre les accidents de cette nature ne peuvent avoir une pleine efficacité qu'en rassemblant, dans une organisation planifiée, les moyens des services publics de secours, associés à ceux des entreprises et établissements privés. La lutte contre un sinistre survenant dans une industrie à caractère dangereux concerne en premier lieu le chef d'établissement qui doit être à même d'engager les opérations avec les moyens qui lui ont été prescrits à cet effet ».

Le plan ORSEC (ORganisation des SECours) sinistre technologique comportera donc deux volets étroitement articulés ;

Le Plan d'Opération Interne (POI) propre à chaque établissement ;

Le Plan Particulier d'Intervention (PPI) relatif à un sinistre concernant l'extérieur de l'établissement.

Cette instruction impose à AIR CÔTE D'IVOIRE d'élaborer un POI issu de l'étude de dangers avant d'intégrer le Projet dans le PPI existant sur la zone du Projet.

Au travers de ces manière lois, décrets, arrêtés et ordonnances, l'Etat de Côte d'Ivoire veut assurer la protection de l'environnement contre les conséquences néfastes sur l'environnement pouvant découler de la réalisation des Projets de développement. De spécifique, le Projet de la société AIR CÔTE D'IVOIRE.

3.1.2 Cadre juridique au plan international

Le cadre juridique international renvoie aux conventions régionales et internationales, signées et ratifiées par la Côte d'Ivoire. En effet, La Côte d'Ivoire a signé et ratifié, depuis 1938, plusieurs conventions, accords et traités internationaux relatifs à l'environnement y compris le protocole de Kyoto (ratifié le 23 avril 2007) et les ratifications des conventions de Rotterdam, de Bonn et de Stockholm qui sont très récentes (2003). Ces conventions interviennent dans les orientations et le contenu de la politique nationale environnementale. Le tableau ci-dessous présente les conventions internationales et régionales signées puis ratifiées par la Côte d'Ivoire en rapport avec le projet.

Tableau. Conventions ou accords internationaux en environnement en rapport avec le Projet de AIR CÔTE D'IVOIRE.

Tableau 3-2 Conventions ou accords internationaux en environnement en rapport avec le Construction d'un Hangar de maitenance

Intitulés de la convention ou accord environnemental – lieux et dates d'adoption	Texte/date de ratification par la Côte d'Ivoire	Objectif visé par la convention ou accord	Aspects liés aux activités du Projet
Protocole de coopération dans la lutte contre la pollution en cas d'urgence	1983	Concerne la mise en commun des moyens d'intervention.	Gestion des pollutions accidentelles (incendie, pollution des cours d'eau)
Convention de Vienne pour la protection de la couche d'ozone Signée le 22 mars 1985 à Vienne (Autriche)	Décret n° 92-854 du 30 Novembre 1992 portant adhésion de la République de Côte d'Ivoire à la convention de Vienne du 22 mars 1985 pour la protection de couche d'ozone	Cette convention établit un cadre pour la coopération et la formulation des mesures convenues pour protéger la santé humaine et l'environnement contre les effets néfastes résultant des modifications de la couche d'ozone par les activités humaines. Les obligations spécifiques relatives au contrôle et à l'élimination des Substances Appauvrissant la Couche d'Ozone (SACO) sont stipulées dans le protocole de Montréal sur les substances qui appauvrissent la couche d'ozone	Gestion de la pollution atmosphérique que pourrait engendrer le Projet suite aux émissions dans l'air dues à l'émission de COV ou NOX ou à un incendie, et de gestion de l'état de santé des individus.
Protocole de Montréal relatif à des substances qui appauvrissent la couche d'ozone / 1987	Décret n° 92-856 du 30 novembre 1992 portant adhésion de la République de Côte d'Ivoire au Protocole de Montréal du 16 septembre 1987 relatif à des substances qui appauvrissent la couche d'ozone	Réglementer la production et l'utilisation des substances appauvrissant la couche d'ozone.	Pollution de l'air que pourrait engendrer le Projet suite aux émissions dans l'air dues à l'émission de COV ou NOX ou à un incendie
Convention de BÂLE sur le contrôle des mouvements transfrontaliers des déchets dangereux et de leur élimination / adoptée le 22 mars 1989	Décret n° 94-327 du 09 juin 1994 portant adhésion de la République de Côte d'Ivoire à la convention de Bâle sur le contrôle des mouvements transfrontaliers de déchets dangereux et de leur élimination, adoptée le 22 mars 1989 à Bâle en Suisse	La Convention vise à vise à protéger la santé humaine et l'environnement des dangers que représentent la production, la gestion, les mouvements transfrontières et l'élimination des déchets dangereux et d'autres déchets	Gestion de manière responsable des déchets dangereux et limitation de leur production, voire supprimer leur production

Intitulés de la convention ou accord environnemental – lieux et dates d'adoption	Texte/date de ratification par la Côte d'Ivoire	Objectif visé par la convention ou accord	Aspects liés aux activités du Projet
Convention de Bamako sur l'interdiction d'importer en Afrique des déchets dangereux et sur le contrôle des mouvements transfrontières et la gestion des déchets dangereux produits en Afrique	Décret n°094-330 du 09 juin 1994 portant ratification de la Convention de Bamako sur l'interdiction d'importer en Afrique des déchets dangereux et sur le contrôle des mouvements transfrontaliers et la gestion des déchets dangereux produits en Afrique, adoptée à Bamako le 30 janvier 1991	La convention vise à interdire l'importation de déchets dangereux et radioactifs, limiter et contrôler les mouvements transfrontières de ces déchets en Afrique	Protection de la santé humaine et l'environnement et adoption de mesure de protection quant à l'élimination adéquate des déchets dangereux
- Convention Cadre des Nations Unies sur les Changements Climatiques (UNFCCC) / 1992 - Protocole de Kyoto	Décret n°2005-726 du 28 décembre 2005 portant adhésion de la République de Côte d'Ivoire au Protocole de Kyoto	Cette convention établit un accord-cadre global concernant les efforts intergouvernementaux permettant de relever le défi présenté par les changements climatiques. Elle reconnaît que le système climatique est une ressource commune dont la stabilité peut être affectée par des émissions de dioxyde de carbone et d'autres gaz à effet de serre. La Côte d'Ivoire ne figure pas en annexe I du Décret ; par conséquent, certaines des exigences de la convention ne s'appliquent pas à ce pays.	Pollution atmosphérique que pourrait engendrer le Projet suite aux émissions dans l'air dues à l'émission de COV ou NOX ou à un incendie
Convention cadre des Nations Unies à RIO JANEIRO sur la diversité biologique (1992)	Décret n° 94-614 du 14 novembre 1994 portant ratification de la Convention sur la diversité biologique	Assurer la conservation de la diversité biologique (espèces vivantes et écosystèmes), l'utilisation durable de ses éléments et le juste partage des avantages découlant de l'exploitation des ressources génétique (cf. article premier)	Protection de la faune et de la flore aquatiques
Convention-cadre des Nations Unies sur les changements climatiques Adoptée le 9 mai 1992 à New-York	29/11/1994 Décret n°94-616 du 14 novembre 1994 portant ratification de la convention sur les changements climatiques	Stabiliser les concentrations de Gaz à Effet de Serre (GES) dans l'atmosphère à un niveau qui empêche toute perturbation anthropique dangereuse du système climatique (cf. Article 2). La convention incite à opter pour des procédés permettant de maîtriser, de réduire ou de prévenir les émissions	Lutte contre la pollution atmosphérique

Intitulés de la convention ou accord environnemental – lieux et dates d'adoption	Texte/date de ratification par la Côte d'Ivoire	Objectif visé par la convention ou accord	Aspects liés aux activités du Projet
Convention sur la Diversité Biologique (CDB) lors du Sommet de la Terre à Rio de Janeiro, signé le 5 juin 1992 et entrée en vigueur le 29 décembre 1993	1994	Ce traité international a trois principaux objectifs : la conservation de la diversité biologique ; l'utilisation durable de la diversité biologique ; le partage juste et équitable des avantages découlant de l'utilisation des ressources génétiques.	Protection et valorisation de la diversité biologique que le Projet pourrait impacter
Convention des nations unies sur la lutte contre la désertification dans les pays gravement touchés par la sécheresse et/ou la désertification, en particulier en Afrique	Décret n° 97-258 portant ratification de la Convention des Nations Unies sur la lutte contre la désertification dans les pays gravement touchés par la sécheresse et/ou la désertification en particulier en Afrique, signée le 17 juin 1994, à Paris.	Cet accord a été rédigé dans le but de lutter contre la dégradation des terres dans les zones arides, semi-arides et subhumides, sèches par suite de facteurs divers, telles les variations climatiques et les activités humaines	Protection des terres occupées par le projet d'Air Côte-d'Ivoire Lutte contre les érosions hydriques
Convention de Stockholm sur les Polluants Organiques persistants (2001)	Ratifiée par le décret n° 2003-228 du 10 juillet 2003	Contrôler, réduire, éliminer les rejets, fuites ou émissions de Polluants Organiques Persistants (POP), nocifs pour la santé humaine et l'environnement	Réduction de l'impact de l'utilisation de produits organiques dans les activités du projet d' Air Côte-d'Ivoire
Convention de Rotterdam	2003	Concerne le commerce international de certains produits chimiques et pesticides dangereux.	Achat de produits chimiques
Convention Cadre des Nations Unies sur les Changements Climatiques (CCNUCC), COP 21, du 30 novembre au 12 décembre 2015	22 avril 2016	Cet accord a été signé pour engager la réduction des émissions de gaz à effet de serre. Il confirme l'objectif central de contenir l'augmentation de la température moyenne en-deçà de 2 degrés, et de s'efforcer de limiter cette augmentation à 1,5 degré, afin de réduire les risques et les impacts liés aux conséquences du changement climatique.	Réduction des émissions des gaz à effet de serre

Source : ENVINOVA, Mai 2025

3.1.3 Politique environnementale et sociale de la BOAD

La politique environnementale et sociale de la BOAD énonce les obligations de la BOAD et des promoteurs par rapport aux projets soumis au financement de l'institution.

Les actions clés qui sous-tendent cette politique sont :

- Renforcer la résilience des pays membres de l'UEMOA (Union Économique et Monétaire Ouest-

Africaine) et des communautés face aux effets des changements climatiques.

- Développer une approche intégrée de réduction des émissions de carbone des projets financés par la BOAD.
- Promouvoir une approche systémique et intégrée de gestion des risques et impacts environnementaux et sociaux tout au long des cycles de projets.
- Aligner le cadre de sauvegarde environnementale et sociale de la BOAD aux normes internationales tout en tenant compte des réalités et priorités des pays de l'UEMOA.
- Améliorer les capacités des promoteurs à faire face aux défis environnementaux et sociaux actuels.

Cette politique a pour objectifs :

- d'assurer la durabilité environnementale et sociale des opérations et projets qu'elle finance, à travers la protection de la santé et de la sécurité des personnes et des biens, l'utilisation prudente, rationnelle et équitable des ressources naturelles, la promotion de mesures destinées à réduire es inégalités de genre, des discriminations et les violences basées sur le genre et la lutte contre les effets des changements climatiques ;
- de renforcer et maintenir les facteurs de résilience des pays membres et des communautés face aux changements climatiques extrêmes ;
- d'établir des Normes de Sauvegarde Environnementales et Sociales (NSES) aux fins d'éviter, de minimiser, de réduire ou d'atténuer les risques et impacts négatifs des projets financés par la BOAD sur le plan environnemental et social.

En outre, la BOAD veille à ce que tous les pays éligibles à son financement intègrent les exigences de durabilité présentées dans la présente politique et qu'ils puissent répondre aux normes de sauvegarde environnementale et sociale (NSES) de la BOAD et aux règlementations des pays bénéficiaire. Afin d'y parvenir la BOAD s'engage à :

- renforcer à travers ses financements les initiatives d'adaptation au changement climatique, d'atténuation des ses effets et le développement à faible émission de carbone ;
- prévenir la pollution et promouvoir l'utilisation rationnelle des ressources ;
- mettre en œuvre les mesures de gestion de la biodiversité, des services écosystémiques et des zones protégées ;
- exiger des promoteurs l'implication de toutes les parties prenantes dans les projets qu'elle finance ;
- mettre à la disposition des parties prenantes son système de vérification de la conformité et du traitement des griefs et exiger des promoteurs l'établissement et le maintien durant tout le cycle du projet un mécanisme de gestion des griefs et des plaintes sensibles à l'exploitation et les abus sexuels (EAS) et au harcèlement sexuel (HS) ;
- promouvoir l'égalité entre les sexes, la prise en compte des questions de genre comme moyen de favoriser la réduction de la pauvreté, le développement économique et l'égalité entre les femmes et les hommes dans la zone UEMOA ;
- promouvoir une protection des personnes et groupes vulnérables et/ou défavorisés (hommes/femmes) et un accès facile de ces derniers aux bénéfices induits par les projets qu'elle finance ;
- promouvoir le respect des principes et les droits fondamentaux des travailleurs, le traitement équitable, la non-discrimination et l'égalité des chances pour l'ensemble des travailleurs. Elle promeut également la protection

et la promotion de la sécurité et la santé des travailleurs, notamment ceux vulnérables, le non recours au travail forcé et au travail des enfants, l'évaluation et la gestion des risques liés à la main d'œuvre et aux conditions des travailleurs ;

- promouvoir les investissements qui internalisent la prévention et la minimisation des expulsions forcées et la réinstallation involontaire comme priorité, et lorsque la prévention n'est pas possible, l'octroi d'une juste indemnisation et l'amélioration ou du rétablissement des moyens de subsistance des personnes touchées ;
- encourager les investisseurs qui intègrent, par les moyens appropriés, les stratégies de conservation et de gestion du patrimoine culturel sur toutes ses forces (matérielles et immatérielles de culture).

3.1.4 Normes environnementales et sociales de la BOAD

La BOAD s'engage à renforcer les facteurs de résilience des pays membres et des communautés face aux phénomènes climatiques extrêmes. Pour ce faire, elle a établi neuf Normes de Sauvegarde Environnementale et Sociale (NSES) visant à éviter, minimiser, réduire ou atténuer les risques et impacts négatifs des projets ce sont :

- **NSES no1** : Evaluation Environnementale et Sociale (E&S) et Système de Gestion Environnementale et Sociale (SGES) ;
- **NSES no2** : Main d'œuvre et condition de travail ;
- **NSES no3 :** Prévention et gestion de la pollution et utilisation rationnelle des ressources ;
- **NSES no4 :** Santé, sécurité et sureté des communautés ;
- **NSES no5 :** Acquisition de terres, restriction à l'accès et à l'utilisation des terres, et réinstallation involontaire ;
- **NSES no6** : Biodiversité et gestion durable des ressources naturelles ;
- **NSES no7** : Groupes vulnérables et/ou défavorisés ;
- **NSES no8** : Patrimoine culturel ; et ;
- **NSES no9** : Information et participation des parties prenantes.

L'ensemble de ces NSES permettent de mettre en œuvre les différents engagements pris par la BOAD. Dans le cadre de la mise en œuvre du présent projet, les NSES **no1,2,3,4,5,6** et **9** seront activées.

3.1.5 Analyses des écarts entre les normes nationales et internationales

Les travaux du projet de construction d'un hangar de maintenance au sein de l'Aéroport International Félix Houphouët Boigny à Port-Bouët vont induire des impacts sur les composantes biophysiques et humaines (les Eléments Valorisés de l'Environnement). A cet effet, ils seront conduits en tenant compte des exigences des Normes de Sauvegarde Environnementale et Sociale de la BOAD.

Tableau 3-3 Analyse des écarts entre les normes de la BOAD et la réglementation ivoirienne

Thématique	NSES1	Législation nationale	Ecart	Mesure
Identification et évaluation des impacts	Identifier et évaluer les risques et les impacts environnementaux et sociaux du projet (objectifs). Promouvoir une meilleure performance environnementale et sociale (objectifs).	L'article 68 et 69 de la loi portant Code de l'Environnement précise respectivement que « Tout projet susceptible d'avoir un impact sur l'environnement est soumis au préalable à une évaluation environnementale et sociale » « L'évaluation environnementale et sociale s'applique aux politiques,	Aucun	Appliquer la législation nationale

		aux plants, aux programmes et aux projets susceptibles d'avoir des répercussions sur l'environnement naturel et humain. ».		
Programmes de gestion	Mettre en place un programme de gestion qui décrit les mesures et actions visant à atténuer les impacts et à améliorer la performance environnementale et sociale Adopter d'une hiérarchie des mesures d'atténuation visant à anticiper et à éviter, ou lorsqu'il est impossible de les éviter, à minimiser ou à compenser / lutter contre les risques et les impacts environnementaux et sociaux	Décret n°2024-595 du 26 juin 2024, déterminant les règles et procédures applicables aux évaluations environnementales et sociales des projets de développement.	Elevé	Appliquer la NSES1 de la BOAD
Surveillance	Elaborer et mettre en œuvre des procédures pour ajuster les politiques et les opérations, et adapter les actions et les mesures d'atténuation, le cas échéant, sur la base des données de surveillance environnementale et sociale	Le Décret n°2024-595 du 26 juin 2024, déterminant les règles et procédures applicables aux évaluations environnementales et sociales des projets de développement.	Elevé	Appliquer la NSES1 de la BOAD
Gestion des griefs	Les griefs des communautés affectés doivent pouvoir être recueillis et traités de manière appropriée	Le Décret n°2024-595 du 26 juin 2024, déterminant les règles et procédures applicables aux évaluations environnementales et sociales des projets de développement, en son article 37 : « tout projet soumis à une étude d'impact environnemental et social approfondie fait l'objet d'une enquête publique dont "le but est de recueillir les avis de toutes les parties Impliquées dans la mise en œuvre dudit projet, L'enquête publique est sanctionnée par un procès-verbal qui constitue une pièce du dossier à soumettre à la commission technique interministérielle	Aucun	Appliquer la législation nationale

		Les conditions de réalisation de l'enquête publique sont précisées par un arrêté interministériel du Ministre chargé de l'Environnement et du Ministre chargé de l'Administration au Territoire ».		
Evaluation des risques/dangers	Lorsqu'un projet (nouveau ou existant) risque d'émettre des produits toxiques, dangereux, inflammables ou explosifs, ou lorsque les opérations associées au projet risquent de causer des blessures au personnel ou au public, ou au milieu aquatique comme indiqué dans l'évaluation environnementale et sociale, le client doit effectuer l'analyse des dangers posés par ses installations	Le Décret n°2024-595 du 26 juin 2024, déterminant les règles et procédures applicables aux évaluations environnementales et sociales des projets de développement.	Elevé	Appliquer la NSES1 de la BOAD
Groupes défavorisés ou vulnérables	Si le projet est susceptible d'affecter des personnes vulnérables ou des groupes défavorisés, les identifier et prévoir des mesures spécifiques en consultant les victimes	Le Décret n°2024-595 du 26 juin 2024, déterminant les règles et procédures applicables aux évaluations environnementales et sociales des projets de développement, en son article 37 : « tout projet soumis à une étude d'impact environnemental et social approfondie fait l'objet d'une enquête publique dont "le but est de recueillir les avis de toutes les parties Impliquées dans la mise en œuvre dudit projet, L'enquête publique est sanctionnée par un procès-verbal qui constitue une pièce du dossier à soumettre à la commission technique interministérielle Les conditions de réalisation de l'enquête publique sont précisées par un arrêté interministériel du Ministre chargé de l'Environnement et du Ministre chargé de l'Administration au Territoire ».	Elevé	Appliquer la NSES1 de la BOAD

Consultation et participation des communautés affectées	Promouvoir et fournir les moyens nécessaires pour un dialogue concret avec les Communautés affectées (objectifs).	Le Décret n°2024-595 du 26 juin 2024, déterminant les règles et procédures applicables aux évaluations environnementales et sociales des projets de développement, en son article 37 : « tout projet soumis à une étude d'impact environnemental et social approfondie fait l'objet d'une enquête publique dont "le but est de recueillir les avis de toutes les parties Impliquées dans la mise en œuvre dudit projet, L'enquête publique est sanctionnée par un procès-verbal qui constitue une pièce du dossier à soumettre à la commission technique interministérielle Les conditions de réalisation de l'enquête publique sont précisées par un arrêté interministériel du Ministre chargé de l'Environnement et du Ministre chargé de l'Administration au Territoire ».	Aucun	Appliquer la législation nationale

Source : ENVINOVA, mai 2025

Tableau 3-4: Lignes directrices de la SFI sur les niveaux de bruit, l'air et les eaux usées (Directives ESS générales de la SFI (Groupe de la Banque Mondiale) (GBM), 2007)

<table>
<tr><th>Lignes Directives</th><th>Contenu</th></tr>
<tr><td>Lignes directrices sur les niveaux de bruit</td><td>L'impact du bruit doit être inférieur aux niveaux présentés dans le tableau suivant :
<table>
<tr><td rowspan="2">Récepteurs</td><td colspan="2">Niveaux maximaux admissibles de bruit ambiant
1 heure L_{Aeq} (dB(A))</td></tr>
<tr><td>Journée
07:00 – 22:00</td><td>Nuit
22:00 – 07:00</td></tr>
<tr><td>Résidentiel, institutionnel, éducatif</td><td>55</td><td>45</td></tr>
<tr><td>Industriel, commercial</td><td>70</td><td>70</td></tr>
</table></td></tr>
</table>

	On peut effectuer des contrôles du bruit dans le but d'établir des niveaux de bruits ambiants existant dans la zone de l'installation proposée ou existante, ou pour vérifier des niveaux de bruit en phase opérationnelle. Les programmes de contrôle du bruit doivent être conçus et effectués par des spécialistes dûment formés. Les périodes de contrôle typiques doivent être suffisantes pour des analyses statistiques, et peuvent durer 48 heures à l'aide de dosimètres qui doivent être en mesure d'enregistrer des données soit en continu, au cours de cette période, soit toutes les heures ou plus fréquemment, selon les exigences (le contrôle peut porter sur différentes périodes au cours de plusieurs jours, y compris des jours ouvrables pendant la semaine ou les weekend). Le type de repères acoustiques enregistrés est fonction du type de bruit que l'on contrôle, défini par un spécialiste du bruit. Des moniteurs doivent être placés à environ 1,5 m au-dessus du sol, et jamais à moins de 3 m d'une surface réfléchissante (p.ex. un mur). En général, le niveau de bruit est représenté par le niveau de bruit de fond ou ambiant qui serait présent sans la présence de l'installation ou des sources de bruit à l'étude.
Lignes directrices concernant les émissions atmosphériques	Les projets ayant des sources notables d'émissions atmosphériques et pouvant avoir des impacts notables sur la qualité de l'air ambiant, doivent prévenir ou réduire au minimum ces impacts en veillant à ce que : • Les émissions ne génèrent pas des concentrations de polluants qui atteignent ou dépassent les valeurs recommandées et les normes pour la qualité de l'air ambiant requises par la législation nationale en vigueur. En l'absence d'une telle législation, les Directives de l'OMS concernant la qualité de l'air ou autres sources internationales s'appliquent. • Les émissions ne contribuent pas de manière significative à l'atteinte des seuils indiqués par les directives ou normes pour la qualité de l'air ambiant. En règle générale, la présente Directive préconise de retenir un niveau représentant 25 % des normes applicables pour permettre la poursuite d'un développement durable dans un même bassin atmosphérique Au niveau des installations, les impacts doivent être évalués qualitativement ou quantitativement par rapport à des évaluations de référence de la qualité de l'air et de modèles de dispersion atmosphériques afin d'établir les concentrations possibles au niveau du sol. **Niveaux de qualité de l'air recommandés et cibles intermédiaires**

Polluant	Durée retenue	Cible intermédiaire				Niveau recommandé
		1	2	3	4	
$PM_{2,5}$, µg/m³	Annuel	35	25	15	10	5
	24 heures[a]	75	50	37,5	25	15
PM_{10}, µg/m³	Annuel	70	50	30	20	15
	24 heures[a]	150	100	75	50	45
O_3, µg/m³	Saison de pointe[b]	100	70	–	–	60
	8 heures[a]	160	120	–	–	100
NO_2, µg/m³	Annuel	40	30	20	–	10
	24 heures[a]	120	50	–	–	25
SO_2, µg/m³	24 heures[a]	125	50	–	–	40
CO, mg/m³	24 heures[a]	7	–	–	–	4

[a] 99e percentile (c.-à-d. 3 à 4 jours d'excédent par an)
[b] Moyenne de la concentration moyenne en O_3 maximale sur 8 heures et six mois consécutifs, avec la plus forte concentration en O_3 des moyennes glissantes sur six mois.

Recommandations sur la qualité de l'air pour le dioxyde d'azote, le dioxyde de soufre et le monoxyde de carbone (durées retenues courtes) qui n'ont pas été réévaluées et demeurent valides

Polluant	Durée retenue	Recommandations sur la qualité de l'air restant valides
NO_2, µg/m³	1 heure	200
SO_2, µg/m³	10 minutes	500
CO, mg/m³	8 heures	10
	1 heure	35
	15 minutes	100

Lignes directrices concernant les eaux usées sanitaires

Les eaux usées sanitaires des installations industrielles peuvent contenir des eaux d'égout domestiques et des eaux issues des services de restauration ou de blanchissage destinés aux employés du site. Les eaux usées provenant des laboratoires, des infirmeries, des installations d'adoucissement d'eau, etc. peuvent également être rejetées dans le système de traitement des eaux usées sanitaires. Les pratiques recommandées pour gérer les eaux usées sanitaires consistent, notamment, à :

- Maintenir les eaux usées dans des réseaux distincts pour s'assurer de leur compatibilité avec le système de traitement choisi (par ex. une fosse septique qui ne peut recevoir que - des eaux usées domestiques).
- Séparer et prétraiter les effluents contenant des huiles et des graisses (notamment au moyen de bacs à graisse) avant de les rejeter dans les égouts.
- Si les eaux usées provenant des installations industrielles doivent être rejetées dans les eaux de surface, leur traitement doit assurer le respect des normes

nationales ou locales pour le rejet des eaux usées sanitaires. En l'absence de telles normes, les valeurs applicables sont celles mentionnées au tableau suivant

- Les boues des systèmes de traitement des eaux usées sanitaires doivent être éliminées conformément aux normes réglementaires locales. En l'absence de telles normes, leur évacuation doit s'effectuer de manière à protéger la santé publique et la sécurité de la population, et assurer la protection et la gestion durable des ressources en eau et des sols.

Polluants	Unité	Directives
pH	PH	6-9
DCO	mg/L	30
DBO	mg/L	125
Azote total	mg/L	10
Phosphore total	mg/L	2
Huiles et graisses	mg/L	10
Solides totaux en suspension	mg/L	40
Coliformes totaux	NPP/100 mL	400[a]

Note :

a- Non applicable aux réseaux de traitement municipaux ou centralisés. Voir à ce sujet les Directives EHS relatives à l'eau et à l'assainissement.

b- NPP = Nombre le plus probable

Source : ENVINOVA, mai 2025

Tableau 3-5: Réglementation Ivoirienne sur les niveaux de bruit, l'air et les eaux usées

Réglementations	Contenu
Sur le niveau sonore	En Côte d'Ivoire, les niveaux d'émission admissibles sont fixés par l'arrêté N°01164/MINEEF/CIAPOL/SDIIC du 4 novembre 2008 (annexe 1) portant sur la règlementation des rejets et émissions des installations classées pour la protection de l'environnement. Le tableau suivant précise les valeurs fixées par cet arrêté.

ZONES	MOMENT OU PERIODE DE LA JOURNEE		
	JOUR (en décibel)	PERIODE INTERMEDIAIRE (en décibel)	NUIT (en décibel)
Zone d'hôpitaux, zone de repos, aires de protection d'espace naturel	40	35	30
Zones résidentielles ou rurales, avec faible circulation de trafic terrestre, fluvial ou aérien.	**45**	**40**	**35**
Zones résidentielles urbaines	50	45	40
Zones résidentielles urbaines, avec quelques ateliers ou centres d'affaires, ou avec des voies de trafic terrestre, fluvial,	60	55	45

ou aérien assez importantes ou dans les communes rurales			
Zones à prédominance d'activités commerciales, industrielles	70	65	50
Zones à prédominance industrielle	75	70	60

La zone de projet correspond à une zone urbaine, avec Forte circulation de trafic terrestre, fluvial ou aérien. Elle est toutefois située au sein de l'aéroport international Felix Houphouët-Boigny de Port-Bouët.

Sur les rejets atmosphériques

La réglementation ivoirienne applicable aux particules en suspension est basée sur *l'Arrêté du CIAPOL N° 01164 du 04 novembre 2008 portant Réglementation des Rejets et Emissions des Installations Classées pour la Protection de l'Environnement*. Cet arrêté ne s'applique pas seulement qu'aux particules en suspension de diamètre aérodynamique inférieur ou égal à 10 µm. La matrice ci-après extraite de l'article 7 de cet Arrêté définit les valeurs limites d'émissions de particules atmosphériques.

Substances	Flux horaire total	Concentration maximal admissible (mg/m³)
Poussières totales	< 1kg/h >1kg/h	100 50

Cette réglementation a pour but la protection de l'environnement et des hommes contre la pollution atmosphérique nuisible ou incommodante. Ainsi, AIR CÔTE D'IVOIRE est tenue de respecter toutes les prescriptions prévues afin d'éviter au maximum possible l'émission de substances pouvant polluer l'atmosphère, surtout pendant la phase construction qui va nécessiter l'utilisation d'engins.

Sur la qualité de l'air ambiant

Décret N°2017-125 du 22 février 2017 relatif à la qualité de l'air qui donne les valeurs limites maximales des paramètres de qualité de l'air ambiant qui doivent être respectées (sous réserve des dispositions particulières à certaines activités).

Extrait des valeurs limites maximales des paramètres de qualité de l'air ambiant :

- **Dioxyde d'azote (NO_2) :**
  - **d**) valeur limite horaire pour la protection de la santé humaine : 200 µg/m³ en moyenne horaire à ne pas dépasser plus de 18 fois par année civile ;
  - **e**) valeur limite annuelle pour la protection de la santé humaine : 40 µg/m³ en moyenne annuelle civile.

- **Monoxyde d'azote (NO)**
  - Néant.

- **Dioxyde de soufre (SO_2) :**
  - **d**) valeurs limites pour la protection de la santé humaine :
    - 350 µg/m³ en moyenne horaire à ne pas dépasser plus de 24 fois par année civile
    - 125 µg/m³ en moyenne journalière à ne pas dépasser plus de 3 fois par année civile

<table>
<tr><td></td><td>

Monoxyde de carbone (CO) :
Valeur limite pour la protection de la santé humaine : 10 000 µg/m³ pour le maximum journalier de la moyenne glissante sur 8 h
Dioxyde de carbone (CO_2) :
Néant.
Composés Organiques Volatils (COV)
BENZO(A) PYRÈNE : 1 µg/m³. Moyenne, calculée sur une année civile, du contenu total de la fraction “PM10”. Le volume d'échantillonnage est mesuré dans les conditions ambiantes.
Benzène :
a) Objectif de qualité : 5 µg/m³ en moyenne annuelle civile ;
b) Valeur limite pour la protection de la santé humaine : 5 µg/m³ en moyenne annuelle civile.
Particules de PM_{10}
b) Seuil d'information et de recommandation : 50 µg/m³ en moyenne journalière ;
c) Seuil d'alerte : 80 µg/m³ en moyenne journalière ;
d) Valeurs limites pour la protection de la santé :
50 µg/m³ en moyenne journalière à ne pas dépasser plus de trente-cinq fois par année civile.
Matières particulaires $PM_{2.5}$
Valeur cible : 20 µg/m³ en moyenne année civile.
Valeur limite : 25 µg/m³ en moyenne année civile

</td></tr>
<tr><td>Sur rejets d'eaux usées</td><td>
La réglementation basée sur Arrêté n°01164/MINEEF/CIAPOL/SDIIC du 04 novembre 2008 portant Règlementation des Rejets et Emissions des Installations Classées pour la Protection de l'Environnement. S'applique aux rejets des eaux usées dans les limites territoriales du pays, qu'ils soient sur des milieux récepteurs tels que des eaux de surface, souterraines ou marines. Les eaux usées qui découleront de la production de la société doivent respecter les prescriptions posées par l'arrêté. D'où la nécessité de mettre en place un système d'évacuation répondant aux normes prescrites afin d'éviter une contamination de sources naturelles.
<table>
<tr><th>Paramètres</th><th>Valeurs limites</th><th>Limite en flux (kg/j)</th></tr>
<tr><td>Ph</td><td>5,5 - 8,5</td><td></td></tr>
<tr><td>Température</td><td>40 °C</td><td></td></tr>
<tr><td rowspan="2">MEST</td><td>150 mg/l</td><td>< 15</td></tr>
<tr><td>50 mg/l</td><td>> 15</td></tr>
<tr><td rowspan="2">DBO_5</td><td>150 mg/l</td><td>< 50</td></tr>
<tr><td>100 mg/l</td><td>> 50</td></tr>
<tr><td rowspan="2">DCO</td><td>250 mg/l</td><td>< 150</td></tr>
<tr><td>500 mg/l</td><td>> 150</td></tr>
<tr><td>Matières grasses</td><td>10 mg/l</td><td></td></tr>
<tr><td>NTK</td><td>50 mg/l</td><td>> 100 kg/j</td></tr>
<tr><td>Phosphore total</td><td>15 mg/l</td><td>> 30 kg/j</td></tr>
<tr><td>Fluor et composés (en F)</td><td>15 mg/l</td><td>> 150 kg/j</td></tr>
<tr><td>Phénols</td><td>0,3 mg/l</td><td>> 3g/j</td></tr>
</table>
</td></tr>
</table>

	Chrome hexavalent	0,1 mg/l	> 1g/j
	Cyanures	0,1 mg/l	> 1g/j
	Plomb (Pb)	0,5 mg/l	> 5g/j
	Cuivre (Cu)	0,5 mg/l	> 5g/j
	Chrome (Cr)	0,5 mg/l	> 5g/j
	Nickel (Ni)	0,5 mg/l	> 5g/j
	Zinc (Zn)	2 mg/l	> 20g/j
	Manganèse (Mn)	1 mg/l	> 10g/j
	Etain (en Sn)	2 mg/l	> 20g/j
	Fer, Aluminium et composés (en Fe, Al)	5 mg/l	> 20g/j
	Hydrocarbures totaux	10 mg/l	> 100g/j
	Substances toxiques, bioaccumulables ou nocives pour l'environnement (en sortie d'atelier, soit au rejet final, en flux et concentrations cumulés) a/ Substances en annexe I.a b/ Substances en annexe I.b c/ Substances en annexe I.c.1 d/ Substances en annexe I.c.2	a/ 0,05 mg/l b/ 1,5 mg/l c/ 4 mg/l d/valeurs fixées	a/ > 0,5 g/j b/ > 1g/j c/ > 10 g/j d/ > 10 g/j

Conclusion

La comparaison entre les normes de bruit, de l'air et de rejet des eaux usée de la Côte d'Ivoire et les directives de la BOAD en la matière montre des différences. En effet, si la norme nationale sur le bruit est plus contraignante, celle des rejets des eaux, des émissions atmosphériques et de la qualité de l'air ambiant sont le contraire. Ainsi, en cas de divergence de norme, il est recommandé d'utiliser la norme ou la directive la plus contraignante.

3.1.6 Convention internationale de l'OIT en rapport avec le Projet

Le tableau ci-dessous présente les conventions internationales de l'Organisation Internationale du Travail (OIT) signées puis ratifiées par la Côte d'Ivoire en rapport avec le Projet.

Tableau 3-6: Conventions internationales de l'OIT en rapport avec le Projet

Traité	Date de signature/de ratification
Convention de l'OIT (n°29) concernant le travail forcé du 28 juin 1930	21 novembre 1960
Convention de l'OIT (n°105) concernant l'abolition du travail forcé du 25 juin 1957	21 novembre 1960
Convention de l'OIT (n°87) concernant la liberté syndicale et la protection du droit syndical du 9 juillet 1948	21 novembre 1960
Convention de l'OIT (n°100) consacrant l'égalité de rémunération entre la main d'œuvre masculine et féminine pour un travail de valeur égale	05 mai 1961
Convention de l'OIT (n°19) concernant l'égalité des traitements des travailleurs étrangers et nationaux dans le cadre des accidents de travail	05 mai 1961
Convention de l'OIT (n°135) concernant la protection des représentants des travailleurs dans AIR CÔTE D'IVOIRE et les facilités à leur accorder	21 février 1973

Traité	Date de signature/de ratification
Convention n° 81 concernant l'inspection du travail dans l'industrie et le commerce	05 juin 1987
Convention de l'OIT (n°159) concernant la réadaptation professionnelle et l'emploi des personnes handicapées, adoptée le 20 juin 1983 à Genève	08 mai 1999
Convention de l'OIT (n°138) concernant l'âge minimum d'admission à l'emploi, adoptée le 26 juin 1973 à Genève	07 février 2003
Convention de l'OIT (n°182) concernant les pires formes de travail des enfants et l'action immédiate en vue de leur élimination, adoptée le 17 juin 1999 à Genève	07 février 2003
Convention de l'OIT (n° 161) concernant les services de santé au travail, 1985	01 avril 2016
Convention de l'OIT (n° 187) sur le cadre promotionnel pour la sécurité et la santé au travail, 2006	01 avril 2016

Source : ENVINOVA, Mai 2025

3.2 Cadre institutionnel

Dans le cadre du projet, le cadre institutionnel concerne les Institutions Publiques Nationales dont les types d'intervention seront divers, à tous les stades de la mise en œuvre du projet. Leurs interventions se feront sous forme de contrôle et de vérification de conformités environnementales, d'assistance et d'appui lors de l'application des mesures en vue de supprimer, réduire et de compenser les conséquences dommageables du Projet sur l'environnement. Le tableau ci-après, présente les institutions nationales impliquées dans l'exécution de la politique environnementale du présent projet.

3.2.1 Institutions nationales

Tableau 3-7: Récapitulatif des institutions nationales impliquées dans le projet

Institutions	Description
Ministère d'Etat, Ministère de la Défense	Ce ministère assure la mise en œuvre et le suivi de la politique du Gouvernement en matière de Défense. A ce titre et en liaison avec les différents départements ministériels intéressés, il a l'initiative et la responsabilité des actions suivantes : défense de l'intégrité nationale ; gestion en liaison avec le ministère en charge de l'intérieur et de la sécurité, des questions de sécurité ; etc. Il est chargé de l'organisation et de la préparation de la défense militaire, ainsi que de la gestion des forces armées. La structure sous-tutelle de ce département ministériel susceptible d'intervenir dans ce Projet est le Groupement des Sapeurs-Pompiers Militaires (GSPM). Il a été créé par le décret n°74-202 du 30 mai 1974, pour « assurer la sécurité des personnes et des biens à l'occasion d'événements nécessitant la mise en œuvre de ses personnes et de ses matériels sur l'ensemble du territoire national ». Dans le cadre de ce Projet AIR CÔTE D'IVOIRE pourra en cas d'incendie demander l'aide du GSPM. Il pourrait aussi permettre à AIR CÔTE D'IVOIRE d'acquérir des savoir-faire dans l'encadrement de formations initiales et continues aux techniques de base de lutte contre les incendies. Également, ce ministère pourra exercer un contrôle et une surveillance à travers ses différents commandements aux postes de contrôle et corridors.
Ministère de l'Environnement, du Développement Durable et de la Transition Ecologique (MINEDDTE).	Le MINEDDTE interviendra à travers ses directions et structures sous-tutelle suivantes : **La Direction Générale de l'Environnement dont les missions sont entre autres :** - la planification et contrôle de la politique en matière d'environnement, évaluation, études et plan ; - mise en œuvre du code de l'environnement et de la législation en matière de protection de la nature et de l'environnement ;

Institutions	Description
	- la gestion et suivi des Projets financés par le Fonds pour l'Environnement Mondial (FEM) et le Programme des nations Unies pour le Développement (PNUD) ; - la mise en place des services environnementaux du réseau des parcs nationaux et réserves naturelles en liaison avec les Ministères du tourisme et des eaux et forêts ; - la protection et mise en valeur des écosystèmes aquatiques, fluviaux, lagunaires et littoraux et des zones humides ; - la gestion des parcs nationaux et réserves naturelles en collaboration avec le ministre des eaux et forêts ; - le contrôle des installations classées pour la protection de l'environnement ; - la coordination de la gestion des risques naturels majeurs ; - le renforcement des moyens et suivi du contrôle des déchets industriels en liaison avec les Ministères concernés ; - la participation au contrôle du fonctionnement des réseaux d'assainissement et drainage, en liaison avec le ministre de la construction de l'assainissement et de l'urbanisme ; - la supervision et suivi de la gestion des déchets industriels, agricoles, toxiques ou dangereux en liaison avec les Ministères concernés. **La Direction Générale du Développement Durable** qui assure : - l'élaboration et la mise en œuvre de la politique du gouvernement dans le domaine du développement durable ; - la préparation et la mise en œuvre de la politique du gouvernement en matière d'énergies renouvelables, de développement et de promotion des technologies vertes participant à l'amélioration de la qualité de l'environnement par la réduction des rejets dans l'eau, l'air et le sol ainsi qu'à la diminution de la consommation énergétique en liaison avec le Ministre des Mines, du Pétrole et de l'Energie ; - l'élaboration et la mise en œuvre de la politique de lutte contre le réchauffement climatique et la pollution atmosphérique ; - la promotion d'une gestion durable des ressources rares ;

Institutions	Description
	- la participation aux négociations internationales sur le climat ; - la veille à l'intégration des objectifs de développement durable dans l'élaboration ainsi qu'à leur évaluation environnementale ; - la contribution au développement de la politique destinée à associer les citoyens à la détermination des choix concernant les Projets ayant une incidence importante sur l'environnement ; - la proposition de toute mesure propre à l'amélioration de la qualité de vie ; - la contribution au développement de l'éducation, de la formation et des citoyens en matière d'environnement ; - la mise en place de la commission du Développement Durable ; - l'élaboration, l'animation et la coordination de la politique de l'eau et de la protection de la biodiversité19. De façon concrète, ces deux directions veilleront à la prise en compte des exigences environnementales dans la conception et la réalisation du Projet, superviseront la validation du rapport d'EIESA et contrôleront le suivi environnemental des activités du Projet.20 **L'Agence Nationale De l'Environnement (ANDE)** qui assure entre autres : - La coordination de l'exécution des Projets de développement à caractère environnemental ; - Le suivi et l'évaluation des Projets du Plan National d'Action Environnementale (PNAE) ; - La constitution et la gestion du portefeuille de Projets d'investissement environnementaux ; - La participation, aux côtés du ministre chargé de l'économie et des finances, à la recherche de financements du PNAE ; - La garantie de prise en compte des préoccupations environnementales dans les Projets et programmes de développement ;

Institutions	Description
	- La mise en place et la gestion d'un système national d'information environnementale ; - La mise en œuvre de la procédure d'étude d'impact ainsi que l'évaluation de l'impact environnemental des politiques macro-économiques ; - La mise en œuvre des conventions internationales dans le domaine de l'environnement. Dans le cadre de ce Projet, **l'ANDE** assurera les missions suivantes : - Élaborer les Termes De Références (TDR) de l'EIESA - Organiser et tenir l'enquête publique ; - Évaluer le rapport d'EIESA ; - Suivre la mise en œuvre du plan de gestion environnemental assorti - Réaliser les audits réglementaires environnementaux. **Le Centre Ivoirien Anti-pollution (CIAPOL)** : Il contrôle l'application des lois, décrets et conventions internationales édictées ou ratifiées par la Côte d'Ivoire, relatives aux règles de prévention et de lutte contre les pollutions du milieu marin, lagunaire par les entreprises, les navires, les engins de mer et de lagune ; la mise en œuvre du plan d'intervention d'urgence contre les pollutions industrielles. Le rôle du CIAPOL dans le cadre du Projet consistera à prévenir et à lutter contre les cas de pollution à toutes les phases du Projet. **Office Ivoirien des Parcs et Réserves (OIPR)** Il est chargé de la restructuration et de la gestion des parcs nationaux et réserves. Sa création récente introduit une importante modification institutionnelle. L'OIPR a la charge de toutes les activités liées aux aires protégées du pays dont la gestion opérationnelle sera décentralisée. Il bénéficie d'une autonomie financière et son fonctionnement est particulier par le fait que les représentants des ONG, des communautés riveraines des aires protégées, des opérateurs privés y participent. Si le ministère en charge de l'environnement constitue le chef de file de la mise en œuvre de la politique environnementale, d'autres ministères y contribuent.

Institutions	Description
	Dans le cadre du Projet, l'expertise de l'OIPR sera nécessaire pour éviter de pénétrer dans les parcs ou dans les réserves naturelles. **Direction Générale de l'Environnement (DGE)** La DGE coordonne les activités des Directions d'Administration d'AIR CÔTE D'IVOIRE placées sous son autorité, élabore la politique de l'environnement, assure la gestion écologiquement rationnelle des matrices environnementales et la protection de la nature, préserve la qualité de l'environnement, organise la quinzaine nationale de l'environnement et coordonner les services extérieurs. Élabore de la politique nationale de protection de l'environnement. Direction de la Sécurité, de l'Environnement et du Développement Durable Les politiques environnementales sont mises en œuvre par la Direction de la Sécurité, de l'Environnement et du Développement Durable, chargée de la définition des politiques et réglementations environnementales nationales et des exigences en matière de gestion environnementale. Par ailleurs, le rôle du Département implique la mise en œuvre du Code de l'Environnement et de la législation relative à la nature et à la protection de l'environnement. **Direction de la Lutte contre les Changements Climatiques et de la Transition Ecologique** Cette direction : - Veillera à la mise en cohérence des politiques et stratégies sectorielles de la transition écologique ; - Contribuera à la mise en place d'une veille stratégique visant à assurer et à consolider la transition écologique sectorielle ; - Veillera à la synergie d'actions entre les piliers socioéconomiques de développement, en alignement aux engagements du pays sur le climat ; - Garantira la prise en compte optimale des concepts liés à la transition écologique dans l'élaboration, la mise en œuvre et le suivi du Plan National de Développement ; - Contribuera au respect des engagements nationaux et internationaux en matière de lutte contre les changements climatiques

Institutions	Description
Garde des Sceaux, Ministère de la Justice et des Droits de l'Homme	Ce ministère est chargé de la mise en œuvre et du suivi de la politique du Gouvernement en matière de Justice et de Droits de l'Homme. A ce titre, et en liaison avec les différents départements ministériels concernés, il a l'initiative et la responsabilité des actions comprenant : En matière de Justice : l'application de la législation et de réglementation relatives aux droits civiques, le contrôle de l'état civil, le développement de l'assistance judiciaire, la promotion de l'accessibilité à la Justice, etc. En matière des Droits de l'Homme : la promotion, protection et défense des droits de l'Homme, la création d'un cadre de lutte contre l'impunité, en liaison avec les ministères concernés, le suivi de l'application de la législation et de la réglementation relatives aux droits humains, la promotion de l'assistance judiciaire. De façon concrète, ce Ministère veillera, dans le cas d'une expropriation de terres à l'application des modalités d'indemnisations des ayants droit. En cas de conflits, il pourra intervenir par arbitrage ou émettre des sanctions en cas de délits. Aussi, ce ministère veillera-t-il, dans le cas d'une éventuelle exhumation, à l'application des lois pour le déplacement des tombes
Ministère de l'Intérieur et de la Sécurité	Ce ministère est responsable de la protection des biens et des personnes en Côte d'Ivoire. Il intervient à travers les Collectivités Territoriales ou Locales (Mairie de Port-Bouët), les collectivités déconcentrées (préfecture d'Abidjan) et l'Office National de la Protection Civile (ONPC). Il interviendra à travers : **L'Office National de la Protection Civile (ONPC) :** Créé par décret n°2000-822 du 22 novembre 2000, la Direction de la Protection Civile devient un EPA et prend la dénomination d'Office National de la Protection Civile (ONPC), structure sous la tutelle du Ministère de la Défense et de la Protection Civile. En 2008, le décret n°2008-60 du 28 février 2008 transforme l'ONPC en une Direction Générale placée sous la tutelle du Ministère de l'Intérieur. L'ONPC aura essentiellement pour mission d'assurer la prévention des risques civils et de mettre en œuvre les moyens de secours requis pour la sauvegarde des personnes, la protection des biens et de l'environnement contre les accidents, les incendies, les sinistres et les catastrophes liés à la réalisation du

Institutions	Description
	Projet, en phases de conception, d'exécution des travaux et d'exploitation, en liaison avec les autorités administratives locales compétentes. Sous le contrôle de l'ONPC, le Centre de Secours d'Urgence aura pour missions d'apporter secours, soutien, assistance aux victimes. Il assurera également l'évacuation des victimes en cas de sinistre. La préfecture d'Abidjan : elle préside la commission de l'enquête publique qui sera réalisée dans le cadre de ce Projet. Cette commission vise à recueillir l'avis des populations sur la réalisation du Projet et sur le rapport d'EIESA. La préfecture d'Abidjan veillera à ce que les travaux de construction soient réalisés tout en ne portant pas atteinte à la qualité du cadre de vie des localités par la délimitation d'une zone sécurisée autour du site du Projet. La Mairie de Port-Bouët est entre autres chargée de veiller à la protection de l'environnement par la prise de mesures conséquentes, d'empêcher ou de supprimer la pollution et les nuisances, d'assurer la protection des espaces verts et de contribuer à l'embellissement de la commune. Dans ce Projet, la préfecture, la préfecture et la Mairie de Port-Bouët veilleront à ce que les travaux de construction et d'exploitation soient réalisés tout en ne portant pas atteinte à la qualité du cadre de vie des populations en assurant la définition d'un périmètre de protection autour du site du Projet, et aux conditions socio-économiques des populations par l'arbitrage, la médiation, la négociation.
Ministère des Mines, du Pétrole et de l'Energie	Le Ministère des Mines, du Pétrole et de l'Energie est chargé de la mise en œuvre et du suivi de la politique du Gouvernement en matière de Mines, du Pétrole et de l'Energie en liaison avec les structures compétentes qui lui sont rattachées. Les renouvellements successifs des titres miniers, autorisations d'exploration et de production, l'octroi et les renouvellements successifs des autorisations diverses (exploitation artisanale d'or et de diamant, exploitation des carrières de sables et matériaux de construction, commercialisation des métaux précieux, exportation, importation et utilisation des substances explosives, etc.) sont de son ressort exclusif. Dans le cadre des activités d'AIR CÔTE D'IVOIRE, ce ministère intervient à travers la direction générale des hydrocarbures (DGH).

Institutions	Description
	La Direction Générale des Hydrocarbures (DGH) La DGH est l'organe du ministère qui est responsable de l'application de la politique nationale en matière d'hydrocarbures. Elle s'occupe, entre autres, de l'instruction des dossiers de demandes d'autorisations diverses, et du contrôle et du suivi des activités d'exploration et de production pétrolière, de raffinage, de stockage, de distribution et de transport des hydrocarbures sur l'étendue du territoire national. La DGH est la structure habilitée à délivrer les autorisations pour le stockage des hydrocarbures sur le site d'exploitation d'AIR CÔTE D'IVOIRE. La DGH est chargée du contrôle des installations de stockage d'hydrocarbures et des appareils à pression de gaz. A ce titre, et en liaison avec les différents départements ministériels concernés, il a l'initiative et la responsabilité des actions suivantes : En matière de d'hydrocarbures : la coordination de l'exploration et de la production des hydrocarbures ; la coordination de l'approvisionnement, du raffinage et de la distribution des produits pétroliers ; le suivi et la règlementation en matière d'hydrocarbures. En matière d'Energie la coordination et la planification de la politique énergétique nationale ; l'élaboration et le suivi de la législation et de la règlementation sur l'électricité et les Energies Renouvelables ; la gestion de l'utilisation des ressources énergétiques. la Direction Générale de l'Energie (DGE) : elle supervise les activités techniques et services assurés par le Projet, et s'assurer de la bonne marche du Projet ; la Direction régionale du pétrole, de l'énergie et des énergies renouvelables de Port-Bouët : cette direction est chargée d'appliquer les instructions émanant du ministère de tutelle

Institutions	Description
	la Compagnie Ivoirienne d'Electricité (CIE) pour les aspects en rapport avec la facturation de la consommation et pour assurer la distribution de l'énergie produite
Ministère de l'Economie et des Finances	Le Ministère de l'Economie et des Finances a en charge la mise en œuvre de la politique du Gouvernement en matière économique, financière et monétaire. A ce titre, il a notamment l'initiative des actions suivantes : Organisation et contrôle de la comptabilité publique et du trésor ; Exercice de la tutelle économique et financière sur tous les Etablissements Publics Nationaux, les Sociétés d'Etat et les Sociétés à participation financière publique ; etc. Dans le cadre du présent Projet, ce Ministère intervient au titre de la mise en œuvre des procédures de purge des droits coutumiers sur les terres impactées par la réalisation du Projet en liaison avec le Secrétaire d'Etat auprès du Premier Ministre, chargé du Budget et Portefeuille de l'Etat. Il interviendra également avec le Ministère en charge des questions foncières pour la mise en œuvre du Plan d'Action de Réinstallation (PAR) des Populations affectées par le Projet.
Ministère de la Construction, du Logement et de l'Urbanisme (MCLU)	Le Ministère de la Construction, du Logement et de l'Urbanisme est en charge de la mise en œuvre et du suivi de la politique du Gouvernement en matière de construction, de logement et de l'urbanisme. À ce titre, et en liaison avec les départements intéressés, il a l'initiative et la responsabilité des actions suivantes : En matière de construction l'élaboration, mise en œuvre et contrôle de l'application des politiques, de la législation et de la réglementation en matière de construction ; l'assistance des collectivités territoriales en matière de construction et d'urbanisme ; la gestion et maintenance du patrimoine immobilier de l'Etat ; la maitrise d'ouvrage délégué pour le compte de l'Etat l'instruction et délivrance de permis de construire. En matière de logement la définition de la stratégie de l'Etat en matière de logement et d'habitat

Institutions	Description
	la promotion de l'aménagement foncier la définition et mise en œuvre des programmes de relogement des populations de populations déguerpies et appui technique à la réinstallation de populations déplacées, en liaison avec les autres départements ministériels intéressés ; etc. En matière d'urbanisme l'élaboration et contrôle de la mise en œuvre des politiques, de la législation et de la réglementation en matière d'urbanisme, domaniale et foncière urbaine ; la gestion du domaine urbain l'assistance aux collectivités territoriales en matière d'urbanisme, notamment en matière foncière, de rénovation et de restructuration des quartiers urbains ; la purge des droits coutumiers ; la participation à la gestion du domaine public, en liaison avec les autres départements ministériels ; etc. Dans le cadre du Projet, ce ministère s'assurera en cas d'expropriation, de faire l'inventaire matériel et financier des bâtiments à détruire ainsi qu'à la l'analyse des modalités de réinstallation.
Ministère des Eaux et Forêts	Le Ministère des Eaux et Forêts est en charge de la mise en œuvre et du suivi de la politique du Gouvernement en matière de protection des eaux et de la forêt. A ce titre, et en liaison avec les différents départements ministériels intéressés, il a l'initiative et la responsabilité des actions suivantes : En matière de gestion durable et de protection des eaux Mise en œuvre du code de l'eau en liaison avec les Ministères en charge de l'hydraulique, de l'Environnement, de l'Agriculture, de la Santé et des Ressources Animales et Halieutiques. En matière de protection de la faune et de la flore Maintien de l'intégrité du domaine forestier de l'Etat ; Lutte contre les feux de brousse et défense des forêts en liaison avec les Ministères chargés de la Défense et de l'Agriculture ;

Institutions	Description
	Mise en œuvre des conventions et traités dans le domaine de la protection de la faune et de la flore Protection des sols et des eaux en liaison avec les Ministères chargés de l'agriculture et des ressources animales et halieutiques. Dans le cadre du Projet , ce ministère interviendra à travers la Direction Générale des Forêts et de la faune (DGFF) intervenant avec les services extérieurs dans le domaine rural pour traiter des questions relevant des ressources forestières et notamment dans les domaines de la gestion durable, du contrôle, de l'encadrement des collectivités et des particuliers, de la protection des ressources et de leurs habitats, de la lutte contre les feux de brousse, de la lutte contre le braconnage, et la Direction Générale des Ressources en Eau (DGRE) pour assurer la protection des ressources en eau contre toute forme de pollution dans le cadre du Projet.
Ministère de la Promotion de la Jeunesse, de l'Insertion Professionnelle et du Service Civique	Ce ministère est chargé de la mise en œuvre et du suivi de la politique du Gouvernement en matière de Promotion de la Jeunesse et d'Emploi des Jeunes. A ce titre, et en liaison avec les différents départements ministériels concernés, il a l'initiative et la responsabilité des actions suivantes : En matière de Promotion de la Jeunesse mise en œuvre de politiques spécifiques en faveur des jeunes ; élaboration des Projets de loi et de règlements en matière de Promotion de la Jeunesse ; préparation des jeunes à l'autonomie individuelle ;etc. En matière d'Emploi des Jeunes définition et orientation de la politique nationale en matière d'Emploi des Jeunes ; élaboration des Projets de loi et de règlements en matière d'Emploi des Jeunes ; élaboration, en relation avec les ministères concernés, des stratégies et des programmes en faveur des Jeunes ; contrôle et évaluation de la politique nationale en matière d'Emploi des Jeunes ;

Institutions	Description
	identification de mesures visant la création d'emplois en faveur des jeunes, y compris celles d'ordre réglementaire et fiscal ; conception des plans, programmes, instruments et autres mesures visant l'amélioration de l'employabilité et la facilitation de l'insertion professionnelle des jeunes. Dans ce Projet, ce ministère aura pour responsabilité de favoriser le recrutement des jeunes en participant en amont à la définition de politiques et de conventions d'emploi en faveur des jeunes.
Ministère de la Santé, de l'Hygiène Publique et de la Couverture Maladie Universelle	Le Ministère est en charge de la mise en œuvre et du suivi de la politique du Gouvernement en matière de Santé et d'Hygiène Publique. A ce titre, et en liaison avec les autres départements ministériels intéresses, il a l'initiative et la responsabilité des actions suivantes : En matière de Santé : élaboration et suivi de l'application des textes en matière de santé ; protection sanitaire des populations ; organisation des soins ; développement de la médecine du travail en liaison avec le Ministère en charge du Travail ; développement de la prévention des maladies et des soins de santé primaires ; surveillance épidémiologique et veille sanitaire ; autorisation de création et contrôle des établissements sanitaires privés ; facilitation de l'installation des acteurs de santé dans le secteur privé ; développement du système national de gestion de l'information médicale ; développement d'un réseau national de services d'urgence et de transport de malades. En matière d'Hygiène Publique :

Institutions	Description
	élaboration et suivi de la réglementation en matière d'hygiène publique ; Conception, mise en œuvre et du suivi de la politique du Gouvernement en matière de déchets médicaux en liaison avec les Ministères en charge de l'Environnement et de la Salubrité ; Dans le cadre de ce Projet, le Ministère est impliqué à travers la Direction de l'Hygiène Publique et de la Santé-Environnement et l'Institut National de l'Hygiène Publique (INHP). Dans le cadre de ce projet, la DHPSE s'assurera que les mesures environnementales prises par le promoteur garantissent à préserver la santé du personnel et des populations dans la zone du projet. L'INHP veillera à la mise en œuvre de ces mesures et s'assurera de la prise en compte des questions d'hygiène et de santé publique inhérentes à la construction et au fonctionnement de l'installation dans la zone du Projet.
Ministère de l'Hydraulique, de l'Assainissement et de la Salubrité	Ce Ministère est en charge de la mise en œuvre et du suivi de la politique du Gouvernement en matière d'hydraulique et de la mise en œuvre, et du suivi de la politique du Gouvernement, en matière de d'Assainissement et de Salubrité. A ce titre, et en liaison avec les différents départements ministériels intéressés. Il intervient dans le cadre du Projet par le biais notamment : L'Office National de l'Eau Potable (ONEP) L'Office National de l'Eau Potable (ONEP), est une Société d'Etat régie par la loi n°97-519 du 4 septembre 1997, soumis aux actes uniformes de l'OHADA. L'ONEP a pour objet d'apporter à l'Etat et aux Collectivités Territoriales son assistance en vue d'assurer l'accès à l'eau potable à l'ensemble de la population ainsi que la gestion du patrimoine public et privé de l'Etat dans le secteur de l'eau potable. Dans le cadre du présent Projet l'ONEP aura pour but de veiller à la prise en compte des ouvrages hydrauliques en eau potable notamment, présents dans la zone du Projet. La Société de Distribution d'Eau de Côte d'Ivoire (SODECI) La SODECI, société privée de service public, est liée à l'Etat de Côte d'Ivoire par des contrats d'affermages eau potable et assainissement. Créée en décembre 1959, la SODECI se substitue à SAUR avec pour mission l'exploitation des réseaux d'eau d'Abidjan. La SODECI société privée de service public, est liée à l'Etat de Côte d'Ivoire par des contrats d'affermages eau potable et assainissement. Ces contrats avec l'Etat permettent à la SODECI d'exploiter, d'entretenir et de renouveler les ouvrages existants. Dans le cadre du

Institutions	Description
	présent Projet, la SODECI sera chargée éventuellement de veiller à l'utilisation rationnelle des ouvrages hydrauliques à réaliser sur le site aux fins d'assurer un approvisionnement régulier en eau potable pour le personnel intervenant en phase de construction de l'ouvrage. Aussi, la SODECI devra s'assurer que le réseau d'adduction en eau potable dans la préfecture d'Abidjan ne subisse aucun dommage ou ne fasse l'objet d'aucune contamination du fait des travaux d'implantation de l'installation. l'Office National de l'Assainissement et du Drainage (ONAD) qui assurera les missions suivantes : Assistance aux collectivités territoriales Assurer un rôle fédérateur des acteurs publics en matière de législation, de règlementation et de suivis des contrats. La supervision des contrats d'exploitation Veiller à la régularité des contrats d'exploitation. **Agence Nationale de Gestion des Déchets (ANAGED)** L'ANAGED a essentiellement pour mission la délégation de service public de propreté, incluant la collecte, le transport, la valorisation, l'élimination des déchets ainsi que le nettoiement, le nettoyage dans les régions et communes. Le nouvel établissement a également en charge le contrôle des services publics de propreté délégué aux collectivités territoriales ou aux personnes morales de droit privé et la régulation de la gestion des déchets de toute nature. Dans le cadre du présent Projet, l'ANAGED veillera au respect des conditions de gestion écologiquement rationnelle des déchets relevant de sa compétence, collectés au titre des différentes phases du Projet. Elle aura comme autres missions de : contrôler les installations et l'exploitation des canaux et ouvrages d'assainissement ; de faire le suivi de maintenance du réseau de drainage à toutes les phases du Projet.
Ministère de l'Emploi et de la Protection Sociale (MEPS)	Ce ministère est chargé de l'emploi et de la protection sociale.

Institutions	Description
	La Direction de la Santé Sécurité au Travail (DSST) La DSST a pour mission la promotion santé sécurité au travail. Caisse Nationale de Prévoyance Sociale (CNPS)La Caisse Nationale de Prévoyance Sociale gère le régime obligatoire de la prévoyance sociale du secteur privé et assimilé. Elle intervient également dans le domaine de l'action sanitaire et sociale. La CNPS est placée sous la double tutelle du Ministère de la Famille, de la Femme et des Affaires Sociales (Tutelle administrative et Technique) et du Ministère de l'Economie et des finances (Tutelle Financière). Elle a pour rôle de contrôler les conditions d'hygiène et de sécurité au travail des employés de la société. Concrètement, elle veille au maintien de conditions sûres (hygiène et sécurité) de travail pour le personnel à travers des contrôles périodiques au niveau des déclarations. Inspection du Travail A travers des contrats de travail, le respect des lois et conventions interprofessionnelles, la société devra se conformer aux règles en vigueur.
Ministère de la Solidarité et de la Lutte contre la Pauvreté	Ce Ministère est chargé de la mise en œuvre et du suivi de la politique du Gouvernement en matière de solidarité et de Lutte contre la Pauvreté. • En matière de Solidarité. – Promotion et mise en œuvre des actions de solidarité ; – exclusion ainsi que la haine sous toutes ses formes ; promotion de l'éducation à la culture de la paix, au dialogue et à coexistence pacifique ; – maintien et renforcement de la solidarité entre toutes les composantes de la Nation ivoirienne ; – mise en œuvre des actions en faveur des communautés en détresse ; – protection et prise en charge des victimes de la Traite des Personnes, en liaison avec les Ministères concernés ;

Institutions	Description
	• En matière de Cohésion Sociale – mise en œuvre de la politique de renforcement et de promotion de l'unité nationale ; – promotion et mise en œuvre des actions de cohésion sociale et réconciliation nationale ; – évaluation des stratégies et actions de cohésion sociale ; – contribution à la réduction des conflits, des tensions et des violences. Dans le cadre des activités de la société AIR CÔTE D'IVOIRE, ce ministère interviendra au niveau de la réduction de la pauvreté des populations locales.

Source : ENVINOVA, Mai 2025

3.2.2 Institutions internationales et les ONG

Les institutions internationales et les ONG pourraient intervenir dans le Projet dans le cas d'incapacité de contrôle et de vérification de conformité environnementale, d'assistance et d'appui lors de la mise en œuvre des mesures visant à supprimer les conséquences dommageables.

Les principales ONG dont le champ d'action rejoint celui du Projet sont :

Femme et développement Durable (FDD), œuvrant dans le secteur du Développement Durable et de l'Enfance ;

ALISEI, ayant pour domaine d'action l'eau et l'assainissement21 ;

Fédération Nationale des Réseaux, ONG et Associations de l'Environnement et du Développement Durable (FEREAD) ;

Aide – Assistance de Développement Communautaire Côte d'Ivoire (ADCCI), œuvrant pour le développement communautaire.

21 http://www.alisei.org/?dict_causes=chi-siamo

4 ETAT INITIAL DE L'ENVIRONNEMENT

L'aperçu de l'état initial de l'environnement a pour objet de définir, avant aménagement, l'état de référence sommaire du site et de son environnement qui servira de base à l'évaluation environnementale du **Projet** dans l'EIESA finale[22]. L'aperçu de l'état initial de l'environnement a pour objectif de :

- confirmer et affiner le champ d'investigation identifié dans la phase de cadrage préalable (aires d'étude et thèmes de l'environnement à étudier) ;
- réunir, pour chaque thème environnemental, les données nécessaires et suffisantes à l'évaluation environnementale du projet ;
- caractériser l'état de chaque thème environnemental[23].

Les parties qui seront développées dans ce chapitre sont les suivantes :

- partie 1 : les méthodes de collecte des données ;
- partie 2 : les données de base sur le cadre physique, biologique et le contexte socio-économique ;
- partie 3 : les relations entre le **Projet** et les autres activités de développement dans la région ;
- partie 4 : les tendances de l'état de l'environnement ;
- partie 5 : les lacunes des données.

4.1 METHODES DE COLLECTE DES DONNEES

L'aperçu de l'état initial de l'environnement est fondé sur des données documentaires et bibliographiques. Mais il doit surtout s'appuyer sur des investigations de terrain qui ont été approfondies progressivement au fur et à mesure que la définition technique du projet se précisait. Il sera d'autant plus nécessaire d'approfondir certains thèmes environnementaux que des enjeux forts auront été décelés ou que les informations sur ces thèmes seront inexistantes ou partielles

4.1.1 Données documentaires

La grande majorité des données documentaires ont été obtenues auprès de divers services publics tels que :

- les ministères sectoriels et services techniques tels que la DGE en vue de recueillir les informations sur le cadre règlementaire et institutionnel ;
- le district Autonome d'Abidjan ;
- les administrations déconcentrées de l'Etat à savoir la préfecture d'Abidjan et la mairie de Port-Bouët pour les informations sur la monographie ;

les organismes publics ou privés :

  - le Laboratoire National de la Santé Publique (LNSP) ;
  - l'Office National de l'Eau Potable (ONEP) pour recueillir des informations sur les projets existants liés à l'eau potable ;
  - le Laboratoire National d'Essai, de qualité, de Métrologie et d'Analyse (LANEMA) ;
  - le Centre de Recherche en Ecologie (CRE) ;
- l'université Nangui Abrogoua, UFR des Sciences et Gestion de l'Environnement, pour les informations relatives aux milieux physique, naturel et humain ;

[22] *L'étude d'impact sur l'environnement, Ministère de l'aménagement du territoire et de l'environnement - Patrick Michel – BCEOM -2001 - page 57*

[23] *Idem page 57*

- les instituts comme l'Institut National de la Statistique (INS) pour les données statistiques et socio-économiques,
- la Société de Développement et d'Exploitation Aéroportuaire, aéronautique et Météorologique (SODEXAM) pour les données climatologiques,
- l'Institut de Recherche pour le Développement (IRD), pour les données pédologiques ;
- le Centre National de Documentation Juridique (CNDJ) pour les données relatives aux textes règlementaires ;
- les recherches sur internet pour les informations complémentaires.

Les données ont été recueillies sur simple demande auprès des services concernés et/ou directement sur les sites internet correspondants existants.

4.1.2 Investigations de terrain

4.1.2.1 Reconnaissances de terrain

Des visites de terrain ont été effectuées, au cours du mois de Mai (précisément le mardi 13 et le jeudi 23 mai 2025), pour compléter les données documentaires recueillies en bureau d'étude. Elles ont permis une actualisation des données. Par exemple, les études suivantes ont été réalisées :

- une étude comparative des cartes (images Google Earth, Bing Maps, Openstreetmaps) réalisée par le cabinet ENVINOVA afin de constater l'évolution récente du site et positionner le **Projet** dans son environnement actuel ;
- un inventaire des autres projets en cours dans la zone du **Projet** réalisé par le cabinet ENVINOVA afin d'identifier les zones sensibles et les interactions possibles ;
- une étude socio-économique comprenant une enquête sociologique et des consultations publiques des parties prenantes ;
- une étude de la qualité de l'aire et du bruit reliées par le cabinet ENVINOVA
- une étude du mode d'occupation du sol et des alentours réalisés par le cabinet ENVINOVA ; une étude des milieux biologiques et physiques.

4.1.2.2 Discussions informelles avec les parties prenantes

Sur le terrain, des discussions informelles avec les populations du site de la zone du **Projet** ont apporté des éclairages sur les enjeux locaux (historique du site, pratiques locales, etc.).

4.1.2.3 Mesures sur le terrain

Des mesures *in situ* ont été nécessaires pour établir l'état précis de l'environnement dans le champ proche du **Projet** pour lequel on ne dispose pas de données localisées, par exemple à l'échelle du périmètre de la zone.

Les mesures suivantes ont été effectuées :

- Les mesures de bruit ;
- Les mesures de la qualité de l'aire ;
- Le diagnostic environnemental du sol (Hydrocarbures pétroliers totaux, huiles, graiss et metaux lourds) ;
- L'étude socio-économique.

4.1.3 Méthodes de collecte, d'échantillonnage et d'analyse

Les méthodes de collecte, d'échantillonnage et d'analyse ont été adaptées au thème et à l'aire d'étude. Il faut noter que seule l'utilisation de méthodes standardisées assure la qualité et la crédibilité de l'évaluation d'impact et permet d'assurer ultérieurement le suivi éventuel de certains indicateurs environnementaux[24]. Pour les milieux physiques (air, sol, bruit, etc.), des méthodes normalisées Association Française de Normalisation (AFNOR), International Organization for Standardization (ISO) ont été utilisées. Pour les milieux biologiques, il existe divers protocoles méthodologiques en fonction des milieux concernés (sol, sous-sol, eau).

4.1.3.1 Mesures de bruit

4.1.3.1.1 Matériel

Les mesures des niveaux de bruit ont été réalisées à l'aide d'un sonomètre numérique portatif PCE-432 de classe 1. Ce sonomètre est équipé d'un microphone omnidirectionnel qui capte les sons en temps réel, détecte les changements de niveau de pression de l'air et convertit le son en signaux électriques affichés sur un écran LCD numérique. Il est équipé également d'un convertisseur AD 24 bits de haute précision et est donc très polyvalent. Il sert à mesurer le bruit ambiant, le bruit de la circulation ou le bruit dans l'environnement industriel. Il permet de mesurer les grandeurs suivantes :

- le niveau acoustique pondéré : **L**
- le niveau continu équivalent : **Leq** ;
- le niveau d'exposition au bruit : **LE** ;
- le niveau de pression crête : **Lpk**[25].

La fonction d'impulsions du PCE-432 enregistre des bruits de courte durée. Le filtre d'octave intégré permet de déterminer de nombreuses différences dans la bande de fréquence.

Figure 4-1: Appareil de mesure PCE-432 de classe 1

4.1.3.1.2 Méthode

Les conditions de réalisation des mesures suivent les spécifications des normes :

- NF S31-110, février 1985, Acoustique - Caractérisation et mesurage des bruits de l'environnement - Grandeurs fondamentales et méthodes générales d'évaluation ;

[24] *L'étude d'impact sur l'environnement, Ministère de l'aménagement du territoire et de l'environnement - Patrick Michel - BCEOM - 2001 - page 61*

25 KIMO INSTRUMENTS : Fiche de Données Techniques, SONOMETRE

- NF EN 61672, 1er juin 2003, Electroacoustique - Sonomètres - Partie 1 : spécifications ;
- NF EN ISO 9612 Mai 2009 : Acoustique - Détermination de l'exposition au bruit en milieu de travail méthode d'expertise.

Pour chacun des points de mesure, le sonomètre est disposé à plus de 3 m des murs ou de tout obstacle analogue susceptibles de réfléchir les ondes acoustiques. L'appareil est monté sur un support vertical (un trépied) à une hauteur ≤1,5m.

Le sonomètre est programmé de manière à enregistrer des mesures consécutives sur une période bien définie. Les mesures ont été effectuées sur une journée. Le sonomètre est programmé de manière à enregistrer des mesures consécutives sur une période bien définie. Les mesures ont été effectuées sur chaque point de mesure sur une journée. Une fois effectuées, les valeurs des mesures sont enregistrées sur la mémoire de l'appareil et sont ensuite extraites ou reportées par l'opérateur.

Les valeurs retenues par l'analyseur constituent la moyenne des valeurs enregistrées sur une période définie.

Photo 4-1: Positionnement du sonomètre pour les mesures du niveau sonore

Source : ENVINOVA, mai 2025

Les coordonnées des points de mesure figurent dans le tableau ci-dessous.

Tableau 4-1: Coordonnées des points de mesure du bruit

Points de mesures	Coordonnés géographiques	
	Latitude	Longitude
P1 : Mirador Sud-Est	5°14'42.08"N	3°55'49.42"O
P2 : Centre de maintenance AIR COTE D'IVOIRE	5°14'55.09"N	3°56'05.23"O
P3 : Zone de maintenance Menzies	5°14'59.26"N	3°56'04.75"O
P4 : Cité de l'aéroport	5°14'58.91"N	3°56'10.09"O

Source : ENVINOVA, mai 2025

4.1.3.2 Mesures de la qualité de l'air (PM10, PM2,5 ; COV et CO_2)

4.1.3.2.1 Matériel

Pour la réalisation de cette étude, deux appareils ont été utilisés. Le GPS de type Garmin GPSMAP 64S qui a servi au géoréférencement des points de mesures. Quant à l'appareils de type BR-SMART-5-en-1 série 128s, il a été utilisé pour la campagne de mesure des particules fines en suspension et des gaz (qualité de l'air).

Cet analyseur de particules permet de mesurer rapidement la concentration de particules fines ainsi que celle des Composés Organiques Volatiles totaux en suspension. L'analyseur de particules est un appareil qui permet d'effectuer des mesures dans des milieux où la concentration de poussière a une influence sur les conditions ambiantes et sur le corps humain. Il est surtout utilisé dans des milieux où les particules sont concentrées dans l'air.

Les caractéristiques du BR-SMART-5-en-1 série 128s figurent dans le tableau ci-dessous.

Tableau 4-2 : Caractéristiques de l'appareils de mesure

Caractéristiques : BR-SMART-5-en-1 série 128s	
Canal	2,5 um - 10um
Tension d'entrée	220 V CA, 50/60 Hz, 0,45 A
Taille de l'écran	2,4 pouces
Alimentation	3,7 V DC
Température de fonctionnement	0 - 50 °C.
Humidité de fonctionnement	0 - 90 % rF sans condensation
Conditions de pression	1 pression atmosphérique normale
Résolution	1 ug/m3
Indicateurs techniques pour les mesures : plage de mesure PM 2.5	0 – 999 ug / m3
Indicateurs techniques pour les mesures : plage de mesure PM 10	
Indicateurs techniques pour la mesure du formaldéhyde : plage de mesure	0 - 3000 mg / m3 Résolution : 0,001 mg / m3
Indicateurs techniques pour la mesure du CO_2 : plage de mesure	0 - 5000 ppm Résolution : 1 ppm
Indicateurs techniques pour la mesure des COV : plage de mesure	0 - 9,999 mg / m3 Résolution : 0,001
Autres	Alarme sonore, alarme de vibration. La valeur de l'alarme peut être définie, mode alarme optionnel alarme basse, alarme haute, alarme d'intervalle, moyenne pondérée alarme.

L'image ci-dessous donne un aperçu des appareils ayant servi à la campagne de mesures de la qualité de l'air du site.

Figure 4-2: Appareil BR-SMART-5-en-1 série 128s

4.1.3.2.2 Méthode

Pour chacun des points de mesure, l'appareil est disposé sur un support vertical à une hauteur ≤1,5m représentant la zone d'air respirable et dans un espace dégagé de tout obstacle.

L'appareil est positionné verticalement de sorte que le prélèvement se fasse par le haut dans un espace dégagé de tout obstacle dans un rayon minimal de 1m sur un support posé sur une surface dure et plane.

Le prélèvement des matières particulaires dans l'air PM10, PM2,5 et des gaz COV et CO_2 a consisté en une filtration d'air à l'aide de pompes aspirant l'air à un débit de 5 L/min à travers un filtre pendant une plage de temps définie pour chaque taille paramètres. L'échantillon de particules sera piégé par le filtre.

Au terme du prélèvement les valeurs enregistrées permettent d'avoir la concentration en poussières et des gaz aux différents points de prélèvements.

Le capteur mesure alors la charge électrique du gaz ionisé et convertit ce signal en courant. Le courant est alors amplifié et la mesure s'affiche sur l'appareil en "ppm" ou en µg/m³.

Les points choisis pour la mesure dans la zone d'investigation sont présentés sur la carte ci-dessous. Ce sont au total quatre (04) points de mesures. Ces mesures ont été effectuées le jeudi 22 mai 2025.

Tableau 4-3: Coordonnées des points de mesures

Points de mesures	Coordonnés géographiques	
	Latitude	Longitude
P1 : Mirador Sud-Est	5°14'42.08"N	3°55'49.42"O
P2 : Centre de maintenance AIR COTE D'IVOIRE	5°14'55.09"N	3°56'05.23"O
P3 : Zone de maintenance Menzies	5°14'59.26"N	3°56'04.75"O
P4 : Cité de l'aéroport	5°14'58.91"N	3°56'10.09"O

Source : ENVINOVA, mai 2025

La carte ci-dessous présente les points de mesure du bruit et de la qualité de l'air.

Carte 4-1: Points choisis pour les mesures
Source : ENVINOVA, mai 2025

4.1.3.3 Diagnostic environnemental du sol

La méthodologie adoptée pour le diagnostic environnemental du sol comprend trois (03) principales étapes :

- l'élaboration du protocole d'échantillonnage et l'identification des points d'échantillonnage ;
- la description de la méthodologie d'analyse ;
- la rédaction du protocole d'analyse.

4.1.3.3.1 Protocole et identification des points d'échantillonnage

➢ **Protocole d'échantillonnage**

Deux types d'échantillons peuvent être prélevés lors de la caractérisation des sols : les échantillons ponctuels et les échantillons composés. Dans le cadre du diagnostic environnemental du présent projet, le protocole d'échantillonnage ponctuel a été utilisé. L'échantillon ponctuel est prélevé à un emplacement précis sur le terrain. Il permet de mieux définir, dans les différents secteurs du terrain, la présence de contaminants, le degré de contamination et la distribution spatiale des contaminants. Ce protocole d'échantillonnage montre le degré d'hétérogénéité des sols et des contaminants.

➢ **Identification des points de relevés**

Le repérage des positions des points a été effectué à l'aide d'un GPS. Trois (03) points de prélèvement ont été identifiés, deux (02) dans la zone considérée comme potentiellement contaminée et un (01) dans la zone saine.

4.1.3.3.2 Matériel et Méthode utilisés

➢ **Matériel d'échantillonnage**

Le matériel utilisé pour l'échantillonnage est constitué de :

- sacs en plastique à zip / bidons avec les codes échantillons ;
- gants de terrain ;
- tenues de protection pour le terrain ;
- glacières + blocs froids ;
- sacs supplémentaires + marqueurs indélébiles ;
- sotchs.

Figure 4-3: Aperçu du matériel d'échantillonnage
Source : ENVINOVA, mai 2025

➢ **Méthode d'échantillonnage**

Période d'échantillonnage

Les prélèvements ont été réalisés dans la matinée pour chaque station par une équipe d'experts du cabinet ENVINOVA. Cette période correspondait à une heure de la journée où le sol n'était ni trop sec, ni trop humide.

Condition de prélèvement

Les prélèvements ont été réalisés dans des conditions optimisées pour éviter la contamination des échantillons entre eux. Les étapes suivantes ont été respectées :

- utiliser le matériel propre, lavé à l'eau au préalable ;
- entre chaque traitement, enlever au maximum la terre restante sur la tarière afin d'éviter la contamination avec l'échantillon suivant ;
- laver le matériel dès lors que l'on change de site de prélèvement (type de sol différent).

Prélèvement des échantillons

Sur le site, les échantillonnages ont été effectués sur trois (03) points. Deux prélèvements ont été fait dans la zone potentiellement contaminée et dans une zone considérée comme saine. L'objectif est de faire une comparaison entre les échantillons de la zone contaminé et ceux de la zone saine afin d'apprécier le niveau de pollution.

Gestion et transport des échantillons

Les échantillons ont été transportés au laboratoire dans une glaciaire avec des blocs froids préalablement stockés à -20°C, afin d'assurer leur stabilité.

4.1.3.3.3 Analyse au laboratoire

➢ **Protocole d'analyse**

Pour toute série d'échantillons, les recommandations des « Lignes directrices concernant l'application des contrôles de la qualité en chimie », DR-12-SCA-01, sont suivies afin de s'assurer d'une fréquence d'insertion adéquate en ce qui concerne les éléments de contrôle et d'assurance de la qualité (blanc, matériaux de référence, duplicata, etc.). Tous ces éléments d'assurance et de contrôle de la qualité suivent les mêmes étapes du protocole analytique que les échantillons.

- **Méthode d'analyse**

Dans le cadre de cette analyse la méthode Gravimétrique a été utilisée et se présente comme suit :

- peser une masse de l'échantillon ;
- dissoudre la masse pesée dans une quantité d'hexane, agiter avec un agitateur magnétique et récupérer l'hexane dans un autre bocal. Répéter trois (03) fois l'opération afin de récupérer toute trace d'hydrocarbure contenu dans l'échantillon soumis à analyse ;
- faire évaporer l'hexane récupéré afin de concentrer les hydrocarbures et rajouter de l'hexane dans le ballon supposé contenir les hydrocarbures et d'autres composés solubles dans l'hexane ;
- après homogénéisation, faire passer sur du gel de silice. Le gel de silice retient toutes les impuretés et ne laisse passer que l'hexane supposé contenir les hydrocarbures dans un autre ballon lavé séché et taré ;
- l'hexane est ensuite évaporé et le ballon séché à l'étuve pendant deux heures à 105°C;
- le ballon est pesé après refroidissement au dessiccateur et le calcul de la valeur des hydrocarbures est fait par une différence de masse entre le ballon à vide et le ballon contenant les hydrocarbures, le tout rapporté à la masse d'échantillon pesée.

- **Matériel utilisé pour l'analyse**

Pour l'analyse des échantillons le matériel ci-après a été utilisé.

Balance de précision

Solvant organique (hexane)

Etuve

Ampoule à décanter

Gel de silice

Figure 4-4: Matériel d'analyse

4.1.3.4 Etude socio-économique

L'enquête de terrain a consisté en la sensibilisation et au recensement des responsables d'activité installés dans l'emprise du projet. Pour les enquêtes individuelles, la technique de l'interview par le biais de questionnaires (annexe 4 du présent rapport) a été utilisée.

4.2 DONNEES DE BASE SUR LE CADRE PHYSIQUE, BIOLOGIQUE ET LE CONTEXTE SOCIO-ECONOMIQUE

La notion d'environnement recouvre un ensemble de préoccupations interdépendantes relevant notamment de la nature, des paysages, de la qualité de la vie, de la sociologie et de l'économie. En vue d'intégrer une approche relativement large, l'environnement est le plus souvent découpé en plusieurs composantes[26]. Le décret n° 2024-595 du 26 Juin 2024 déterminant les règles et procédures applicables aux évaluations environnementales et sociales mentionne en son article 31 que l'analyse de l'état initial de l'environnement « doit porter :

- sur les éléments du milieu naturel (la faune, la flore, les richesses naturelles, le système hydrographique, le climat, le sol, etc.) ;
- sur le paysage ;
- sur les types d'occupation du sol (agriculture, végétation naturelle, urbanisation) ;
- Sur la nature des activités pratiquées (agricoles, touristiques, industrielles, commerciales, etc.) ;
- Et sur le milieu humain (situation démographique et sanitaire, occupation du territoire), le statut juridique du site et de son environnement, définis par les plans d'aménagement du territoire et par les arrêtés de protection des milieux déterminés ».

Il s'agira dans ce chapitre de déterminer la zone d'étude avant de décrire brièvement les différentes composantes de l'environnement initial du **Projet**.

4.2.1 Description des différentes composantes de l'environnement initial du Projet

L'environnement sera étudié à différents niveaux en prenant en compte les axes suivants :

- Les généralités sur l'environnement du Districts Autonome d'Abidjan : à ce niveau, l'analyse sera focalisée sur trois (03) points pour cerner les caractéristiques générales du Districts Autonome d'Abidjan, directement concernés par le **Projet** :
  - Le milieu physique : climatologie, hydrologie, paysage, occupation du sol, niveau de bruit, etc. ;
  - Le milieu biologique : faune et flore ;
  - Le milieu socio-économique et culturel : commune de Port-Bouët, zones d'habitats, état des infrastructures et équipements, organisation sociale, secteurs d'activités et leur importance relative, mode d'occupation des terrains, alimentation et utilisation de l'eau et de l'électricité, mode de transport, patrimoine culturel, etc.
- L'environnement immédiat du site du **Projet** : l'analyse de l'environnement immédiat du site fera apparaître le niveau de sensibilité de chaque composante environnementale (air, eau souterraine, sol/sous-sol, milieu humain, etc.) et l'évolution prévisible du milieu en l'absence d'aménagement. La description du milieu

[26] *L'étude d'impact sur l'environnement, Ministère de l'aménagement du territoire et de l'environnement, Patrick Michel, BCEOM, 2001, page 57*

exposera les relations et interactions entre les différentes composantes du milieu, de façon à permettre de délimiter la zone à potentiel élevé ou présentant un intérêt particulier.

4.2.1.1 Environnement physique

Le milieu physique comprend le climat, la géologie, la sismicité, l'hydrogéologie, l'hydrologie, le niveau kéraunique, la géomorphologie, la topographie et la pédologie.

4.2.1.1.1 Climat

En Côte d'Ivoire, la succession des saisons est liée comme pour le reste de l'Afrique occidentale aux déplacements latitudinales du Front Inter-Tropical (FIT) (Saley**,** 2003). On y rencontre quatre types de climats qui sont :

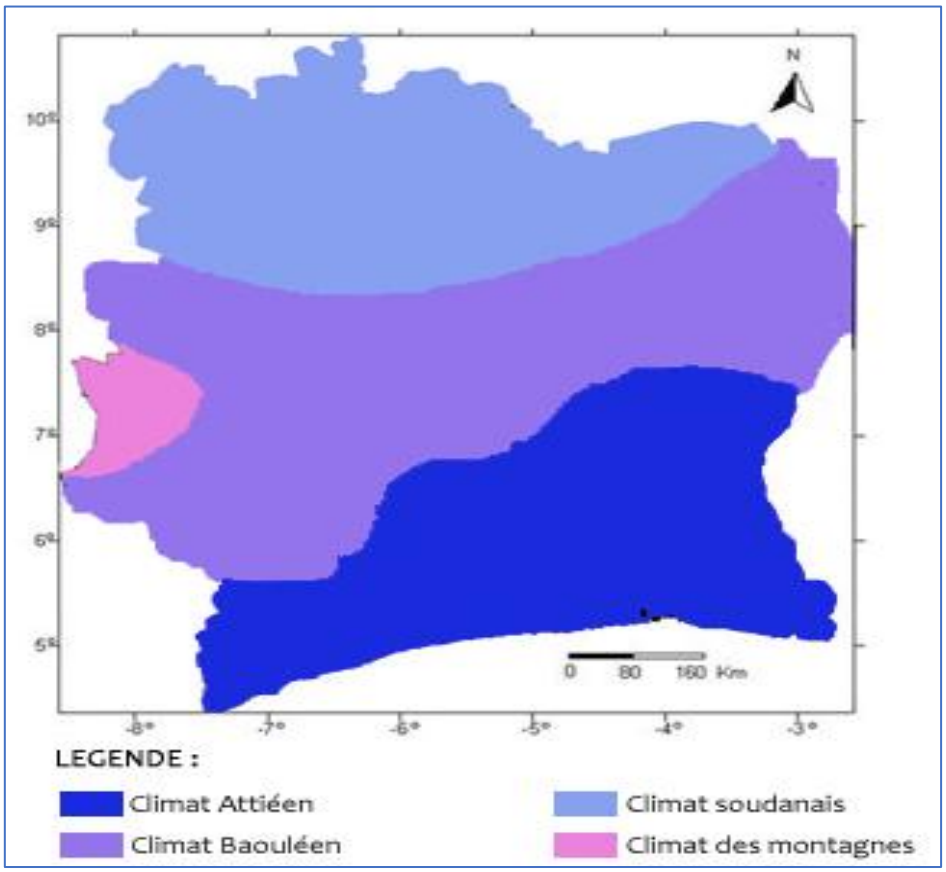
- Le climat subéquatorial (Attiéen ou Akiéen) rencontré au Sud de la Côte d'Ivoire, est composé de deux saisons de pluies interrompues par des saisons sèches, tous d'inégale durée ;
- Le climat tropical humide (Baouléen), localisé au centre du pays ;
- Le climat de montagne rencontré à l'Ouest du pays, est caractérisé par deux saisons, dont une longue saison des pluies et une petite saison sèche ;
- Le climat tropical de type soudanien localisé dans le Nord du pays comprend aussi deux saisons.

La zone du projet est située dans le District d'Abidjan au sud de la Côte d'ivoire. Elle est donc sous l'influence d'un climat équatorial de transition ou Attiéen marqué par quatre saisons dans le cycle annuel :

- La grande saison des pluies, de mars à juillet ;
- La petite saison des pluies, d'octobre à novembre ;
- La grande saison sèche, de décembre à février ;
- La petite saison sèche, d'août à septembre, caractérisée par une durée de l'insolation très faible.

L'inégale répartition des deux saisons des pluies est due aux mouvements ascendants et descendant du FIT (Front Inter-Tropical). Le FIT provient du contact entre les deux masses d'air que sont le harmattan, vent chaud soufflant du Nord-Est vers le Sud du pays, et la mousson, vent froid et humide d'origine atlantique et circulant vers le Nord. Spécifiquement, la commune d'Anyama dans laquelle se situe notre site d'étude est dominé par un climat de type chaud et humide avec une pluviométrie abondante favorable aux cultures de rente

La carte ci-après présente les zones climatiques de la Côte d'Ivoire.



Carte 4-2: Zones climatiques de la Côte d'Ivoire

Source : ELDIN M. Le climat. Centre ORSTOM Adiopodoumé

Le tableau suivant présente le résumé des données sur le climat attiéen à Abidjan.

Tableau 4-4:Résumé des données sur le climat attiéen à Abidjan

Type de climat	Précipitations (Total moyenne)	Saisons
Climat attiéen ou régime équatorial de transition (zone I)	1768,1 mm (en 2024)	Deux saisons sèches Deux saisons des pluies Forte hygrométrie (77 à 87 %)

- **Analyse de la pluviométrie**

L'analyse du tableau 4-5 montre que le District d'Abidjan est une zone bien arrosée par la pluie. L'observation des données pluviométriques obtenues en 2024, montre que les hauteurs de pluie tombée durant cette année, oscillent entre 5,8 mm et 554,9 mm. Nous remarquons que la hauteur moyenne annuelle de pluie tombée est d'environ 147,34 mm.

Tableau 4-5:Caractéristiques des précipitations annuelles à Abidjan

Ville	Période	Moyenne (mm)	Minimum (mm)	Maximum (mm)
Abidjan	2024	147,34	5,8	554,9

Source : SODEXAM, 2024

Les variations moyennes mensuelles des pluies sont mentionnées dans le tableau suivant. Les pics sont atteints avec 554,9 mm à Abidjan au mois de juin.

Tableau 4-6: Caractéristiques statistiques des précipitations annuelles en mm à Abidjan

Ville	Paramètres	Jan	Fév	Mar	Avr	Mai	Jui	Juil	Aoû	Sep	Oct	Nov	Déc
Abidjan (2024)	Moy (mm)	82,8	5,8	143,7	85,9	211	554,9	42,7	16,5	18,4	411	172	23,9

Source : SODEXAM, 2024

La courbe de la variation de la pluviométrie moyenne mensuelle de 2024 est bimodale (Figure 4-5). En effet, les mois pour lesquels la pluviométrie est élevée sont les mois de mai, juin, octobre et novembre avec un mode de 554,9 mm d'eau pour le mois de juin et ceux dont la pluviométrie est moins élevée sont les mois de février, juillet, août, septembre et décembre avec une valeur maximale de 42,7 mm d'eau pour le mois de juillet. Ces deux saisons pluvieuses sont séparées par deux saisons sèches. La grande saison sèche va de décembre à mars et la petite saison sèche, de juillet à septembre.

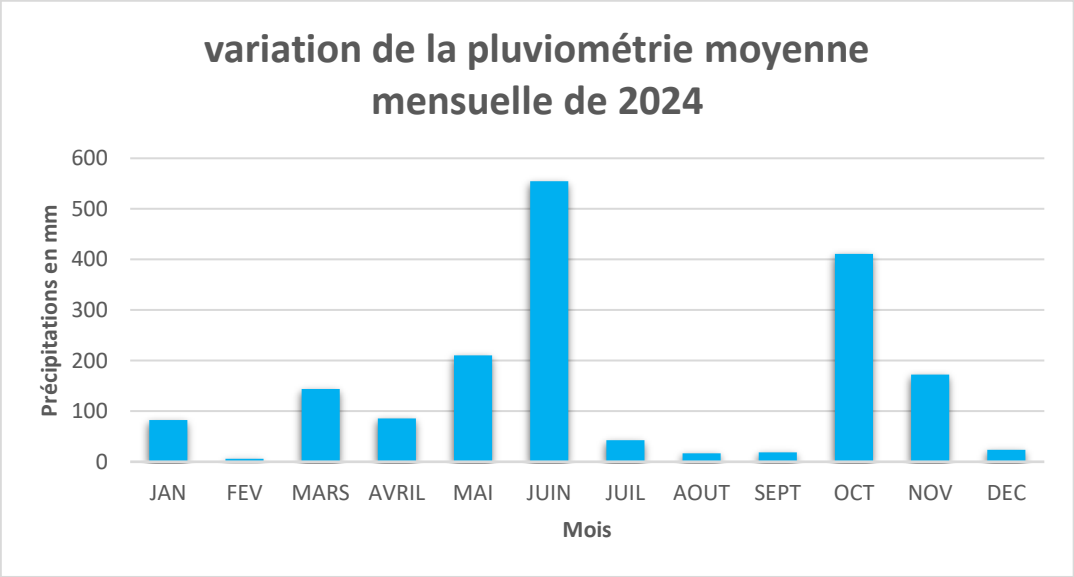


Figure 4-5: Variation mensuelle des hauteurs de pluie mensuelle à Abidjan (2024)

Source : SODEXAM, 2024

- **Analyse des temperatures**

Les variations des températures mensuelles sont mentionnées dans le tableau ci-dessous. Les pics sont atteints à Abidjan au mois d'Avril avec une température maximum de 29,6°C.

Tableau 4-7:Températures mensuelles - minimales, maximales et moyennes à Abidjan

Ville	Paramètre	Jan	Fév	Mar	Avr	Mai	Jui	Juil	Aoû	Sep	Oct	Nov	Déc
Abidjan (2024)	Moy (mm)	28,8	29,3	28,8	29,6	28,6	26,9	25,6	24,8	25,7	26,7	27,9	28,4

Source : SODEXAM, 2024

La figure 4-6 montre l'évolution de la température moyenne d'Abidjan. Elle est comprise entre 24,89°C et 29,6°C. Les mois de janvier, février, mars, d'avril, et mai sont les mois les plus chauds avec une température moyenne mensuelle d'environ 29,6°C. Les mois de juillet à octobre sont les moins chauds avec un maximum de température égal à 24,89°C.

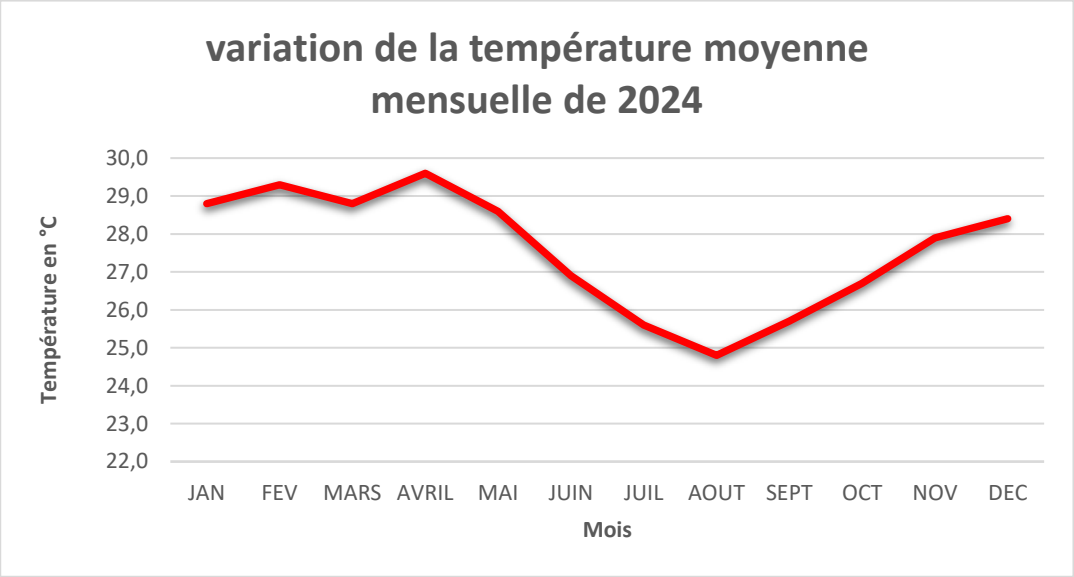


Figure 4-6: Evolution mensuelle des valeurs de température à Abigjan 2024

Source : SODEXAM, 2024

- **Analyse du taux d'humidité**

La figure 4-7 ci-dessous nous montre les variations moyennes mensuelles de l'humidité relative du District d'Abidjan en 2024. L'analyse de cette courbe montre que les valeurs d'humidité relative oscillent entre 77 et 87 %. L'air est beaucoup humide durant les mois de mars à décembre et moins humide de janvier à février pour l'ensemble du District. Cette forte humidité de l'air da mars à décembre est la conséquence de la grande saison des pluies. La faible humidité est imputée à la grande saison sèche.

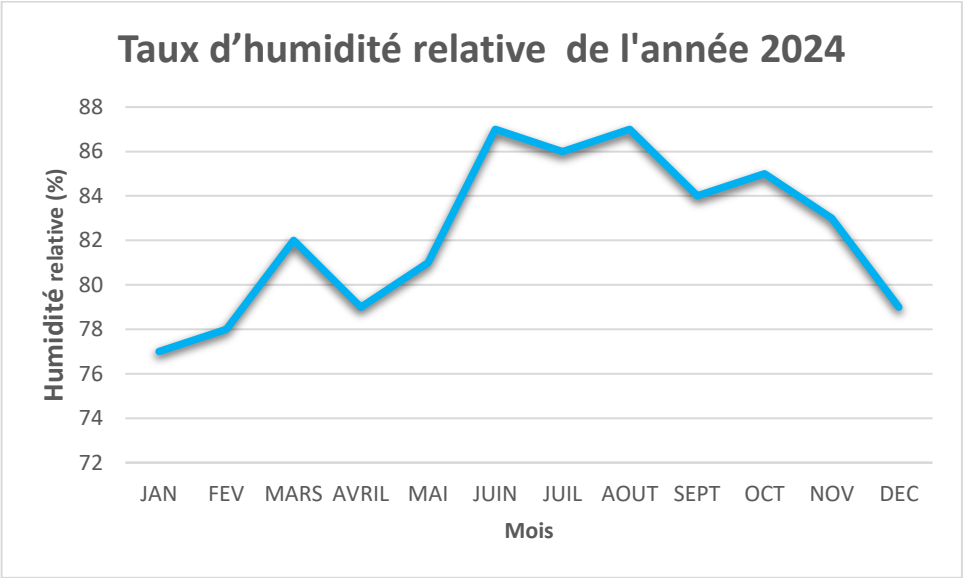


Figure 4-7: Variation mensuelle de l'humidité relative à Abidjan (2021)

Source : SODEXAM, 2024

- **Vitesse et Direction du vent**

Le tableau ci-dessous présente la direction des vents dominants de la ville d'Abidjan en 2024. Les vents dominants proviennent généralement du Sud-Sud-Ouest avec une vitesse maximale de 3,6 m/s durant le mois de septembre.

Tableau 4-8: vitesse (m/s) et direction du vent à la station de l'Aéroport d'Abidjan

Période	Paramètre	Jan.	Fév.	Mars	Avril	Mai	Juin	Juil.	Août	Sept.	Oct.	Nov.	Déc.
2024	Vitesse Moy. (m/s)	2,9	3,2	3,3	3,2	2,9	3,3	3,3	3,5	3,6	3,5	2,7	2,4
Direction (°C)		220	220	240	220	200	240	240	220	220	220	220	220
		SSW	SSW	SW	SSW	S	SW	SW	SSW	SSW	SSW	SSW	SSW

Source : SODEXAM, 2024

4.2.1.1.2 Géomorphologie et Géologie

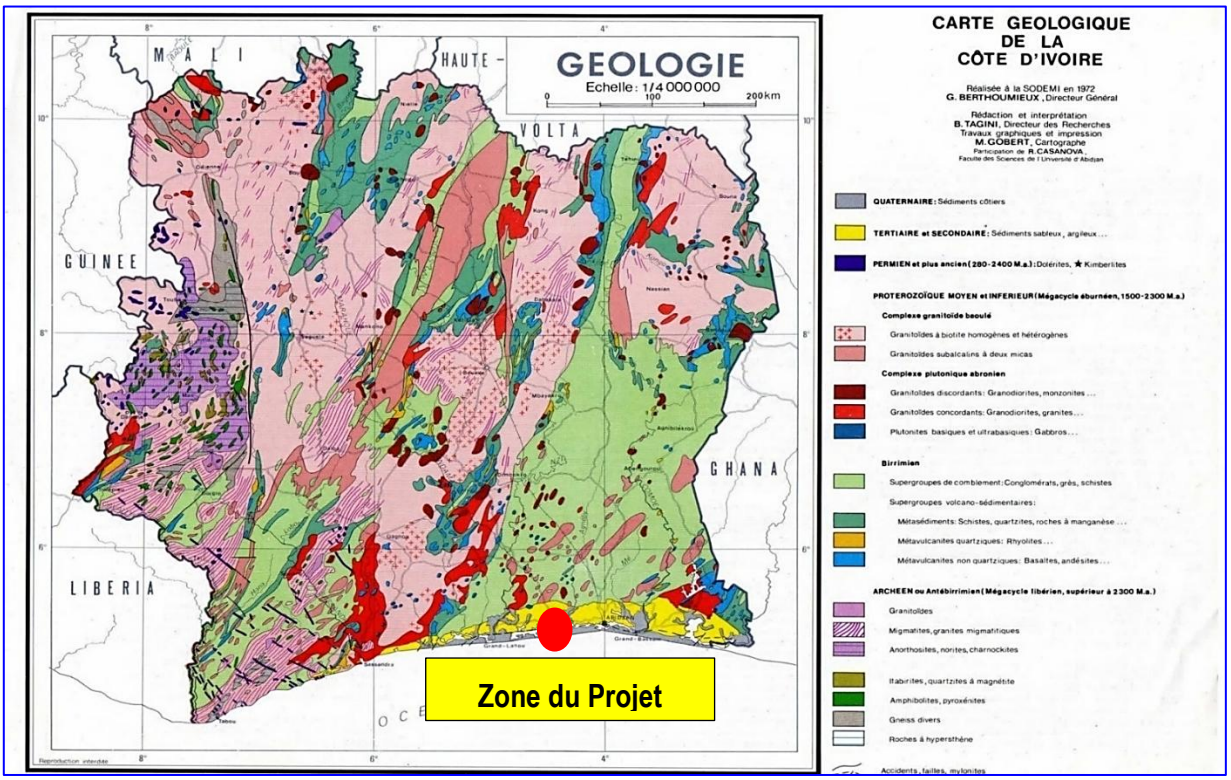
Le paysage géologique de la Côte d'Ivoire est formé de 97,5 % de socle précambrien et d'un étroit bassin sédimentaire couvrant 2,5 % du territoire, au sud du pays. Les formations du socle précambrien sont constituées de roches cristallines essentiellement de granitoïdes, de roches métamorphiques et de roches basiques. Elles sont presque toujours recouvertes d'altérites ou d'alluvions dans les lits majeurs des cours d'eau. Tandis que le bassin sédimentaire correspond à des formations d'âge moi-pliocène caractérisées par une stratification lenticulaire de sables grossiers, d'argiles bariolées, de grès ferrugineux et de minerais de fer. Il se présente sous forme de croissant centré sur Jacqueville à 50 km d'Abidjan. D'une superficie de 8 000 km2, il s'étend sur 350 km de long sur 40 à 50 km de large. Il est traversé d'Ouest en Est par une faille importante appelée « accident majeur des Lagunes ». Le rejet de cette faille oscille entre 3 500 et 5 000 m. L'action de cette faille sur le bassin émergé permet de distinguer deux zones :

- un compartiment Nord où le socle est peu profond (170 m à Locodjro). Ce compartiment est recouvert par les dépôts du Continental Terminal (argiles, sables argileux et grès plus ou moins ferrugineux) ;

- un compartiment Sud subsides qui est formé d'une épaisse série sédimentaire où n'affleurent que des dépôts quaternaires (sables argileux continentaux, cordons sableux marins et dépressions plus ou moins comblées de vases organiques ou de sables blancs lessivés d'origine lagunaire).

De plus, aux droits d'Abidjan se situe un important canyon sous-marin dénommé « Trou-sans-fond » perpendiculaire aux grandes fractures (Tastet, 1979). Les formations sédimentaires dans le District d'Abidjan sont constituées de : argiles, argiles sableuses, sables, grès, conglomérats, sables glauconieux et marnes.

Notons que l'histoire géologique de la zone du projet appartient à celui du District d'Abidjan. La carte ci-dessous présente la géologie de Côte d'Ivoire et celle de la zone du projet.



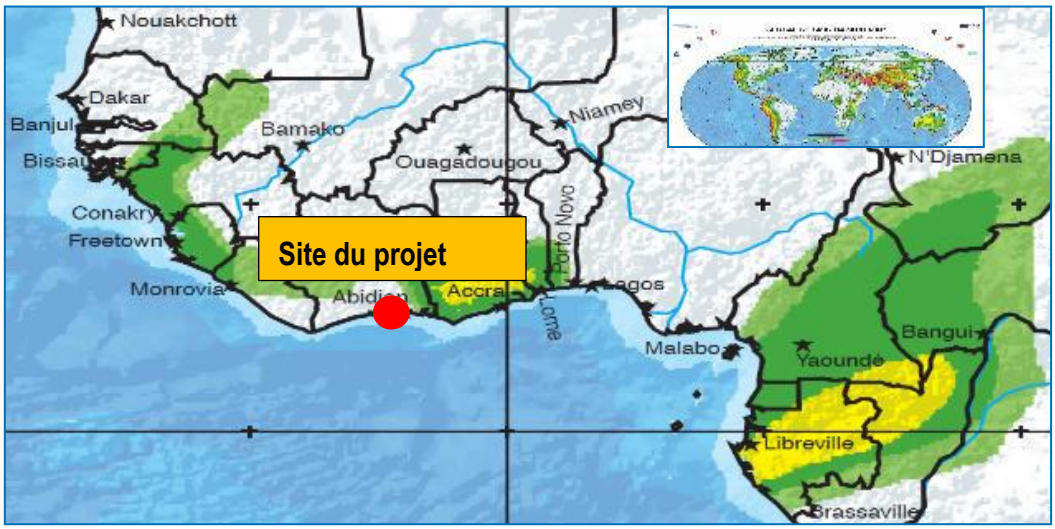
Carte 4-3 : Carte de la géologie de Côte d'Ivoire et celle de la zone du projet

4.2.1.1.3 Sismicité

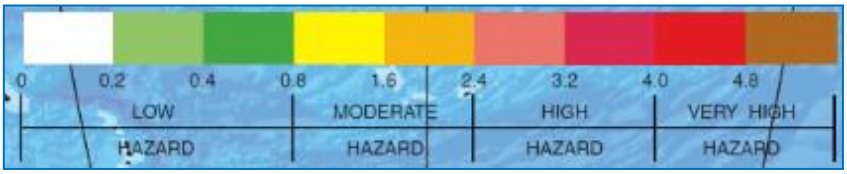
En calculant la localisation du foyer d'un séisme à partir des ondes sismiques enregistrées dans les différents observatoires, on peut obtenir la répartition des épicentres sur le globe terrestre. On observe ainsi que des ceintures de sismicité séparent de vastes régions océaniques et continentales dépourvues de séismes. Les zones actives du globe correspondent aux frontières de plaques définies par la théorie de la tectonique des plaques. On remarque que les épicentres des séismes récents se répartissent en trois (3) zones principales :

- La zone péripacifique (pourtour du Pacifique) et la boucle des Antilles, qui représentent 80 % de l'activité sismique annuelle ;
- Les zones de dorsale océanique ;
- Une zone située à la limite des continents Eurasiatique et Africain, des Açores à Java.

Entre ces zones de forte sismicité, existent de vastes zones presque entièrement asismiques, océaniques ou continentales comme le Canada, la Sibérie, l'Afrique de l'Ouest, l'Australie, une partie de l'Ouest du continent américain et le Nord de l'Europe.



Légende



Carte 4-4 : Carte de la sismicité de l'Afrique et en particulier celle de la Côte d'Ivoire

Selon la carte sismique de l'Afrique, on constate que la Côte d'Ivoire se situe dans une zone de faible sismicité. Cela indique que le sol de la Côte d'Ivoire n'est pas sujet à des tremblements de terre. La zone du Projet est donc une zone asismique. Boundiali est situé au nord de la Côte d'Ivoire. Selon la figure ci-dessus, cet emplacement correspond à un niveau de sismicité compris entre 0 et 0,2. Cette plage de valeur correspond à une sismicité faible.

4.2.1.1.4 Hydrogéologie

Les ressources en eau de la Côte d'ivoire sont contenues dans deux types d'aquifères en conformité avec la configuration géologique du pays.

Ces aquifères sont :

- les aquifères continus du bassin sédimentaire ;

- et les aquifères discontinus (aquifère du socle).

Les premiers types d'aquifères sont localisés dans le bassin sédimentaire au sud de la Côte d'ivoire. Et les seconds sont repartis sur l'ensemble du territoire. Dans la région d'étude, on rencontre les aquifères continus. Ces aquifères sont appelés aquifères poreux ou continus par leur caractère continu tout au long des couches sédimentaires hôtes.

Du point de vue hydrogéologique, les aquifères continus regorgent les ressources en eaux souterraines les plus importantes du pays. Ces ressources en eaux souterraines sont contenues dans trois niveaux d'aquifère.

Ce sont :

- l'aquifère du quaternaire ;
- l'aquifère du Mio-Pliocène (Continental Terminal) ;
- l'aquifère crétacé supérieur (Maestrichtien).

L'aquifère le plus exploité est celui du Continental Terminal qui sert à l'alimentation en eau potable de la population du District d'Abidjan.

Le premier aquifère rencontré dans le bassin sédimentaire est l'aquifère du Quaternaire. Cet aquifère contient une nappe phréatique dont le niveau piézométrique est très proche de la surface du sol et pourrait recevoir directement les polluants d'origines diverses (Aghui et Biémi, 1984). L'aquifère du Quaternaire présente quatre horizons et repose sur le Continental Terminal par l'intermédiaire des cuirasses latéritiques. Lorsque ces cuirasses et les deux premiers horizons sont absents, les deux aquifères communiquent entre eux.

Ensuite juste après se trouve l'aquifère du Mio-Pliocène. Il est le plus important et le plus sollicité pour l'alimentation en eau potable de la population abidjanaise à partir des ouvrages de captage. Il fournit par endroits des débits relativement importants allant jusqu'à 300 m3/h et comprenant également quatre horizons. Les horizons 3 et 4 sont les plus intéressants en termes de ressource en eau disponible. Au toit de l'horizon 3, des bancs argileux lenticulaires rendent localement la nappe captive. Les eaux du Continental Terminal se déversent directement dans la lagune ou par l'intermédiaire de plusieurs sources bordières. L'aquifère du Maestrichtien représente le dernier aquifère du bassin sédimentaire et le plus ancien. Il est situé à 200 m de profondeur dans les bancs calcaires du Maestrichtien. Cette nappe est constituée de bancs calcaires gréseux, peu fissurés et à gros grains de quartz roulés (Loroux, 1978). C'est une nappe du Crétacé Supérieur, d'une épaisseur maximale d'environ 50m.

4.2.1.1.4.1 Hydrologique

Le District Autonome d'Abidjan est arrosé par un vaste système lagunaire composé des lagunes Ebrié (parallèle à l'océan atlantique et entrecoupant le littoral), Aghien et Potou, ainsi que par de nombreux cours d'eaux qui alimentent les plans d'eau lagunaires et la nappe d'Abidjan. Ce sont :

- l'Agnéby et la Mé, globalement de direction Nord-Sud, qui alimentent la lagune Ebrié et constituent les plus grands cours d'eau de la région.

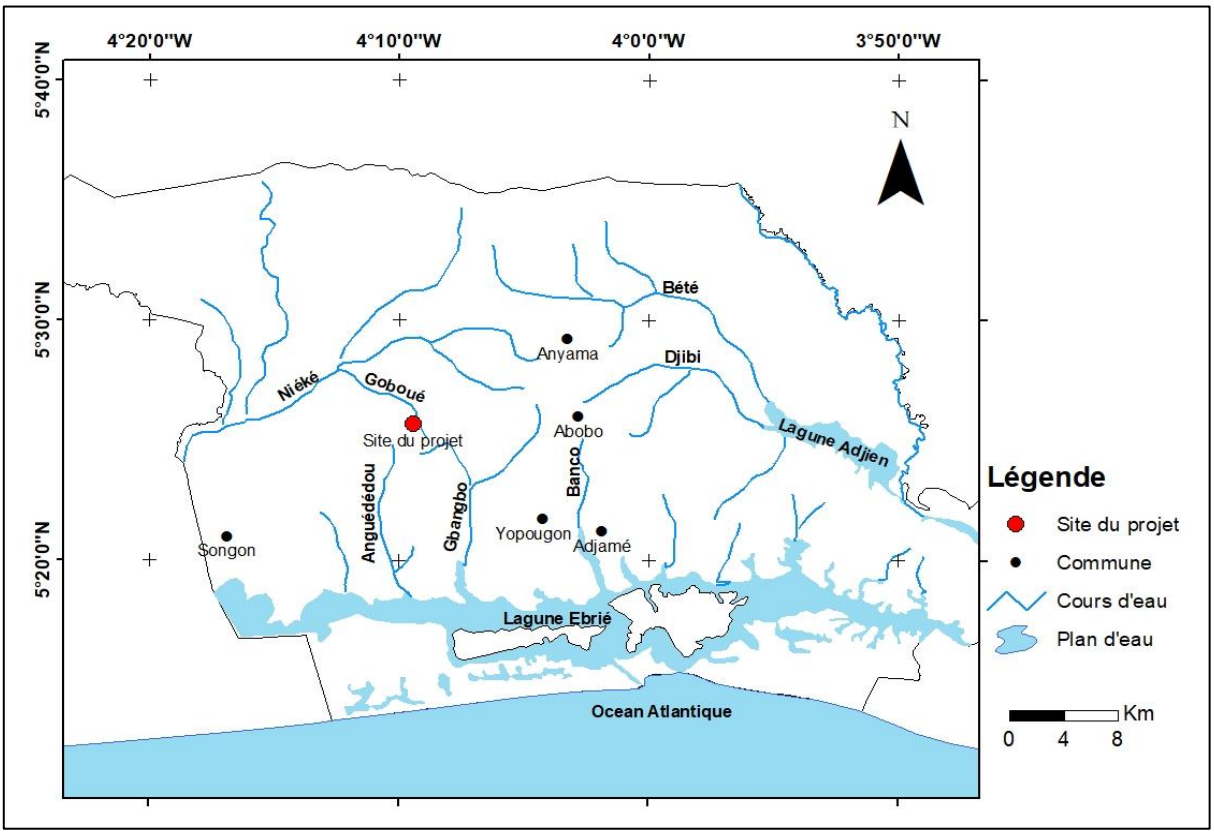
- le Banco, le Gbangbo et l'Anguédédou, petites rivières de direction Nord-Sud.

- la Djibi et la Bété, de direction Nord-Ouest - Sud-Est (N0-SE), qui se jettent dans la lagune Aghien

Le réseau hydrographique de la zone du projet est composé essentiellement de petits cours d'eau qui sont la Niéké, l'Anguédédou, la Djibi et le Bété.

- La Niéké est le principal cours d'eau dans la zone d'emprise du projet. C'est un affluent de rive gauche de l'Agnéby, avec une direction d'écoulement Nord-Est et Sud-Ouest. Cette rivière est utilisée pour plusieurs usages par les populations, à savoir le ménage, la lessive et souvent la boisson.
- L'Agnéby est une rivière côtière qui prend sa source à Agoua, à l'altitude 250 m et s'écoule dans la direction nord-sud. Elle couvre un bassin versant d'une superficie de 8 900 Km^2 et s'étend sur une longueur de 200 Km. Ces principaux affluents, tous de rive droite, sont : le Kevi, le M'pébo et le Séguié. Son profil en long est assez irrégulier et la pente moyenne est de 1,25 m par Km. A côté de la Niéké la partie terminale des petits bassins des rivières Anguédédou, Djibi et Bété se rapproche également de la zone d'emprise du projet.

L'Anguédédou s'écoule dans la direction Nord- Sud et se jette dans la lagune Ebrié. La Djibi, de direction d'écoulement Nord-Ouest et Sud-Est, se jette dans la lagune Aghien, tout comme le Bété, de direction Sud-Nord. Ce dernier draine les sables argileux du plateau d'Anyama.



Carte 4-5:Réseau hydrographique d'Abidjan

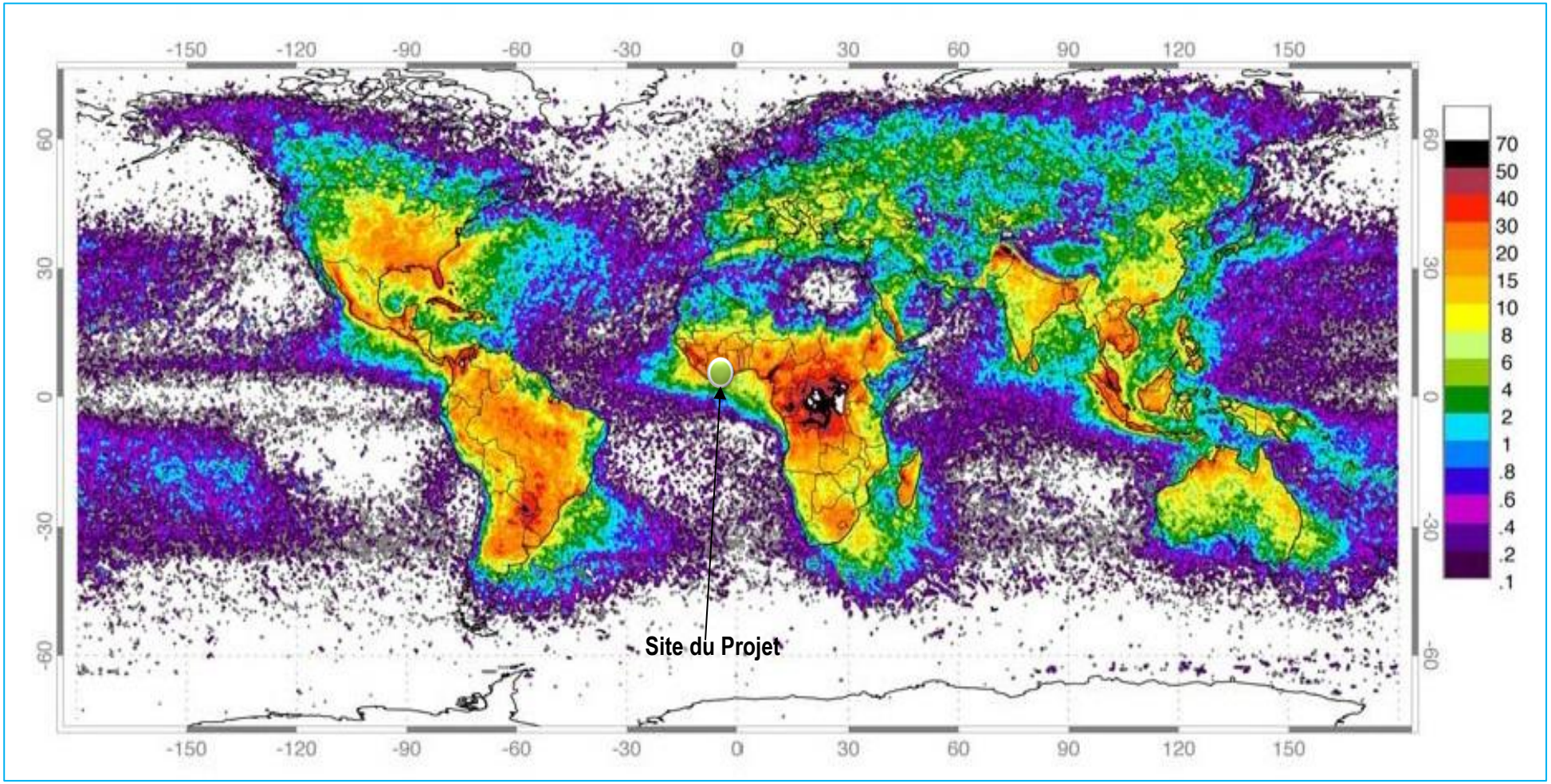
4.2.1.1.4.2 Eaux de surfaces

Les principales ressources en eau se trouvant dans zone du projet sont : la lagune Ebrié et l'eau souterraine.

4.2.1.1.5 Niveau kéraunique

Selon la carte de répartition mondiale de la foudre ci-dessous réalisée par L'administration nationale de l'aéronautique et de l'espace des Etats-Unis d'Amérique (National Aeronautics and Space Administration (NASA)), lors des observations à l'aide d'instruments OTD et LIS d'avril 1995 à février 2003, le site est situé dans le Sud humide à niveau kéraunique élevé

Le site du Projet présente une certaine sensibilité sur le plan du risque kéraunique, Nk, situé entre 8 et 30.

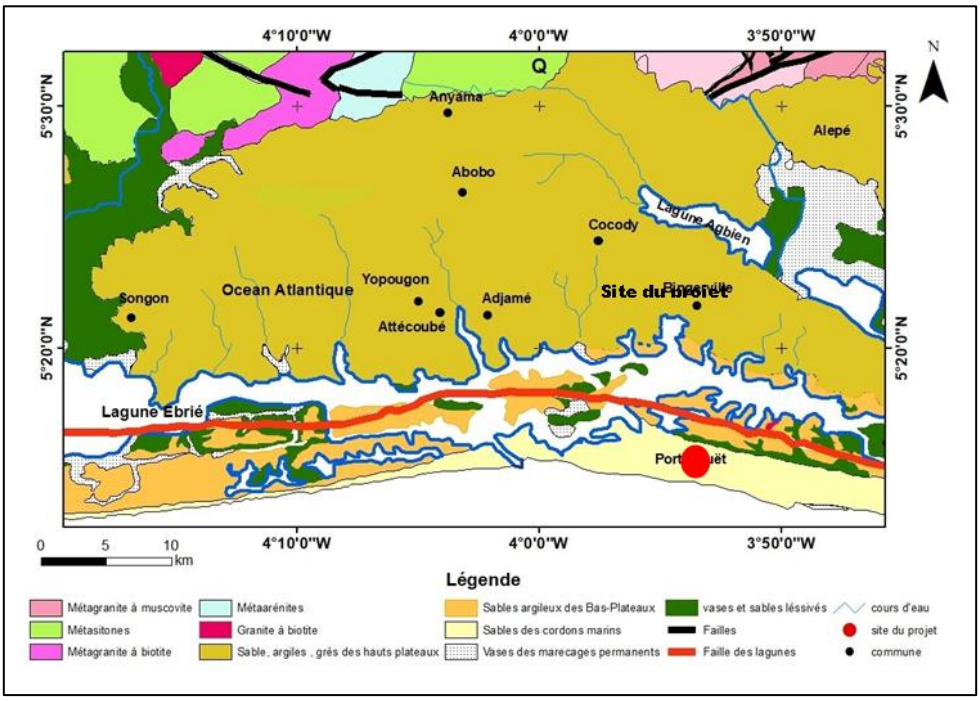


Carte 4-6: Répartition mondiale de la foudre

Source: Global distribution of lightning from a combined nine years of observations of the NASA OTD (4-1995; 3-2000) and LIS (1-1998 ; 12-2003) instruments, octobre 20

4.2.1.1.6 Pédologie

Du point de vue pédologique, la limite géologique entre schistes et sables tertiaires est aussi une limite pédologique. On distingue 2 types de sols en fonction de la nature de la roche-mère. Les sols reposant sur sable tertiaire sont nettement plus défavorisés que ceux qui reposent sur schistes. Les schistes donnent en effet des sols plus argileux, plus difficilement lessivés et plus riches en base. Leur couleur est généralement orangé ou rouge, alors que ceux provenant des roches sableuses sont de couleur ocre jaune ou brune. La nature des sols varie également avec la topographie. On peut observer des sols de vallée, sols de périîtes, sols de plateaux. Sur les collines schisteuses au Nord, les sols sont ferralitiques ou quartzeux, mais colluvion aires le long de la vallée de la Bété, seule véritable rivière permanente de la zone et bordée de vastes plantations bananières. Au Sud de la limite pédologique, le lit majeur des petites rivières entourant Anyama offre des sols gravillonnaires, qui permettent des extractions de gravier de type artisanal.



Carte 4-7: Répartition spatiale des unités morpho-pédologiques du site

Source : ENVINOVA, mai 2025

4.2.1.1.7 Qualité de l'air

Le tableau suivant présente les résultats de mesure de particules fines PM2.5, PM10 et des gaz COV, CO_2 par point de mesure.

Tableau 4-9 : Résultats des mesures de particules fines PM2.5, PM10 et des gaz COVn CO_2 par point de mesure

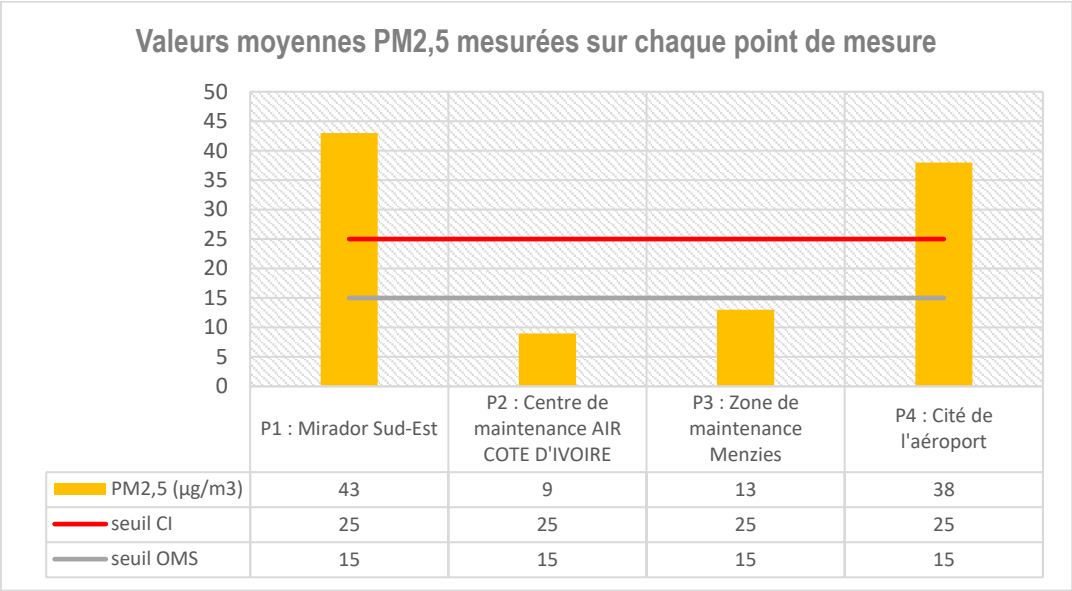
Points de mesure	Valeurs de concentrations des paramètres			
	PM2,5 (µg/m³)	PM10 (µg/m³)	COV (mg / m³))	CO_2 (ppm)
P1 : Mirador Sud-Est	43	54	0,507	528
P2 : Centre de maintenance AIR COTE D'IVOIRE	9	13	0,500	527
P3 : Zone de maintenance Menzies	13	17	0,502	527
P4 : Cité de l'aéroport	38	59	0,505	528

Valeurs Cibles ivoiriennes (Décret N° 2017-125 du 22 Février 2017)	**25**	**50**	**-**	**-**
Lignes directrices OMS relatives à la qualité de l'air (version 2021)	**15**	**45**	**-**	**-**
Valeurs définies par la législation française	**-**	**-**	**25 ppm**	**-**

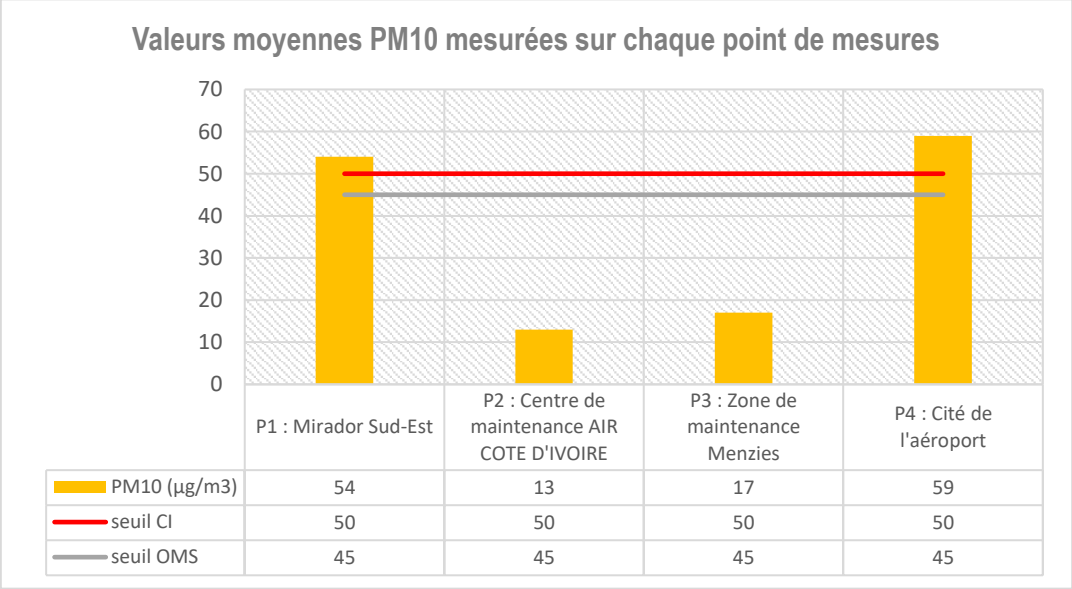
Valeur en rouge = non conforme ;

Source : ENVINOVA, mai 2025

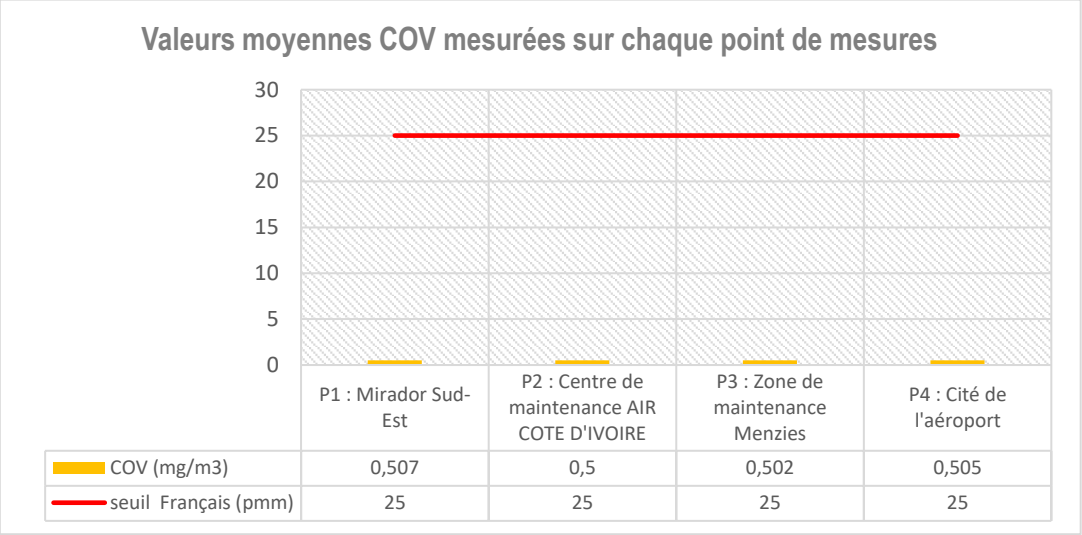
Les diagrammes ci-dessous présentent l'évolution des valeurs moyennes mesurées sur chaque point de mesures par rapport aux valeurs limites et valeurs cibles



Graphique 4-1 : Diagramme de l'évolution des valeurs moyennes journalières mesurées sur les sites : PM2,5
Source : ENVINOVA, Mai 2025



Graphique 4-2 : Diagramme de l'évolution des valeurs moyennes journalières mesurées sur les sites : PM10
Source : ENVINOVA, mai 2024



Graphique 4-3 : Diagramme de l'évolution des valeurs moyennes journalières mesurées sur les sites : COV
Source : ENVINOVA, mai 2024

- **Commentaire**

Dans le cadre de cette mission, les valeurs seuils de la qualité de l'air ambiant sont basées sur la règlementation nationale, les directives environnementales, sanitaires et sécuritaires dites directives EHS générales de la SFI/groupe Banque Mondiale ainsi que les valeurs définies par la législation française.

Les valeurs des différents polluants COV et CO_2 issus de la présente campagne sont conformes aux valeurs guides susmentionnées (Valeurs de la législation française).

Pour les PM10, en dehors des points P2 (Centre de maintenance AIR COTE D'IVOIRE) et P3 (Zone de maintenance Menzies), le niveau atteint est au-dessus de la valeur limite selon la réglementation ivoirienne et la cible intermédiaire 4 de l'OMS (2021), de même qu'ils sont au-dessus de la ligne directrice de l'OMS.

Concernant les PM2,5, en dehors des points P1 (Mirador Sud-Est) et P4 (Cité de l'aéroport), les niveaux atteints sont tous en-dessous de la valeur limite selon la réglementation ivoirienne et la cible intermédiaire 4 de l'OMS (2021), de même qu'ils sont en-dessous de la ligne directrice de l'OMS.

4.2.1.1.8 Bruit

Les résultats de la moyenne des niveaux du bruit mesuré durant le jour sont présentés dans le tableau suivant.

Tableau 4-10: Résultat de mesure de bruit

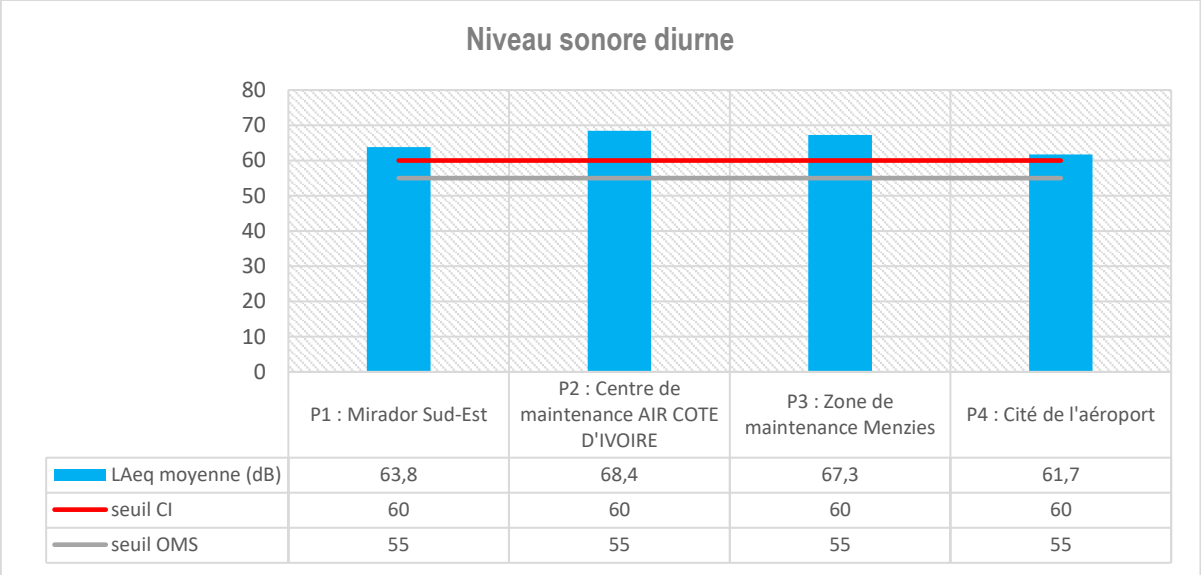
Points de mesure	LAeq (dB)	Commentaires
P1 : Mirador Sud-Est	63,8	Le décollage et l'atterrissage des avions, la circulation des véhicules sur la voie de Bassam et dans les rues d'Adjoufou ainsi que le passage des hélicoptères font partie des principales sources de bruit.
P2 : Centre de maintenance AIR COTE D'IVOIRE	68,4	La circulation des engins, les activités de maintenance, le décollage et l'atterrissage des avions ont contribués à élever le bruit dans la zone.

P3 : Zone de maintenance Menzies	67,3	La circulation des engins, les activités ainsi que le décollage et l'atterrissage des avions ont contribués à augmentation du niveau sonore.
P4 : Cité de l'aéroport	61,7	La circulation des véhicules et des motos dans les rues, les klaxons, le passage des hélicoptères le décollage et l'atterrissage des avions ainsi que les causeries des piétons ont contribué à amplifier le niveau sonore.
Valeurs maximales autorisées par la S/DIIC en dB(A)	**60**	
Valeurs de références SFI Pour les zones résidentielles	**55**	

Source : ENVINOVA, mai 2025

La zone d'influence du projet correspond ici à : Zones résidentielles urbaines, avec quelques ateliers ou centres d'affaires, ou avec des voies de trafic terrestre, fluvial, ou aérien assez importantes ou dans les communes rurales.

Le diagramme représentant les niveaux sonores dans la zone se présentent comme suit :



Graphique 4-4 : Diagramme de l'évolution du niveau sonore dans la zone du projet

Source : ENVINOVA, mai 2025

- **Commentaire**

Tous les points de mesure présentent des valeurs moyennes supérieur aux seuils selon la réglementation ivoirienne et la directive de l'OMS/SFI.

5.2.1.2. Milieu Biologique

5.2.1.2.1. Flore

Dans le District Autonome d'Abidjan, en dehors de la forêt du Banco, on ne trouve plus de forêt du fait d'une urbanisation galopante. La végétation est composée de quelques arbres dits « tout venant » (manguiers, cocotiers,

bananiers) et de hautes herbes dans les espaces non mis en valeur. Cette végétation est dans l'ensemble interrompue par les occupations humaines[1].

Photo 4-2:Forêt de Banco

5.2.1.2.1. Faune

Aujourd'hui, du fait de la dégradation progressive de la végétation forestière, de l'habitat naturel de la faune, l'équilibre écologique est rompu et a contraint la grande faune à migrer vers des zones plus réceptives. Cependant on trouve dans la zone du projet la faune domestique notamment des volailles, des porcins et des bovins. Quant à la faune aquatique, elle vit dans la lagune Ebrié qui est le siège d'une importante activité de reproduction aquatique dans son ensemble. Plusieurs espèces s'y reproduisent, et d'autres y effectuent la maturation de leurs produits génitaux. Les espèces de poisson les plus répandues sont les carpes et les mâchoirons auxquelles il faut ajouter les crabes et les grenouilles .

5.2.1.3. Milieu socio-économique et culturel

Cette partie consiste à faire la description du District Autonome d'Abidjan et la commune de Port-Bouët qui abrite la zone d'étude.

5.2.1.3.1. District autonome d'Abidjan

- Généralité

Le District Autonome d'Abidjan est situé au Sud de la Côte et s'étend sur une superficie de 2 119 km² et est comprise entre les latitudes 5°00' et 5°30' N et les longitudes 3°50' et 4°10' W. Traversé par la lagune Ebrié, il est limité

- au Nord par la région de l'Agneby – Tiassalé,
- au Sud par l'océan Atlantique,
- à l'Ouest par les départements de Dabou et de Jacqueville,
- à l'Est par les départements de Grand-Bassam et d'Alépé.

Le District Autonome d'Abidjan comprend treize (13) communes autonomes et est cerné par un plan d'eau (15% de la superficie). Du point de vue administratif, le District Autonome d'Abidjan fait partie des 12 districts, dont deux autonomes (District Autonome d'Abidjan : capitale économique et le district de Yamoussoukro : capitale politique) que compte la Côte d'Ivoire104. Le décret du 18 novembre 1956 érigeât la ville d'Abidjan en commune de plein exercice. En application de la loi n°80-1180 du 17 octobre 1980 relative à l'organisation municipale, la ville d'Abidjan est devenue une commune distincte des dix communes qui la composait (Abobo, Adjamé, Cocody, Koumassi, Marcory, Plateau,

Port-Bouët, Treichville et Yopougon). En 2001, la loi n°2001-476 du 9 août relative à l'orientation générale de l'administration territoriale, a érigé la ville d'Abidjan en District Autonome. Il est constitué, en plus des communes urbaines suscitées, de trois sous-préfectures (Anyama, Bingerville et Songon). Le District est dirigé par un gouverneur nommé par le Président de la République. Le gouverneur actuel est Robert Beugré MAMBE depuis juin 2011.

- La population d'Abidjan

Le District Autonome d'Abidjan a une population composite. Elle comprend les autochtones (Ebrié ou Tchaman, Attié et Mbato), des allochtones ivoiriens (Baoulé, Koulango, Bété, Malinké, Agni, Abouré, Adjoukrou) et de nombreux étrangers (Africains, Européens, Asiatiques, Américains, etc.). Selon le Recensement Général de la Population et de l'Habitat (RGPH) de 2014, le DAA compte 4 707 404 habitants dont 22,4% de non ivoiriens. Avec un taux de croissance de 2,7% contre 3,55% au niveau national et Une forte densité de 2 221 habitants au km2 contre 70 habitants au km² au plan national. Aujourd'hui la population du District Autonome d'Abidjan est estimée à 6 321 017 millions. Tous ces facteurs font du District Autonome d'Abidjan la plus grande métropole de la Côte d'Ivoire caractérisée par une population cosmopolite composée de plus de 160 nationalités.

- L'organisation sociale et politique

Les populations autochtones du District Autonome d'Abidjan (Ebrié, Attié et Mbato) appartiennent au sous-groupe ethnique des Akan lagunaires. Du point de vue social et politique, elles sont organisées en villages, en groupe de clans et en génération.

Organisation sociale : Les Ebrié ou Tchaman sont un regroupement de dix phratries possédantes chacune son nom : Kwè, Bodo, Badjin, Songon, Nonkwa, Djèpo, Gnangon, Bia, Bidjan, et Yopougon109. Ces phratries forment une soixantaine de village repartis dans tout le District Autonome d'Abidjan. Il s'agit des villages de Blockauss et de Cocody village dans la commune de Cocody ; Abobo-Té, Abobo Baoulé, Anonnkoi-Kouté dans la commune d'Abobo ; Petit-Bassam dans la commune de Port-Bouët ; Adiopodoumé, Niangon, Azito, Béago et kouté dans la commune de Yopougon ; Anoumabo dans la commune de Marcory et du village Ebrié dans la commune d'Adjamé. En dehors d'Abidjan, les Ebriés résident dans les sous-préfectures de Bingerville et de Songon. De façon traditionnelle, les Ebriés sont organisés en huit matriclans ou mando à savoir Abromando, Adjumando, Fiédoman, Gbadoman, Godouman, Kouèdoman, Lokoman et Tchadoman. Les membres d'un même mando sont unis par des relations de solidarité. Certains matriclans remplissent des fonctions spécifiques dans la société. C'est le cas par exemple des Lokoman qui sont considérés comme les plus anciens et qui assurent la fonction religieuse. L'aîné de ce mando est chargé des rituels à l'endroit des génies et aux mânes des ancêtres. Dans le District Autonome d'Abidjan, les M'Batto se localisent dans la sous-préfecture de Bingerville avec comme principaux villages Akouré, Monga, Ogouedoumé, Motobé, Nkouyaté et Andoumbatto. Quant aux Attié, ils occupent particulièrement la sous-préfecture d'Ayaman et sont repartis en 17 villages.

Organisation politique : au plan politique, les Ebriés, les Attié et les M'Batto sont organisés en génération et en classe d'âge. Le peuple Ebrié est organisé autour d'un système qui comprend quatre générations : Blessoué, Gnando, Dougbo et Tchagba. Chaque génération comprend quatre classes d'âge : Djehou (aînés), Dongba (puînés), Agban (cadets) et Assoukrou (benjamins). Tout comme les Ebriés, les Attiés sont organisés en quatre générations (Bléchoué, Gnando, Djougo et Mouna) et quatre classes d'âge : Djéhou, Tchagba, Bonto et Agbri. Toutefois l'organisation des M'Batto fait apparaitre une variance. Elle comprend quatre générations (Nyondon, Dougbo, Monakwon, et Béchouon) et cinq classes d'âge (Djéon, Togba, Mondonin, Adjéon et Atogba). Par ailleurs il convient de noter que ce mode d'organisation socio-politique traditionnelle des peuples autochtones du District Autonome d'Abidjan coexiste avec l'organisation administrative et politique moderne. Aujourd'hui l'administration générale du District est placée sous l'autorité d'un gouverneur nommé par le Président de la République.

- L'état des infrastructures et équipements

Le District Autonome d'Abidjan dispose d'importantes infrastructures et équipements économiques et sociaux de base. Mais sous la forte pression anthropique, ces infrastructures et équipements sont dans un état de dégradation très avancé et inadéquat avec comme conséquence la dégradation des conditions de vie des populations d'Abidjan (inondations récurrentes dans la ville d'Abidjan en saison des pluies, coupures intempestives d'eau et d'électricité dans les quartiers d'Abidjan, etc.).

Electricité : le réseau électrique de l'agglomération d'Abidjan s'étend sur 3 177 km (1998). Le linéaire en moyenne tension est de 1 079 km et la basse tension est de 2 099 km. La ville d'Abidjan a une bonne couverture en électricité. Elle consomme à elle seule 2 453 GWH/an, soit 62% de la consommation nationale (source : Direction de l'Energie, 2007). Mais cette couverture s'avère insuffisante. Ce qui a entrainé de nombreux délestages en Côte d'Ivoire courant 2010 avec ses conséquences socioéconomiques désastreuses. Ces délestages sont le fait du non investissement dans la production de l'électricité par l'Etat de Côte d'Ivoire, depuis près d'une décennie.2 Aujourd'hui d'importants efforts sont consentis par le gouvernement ivoirien afin d'assurer au District Autonome d'Abidjan et à toute la Côte d'ivoire une couverture énergétique permanente à travers des investissements dans la production de l'électricité.

Approvisionnement eau potable : l'approvisionnement d'Abidjan en eau potable est fait à partir de la nappe d'Abidjan d'une capacité maximale d'exploitation de 386 000 m3/jour, qui semble être atteinte105. C'est la cause des coupures d'eau dans les communes d'Abidjan.

Eaux usées - le système d'assainissement : la ville d'Abidjan est dotée d'un système d'assainissement des eaux usées relativement développé, comprenant : un collecteur de base Nord-sud de 30 km, équipé de quatre stations principales de pompage, d'une station de prétraitement (pour l'élimination des graisses et des matières flottantes) et d'une station de refoulement alimentant un émissaire en mer, et environ 1 000 km de collecteurs secondaires comportant 51 stations secondaires de pompage de quartiers. La construction du système de base (collecteur et émissaire) a eu lieu en trois phases, entre 1977 et 1996106.

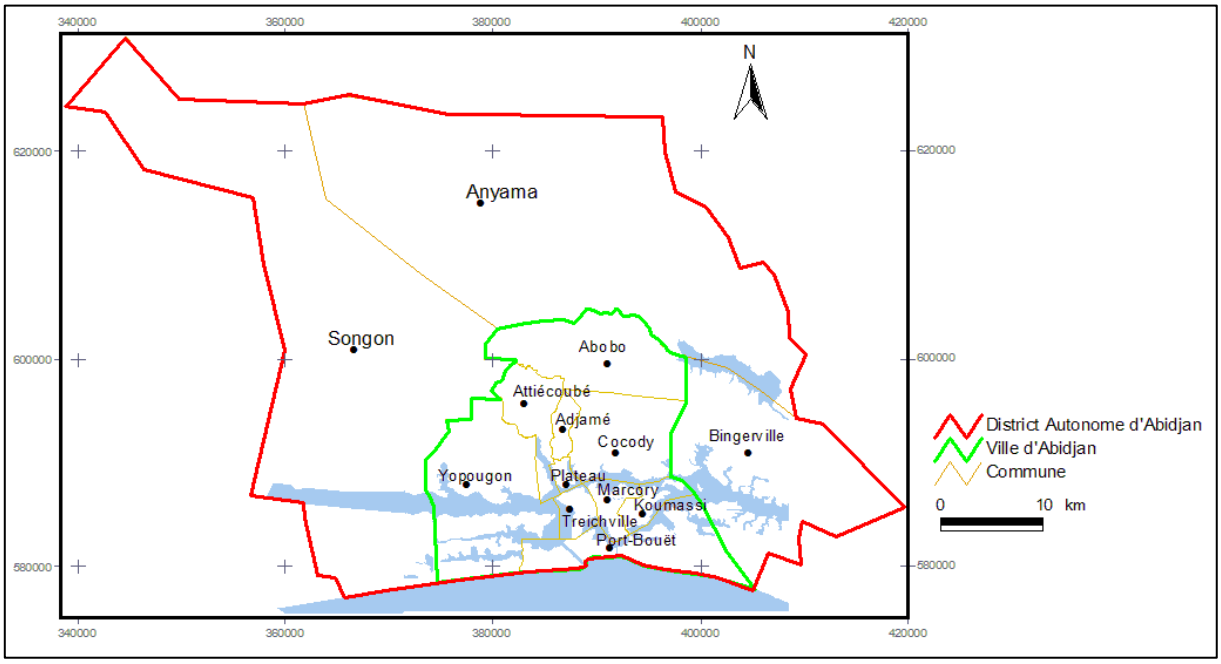
Face à cet état peu reluisant des infrastructures et équipements qui est une source de dégradation des conditions de vie de la population d'Abidjan, le gouvernement de Côte d'Ivoire a initié en 2008, le Projet d'Urgence d'Infrastructures Urbaines (PUIUR), à partir d'un don initial de la Banque Mondiale d'un montant de 94 millions de dollars US (environ 47 milliards de francs CFA hors taxes), en vue d'intervenir sur cinq (05) secteurs sensibles : eau potable, assainissement urbain, déchets solides, voirie urbaine, contrats de villes107.

Aujourd'hui, d'importants projets ont connu un début d'exécution. Il s'agit entre autres des travaux d'aménagement de la baie de Cocody ou de l'alimentation de la ville d'Abidjan à partir de la nappe de Bonoua (lancement des travaux 6 août 2012).

Réseau routier : le District Autonome d'Abidjan dispose d'un important réseau routier d'une longueur total de 1 772,1 dont 854,6 km bitumés et 917,5 km de route en terre. Ces chiffres ont évolué et continuent d'évoluer grâce aux travaux en cours depuis l'année 2012 (pont HKB, échangeur de la riviera 2, etc.).

Domaine du foncier : la gestion foncière dans le District Autonome d'Abidjan relève de plusieurs autorités (l'Etat, le Ministère de la Construction, du Logement, de l'Assainissement et de l'Urbanisme, le Ministère d'Etat, Ministère de l'Intérieure et de la Sécurité, la Mairie et la chefferie villageoise). Traditionnellement, les populations autochtones exercent des droits coutumiers sur les terres.

Activités économiques : les trois (3) principaux secteurs d'activités (le secteur primaire, le secteur secondaire et le secteur tertiaire) sont exercés dans le District Autonome d'Abidjan. Les secteurs secondaire et tertiaire se concentrent principalement dans la ville d'Abidjan tandis que le secteur primaire se pratique dans les sous-préfectures de Songon, Bingerville et Anyama.



Carte 4-8:Carte du District Autonome d'Abidjan

5.2.1.3.1. La commune de Port-Bouët

- **Généralité**

Le projet le projet de construction d'un hangar de maintenance par AIR Côte d'Ivoire est situé à l'Aéroport Félix Houphouët Boigny dans la commune de Port-Bouët, qui fait partie du District Autonome d'Abidjan.

Port-Bouët est l'une des communes au sud du District Autonome d'Abidjan. Elle s'étend sur 110 km2, sur tout le bras de terre séparant la lagune Ebrié et l'océan Atlantique. Elle est donc bordée au nord par la lagune, au sud par l'océan, et à l'ouest par la commune de Yopougon.

Port-Bouët est une commune de plein exercice depuis 1981. Son Maire est Dr. Emmou Sylvestre depuis les dernières élections d'octobre 2018. Il succède ainsi à feue Mme Hortense Aka Anghui. Port-Bouët abrite notamment les quartiers de Vridi, Aéroport, Derrière Whaff, Adjouffou, les villages de Bénogosso, Anani, Agbabou, Petit-Bassam, Adjahui-Nanmoué, Ako brakré, Ellokro, Amangoua koi, Kaotré, Abrogouama village, Alladian et Iroh Bloc 500, N'guessankro.

La commune concentre les activités économiques d'Abidjan, voire de la Côte d'Ivoire. Elle abrite le port autonome d'Abidjan, l'aéroport international Félix Houphouët-Boigny, la gare de départ du chemin de fer « Abidjan-Niger », mais aussi l'abattoir municipal et une importante zone industrielle à Vridi.

Port-Bouët a été baptisée d'après le nom du Comte Edouard Bouët Willaumez. En 1837, ce dernier était en charge des traités de commerce et de protection avec les chefs côtiers, et notamment les Krou de Côte d'Ivoire. Port-Bouët se développe à partir de 1930 avec la construction du wharf et de son phare. La commune connaît un deuxième essor grâce à la création du port en 1950. Puis, la zone industrielle de Vridi qui accueille de nombreuses usines et entrepôts et devient le premier bassin d'emplois d'Abidjan dans les années 1970.

Port-Bouët accueille de nombreuses activités économiques, particulièrement liées à la présence du Port. Par exemple, la zone industrielle de Vridi abrite les barils de la SIR, Société Ivoirienne de Raffinage, mais aussi de grandes usines de transformation agro-alimentaire comme Unilever. La population de Port-Bouët se chiffre à 618 795 habitants (cf RGPH 2021). Le Maire actuel de la commune est ACKAH GEORGE SYLVESTRE EMMOU.

- **L'organisation administrative et politique**

En devenant commune en plein exercice en 1981, le premier conseil municipal de Port-Bouët s'installa avec à sa tête madame Hortense Aka-Anghui. La maire, consciente de la diversité ethnique et culturelle de sa population, a engagé avec son conseil municipal une parfaite collaboration avec les autorités traditionnelles, coutumières et les communautés étrangères, les représentants des associations et mouvements de jeunes, de femmes, d'étudiants, etc. La mairie de Port-Bouët est composée de deux principales entités : le conseil municipal et l'administration. Le conseil municipal compte 46 membres dont 11 femmes, soit 24 % de l'effectif du conseil. Par ailleurs, la mairie dispose d'un personnel de 298 agents au titre de l'année 2011, enregistrant une légère baisse par rapport aux deux années précédentes.

Au niveau national, c'est le ministère de l'Intérieur qui est l'organe de tutelle des collectivités locales et qui est garant de la gouvernance urbaine. L'État de Côte d'Ivoire, a transféré certaines de ses compétences aux collectivités locales maintenant chargées de la mise en œuvre de projets de développement local.

- **Le milieu socio-économique**

Activités économiques

Les atouts de la commune s'articulent autour des aspects économique et financier. En termes de ressources économiques, Port-Bouët est occupé par L'Aéroport International Felix Houphouët Boigny, une partie du port-Autonome d'Abidjan (PAA) et la société Ivoirienne de raffinage (SIR), et une grande zone industrielle. Aussi, faut-il souligner la présence des unités agro-alimentaires et pétrolières regroupées dans la zone industrielle. Il convient de mettre en relief, comme atout financier, les principaux marchés de la commune qui contribuent à la mobilisation des recettes au profit de la commune à savoir ; le grand marché de Port-Bouët centre, le marché d'Adjouffou ; le marché de Jean Folly, le marché d'Abraham, les marchés de nuit de Port-Bouët centre et Adjouffou. Au titre de ces ressources, il faut noter les supermarchés, les boutiques et autres espaces de commerce.

Les zones d'habitats.

La commune est caractérisée par différents types d'habitats (moderne, précaire, villageois). L'habitat moderne, essentiellement issu de projets immobiliers, occupe 586 ha, soit 13% de la superficie de la commune. Ces quartiers sont dotés de voiries et d'un assainissement adéquat. L'habitat précaire et villageois occupe les 2/3 de la commune et abrite plus de 65% de la population.

L'habitat dans la zone limitée du projet (la zone de Vridi) est caractérisé par un habitat moderne constitué uniquement de petites maisons basses, grandes villas en bordure de lagune et d'immeubles R+2. Toutes les rues sont bitumées et dotées d''une voirie et d'un assainissement adéquats. C'est l'une des parties les plus urbanisées de la commune. Le voisinage proche (la cité EECI) est composé de petites maisons basses (un ensemble de 17 bâtiments).

- **Infrastructures et équipements**

Education

Les structures éducatives dans la commune de Port-Bouët comprennent des établissements de l'enseignement général privé et public et des établissements professionnels relevant surtout du secteur privé. Au niveau de l'enseignement général, il existe 103 écoles primaires dont 64 écoles publiques et 39 écoles primaires privées. Le secondaire général compte 09 établissements dont 02 lycées et 07 collèges. La formation professionnelle est composée de plusieurs centres de formation tels que l'IFEF et l'ESAM. La commune est dotée d'un complexe socio-éducatif comprenant un centre social, un centre d'éducation spécialisée et un centre de protection de la petite enfance. Port-Bouët abrite également 05 cités universitaires et une cité des élèves des écoles de formation professionnelle.

Santé

La commune de Port-Bouët dispose au niveau des infrastructures publiques sanitaires, d'établissements de second et de premier niveau constitué respectivement d'un hôpital général et 09 centres de santé communautaires. Les

établissements sanitaires privés sont au nombre de 13. La couverture sanitaire du district de Port-Bouët semble être satisfaisante. En dehors de deux quartiers précaires (Adjouffou et Jean Folly), chaque quartier dispose d'au moins un établissement sanitaire public fonctionnel. Cependant, le Ratio Etablissement Sanitaire Public Communautaire (ESPC) par rapport au nombre d'habitants du district, qui est de 1/618 795 habitants, est supérieur à celui du RAS 2 000 qui est de 1/12822 habitants. Le fonctionnement des structures publiques mobilise au total 24 médecins, soit un praticien pour 8.466 habitants. Le taux de fréquentation des structures sanitaires est en constante baisse : 15.588 consultations en 2004, 14.930 en 2005, 12.855 en 2006. L'insuffisance de revenu est un obstacle majeur qui entrave l'accès de la plus grande partie de la population de la commune aux soins de santé moderne.

Tableau 4-11: Infrastructures du district sanitaire de Port-Bouët

Localité	Etablissements sanitaires de premier contact (ESPC)			Hôpitaux généraux (HG)			Centres hospitaliers régionaux (CHR)	Centres hospitaliers universitaires (CHU)	Service de Maternité	Pharmacie publique	Pharmacie privée	Total Structures Sanitaires
	Ruraux	Urbain	Total ESPC	Public	Privé confessionnel	Total HG						
Port-Bouët Vridi	4	13	17	1	0	1	0	0	19	25	23	103

Source : Rapport Annuel sur la Situation Sanitaire 2020 (Edition 2021)

Photo 4-3: Hôpital Général de Port-Bouët

Réseau routier

Les principales infrastructures routières existantes dans la commune de Port-Bouët sont :

- La voie portuaire Treichville-Port-Bouët ;

– La voie Port-Bouët - Grand-Bassam qui est une partie de la route internationale qui relie la Côte d'Ivoire à plusieurs pays côtiers de l'Afrique de l'Ouest (Ghana, Togo, Bénin, Nigeria).

Religion : Les religions représentées à Port-Bouët par ordre de grandeur sont les suivantes : Musulmane, Catholique, Protestante. Les sectes et l'animisme ne sont pas pour autant absents dans cette cité.

Transport : la commune de Port-Bouët est accessible par la voie principale Treichville. Elle est desservie par les véhicules de transport en commun, les minicars communément appelés « gbaka », les autobus de la Société de transport Abidjanais (SOTRA) et les taxis communaux appelés wôrô-wôrô. De même, Il existe des compagnies de transport en direction des pays de la sous-région.

Assainissement : le système d'assainissement est caractérisé par un réseau ouvert et une station d'épuration qui ne sont pas fonctionnels.

- **Organisation culturelle, sociale et sécuritaire**

Organisation sociale

La Commune Port-Bouët est peuplée en majorité par les Abourés et Nzemas (Appolos) qui sont originaires de ladite Commune. En plus des Abourés et Nzemas (Appolos), on trouve également d'autres populations allogènes (Dioulas) et étrangères (Maliens, Burkinabés, Togolais, Béninois) installés pour des raisons diverses (Commerciales, Agricoles, Main-d'œuvre...)

Dans le processus de prise de décisions, la participation de la population se réduit à celle des conseillers municipaux, qui élus dans les mêmes conditions que le maire, sont censés porter les besoins du peuple à l'attention de l'administration municipale. Quant aux populations, elles se sont organisées en divers groupes de communauté d'entraide. Ainsi, on trouve dans la commune, les catégories d'organisations communautaires suivantes :

- Les communautés de villages autochtones de la commune ;
- Les communautés des groupes ethniques nationaux et étrangers ;
- L'association de jeunes ;
- L'association des jeunes de la commune résidant dans les quartiers ;
- L'association de femmes.

Organisation culturelle

Comme les peuples lagunaires du sud-est de la Côte d'Ivoire, une fois par an, les communautés autochtones célèbrent la fête des générations qui rassemble tous les natifs du village vivant sur place ou ailleurs. Cette célébration est le signe de la maturité d'une nouvelle génération. C'est aussi l'occasion unique de retrouver la grande famille et de renouer avec les traditions. Cette fête se déroule sur deux jours.

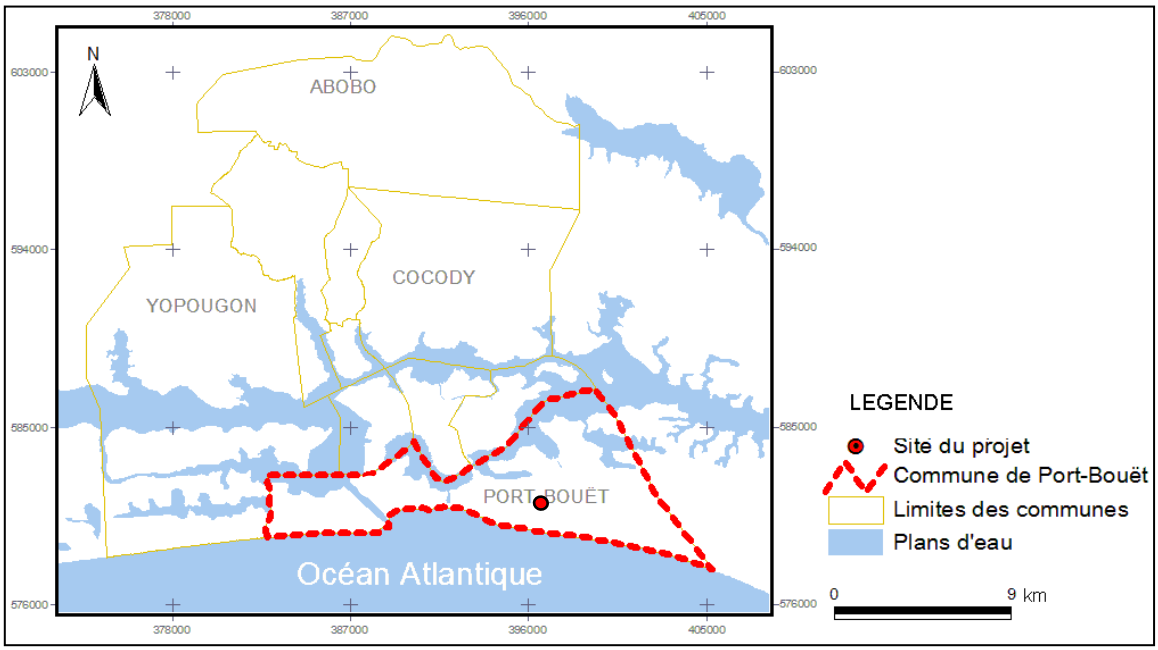
En dehors de cette la fête de génération organisée par les populations, la commune de Port-Bouët dispos et d'une bibliothèque municipale et d'un centre pilote pour la jeunesse. Les principales missions du centre sont :

- Promotion de la jeunesse / Ace-encadrer
- Encadrer la petite enfance, les jeunes et les former dans le domaine éducatif, culturel, sportif et de loisirs ;
- Développer des programmes de formation en direction des couches les plus défavorisées de Port-Bouët ;
- Susciter et encourager les initiatives locales et impliquer les différentes couches sociales de la population des activités visant à leur bien-être.

Photo 4-4: Bibliothèque municipale de Port-Bouët

La sécurité

La sécurité des biens et des personnes sur l'étendue du territoire national demeure au cœur des fonctions régaliennes de l'État ivoirien. Pour y parvenir, 2 principales institutions nationales cohabitent : la police et la gendarmerie. Ces deux institutions étatiques sont installées dans la commune de Port-Bouët. On note également l'existence d'entreprises de sécurité privées et des unités de police municipale. La commune de Port-Bouët est représentée sur figure ci-après.



Carte 4-9: Carte de la commune de Port-Bouët
Source : ENVINOVA, mai 2025

5 IDENTIFICATION, ANALYSE ET EVALUATION DE L'IMPORTANCE DES IMPACTS INDUITS PAR LE PROJET

Ce chapitre porte sur l'analyse des impacts environnementaux qui va permettre au maître d'ouvrage d'appréhender finement les conséquences de son Projet sur l'environnement pour s'assurer qu'il est globalement acceptable.

Trois (3) parties seront développées dans ce chapitre :

- partie 1 : la méthodologie d'identification et d'évaluation des impacts du Projet
- partie 2 : la description et l'analyse des incidences potentielles des activités du Projet sur les composantes biophysiques et socio-économiques du Projet ;
- partie 3 : la synthèse de l'évaluation de l'importance des impacts.

5.1 METHODOLOGIE D'IDENTIFICATION D'ANALYSE ET D'EVALUATION DE L'IMPORTANCE DES IMPACTS

L'approche méthodologique consiste à identifier, analyser et évaluer l'importance des impacts sur le milieu naturel et humain. Cette approche repose sur la description détaillée du projet, l'état initial de l'environnement, la recherche documentaire et sur les enseignements de projets similaires antérieurs.

La description du projet permet d'identifier les sources d'impacts, c'est-à-dire les aspects environnementaux.

Un aspect environnemental est un élément des activités, produits ou services d'un organisme interagissant ou susceptible d'interactions avec l'environnement.

La description de l'état initial du milieu, quant à elle, permet de comprendre le contexte écologique, socio-économique et culturel du milieu dans lequel s'insère le projet, de discriminer les composantes environnementales s'avérant les plus sensibles à l'égard du projet et d'identifier au préalable certains enjeux environnementaux en rapport avec le Projet.

Enfin, les enseignements tirés de projets antérieurs similaires fournissent des informations pertinentes qui permettent de déterminer la nature et l'intensité de certains impacts associés à ce type de projet, renseigner sur l'efficacité de certaines mesures d'atténuation ou de compensation.

Une fois les impacts négatifs et positifs potentiels du projet sur une composante environnementale donnée identifiés, l'importance des modifications prévisibles de la composante est évaluée avec l'approche préconisée par hydro Québec (1990) et le Ministère des Transports du Québec (1990) et par les démarches proposées par la Banque Mondiale (1991), le ministère de l'environnement et de la faune du Québec (1996) et l'agence canadienne d'évaluation environnementale (2000). La méthode d'évaluation des impacts négatifs et positifs potentiels utilise les matrices simples et repose essentiellement sur l'appréciation de la valeur des composantes environnementales en s'appuyant sur les caractéristiques suivantes : l'intensité, l'étendue et la durée des effets appréhendés (positifs ou négatifs) sur chacune de ces composantes environnementales. Ces trois caractéristiques sont agrégées en un indicateur synthèse, l'importance de l'effet environnemental, qui permet de porter un jugement sur l'ensemble des impacts prévisibles du projet, sur une composante donnée de l'environnement.

Les valeurs écosystémique et socio-économique sont les principaux éléments dont il faut tenir compte dans l'évaluation de l'importance de l'impact. Pour la compréhension de tout ce qui va suivre, les paragraphes suivants donnent une explication aux notions suivantes : (i) intensité de l'impact ; (ii) importance de l'impact ; (iii) durée de l'impact et (iv) étendue ou portée de l'impact.

5.1.1 Intensité de l'impact

L'intensité de l'impact environnemental exprime l'importance relative des conséquences attribuables à l'altération d'une composante de l'environnement. Elle dépend à la fois de la valeur de la composante environnementale considérée et de l'ampleur de la perturbation (degré de perturbation) qu'elle subit.

L'intensité tient compte du degré de sensibilité ou de vulnérabilité, du degré de perturbation, de l'unicité ou de la rareté de la composante affectée ; de la composante affectée. Elle peut être faible, moyenne ou forte :

- **Faible** : éléments naturels et équipements faiblement altérés ou impact légèrement positif ou négatif sur les conditions socio-économiques de base ;
- **Moyenne** : éléments naturels et équipements manifestement altérés ou impact modérément positif ou négatif sur les conditions socio-économiques de base ;
- **Forte** : éléments naturels et équipements sévèrement altérés ou impact considérablement positif ou négatif sur les conditions socio-économiques de base[27]..

5.1.2 Durée de l'impact

Un impact peut être qualifié de temporaire ou de permanent. Il est dit temporaire lorsqu'il peut s'échelonner sur quelques jours, semaines ou mois, mais doit être associé à la notion de réversibilité. Par contre, un impact permanent a un caractère d'irréversibilité et est observé de manière définitive ou à très long terme. L'évaluation de la fréquence ou de la récurrence de l'impact anticipé contribue d'ailleurs à mieux définir la notion de durée.

La durée de l'impact environnemental et social est la période de temps pendant laquelle seront ressenties les modifications subies par une composante. Elle n'est pas nécessairement égale à la période de temps pendant laquelle s'exerce la source directe de l'impact, puisque celui-ci peut se prolonger après que le phénomène qui l'a causé ait cessé. Lorsqu'un impact est intermittent, on en décrit la fréquence en plus de la durée de chaque épisode.

C'est un critère qui renseigne sur le temps de manifestation de l'impact considéré. Elle peut être temporaire (ou courte), moyenne ou longue :

- **Courte** : pendant la période de préparation, de construction et/ou d'exploitation (moins d'un an) ;
- **Moyenne** : 1 à 10 ans ;
- **Longue** : supérieure à 10 ans ;

5.1.3 Etendue de l'impact

L'étendue (ou portée) d'un impact fait référence à son rayon d'action ou à la portée spatiale de sa répercussion. Elle peut être ponctuelle, locale ou régionale. Dans une certaine mesure, elle est indépendante des limites des zones d'étude retenues pour le programme.

L'étendue donne une idée de la dimension spatiale de l'impact considéré. Elle peut être locale, zonale ou régionale :

- **Ponctuelle** : sur le site d'activité du projet ou à 100 m de sa frontière ;
- **Locale** : à moins de 10 km du site d'activité du projet ;
- **Régionale** : à plus de 10 km du site d'activité du projet ;

[27] *Fecteau*

5.1.4 Evaluation de l'importance de l'impact

Les méthodes d'évaluation de l'importance des impacts sont des outils qui permettent la prévision et la détermination de l'importance absolue et relative de chacun des impacts ou des types ou familles d'impacts.

Plusieurs catégories d'outils conviennent aux différentes phases de l'évaluation environnementale, à savoir :

- Les matrices ;
- Les réseaux et systèmes ;
- L'expertise (évaluation à dire d'expert) ;
- La modélisation ;
- Les systèmes d'information géographiques.

Ici, la méthode utilisée est une matrice qui représente un cadre de référence de l'évaluation de l'importance des impacts sur l'environnement élaboré par l'ANDE. Cette matrice comprend trois (3) entrées : **la durée, la portée** ou **étendue** et **l'intensité ou ampleur**.

Ci-dessous le diagramme d'évaluation des impacts tel que proposé par l'ANDE.

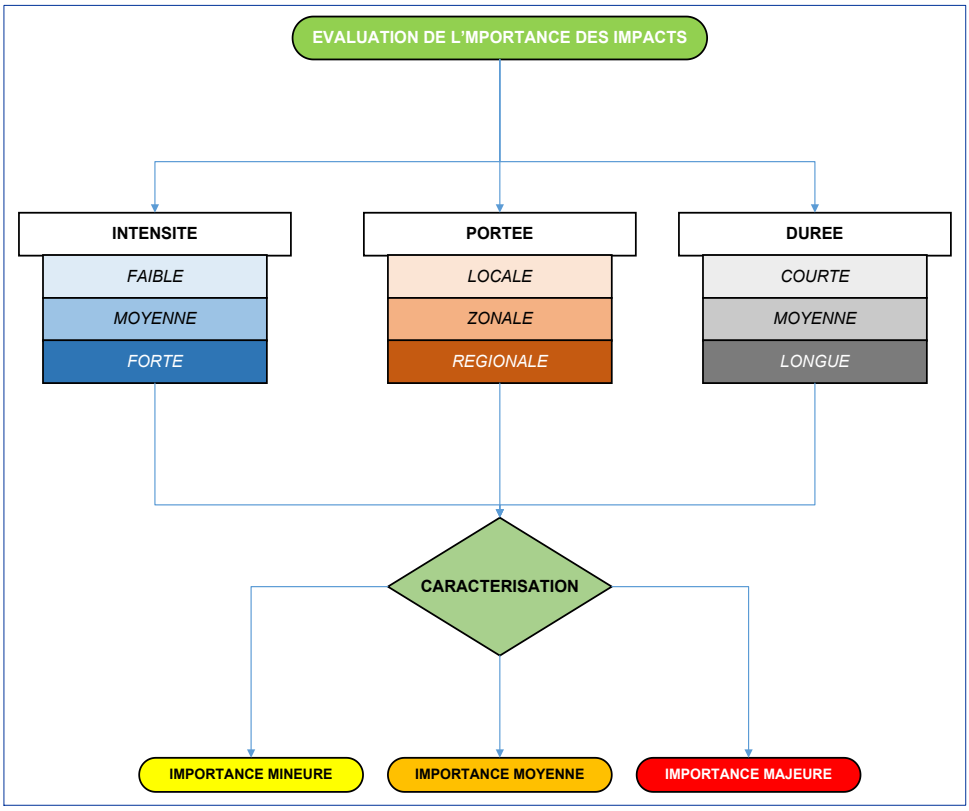


Figure 5-1.Diagramme de l'évaluation de l'importance des impacts

Source : ANDE

Cette méthode d'analyse basée sur une grille de cadre de référence est préconisée par : Hydro-Québec (1990), la Banque Mondiale (1991), le Ministère de l'Environnement et de la Faune du Québec (1996) et l'Agence canadienne d'évaluation environnementale (2000)[28]. Cette approche repose essentiellement sur l'appréciation de la valeur des composantes environnementales ainsi que de l'intensité, de l'étendue et de la durée des effets appréhendés (positifs ou négatifs) sur chacune de ces composantes. Ce cadre de référence se présente comme suit.

[28] *Etude d'impact sur l'environnement Projet Rabaska 2006, www.rabaska.net/media/fr/EIE+-+SITE...3/.../Chapitre_5.pdf - mars 2013*

Tableau 5-1 Grille de détermination de l'importance de l'impact (Fecteau 1997)

Intensité	Etendue	Durée	Importance
Forte	Régionale	Longue	Majeure
		Moyenne	Majeure
		Courte	Majeure
	Locale	Longue	Majeure
		Moyenne	Moyenne
		Courte	Moyenne
	Ponctuelle	Longue	Majeure
		Moyenne	Moyenne
		Courte	Mineure
Moyenne	Régionale	Longue	Majeure
		Moyenne	Moyenne
		Courte	Moyenne
	Locale	Longue	Moyenne
		Moyenne	Moyenne
		Courte	Moyenne
	Ponctuelle	Longue	Moyenne
		Moyenne	Moyenne
		Courte	Mineure
Faible	Régionale	Longue	Majeure
		Moyenne	Moyenne
		Courte	Mineure
	Locale	Longue	Moyenne
		Moyenne	Moyenne
		Courte	Mineure
	Ponctuelle	Longue	Mineure
		Moyenne	Mineure
		Courte	Mineure

5.1.5 Incertitudes et insuffisances des connaissances

L'incertitude est un problème omniprésent, à tous les stades de l'EIESA, mais particulièrement important en ce qui concerne la prévision des impacts. Quand les relations de cause à effet sont connues et comprises, même

imparfaitement, on peut prévoir les impacts (ou au moins, les décrire). Malgré cela, certains impacts sont ignorés jusqu'au moment où ils se produisent. Les sources d'incertitude dans la prévision des impacts sont, notamment :

- L'incertitude scientifique – compréhension limitée d'un écosystème (ou d'une communauté) et des processus de changement ;
- L'incertitude des données – limites liées au fait que les informations ne sont pas complètes ou pas comparables ou aux lacunes des techniques de mesure ;
- L'incertitude politique – absence ou manque de clarté des objectifs, des normes ou lignes directrices concernant la gestion des risques et des impacts.

Parmi les différentes approches qui permettent de traiter l'incertitude dans la prévision des impacts, on peut citer :

- La réalisation des prévisions sur la base d'hypothèses hautes et d'hypothèses basses pour montrer l'étendue de l'incertitude ;
- L'indication des limites de la fiabilité des prévisions des impacts ;
- L'analyse de la sensibilité pour déterminer les effets de changements mineurs sur l'ampleur des impacts.

La relation entre l'ampleur et la gravité de l'impact n'est pas forcément linéaire. Des changements peu importants de l'ampleur de l'impact peuvent entraîner des réductions ou augmentations plus importantes que prévues de la gravité des changements environnementaux. S'il y a lieu, il faut évaluer les effets de changements peu importants de l'ampleur de l'impact (par exemple moins de 10 %) sur l'environnement, notamment si les ressources affectées sont particulièrement importantes ou précieuses. Il s'agit d'une analyse de sensibilité.

S'agissant du Projet, les sources d'incertitude scientifique sont relatives à l'absence ou la non-actualisation des bases de données scientifiques.

Les sources d'incertitude des données sont les suivantes :

- La quantification de la pollution par les gaz d'échappement des engins du présent Projet ;
- La quantification de la pollution due au déversement accidentel d'huile de moteur et de carburant ;
- etc.

Pour pallier les lacunes de ces données dans la réalisation de l'étude, certaines solutions sont envisagées telles que :

- L'analyse des études d'impact environnemental similaires précédentes ;
- La consultation des projets similaires à celui du présent rapport d'EIESA ;
- Les retours d'expériences disponibles (nationaux et internationaux) ;
- L'utilisation de normes nationales et internationales (pour la quantification des gaz d'échappement et du niveau de bruit) ;
- La consultation d'experts internationaux et la mise à disposition de ressources matérielles.

Pour traiter ces incertitudes, l'approche mise en œuvre est la comparaison avec les données d'étude de structure de référence (INERIS, banque mondiale, OMS, agence canadienne de l'environnement).

5.2 DESCRIPTION ET ANALYSE DES INCIDENCES POTENTIELLES DES ACTIVITES DU PROJET SUR LES COMPOSANTES BIOPHYSIQUES ET SOCIO-ECONOMIQUES

Dans cette partie, il s'agira, d'une part, d'identifier les impacts du projet sur l'environnement et d'autre part, de les catégoriser. Pour conclure, les impacts seront synthétisés dans une matrice récapitulative. Conformément à l'approche méthodologique requise pour une étude d'impact, les impacts seront classés en distinguant les trois (3) phases de réalisation du **Projet**, à savoir :

- la phase d'aménagement et de construction ;
- la phase d'exploitation ;
- la phase de cessation d'activités.

5.2.1 Identification des effets du Projet sur l'environnement

Il s'agit de procéder à l'identification des effets du **Projet** sur l'environnement à travers une description des relations entre le **Projet** (activités sources d'impact) et les différentes composantes de l'environnement (éléments du milieu récepteur affectés). Les effets identifiés dans le cadre du **Projet** objet de l'étude sont reportés dans le paragraphe « synthèse des effets » de cette partie du rapport.

5.2.2 Catégorisation des effets du Projet sur l'environnement selon leur nature

L'étude d'impact ne se limite pas aux seuls effets directs attribuables aux travaux et aménagements projetés, mais évalue aussi les effets indirects, cumulatifs et synergiques. De même, elle distingue les effets par rapport à leur durée, selon qu'ils sont immédiats, différés ou permanents. La catégorisation des effets permet de les distinguer selon leur type (positif ou négatif), selon leurs termes (court, moyen ou long terme), selon leur étendue (localisé ou étendu), selon qu'ils soient réversibles ou irréversibles[29]. Chaque effet du **Projet** sera analysé en fonction de cette catégorisation et sur les trois phases du **Projet**. La catégorisation des effets du **Projet**, objet de l'étude, est reportée dans le paragraphe ci-après « synthèse des effets » de cette partie du rapport

5.2.3 Enjeux et contraintes environnementaux et sociaux

Le projet dans sa réalisation, sera confronté à des enjeux environnementaux et sociaux économiques auxquels il faudra accorder une attention particulière lors de l'exécution des travaux et de l'exploitation. L'identification de ces enjeux et contraintes potentiels du projet, permet d'appréhender les composantes du milieu récepteur qui méritent une attention particulière et les préoccupations des parties prenantes.

Tableau 5-2 : Enjeux et contraintes environnementaux et sociaux

Enjeux	Description
Enjeux environnementaux	
Préservation du paysage	Les travaux de démolition et de décapage entraineront la modification du paysage visuel.
Préservation du sol	Les travaux de terrassement entraîneront la modification de la topographie du terrain. Des risques d'érosion du sol dénudé pourraient être constatés en cas de cette modification de profil du sol.
Préservation de la qualité de l'air	On pourrait assister à des cas de pollution de l'air par les émissions de poussière et de fumée liée aux mouvements des engins lourds et camions dans la zone du projet pendant les phases de construction et d'exploitation.
Préservation de la qualité souterraines	On pourrait assister à des cas de pollution de l'eau par les huiles usagées liées aux vidanges des engins lourds et camions dans la zone du projet pendant les

[29] *Idem - pp 67 à 72*

	phases de construction et d'exploitation et les eaux usées issues du process quand elles ne sont pas bien gérées.
Enjeux socioéconomiques	
Préservation de la santé et du cadre de vie des travailleurs et des populations environnantes.	Les travaux de construction favoriseront la production de déchets divers du fait des travaux du chantier et de l'entretien des engins de Travaux Publics. Si ces déchets sont abandonnés sur les sites ou mal gérés, ils contribueront à la dégradation du cadre de vie des travailleurs et des populations environnantes. Les terrassements et les mouvements des engins lourds peuvent générer de la poussière et des bruits assourdissant occasionnant des risques sanitaires.
Sécurité et santé des travailleurs et des populations	Des risques de propagation des IST, du VIH/SIDA et de la COVID19 peuvent être constatés compte tenu de l'affluence massive des populations en quête de travail et la présence du personnel des entreprises en charge des travaux.
Gêne des populations	Les mouvements des engins durant les travaux constitueront des sources de nuisances sonores, qui pourraient perturber la quiétude des populations riveraines.

Source : ENVINOVA, Mai 2025

De l'analyse de l'environnement biophysique et humain, il est ressorti un certain nombre d'enjeux environnementaux et sociaux auxquels il faudra faire attention durant l'exécution des travaux :

- la préservation de la qualité du paysage de la zone du projet ;
- la protection du sol contre l'érosion ;
- la préservation de la qualité de l'air ;
- la préservation de la qualité de l'eau souterraine ;
- la préservation de la santé et du cadre de vie ;
- la préservation de la quiétude des populations ;
- la sécurité des travailleurs et des populations riveraines ;
- le respect des us et coutumes.

5.2.4 Identification et analyse des impacts du Projet

Dans cette partie, il s'agira, d'identifier les impacts du Projet sur l'environnement pendant les trois (3) phases de réalisation du Projet, à savoir :

- La phase d'aménagement et de construction ;
- La phase d'exploitation ;
- La phase de cessation d'activité.

5.2.4.1 Phase d'aménagement et de construction

Cette section identifie et évalue les impacts pouvant être générés sur le site du Projet et les zones environnantes pendant la phase d'aménagement et de construction.

5.2.4.1.1 Impacts sur le milieu physique

- **Impacts négatifs sur la qualité de l'air (Poussière)**

Les travaux de démolition, de terrassement, d'implantation des ouvrages, de dénudation des sols et de circulation de véhicules et engins de chantier émettront des particules minérales de type PM2,5 et PM10 dans l'atmosphère.

Les poussières résultant des activités de construction sont généralement constituées de particules de grand diamètre, qui se déposent rapidement et à proximité de la source de production, par exemple dans un rayon de 500 m par temps calme. Pour des poussières de grande taille (> 100 µm), la zone de dépôt est de 150 mètres en cas de vent de 10km/h et de 400 mètres pour des vents de 30 km/h5. Les particules fines (PM 10 et PM 2,5) ont des rayons de dispersion beaucoup plus importants, plusieurs kilomètres pour des vents supérieurs à 10 km/h. Les sols du site argileux à sablo-argileux sont susceptibles de mettre en suspension des particules fines par absence de couverture végétale et sous l'effet de l'érosion éolienne. La dispersion de la poussière dépend des conditions météorologiques ; des conditions sèches avec des vitesses de vent élevées entraîneraient une production excessive de poussière, tandis que des conditions humides et des vitesses de vent faibles empêcheraient la production de poussière.

Les poussières fines étant déjà très importantes au niveau de la qualité de l'air local, la mise en suspension et la migration de ces poussières fines liées aux travaux du site aura un impact faible.

Le déplacement des véhicules sur des surfaces non goudronnées va engendrer des poussières au niveau des routes d'accès non revêtues et sur le site. Les camions non confinés et/ou non bâchés peuvent subir des pertes de matériaux lorsque le confinement n'est pas efficace (déversements), ou lorsque le vent ou d'autres turbulences de l'air peuvent perturber le contenu et entraîner la dispersion des matières. De tels impacts ont le potentiel de dégrader la qualité de l'air local dans la zone immédiate de ces mouvements si des particules sont en suspension.

Les impacts de la qualité d'air en relation avec l'utilisation des véhicules et équipements, sont généralement petits. De même, les équipements qui seront utilisés sur le site seront relativement récents et biens entretenus, ce qui rend ces impacts peu probables. Lorsqu'il y a plusieurs véhicules ou équipements en fonctionnement, le potentiel d'impacts cumulatifs provenant de la combinaison de ces émissions augmente.

Les émissions de poussières sont des sources potentielles de maladies. En effet, ces émissions comportent des agents responsables de maladies respiratoires (toux, crises d'asthme, irritations de branches, sensations d'étouffement, etc), oculaires (irritations oculaires) et de nuisances surtout chez les travailleurs et les populations riveraines.

- **Impacts négatifs sur la qualité de l'air (émissions de Gaz)**

Les véhicules et les équipements qui fonctionnent avec un combustible liquide (fuel, diesel, etc.) induiront des émissions des gaz et des particules dans l'air, à cause de la combustion des combustibles fossiles. Ces véhicules et équipements comprennent, mais ne se limitent pas à :

- Niveleuses ;
- Camions ;
- Moyens de levage ;
- Générateurs.

Les principaux gaz ainsi émis incluent principalement le dioxyde de carbone (CO_2), les oxydes de soufre (SO_X), les oxydes d'azote (NO_X) et le monoxyde de carbone (CO).

Ces émissions pourraient contribuer à la dégradation de la qualité l'air au niveau local, principalement dans un périmètre très rapproché des sources, et éventuellement contribuer à des pathologies respiratoires dans les personnes exposées dans ce cas, principalement les travailleurs de par leur présence dans l'emprise du projet.

- **Impacts dus aux émissions de bruit**

Les travaux de construction, fonctionnement, la circulation de véhicules et engins de chantier produiront une élévation du niveau de bruit ambiant dans la zone rapprochée aux activités émettrices.

Les employés sur le site du projet seront quant à eux exposés directement, ces impacts dans le milieu industriel sont adressés en termes de santé-sécurité dans le lieu de travail. L'augmentation des niveaux sonores pourrait produire des nuisances pour les personnes exposées.

- **Impacts négatifs dus au GES**

Au-delà de la dégradation locale de la qualité de l'air, les émissions gazeuses contribueront également au réchauffement climatique avec le CO_2 comme gaz à effet de serre et NO_2 qui contribue tout de même indirectement au changement climatique.

Les émissions de GES causent le changement climatique, résultant entre autres en une hausse moyenne globale des températures, une élévation des niveaux des mers, et une amplification des phénomènes météorologiques extrêmes avec de graves conséquences de santé et bien-être pour la biodiversité et les humains globalement.

- **Impacts négatifs sur les sols**

Les travaux de terrassements généraux nécessitent la destruction des installations, le remblayage, le nivèlement et le compactage du site à l'aide des engins lourds tels que le grader, la niveleuse et le compacteur. Ces activités peuvent être à l'origine de la modification de la structure du sol. Cette fragilisation du sol peut accentuer l'érosion et le lessivage du sol. Durant les travaux de terrassements, il peut avoir des fuites d'huiles provenant des moteurs des camions et des engins lourds opérant sur le site qui constituent une source de pollution du sol et même du sous-sol. Les fuites de carburant et d'huiles de moteurs des camions et des engins peuvent engendrer la pollution du sol et même le sous-sol.

- **Impacts négatifs sur les eaux souterraines**

Les déversements accidentels de produits d'hydrocarbures des camions et engins sur le site des travaux peuvent par percolation, atteindre la nappe d'eau et la polluer (dégradation de la ressource).

- **Impacts liés à la gestion des déchets de chantier**

Une mauvaise gestion des déchets issus des activités du chantier solides (chiffons souillés, plastique, emballages de ciments, métaux, peinture, accessoires pour peinture et matériels souillés secs, isolants, etc.) peut constituer une source de pollution du sol. Les déchets liquides tels que les hydrocarbures, les huiles usagées issus des moteurs des engins et les eaux usées sont susceptibles de polluer le sol par déversement. Parmi les opérations pouvant engendrer la pollution du sol et du sous-sol de la zone de projet, il y a :

- la vidange non contrôlée des engins de chantier, hors des zones perméabilisées et spécialement aménagées à cette fin ;
- l'approvisionnement des engins en hydrocarbures dans des conditions ne permettant pas d'éviter ou de contenir les fuites ;
- les déversements accidentels de produits dangereux tels que les carburants, les huiles, les graisses…

Aussi, une mauvaise gestion de certains déchets de chantier (chiffons souillés, plastique, emballages de ciments, bois, accessoires pour peinture et matériels souillés secs…) peut engendrer la pollution de l'air par émission de substances contenant de l'azote et de l'oxyde de soufre.

La mauvaise gestion des effluents et des déchets solides constitue une source de pollution de la nappe phréatique. Par percolation, une partie de ces effluents peut atteindre la nappe d'eau et la polluer.

5.2.4.1.2 Impacts négatifs sur l'environnement humain

- **Accidents de travail et circulation**

Pendant les travaux de terrassements généraux, la manutention des engins peut occasionner des accidents de travail (blessures). En plus, la circulation des véhicules lors du transport des équipements peut engendrer une mise en

suspension de poussières et provoquer certains désagréments sur la santé humaine. L'exposition des ouvriers à ces particules de poussières (inhalation en grande quantité) peut générer des troubles respiratoires.

Les activités de construction peuvent occasionner la chute des ouvriers à partir d'un échafaudage et de la manutention du matériel de travail lors des travaux en hauteur. Cette chute est d'autant plus grave que la hauteur de la chute est grande. Elle peut entraîner des blessures ou mêmes des pertes en vie humaine.

- **Perturbation de la circulation**

Le transport des matériaux de construction et des équipements va accroître le trafic sur la voie (rue des voyageurs) d'accès au site. Une telle densification du trafic de véhicules lourds pourrait perturber la circulation, affecter la qualité de la voie et être à l'origine d'accidents de circulation.

- **Impacts négatifs liés à la gestion des déchets de chantier**

La présence des déchets de chantier (chiffons souillés, reste du béton, plastique, ordures diverses, etc.) présente une agression esthétique qui constitue une agression visuelle et participe à l'enlaidissement du site du projet. La mauvaise gestion des déchets va engendrer la pollution de l'air par émission de substances contenant de l'azote et de l'oxyde de soufre nuisibles à la santé.

- **Santé publique**

Pendant la phase d'aménagement et de construction, les impacts négatifs à signaler sont au nombre de deux (2) :

- développement par les personnes présentes sur le chantier des maladies spécifiques, allergies, affections ORL, affections ophtalmologiques, gènes respiratoires, etc., dues aux poussières et aux bruits induits par le transport et la circulation ;
- possibilité d'infections aux MST et VIH-SIDA au sein des populations, à cause des possibilités de rapports intimes entre les femmes des localités riveraines du site et le personnel travaillant sur le chantier.

5.2.4.1.3 Impacts positifs sur l'environnement humain

Les impacts positifs du projet en cette phase portent sur le milieu humain et l'environnement économique.

- **Opportunités d'affaires pour des opérateurs économiques privés**

Le démarrage du projet demeure une opportunité d'affaires pour les entreprises privées car elles peuvent sous-traiter avec la compagnie AIR CÔTE D'IVOIRE.

Les travaux favoriseront aussi un développement circonstanciel d'activités économiques marqué par la présence du personnel de chantier qui s'approvisionnera pendant les heures de travail dans les commerces environnants.

- **Augmentation des chiffres d'affaires des différentes entreprises en charge des travaux**

Les travaux vont mobiliser les entreprises nationales et internationales qui interviendront à plusieurs niveaux, notamment dans la fourniture des équipements et du matériel de construction Toutes ces entreprises prestataires de services de la compagnie AIR CÔTE D'IVOIRE y comprises les entreprises de réalisation des travaux, passeront des marchés avec celle-ci, ce qui contribuera à l'augmentation des revenus de ces différentes entreprises.

- **Création d'emplois**

Les travaux de construction du hangar nécessitent un besoin en personnel. Ce qui permettra la création d'emplois directs et indirects pour la population d'Abidjan.

- **Création de revenus et amélioration du bienêtre social**

Les emplois obtenus vont générer des revenus, aussi cela améliorera leur niveau social.

- **Autonomisation des femmes**

Les petits commerces et la restauration seront majoritairement tenus par les femmes. Cette opportunité leur permettra d'être autonome et de participer aux charges familiales.

- **Versement de taxes d'importation et paiement de taxes fiscales**

Pour les travaux d'aménagement du projet, certains matériaux de construction ainsi que les équipements techniques seront importés. Les droits de douanes et les taxes d'importations seront des sources d'entrées de devises pour la régie financière ivoirienne. Par ailleurs, les entreprises qui seront sélectionnées pour les travaux paieront des taxes fiscales à l'Etat de Côte d'Ivoire.

Le tableau de synthèse ci-après présente le résumé de l'évaluation de l'importance des impacts du Projet selon la phase d'aménagement et de construction.

Tableau 5-3: Synthèse de l'évaluation de l'importance des impacts (phase d'aménagement et de construction)

ZONE CONCERNEE	ACTIVITE/ SOURCE D'IMPACT	COMPOSANTE DU MILIEU AFFECTEE			NATURE DE L'EFFET	IMPACT CORRESPONDANT	TYPOLOGIE DE L'EFFET (positif, négatif)	EVALUATION DE L'IMPORTANCE DES IMPACTS			
		PHYSIQUE	BIOLOGIQUE	HUMAIN				**Intensité** (Faible, Moyenne, Forte)	**Portée** (Ponctuelle, Locale, Régionale)	**Durée** (Courte, Moyenne, Longue)	**Importance de l'impact** (Mineure, Moyenne, Majeure)
Emprise du projet	Démolition des installations existantes	Paysage			Modification de l'esthétique du paysage visuel	Dégradation du paysage	Négatif	Faible	Ponctuelle	Courte	Mineur
	– Travaux de démolition des installations existantes – Travaux de terrassement – Circulation de véhicules et engins de chantier	Air			Emissions de poussière pouvant entrainer une dégradation de la qualité de l'air qui peut provoquer des pathologies respiratoires (nuisances olfactives), oculaires et des risques d'accidents	Pollution de l'air	Négatif	Faible	Ponctuelle	Courte	Mineur
	– Fonctionnement des engins et véhicules de chantier				Emission des quantités de gaz tels que le CO2, le SO2 et NO2 dans l'atmosphère ambiant, due aux moteurs fonctionnant essentiellement au diesel		Négatif	Faible	Ponctuelle	Courte	Mineur
	– Travaux de démolition des installations existantes – Travaux de construction – Fonctionnement et circulation de véhicules et engins de chantier	Bruit			Nuisances sonores pouvant perturber la quiétude des riverains	Nuisances sonores	Négatif	Faible	Locale	Moyenne	Moyenne
	– Fonctionnement de véhicules – Consommation d'énergie – Changement d'affectation des terres	Climat			Emission de gaz à effet de serre	Réchauffement climatique	Négatif	Faible	Ponctuelle	Moyenne	Mineure

ZONE CONCERNEE	ACTIVITE/ SOURCE D'IMPACT	COMPOSANTE DU MILIEU AFFECTEE			NATURE DE L'EFFET	IMPACT CORRESPONDANT	TYPOLOGIE DE L'EFFET (positif, négatif)	EVALUATION DE L'IMPORTANCE DES IMPACTS			
		PHYSIQUE	BIOLOGIQUE	HUMAIN				Intensité (Faible, Moyenne, Forte)	Portée (Ponctuelle, Locale, Régionale)	Durée (Courte, Moyenne, Longue)	Importance de l'impact (Mineure, Moyenne, Majeure)
	– Travaux de terrassements – Remblayage, nivèlement et le compactage – Déversements accidentels d'hydrocarbures	Sol/sous-sol			Dégradation et modification de la structure du sol	Pollution et fragilisation du sol pouvant accentuer l'érosion et le lessivage du sol/sous-sol	Négatif	Moyenne	Ponctuelle	Moyenne	Moyenne
	– Déversements accidentels de d'huiles, hydrocarbures ou autres polluants chimiques	Eaux souterraines			Dégradation de la qualité des eaux souterraines	Pollution des eaux souterraine par infiltration ou percolation	Négatif	Faible	Ponctuelle	Courte	Mineure
	– Travaux de démolition des installations existantes – Travaux de construction – Fonctionnement et circulation de véhicules et engins de chantier			Personnel	Accident du travail et de circulation Emission de bruits (atteinte aux facultés auditives si >85dBA)	Atteinte à la sécurité au travail Nuisances sonores	Négatif	Moyenne	Locale	Moyenne	Moyenne
	– Travaux de construction			Personnel et voisinage immédiat	Risque de propagation de maladies infectieuses transmissibles notamment la COVID-19, le VIH SIDA	Atteinte à la santé	Négatif	Moyenne	Régionale	Moyenne	Moyenne
	– Production de déchets par les travaux – Gestion inappropriée des déchets solides ou liquides				Production de déchets pouvant contaminer les eaux ou sols et porter atteintes à la santé humaine	Dégradation du cadre de vie	Négatif	Forte	Ponctuelle	Moyenne	Moyenne
	– Flux de véhicules dans la zone du projet			Socio-économique	Flux de véhicules pouvant engendrer des perturbation la circulation	Perturbation de la circulation	Négatif	Faible	Locale	Courte	Mineure

ZONE CONCERNEE	ACTIVITE/ SOURCE D'IMPACT	COMPOSANTE DU MILIEU AFFECTEE			NATURE DE L'EFFET	IMPACT CORRESPONDANT	TYPOLOGIE DE L'EFFET (positif, négatif)	EVALUATION DE L'IMPORTANCE DES IMPACTS			
		PHYSIQUE	BIOLOGIQUE	HUMAIN				**Intensité** (Faible, Moyenne, Forte)	**Portée** (Ponctuelle, Locale, Régionale)	**Durée** (Courte, Moyenne, Longue)	**Importance de l'impact** (Mineure, Moyenne, Majeure)
	– Implantation du projet – Travaux de construction et travaux d'aménagement du projet				Développement circonstanciel d'activités économiques	Opportunités d'affaires pour des opérateurs économiques privés Augmentation des chiffres d'affaires des différentes entreprises en charge des travaux	Positif	Moyenne	Locale	Moyenne	Moyenne
					Création d'emplois directs et indirects pour la population d'Abidjan	Création de revenus et amélioration du bienêtre social	Positif	Moyenne	Regionale	Moyenne	**Majeure**
					Droits de douanes et les taxes d'importations	Versement de taxes d'importation et paiement de taxes fiscales	Positif	Moyenne	Régionale	Moyenne	**Moyenne**

Source : ENVINOVA, Mai 2025

Impact positif majeur et moyen

Le tableau ci-après présente le récapitulatif des impacts.

Tableau 5-4: Récapitulatif des impacts

Type d'impact	Phase du projet	Pourcentage
	Aménagement et construction	
Impact négatif mineur	6	42,85%
Impact négatif moyen	5	35,71%
Impact négatif majeur	0	00%
Impact positif mineur	0	00%
Impact positif moyen	1	14,30%
Impact positif majeur	2	7,14%
TOTAL	**14**	**100%**

L'évaluation de l'importance des impacts négatifs fait ressortir :

- Six (06) impacts d'importance mineure dus à la dégradation du paysage, la pollution de l'air, au réchauffement climatique, la pollution des eaux souterraines et la perturbation de la circulation ;
- Cinq (05) d'importance moyenne dus aux nuisances sonores, à la pollution et fragilisation du sol et sol/sous-sol, la l'atteinte à la sécurité au travail, à l'atteinte à la santé, à la dégradation du cadre de vie.

Les impacts positifs pour la phase de préparation, de construction se répartissent comme suit :

- Deux (02) impacts d'importance moyenne dus aux opportunités d'affaires pour des opérateurs économiques privés et à l'augmentation des chiffres d'affaires des différentes entreprises en charge des travaux et et aux versements de taxes d'importation et paiement de taxes fiscales ;

Un (01) impact d'importance majeure dû à la création de revenus et amélioration du bienêtre social.

5.2.4.2 Phase d'exploitation

5.2.4.2.1 Impacts négatifs sur le milieu physique

➢ **Modification de la qualité de l'air au niveau de l'aire immédiate du site**

Cette modification peut être due à :

- L'émission des gaz atmosphériques dus à la circulation des véhicules ;
- L'émissions atmosphériques polluantes et d'aérosols liés au fonctionnement des moteurs aéronefs.

Les opérations de maintenance et les essais moteurs peuvent générer des émissions de composés organiques volatils (COV) et d'autres polluants atmosphériques, contribuant à la dégradation de la qualité de l'air.

➢ **Impacts négatifs sur les sols**

Pendant la phase d'exploitation du hangar de maintenance, les déversements accidentels d'hydrocarbures peuvent dénuder la qualité du sol (surface non imperméabilisée).

➢ **Consommation énergétique**

Les systèmes de ventilation, d'éclairage et les équipements de maintenance consomment une quantité significative d'énergie, augmentant l'empreinte carbone.

5.2.4.2.2 Impacts négatifs sur l'environnement humain

➢ **Impacts négatifs sur la santé et la sécurité des travailleurs**

Les opérations de maintenance exposent le personnel à des risques tels que les accidents liés aux engins, l'exposition aux produits chimiques et aux nuisances sonores.

En phase d'exploitation, il existe des risques liés à la sécurité et la santé des travailleurs :

- Les risques des accidents de travail à l'intérieur du nouveau terminal ;
- Les risques des accidents de travail liés aux travaux de maintenance ou entretien ;
- Les risques sur la santé de la population liés à une mauvaise gestion des déchets solides et liquides ;
- Les risques des accidents de circulation, liés la gestion des passagers.

➢ **Impacts négatifs dus aux émissions de bruit**

Le fonctionnement des différents équipements à moteur engendrera des bruits qui pourraient affecter le niveau sonore du site et du voisinage. Les essais moteurs et l'utilisation d'équipements lourds peuvent produire des niveaux sonores élevés, affectant le confort des travailleurs et des riverains. La nuisance sonore est surtout localisée dans l'enceinte du site. Ses effets pourraient être des troubles de l'audition ainsi que des problèmes cardiovasculaires, neurologiques ou digestifs, asthénie (fatigue nerveuse), hypertension, etc.

➢ **Impacts dus à la production de déchets**

En phase d'exploitation, le hangar de maintenance d'avions généra divers types de déchets qui peuvent avoir des impacts significatifs sur l'environnement et la santé humaine s'ils ne sont pas correctement gérés.

- **Déchets dangereux** : huiles usagées, solvants, peintures, vernis, aérosols, batteries, filtres contaminés ;
- **Déchets non dangereux** : emballages, chiffons souillés, pièces métalliques, plastiques, cartons ;
- **Déchets spécifiques** : composites en fibres de carbone, matériaux contenant de l'amiante, équipements électroniques en fin de vie.

L'exposition aux déchets dangereux peut entraîner des problèmes de santé pour les travailleurs et les populations avoisinantes, notamment des troubles respiratoires, des irritations cutanées et des effets cancérigènes.

Le traitement inadéquat des déchets peut émettre des polluants atmosphériques, tels que des composés organiques volatils (COV), des particules fines et des gaz toxiques, contribuant à la dégradation de la qualité de l'air.

5.2.4.2.3 Impacts positifs sur l'environnement humain

➢ **Impacts positifs sur l'emploi**

Les activités en phase d'exploitation du projet contribueront au maintien des emplois et salaires actuels et à la création de nouveaux emplois directs et indirects.

- **Impacts positifs sur le développement national**

Au-delà de l'emploi, le projet de construction du hangar de maintenance, aura un impact globalement positif sur le développement national, à travers :

- La réduction des coûts et temps de maintenance des avions en France ;
- L'augmentation du nombre de passagers et le développement touristique.

Le tableau de synthèse ci-après présente le résumé de l'évaluation de l'importance des impacts du Projet selon la phase d'exploitation.

Tableau 5-5 : synthèse de l'évaluation de l'importance des impacts du Projet selon la phase d'exploitation

ZONE CONCERNEE	ACTIVITE/ SOURCE D'IMPACT	COMPOSANTE DU MILIEU AFFECTEE			NATURE DE L'EFFET	IMPACT CORRESPONDANT	TYPOLOGIE DE L'EFFET (positif, négatif)	EVALUATION DE L'IMPORTANCE DES IMPACTS			
		PHYSIQUE	BIOLOGIQUE	HUMAIN				Intensité (Faible, Moyenne, Forte)	Portée (Ponctuelle, Locale, Régionale)	Durée (Courte, Moyenne, Longue)	Importance de l'impact (Mineure, Moyenne, Majeure)
Site d'implantation des ouvrages + Aire d'entretien des avions	Fonctionnement des engins et avions	Air			Nuisances sonores pouvant perturber la quiétude des travailleurs	Pollution de l'air	Négatif	Moyenne	Ponctuelle	Moyenne	Moyenne
	Déversements accidentels d'hydrocarbures	Sol/sous-sol			Dégradation des sols	Pollution du sol/sous-sol	Négatif	Faible	Ponctuelle	Courte	Mineure
	Ventilation, d'éclairage et alimentation des équipements de maintenance	Climat			Consommation énergétique	Augmentation de l'empreinte carbone	Négatif	Moyenne	Locale	Moyenne	Moyenne
	Circulation des engins et fonctionnement des moteurs			Personnel	Emission de bruits (atteinte aux facultés auditives si bruit au-dessus des seuils prescrits)	Nuisances sonores	Négatif	Faible	Ponctuelle	Longue	Mineure
					Accident du travail et de circulation	Atteinte à la sécurité et Atteinte à la santé au travail	Négatif	Faible	Ponctuelle	Moyenne	Mineure
	– Production de déchets par les maintenances – Gestion inappropriée des déchets solides ou liquides				Production de déchets pouvant contaminer les eaux ou sols et porter atteintes à la santé humaine	Dégradation du cadre de vie Atteinte à la santé	Négatif	Moyenne	Ponctuelle	Moyenne	Moyenne
	Fonctionnement de l'atélier de maintenance			Socio-économique	Développement national	Réduction des coûts et temps de maintenance des avions en France Augmentation du nombre de passagers et le développement touristique	Positif	Forte	Régionale	Longue	Majeure

ZONE CONCERNEE	ACTIVITE/ SOURCE D'IMPACT	COMPOSANTE DU MILIEU AFFECTEE			NATURE DE L'EFFET	IMPACT CORRESPONDANT	TYPOLOGIE DE L'EFFET (positif, négatif)	EVALUATION DE L'IMPORTANCE DES IMPACTS			
		PHYSIQUE	BIOLOGIQUE	HUMAIN				**Intensité** (Faible, Moyenne, Forte)	**Portée** (Ponctuelle, Locale, Régionale)	**Durée** (Courte, Moyenne, Longue)	**Importance de l'impact** (Mineure, Moyenne, Majeure)
					Maintien des emplois et salaire actuel et création de nouveaux emplois direct t et indirects	Amélioration des conditions économiques	Positif	Forte	Régionale	Longue	**Majeure**

Source : ENVINOVA, Mai 2025

Impact positif majeur

Le tableau ci-après présente le récapitulatif des impacts.

Tableau 5-6: Récapitulatif des impacts

Type d'impact	Phase du projet	Pourcentage
	Aménagement et construction	
Impact négatif mineur	3	37,5%
Impact négatif moyen	3	37,5%
Impact négatif majeur	0	00%
Impact positif mineur	0	00%
Impact positif moyen	0	00%
Impact positif majeur	2	25%
TOTAL	**08**	**100%**

Source : ENVINOVA, Mai 2025

L'évaluation de l'importance des impacts négatifs fait ressortir :

- Trois (03) impacts d'importance mineure dus à la Pollution du sol/sous-sol, aux nuisances sonores et à l'atteinte à la sécurité et à l'atteinte à la santé au travail ;
- Trois (03) d'importance moyenne dus aux Pollution de l'air, à l'augmentation de l'empreinte carbone, à la dégradation du cadre de vie et à l'atteinte à la santé.

Les impacts positifs pour la phase d'exploitation se répartissent comme suit :

- Deux (02) impact d'importance majeure dus à la réduction des coûts et temps de maintenance des avions en France, à l'augmentation du nombre de passagers et le développement touristique et à l'amélioration des conditions économiques.

5.2.4.3 Phase de cessation

La phase de fermeture d'un hangar de maintenance d'avions, qu'elle soit planifiée ou anticipée, comporte des impacts environnementaux et sociaux spécifiques.

5.2.4.3.1 Impacts sur le milieu physique

Tout comme la phase de construction, la phase de cessation est susceptible d'avoir des impacts sur la qualité de l'air, le sol, la santé et sécurité des travailleurs et de produire des déchets.

- **Impacts négatifs sur la qualité de l'air (Poussière)**

Les travaux de démolition des installations émettront des particules minérales de type PM2,5 et PM10 dans l'atmosphère dues à la circulation des engins et véhicules.

Les poussières résultant de ces activités de sont généralement constituées de particules de grand diamètre, qui se déposent rapidement et à proximité de la source de production, par exemple dans un rayon de 500 m par temps calme. Pour des poussières de grande taille (> 100 µm), la zone de dépôt est de 150 mètres en cas de vent de 10km/h et de 400 mètres pour des vents de 30 km/h5. Les particules fines (PM 10 et PM 2,5) ont des rayons de dispersion beaucoup plus importants, plusieurs kilomètres pour des vents supérieurs à 10 km/h. Les sols du site argileux à sablo-argileux sont susceptibles de mettre en suspension des particules fines par absence de couverture végétale et sous l'effet de

l'érosion éolienne. La dispersion de la poussière dépend des conditions météorologiques ; des conditions sèches avec des vitesses de vent élevées entraîneraient une production excessive de poussière, tandis que des conditions humides et des vitesses de vent faibles empêcheraient la production de poussière.

Les poussières fines étant déjà très importantes au niveau de la qualité de l'air local, la mise en suspension et la migration de ces poussières fines liées aux travaux du site aura un impact faible.

Le déplacement des véhicules sur des surfaces non goudronnées va engendrer des poussières au niveau des routes d'accès non revêtues et sur le site. Les camions non confinés et/ou non bâchés peuvent subir des pertes de matériaux lorsque le confinement n'est pas efficace (déversements), ou lorsque le vent ou d'autres turbulences de l'air peuvent perturber le contenu et entraîner la dispersion des matières. De tels impacts ont le potentiel de dégrader la qualité de l'air local dans la zone immédiate de ces mouvements si des particules sont en suspension.

Les impacts de la qualité d'air en relation avec l'utilisation des véhicules et équipements, sont généralement petits. De même, les équipements qui seront utilisés sur le site seront relativement récents et biens entretenus, ce qui rend ces impacts peu probables. Lorsqu'il y a plusieurs véhicules ou équipements en fonctionnement, le potentiel d'impacts cumulatifs provenant de la combinaison de ces émissions augmente.

Les émissions de poussières sont des sources potentielles de maladies. En effet, ces émissions comportent des agents responsables de maladies respiratoires (toux, crises d'asthme, irritations de branches, sensations d'étouffement, etc.), oculaires (irritations oculaires) et de nuisances surtout chez les travailleurs et les populations riveraines.

- **Impacts négatifs sur la qualité de l'air (émissions de Gaz)**

Les véhicules et les équipements qui fonctionnent avec un combustible liquide (fuel, diesel, etc.) induiront des émissions des gaz et des particules dans l'air, à cause de la combustion des combustibles fossiles. Ces véhicules et équipements comprennent, mais ne se limitent pas à :

- Niveleuses ;
- Camions ;
- Moyens de levage ;
- Générateurs.

Les principaux gaz ainsi émis incluent principalement le dioxyde de carbone (CO_2), les oxydes de soufre (SO_X), les oxydes d'azote (NO_X) et le monoxyde de carbone (CO).

Ces émissions pourraient contribuer à la dégradation de la qualité l'air au niveau local, principalement dans un périmètre très rapproché des sources, et éventuellement contribuer à des pathologies respiratoires dans les personnes exposées dans ce cas, principalement les travailleurs de par leur présence dans l'emprise du projet.

- **Impacts dus aux émissions de bruit**

Les travaux de cessation, fonctionnement, la circulation de véhicules et engins de chantier produiront une élévation du niveau de bruit ambiant dans la zone rapprochée aux activités émettrices.

Les employés sur le site du projet seront quant à eux exposés directement, ces impacts dans le milieu industriel sont adressés en termes de santé-sécurité dans le lieu de travail. L'augmentation des niveaux sonores pourrait produire des nuisances pour les personnes exposées.

- **Impacts négatifs dus au GES**

Au-delà de la dégradation locale de la qualité de l'air, les émissions gazeuses contribueront également au réchauffement climatique avec le CO_2 comme gaz à effet de serre et NO_2 qui contribue tout de même indirectement au changement climatique.

Les émissions de GES causent le changement climatique, résultant entre autres en une hausse moyenne globale des températures, une élévation des niveaux des mers, et une amplification des phénomènes météorologiques extrêmes avec de graves conséquences de santé et bien-être pour la biodiversité et les humains globalement.

- **Impacts négatifs sur les sols**

Les travaux de terrassements généraux nécessitent la destruction des installations, le remblayage, le nivèlement et le compactage du site à l'aide des engins lourds tels que le grader, la niveleuse et le compacteur. Ces activités peuvent être à l'origine de la modification de la structure du sol. Cette fragilisation du sol peut accentuer l'érosion et le lessivage du sol. Durant les travaux de terrassements, il peut avoir des fuites d'huiles provenant des moteurs des camions et des engins lourds opérant sur le site qui constituent une source de pollution du sol et même du sous-sol. Les fuites de carburant et d'huiles de moteurs des camions et des engins peuvent engendrer la pollution du sol et même le sous-sol.

- **Impacts négatifs sur les eaux souterraines**

Les déversements accidentels de produits d'hydrocarbures des camions et engins sur le site des travaux peuvent par percolation, atteindre la nappe d'eau et la polluer (dégradation de la ressource).

- **Impacts liés à la gestion des déchets de chantier**

Une mauvaise gestion des déchets issus des activités du chantier solides (chiffons souillés, plastique, emballages de ciments, métaux, peinture, accessoires pour peinture et matériels souillés secs, isolants, etc.) peut constituer une source de pollution du sol. Les déchets liquides tels que les hydrocarbures, les huiles usagées issus des moteurs des engins et les eaux usées sont susceptibles de polluer le sol par déversement. Parmi les opérations pouvant engendrer la pollution du sol et du sous-sol de la zone de projet, il y a :

- la vidange non contrôlée des engins de chantier, hors des zones perméabilisées et spécialement aménagées à cette fin ;
- l'approvisionnement des engins en hydrocarbures dans des conditions ne permettant pas d'éviter ou de contenir les fuites ;
- les déversements accidentels de produits dangereux tels que les carburants, les huiles, les graisses…

Aussi, une mauvaise gestion de certains déchets de chantier (chiffons souillés, plastique, emballages de ciments, bois, accessoires pour peinture et matériels souillés secs…) peut engendrer la pollution de l'air par émission de substances contenant de l'azote et de l'oxyde de soufre.

La mauvaise gestion des effluents et des déchets solides constitue une source de pollution de la nappe phréatique. Par percolation, une partie de ces effluents peut atteindre la nappe d'eau et la polluer.

5.2.4.3.2 Impacts sur le milieu humain

- **Accidents de travail et circulation**

Pendant la phase de cessation, la manutention des engins peut occasionner des accidents de travail (blessures). En plus, la circulation des véhicules lors du transport des équipements détruits peut engendrer une mise en suspension de poussières et provoquer certains désagréments sur la santé humaine. L'exposition des ouvriers à ces particules de poussières (inhalation en grande quantité) peut générer des troubles respiratoires.

- **Perturbation de la circulation**

Le transport des équipements détruits va accroître le trafic sur la voie (rue des voyageurs) d'accès au site. Une telle densification du trafic de véhicules lourds pourrait perturber la circulation, affecter la qualité de la voie et être à l'origine d'accidents de circulation.

- **Perte d'emplois**

La fermeture du hangar entraîne la suppression de postes pour le personnel technique, administratif et de soutien. Cela peut avoir des répercussions économiques et sociales sur les employés et leurs familles.

La cessation des activités peut affecter l'économie locale :

- **Diminution des activités commerciales** : réduction de la clientèle pour les commerces locaux.
- **Baisse des revenus fiscaux** : moindre contribution aux taxes locales
- **Impact sur les services publics** : réduction des ressources pour les infrastructures et services communautaires.

- **Impacts négatifs liés à la gestion des déchets de chantier**

La présence des déchets de chantier (chiffons souillés, reste du béton, plastique, ordures diverses, etc.) présente une agression esthétique qui constitue une agression visuelle et participe à l'enlaidissement du site du projet. La mauvaise gestion des déchets va engendrer la pollution de l'air par émission de substances contenant de l'azote et de l'oxyde de soufre nuisibles à la santé.

Le démantèlement du hangar généra divers déchets :

- **Métaux recyclables** : acier, aluminium.
- **Matériaux non recyclables** : revêtements, isolants, composites.
- **Déchets dangereux** : résidus de peintures, solvants, huiles usagées.

Une gestion inadéquate peut entraîner la contamination des sols et des eaux. Il est donc crucial de trier, stocker et éliminer ces déchets conformément aux réglementations en vigueur.

Le tableau de synthèse ci-après présente le résumé de l'évaluation de l'importance des impacts du Projet selon la phase de cessation.

Tableau 5-7: Synthèse de l'évaluation de l'importance des impacts (phase de cessation)

ZONE CONCERNEE	ACTIVITE/ SOURCE D'IMPACT	COMPOSANTE DU MILIEU AFFECTEE			NATURE DE L'EFFET	IMPACT CORRESPONDANT	TYPOLOGIE DE L'EFFET (positif, négatif)	EVALUATION DE L'IMPORTANCE DES IMPACTS			
		PHYSIQUE	BIOLOGIQUE	HUMAIN				**Intensité** (Faible, Moyenne, Forte)	**Portée** (Ponctuelle, Locale, Régionale)	**Durée** (Courte, Moyenne, Longue)	**Importance de l'impact** (Mineure, Moyenne, Majeure)
Emprise du projet	Démolition des installations existantes	Paysage			Modification de l'esthétique du paysage visuel	Dégradation du paysage	Négatif	Faible	Ponctuelle	Courte	Mineur
	– Travaux de démolition des installations – Travaux de terrassement – Circulation de véhicules et engins de chantier	Air			Emissions de poussière pouvant entrainer une dégradation de la qualité de l'air qui peut provoquer des pathologies respiratoires (nuisances olfactives), oculaires et des risques d'accidents	Pollution de l'air	Négatif	Faible	Ponctuelle	Courte	Mineur
	– Fonctionnement des engins et véhicules de chantier				Emission des quantités de gaz tels que le CO2, le SO2 et NO2 dans l'atmosphère ambiant, due aux moteurs fonctionnant essentiellement au diesel		Négatif	Faible	Ponctuelle	Courte	Mineur
	– Travaux de démolition des installations – Fonctionnement et circulation de véhicules et engins de chantier	Bruit			Nuisances sonores pouvant perturber la quiétude des riverains	Nuisances sonores	Négatif	Faible	Locale	Moyenne	Moyenne
	– Fonctionnement de véhicules – Consommation d'énergie – Changement d'affectation des terres	Climat			Emission de gaz à effet de serre	Réchauffement climatique	Négatif	Faible	Ponctuelle	Moyenne	Mineure
	– Travaux de terrassements – Remblayage, nivèlement et le compactage	Sol/sous-sol			Dégradation et modification de la structure du sol	Pollution et fragilisation du sol pouvant accentuer l'érosion et le lessivage du sol/sous-sol	Négatif	Moyenne	Ponctuelle	Moyenne	Moyenne

ZONE CONCERNEE	ACTIVITE/ SOURCE D'IMPACT	COMPOSANTE DU MILIEU AFFECTEE			NATURE DE L'EFFET	IMPACT CORRESPONDANT	TYPOLOGIE DE L'EFFET (positif, négatif)	EVALUATION DE L'IMPORTANCE DES IMPACTS			
		PHYSIQUE	BIOLOGIQUE	HUMAIN				**Intensité** (Faible, Moyenne, Forte)	**Portée** (Ponctuelle, Locale, Régionale)	**Durée** (Courte, Moyenne, Longue)	**Importance de l'impact** (Mineure, Moyenne, Majeure)
	– Déversements accidentels d'hydrocarbures										
	– Déversements accidentels de d'huiles, hydrocarbures ou autres polluants chimiques	Eaux souterraines			Dégradation de la qualité des eaux souterraines	Pollution des eaux souterraine par infiltration ou percolation	Négatif	Faible	Ponctuelle	Courte	Mineure
	– Travaux de démolition des installations – Fonctionnement et circulation de véhicules et engins de chantier			Personnel Personnel et voisinage immédiat	Accident du travail et de circulation Emission de bruits (atteinte aux facultés auditives si >85dBA)	Atteinte à la sécurité au travail Nuisances sonores	Négatif	Moyenne	Locale	Moyenne	Moyenne
					Risque de propagation de maladies infectieuses transmissibles notamment la COVID-19, le VIH SIDA	Atteinte à la santé	Négatif	Moyenne	Régionale	Moyenne	Moyenne
	– Production de déchets par les travaux – Gestion inappropriée des déchets solides ou liquides				Production de déchets pouvant contaminer les eaux ou sols et porter atteintes à la santé humaine	Dégradation du cadre de vie	Négatif	Forte	Ponctuelle	Moyenne	Moyenne
	Flux de véhicules dans la zone du projet			Socio-économique	Flux de véhicules pouvant engendrer des perturbation la circulation	Perturbation de la circulation	Négatif	Faible	Locale	Courte	Mineure
	Travaux de fermeture				Perte de source de revenues	Perte d'emploi	Négatif	Forte	Régionale	Longue	**Majeure**

Source : ENVINOVA, Mai 2025

Le tableau ci-après présente le récapitulatif des impacts.

Tableau 5-8: Récapitulatif des impacts

Type d'impact	Phase du projet	Pourcentage
	Aménagement et construction	
Impact négatif mineur	6	50%
Impact négatif moyen	5	41,2%
Impact négatif majeur	1	8,8%
Impact positif mineur	0	00%
Impact positif moyen	0	00%
Impact positif majeur	0	00%
TOTAL	**12**	**100%**

L'évaluation de l'importance des impacts négatifs fait ressortir :

- Six (06) impacts d'importance mineure dus à la dégradation du paysage, la pollution de l'air, au réchauffement climatique, la pollution des eaux souterraines et la perturbation de la circulation ;
- Cinq (05) d'importance moyenne dus aux nuisances sonores, à la pollution et fragilisation du sol et sol/sous-sol, la l'atteinte à la sécurité au travail, à l'atteinte à la santé, à la dégradation du cadre de vie
- Un (01) impacts d'importance majeur du au perte d'emplois.

6 MESURES DE PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT

Ce chapitre porte sur les mesures de prévention, d'atténuation, de compensation, d'optimisation et de protection de l'environnement. La démarche progressive de l'étude d'impact implique d'abord un ajustement du **Projet** vers le moindre impact. Au cours de l'élaboration d'un projet, de nombreuses opportunités permettent d'en supprimer ou d'en réduire certains, notamment par l'analyse des variantes. Cependant, malgré ces principes de précaution, tout projet induit des impacts résiduels. Dès lors qu'un impact dûment identifié comme dommageable ne peut être totalement supprimé, le maître d'ouvrage a l'obligation de mettre en œuvre des mesures réductrices et compensatoires et de budgétiser les dépenses afférentes au titre de l'économie globale du projet[30].

6.1 FONDEMENTS DES MESURES DE PROTECTION

Le maître d'ouvrage peut intervenir sur les impacts d'un projet de façon à éviter ou à réduire les impacts négatifs, ou encore à en amplifier les retombées positives. L'atténuation des impacts résulte d'actions appelées mesures d'atténuation qui permettent de réduire ou de supprimer les impacts négatifs d'un projet, et ce, au moment où ces impacts se développent. Quand les mesures d'atténuation ne suffisent pas, on se tourne vers les mesures compensatoires, qui visent à contrebalancer les effets résiduels d'un impact. Les mesures sont ainsi qualifiées lorsqu'on observe, entre le lieu où survient l'impact et le lieu d'application de la mesure :

- une distance dans l'espace : on détruit ici, on reconstruit là ;
- une distance dans le temps : on détruit maintenant et on reconstruit plus tard ;
- une distance entre la nature du mal et celle du remède : on dégrade ici telle composante de l'environnement, on améliore telle autre ici ou ailleurs, suivant l'objectif de préserver globalement la valeur écologique du milieu.

Avec les mesures compensatoires, il n'est plus question d'agir directement sur les impacts dommageables d'un projet, mais de leur offrir une contrepartie. L'amplification des impacts positifs résulte d'actions, les mesures d'amplification, qui permettent de planifier une bonification des retombées positives d'un projet pour l'environnement biophysique ou pour la société, au moment même de sa conception et de son évaluation. Ce type de mesures inclut traditionnellement les retombées économiques et l'emploi d'une main-d'œuvre locale ; certaines activités permettent également, par leur seule présence, d'amplifier les conséquences positives d'un projet sur le territoire, comme c'est souvent le cas avec les projets de nature environnementale.[31]

Conformément à l'approche méthodologique requise pour une EIESA, les impacts du **Projet** sur l'environnement seront classés en distinguant les trois (3) phases du **Projet**, à savoir :

- la phase d'aménagement et de construction ;
- la phase d'exploitation ;
- la phase de cessation d'activités.

[30] *L'étude d'impact sur l'environnement, Ministère de l'aménagement du territoire et de l'environnement, Patrick Michel, BCEOM, 2001, page 89*

[31] *Idem pages 92 et 93*

6.2 MESURES DE PROTECTION

6.2.1 Mesures d'atténuation des impacts sur l'environnement physique

6.2.1.1 Mesure d'atténuation des impacts sur le paysage

6.2.1.1.1 Mesures d'atténuation en phase d'aménagement et de construction

Les travaux d'aménagement du site, de démolition, de construction des installations pourraient entraîner une modification de la topographie du site. Mettre en œuvre des mesures spécifiques visant à préserver l'esthétique visuelle et l'intégrité écologique du site en :

- Adoptant une architecture qui s'intègre au paysage environnant en utilisant des formes, des couleurs et des matériaux compatibles avec le contexte local ;
- Limitant les zones de stockage de matériaux en les localisant dans des zones peu visibles et en les intégrant au paysage par des aménagements temporaires.

6.2.1.1.2 Mesures d'atténuation en phase de cessation

En phase de cessation d'un hangar de maintenance d'avions, il est essentiel de mettre en œuvre des mesures spécifiques pour atténuer les impacts négatifs sur le paysage. Il est donc nécessaire de :

- Procéder à une démolition méthodique des structures en privilégiant le recyclage des matériaux (métaux, béton, bois) afin de minimiser les déchets et l'impact visuel ;
- Éliminer les déchets de manière conforme aux réglementations environnementales pour éviter la dégradation du paysage ;
- Réaliser la dépollution du site pour préparer le terrain à la revégétalisassion.

6.2.1.2 Mesures d'atténuation des impacts des émissions atmosphériques sur la qualité de l'air

6.2.1.2.1 Mesures d'atténuation en phase d'aménagement et construction et de cessation

Pour atténuer les impacts des émissions atmosphériques sur la qualité de l'air lors de la phase d'aménagement et de construction d'un hangar de maintenance d'avions, AIR CÔTE D'IVOIRE doit mettre en œuvre des mesures spécifiques visant à réduire les polluants tels que les particules fines (PM), les oxydes d'azote (NOx), les composés organiques volatils (COV) et les gaz à effet de serre (GES).

- Privilégier des engins en bon état pour minimiser les émissions de polluants ;
- Assurer un entretien fréquent des machines pour garantir leur efficacité énergétique et réduire les émissions ;
- Éviter le fonctionnement inutile des moteurs pour diminuer les émissions inutiles ;
- Arroser les zones de travail en humidifiant régulièrement les surfaces pour prévenir la dispersion des poussières ;
- Organiser les approvisionnements pour réduire le nombre de trajets et éviter les heures de pointe.

6.2.1.2.2 Mesures d'atténuation en phase d'exploitation

Pendant l'exploitation du hangar, le contrôle et la suppression des poussières se feront régulièrement en effectuant des monitorings. Pour atténuer cet impact, AIR CÔTE D'IVOIRE devra procéder à :

- L'installation de capteurs de surveillance en déployant des dispositifs pour mesurer en temps réel les concentrations de polluants atmosphériques, permettant une réaction rapide en cas de dépassement des seuils ;
- Une mise en place des dispositifs de ventilation équipés de filtres adaptés pour capter les particules fines et autres polluants générés lors des opérations de maintenance.

6.2.1.3 . Mesures d'atténuation des impacts des émissions gazeuses sur la qualité de l'air

6.2.1.3.1 Mesures d'atténuation en phase d'aménagement et construction, d'exploitation et de cessation

Les engins et véhicules dans la zone du projet utilisés pour les travaux d'aménagement, d'exploitation et de réhabilitation du site, pourraient entraîner l'émission des quantités de gaz dans la zone du projet. Il en est de même pendant la phase d'opération avec le fonctionnement des moteurs diesels des engins (pelleteuses et autres), les véhicules (camions et autres) et les générateurs électriques vont émettre des gaz dans l'environnement da la zone d'activité.
Pour atténuer cet impact, les engins, les véhicules et équipements seront bien entretenus de manière préventive et les niveaux d'émission de leurs moteurs seront conformes au décret N°2017-125 du 22 février 2017 relatif à la qualité de l'air (tableau suivant). Un suivi régulier du niveau des particules gazeuses permettra de s'assurer de l'évolution de la qualité de l'air.

Tableau 6-1: Valeurs limites d'émission des engins et véhicules recommandées décret N°2017-125 du 22 février 2017 relatif à la qualité de l'air

Types d'engins	Ages des véhicules	CO (g/km)	NOx (g/km)	HC (g/km)	COV (g/km)	Particules (g/km)
Véhicules automobiles léger	0 à 5 ans	2,0	0,25	0,12	0,15	0,1
	6 à 10 ans	3,0	0,37	0,12	0,19	0,1
	11 à 15 ans	4,0	0,4	0,2	0,2	0,1
	16 à 20 ans	4,5	0,6	0,3	0,3	0,1
	21 ans et plus	5,0	0,8	0,5	0,5	0,1
Engins lourds		20,8	5,5	0,09	1,7	0,13

Source : ENVINOVA, Mai 2025

6.2.1.4 Mesures d'atténuation des impacts liés aux nuisances sonores

6.2.1.4.1 Mesures d'atténuation en phase d'aménagement et de construction et en phase de cessation

Pour atténuer les impacts des nuisances sonores associés à un hangar de maintenance d'avions, il est essentiel de mettre en œuvre des mesures spécifiques en :

- Limitant les activités bruyantes aux heures de la journée les moins sensibles, en évitant les travaux durant les nuits, les week-ends et les jours fériés ;
- Utilisant des équipements à faible émission sonore pour éviter les bruits excessifs.

6.2.1.4.2 Mesures d'atténuation en phase d'exploitation

Pour la gestion des nuisances sonores pendant la phase d'exploitation, AIR CÔTE D'IVOIRE doit :

- Concevoir le hangar avec des matériaux isolants et des structures absorbant le son pour limiter la transmission du bruit vers l'extérieur ;
- Assurer un entretien régulier des machines et des systèmes pour prévenir les bruits anormaux dus à l'usure ou aux dysfonctionnements ;
- Sensibiliser les employés aux bonnes pratiques pour réduire le bruit, comme la manipulation prudente des outils et des pièces ;
- Mettre en place des capteurs pour mesurer en temps réel les niveaux sonores et ajuster les opérations en conséquence.

6.2.1.5 Mesures d'atténuation des impacts sur les sols

6.2.1.5.1 Mesures d'atténuation en phase d'aménagement et de construction et en phase de cessation

Comme mesure d'atténuation, AIR CÔTE D'IVOIRE devra :

- Entreposer les matériaux de construction et les déchets sur des surfaces étanches pour prévenir les infiltrations dans le sol ;
- Tri des déchets : Mettre en place des procédures de tri pour faciliter le recyclage et réduire les risques de contamination ;
- Stocker les hydrocarbures dans les zones étanches avec des bassins de rétention suivant les normes en vigueur ;
- Définir des voies de circulation pour les engins de chantier afin de limiter le compactage des sols
- Mettre en place une procédure de déclaration des déversements d'hydrocarbure et de nettoyage des sites souillés ;
- Poser de géotextiles pour prévenir l'érosion.

6.2.1.6 Mesures d'atténuation des impacts liés aux vibrations

6.2.1.6.1 Mesures d'atténuation en phase d'aménagement et de construction et en phase de cessation

Comme mesure d'atténuation, AIR CÔTE D'IVOIRE devra :

- Programmer les travaux générant des vibrations (par exemple, compactage, battage de pieux) pendant les heures de moindre sensibilité pour les riverains ;
- Employer des machines et des techniques de construction produisant moins de vibrations
- Mettre en place un système de monitoring pour mesurer les niveaux de vibrations et s'assurer qu'ils restent en dessous des seuils réglementaires.

6.2.1.6.2 Mesures d'atténuation en phase d'exploitation

Comme mesure d'atténuation, AIR CÔTE D'IVOIRE devra :

- Assurer un entretien périodique des machines pour prévenir les déséquilibres et les vibrations excessives.
- Installer des dispositifs d'amortissement ou des supports antivibratoires sous les équipements générateurs de vibrations.
- Utiliser des matériaux et des techniques de construction qui absorbent ou dissipent les vibrations, réduisant ainsi leur transmission.

6.2.1.7 Mesures d'atténuation des impacts sur les eaux souterraines

6.2.1.7.1 Mesures d'atténuation en phase d'aménagement et de construction

Pendant les phases d'aménagement et construction et de cessation, il peut avoir des incidents sur les la qualité des eaux souterraines. Comme mesure d'atténuation, AIR CÔTE D'IVOIRE devra :

- Entreposer les carburants, huiles et autres substances chimiques dans des zones étanches équipées de systèmes de rétention pour prévenir les fuites.
- Privilégier des matériaux de construction respectueux de l'environnement pour réduire les risques de contamination ;
- Éviter les fouilles profondes, le déversement de substances polluantes et l'installation de structures permanentes dans les zones sensibles ;
- Mettre en place des dispositifs de collecte et de traitement des eaux pluviales pour empêcher leur infiltration directe dans le sol ;
- Réaliser des études pour détecter d'éventuelles contaminations et déterminer les besoins en dépollution.

6.2.1.8 Mesures d'atténuation des impacts liés aux accidents de travail et à la perturbation de la circulation

6.2.1.8.1 Mesures d'atténuation des impacts en phase d'aménagement et de cessation

Pour atténuer les impacts liés aux accidents de travail et à la circulation lors de la phase de construction du hangar de maintenance, AIR CÔTE D'IVOIRE devra :

- Élaborer un plan détaillé pour gérer la circulation des véhicules et des piétons autour du chantier, en identifiant les itinéraires alternatifs et en minimisant les perturbations ;
- Installer une signalisation temporaire conforme aux normes pour avertir les usagers de la route de la présence du chantier, des limitations de vitesse et des déviations ;
- Collaborer avec les autorités municipales et les services de sécurité pour assurer une gestion efficace de la circulation et répondre rapidement aux incidents ;
- Réduire la vitesse à 40km/h au niveau de la rue des voyageurs et sur le site.

La mise en œuvre rigoureuse de ces mesures contribuera à créer un environnement de travail sûr pour les ouvriers et à minimiser les perturbations pour les usagers de la route (rue des voyageurs).

6.2.1.8.2 Mesures d'atténuation des impacts négatifs en phase d'exploitation

Comme mesure d'atténuation, AIR CÔTE D'IVOIRE devra :

- Mettre en œuvre d'un Plan de Santé et Sécurité au Travail (PSST) ;
- Fournir obligatoirement d'Équipements de Protection Individuelle (EPI) : casques, gants, chaussures de sécurité, harnais pour travaux en hauteur, lunettes ;
- Afficher visiblement les consignes de sécurité, schémas d'évacuation et numéros d'urgence ;
- Faire l'inspection périodique des machines.

6.2.1.9 Mesures d'atténuation des impacts liés à la production de déchets

6.2.1.9.1 Mesures d'atténuation des impacts en phase d'aménagement et de cessation

Pour minimiser les impacts liés aux déchets en phase d'aménagement et construction, les actions suivantes sont préconisées :

- Installer des bennes ou conteneurs dédiés pour séparer les différents types de déchets (gravats, métaux, plastiques, bois, etc.) ;
- Utiliser des panneaux pour indiquer les types de déchets acceptés dans chaque zone de tri ;
- Effectuer des inspections pour s'assurer du respect des procédures de tri ;
- Faire appel à des entreprises agréées pour le traitement et l'élimination des déchets dangereux, conformément à la réglementation ivoirienne ;
- Documenter la quantité et le type de déchets générés, ainsi que leur destination finale ;
- Travailler en étroite collaboration avec l'Agence Nationale de Gestion des Déchets (ANAGED) pour s'assurer du respect des réglementations en vigueur.

6.2.1.9.2 Mesures d'atténuation des impacts négatifs en phase d'exploitation

En phase d'exploitation du hangar de maintenance aéronautique, la production de déchets (solides, liquides, dangereux et non dangereux) peut engendrer des impacts environnementaux importants si la gestion est inappropriée.

Comme mesure d'atténuation, AIR CÔTE D'IVOIRE devra :

- Élaborer un plan spécifique qui identifie tous les types de déchets générés (huiles usées, solvants, chiffons souillés, pièces métalliques, emballages, déchets organiques, etc.) ;
- Distinguer clairement les déchets dangereux (DID) et non dangereux (DIND) ;
- Installer des bacs de tri sélectif dans les ateliers, bureaux et zones de repos ;
- Mettre en place des conteneurs spécifiques pour les déchets dangereux (bidons d'huile, batteries, aérosols, etc.) avec étiquetage clair ;
- Stocker temporairement dans des zones sécurisées, imperméables et ventilées, à l'abri des intempéries et éloignées des zones sensibles (eaux, sols) ;
- Faire appel à des prestataires agréés pour la collecte, le transport et le traitement des déchets dangereux (hydrocarbures, solvants, etc.) ;
- Tenir un registre de suivi des quantités, types et destinations des déchets éliminés ;
- Former régulièrement le personnel à la gestion correcte des déchets, au tri et aux risques liés aux déchets dangereux ;
- Afficher des consignes claires près des zones de production et de tri.

6.2.1.10 Santé publique

Comme mesure d'atténuation, AIR CÔTE D'IVOIRE devra :

- Réaliser des campagnes de sensibilisation à l'hygiène et aux IST auprès des ouvriers,
- Mettre en œuvre de contrôles sanitaires et d'un suivi médical de base des travailleurs ;
- Sensibiliser les populations avoisinantes aux risques temporaires liés au chantier ;
- Fournir et veiller au port des Équipements de Protection Individuelle (EPI) : casques, gilets, bottes, gants, masques anti-poussières ;
- Mettre en place d'un mécanisme de plainte ou de dialogue communautaire pour signaler tout problème sanitaire lié aux travaux.

6.2.2 Mesures d'atténuation ou de bonification des impacts sur l'environnement social

6.2.2.1 Mesures de bonification des impacts positifs en phase d'aménagement et construction et d'exploitation

6.2.2.1.1 Emplois (directs et indirects)

L'exécution du projet permettra de maintenir les emplois actuels. Le projet pourrait créer également des opportunités d'emplois directs et indirects (fournisseurs des biens et services pour la mine) pour les populations du pays, de la région et les localités proches de la zone du projet. Les revenus des travailleurs auront un impact positif direct sur les familles, les communautés ainsi que les entreprises locales à travers le principe de redistribution des revenus.

Ainsi et dans la mesure du possible, les emplois non qualifiés seront accordés de manière favorisée aux populations riveraines. Pour les emplois qualifiés, les jeunes de la zone du projet seront sélectionnées sur la base de leurs compétences et des besoins d'AIR CÔTE D'IVOIRE, tout en mettant l'accent sur l'emploi local autant que possible. Établir des clauses dans les contrats de construction stipulant un pourcentage minimal d'embauche locale.

6.2.2.1.2 Développement circonstanciel d'activités économiques

Comme mesure de bonification, AIR CÔTE D'IVOIRE devra :

- Concevoir des appels d'offres favorisant la participation des PME locales, notamment dans les domaines du génie civil, de l'électricité, de la plomberie et de la logistique ;
- Encourager les collaborations entre les autorités locales et les entreprises locales ;
- Aménager des espaces pour accueillir des commerces éphémères ou ou offrir des subventions aux commerces existants (restauration, fournitures, services) destinés aux travailleurs du chantier ;
- Collaborer avec les centres de formation locaux ou ONG pour des campagnes de sensibilisation.

6.2.2.1.3 Versement de taxes d'importation et paiement de taxes fiscales

- Favoriser l'achat de matériaux de construction et d'équipements produits localement pour bénéficier de coûts réduits et soutenir l'économie nationale ;
- Établir des relations avec des entreprises locales pour la fourniture de biens et services nécessaires au projet.

6.2.2.1.4 Mesure d'atténuation lié aux Pertes d'emplois pendant la phase de cessation

- Informer à l'avance les employés, sous-traitants et autorités locales des échéances et modalités de fin d'activités ;
- Appliquer les dispositions du Code du travail national en matière de licenciement et de fin de contrat ;
- Prévoir le paiement d'indemnités légales et/ou contractuelles ;
- Mettre en place des sessions de formation ou de reconversion pour les travailleurs (compétences transférables, entrepreneuriat, métiers porteurs localement).

6.3 SYNTHESE DES MESURES DE PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT

La synthèse des mesures d'atténuation, de compensation et de bonification préconisées pour la gestion adéquate des impacts potentiels pouvant être induits par les activités d'exploitation du hangar de AIR CÔTE D'IVOIRE est présentée dans les tableaux ci-après.

Tableau 6-2: Synthèse des mesures de protection de l'environnement (phase d'aménagement et de construction)

ZONE CONCERNEE	ACTIVITE/ SOURCE D'IMPACT	COMPOSANTE DU MILIEU AFFECTEE			NATURE DE L'EFFET	IMPACT CORRESPONDANT	TYPOLOGIE DE L'EFFET (positif, négatif)	Importance de l'impact (Mineure, Moyenne, Majeure)	MESURES DE PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT
		PHYSIQUE	BIOLOGIQUE	HUMAIN					
Emprise du projet	Démolition des installations existantes	Paysage			Modification de l'esthétique du paysage visuel	Dégradation du paysage	Négatif	Mineur	Limitant les zones de stockage de matériaux en les localisant dans des zones peu visibles et en les intégrant au paysage par des aménagements temporaires
	– Travaux de démolition des installations existantes – Travaux de terrassement – Circulation de véhicules et engins de chantier	Air			Emissions de poussière pouvant entrainer une dégradation de la qualité de l'air qui peut provoquer des pathologies respiratoires (nuisances olfactives), oculaires et des risques d'accidents	Pollution de l'air	Négatif	Mineur	-Privilégier des engins en bon état pour minimiser les émissions de polluants ; -Assurer un entretien fréquent des machines pour garantir leur efficacité énergétique et réduire les émissions ; -Éviter le fonctionnement inutile des moteurs pour diminuer les émissions inutiles ; -Arroser les zones de travail en humidifiant régulièrement les surfaces pour prévenir la dispersion des poussières ; -Organiser les approvisionnements pour réduire le nombre de trajets et éviter les heures de pointe
	– Fonctionnement des engins et véhicules de chantier				Emission des quantités de gaz tels que le CO2, le SO2 et NO2 dans l'atmosphère ambiant, due aux moteurs fonctionnant essentiellement au diesel		Négatif	Mineur	Engins, véhicules et équipements doivent être bien entretenus de manière préventive et les niveaux d'émission de leurs moteurs seront conformes
	– Travaux de démolition des installations existantes – Travaux de construction – Fonctionnement et circulation de véhicules et engins de chantier	Bruit			Nuisances sonores pouvant perturber la quiétude des riverains	Nuisances sonores	Négatif	Moyenne	-Limiter les activités bruyantes aux heures de la journée les moins sensibles, en évitant les travaux durant les nuits, les week-ends et les jours fériés ; -Utiliser des équipements à faible émission sonore pour éviter les bruits excessifs
	– Fonctionnement de véhicules – Consommation d'énergie – Changement d'affectation des terres	Climat			Emission de gaz à effet de serre	Réchauffement climatique	Négatif	Mineure	-Privilégier des engins en bon état pour minimiser les émissions de polluants ; -Éviter le fonctionnement inutile des moteurs pour diminuer les émissions inutiles ;

ZONE CONCERNEE	ACTIVITE/ SOURCE D'IMPACT	COMPOSANTE DU MILIEU AFFECTEE			NATURE DE L'EFFET	IMPACT CORRESPONDANT	TYPOLOGIE DE L'EFFET (positif, négatif)	Importance de l'impact (Mineure, Moyenne, Majeure)	MESURES DE PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT
		PHYSIQUE	BIOLOGIQUE	HUMAIN					
	– Travaux de terrassements – Remblayage, nivèlement et le compactage – Déversements accidentels d'hydrocarbures	Sol/sous-sol			Dégradation et modification de la structure du sol	Pollution et fragilisation du sol pouvant accentuer l'érosion et le lessivage du sol/sous-sol	Négatif	Moyenne	-Stocker les hydrocarbures dans les zones étanches avec des bassins de rétention suivant les normes en vigueur ; -Poser de géotextiles pour prévenir l'érosion.
	– Déversements accidentels de d'huiles, hydrocarbures ou autres polluants chimiques	Eaux souterraines			Dégradation de la qualité des eaux souterraines	Pollution des eaux souterraine par infiltration ou percolation	Négatif	Mineure	-Entreposer les carburants, huiles et autres substances chimiques dans des zones étanches équipées de systèmes de rétention pour prévenir les fuites -Éviter les fouilles profondes, le déversement de substances polluantes et l'installation de structures permanentes dans les zones sensibles -Mettre en place des dispositifs de collecte et de traitement des eaux pluviales pour empêcher leur infiltration directe dans le sol -Réaliser des études pour détecter d'éventuelles contaminations et déterminer les besoins en dépollution.
	– Travaux de démolition des installations existantes – Travaux de construction – Fonctionnement et circulation de véhicules et engins de chantier			Personnel Personnel et voisinage immédiat	Accident du travail et de circulation Emission de bruits (atteinte aux facultés auditives si >85dBA)	Atteinte à la sécurité au travail Nuisances sonores	Négatif	Moyenne	-Limiter les activités bruyantes aux heures de la journée les moins sensibles, en évitant les travaux durant les nuits, les week-ends et les jours fériés -Utiliser des équipements à faible émission sonore pour éviter les bruits excessifs.
	– Travaux de construction				Risque de propagation de maladies infectieuses transmissibles notamment la COVID-19, le VIH SIDA	Atteinte à la santé	Négatif	Moyenne	**Contre la COVID-19** -Sensibilisation quotidienne sur les gestes barrières, distribution de masques, gel hydroalcoolique, Mise en place de points de lavage des mains, ventilation des espaces fermés, suivi médical régulier des travailleurs **Contre le VIH/SIDA et IST** -Campagnes de sensibilisation sur les modes de transmission, mise à disposition gratuite de préservatifs Tests de dépistage volontaire, confidentiels et gratuits,

ZONE CONCERNEE	ACTIVITE/ SOURCE D'IMPACT	COMPOSANTE DU MILIEU AFFECTEE			NATURE DE L'EFFET	IMPACT CORRESPONDANT	TYPOLOGIE DE L'EFFET (positif, négatif)	Importance de l'impact (Mineure, Moyenne, Majeure)	MESURES DE PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT
		PHYSIQUE	BIOLOGIQUE	HUMAIN					
									collaboration avec des ONG ou centres de santé communautaires, encadrement des sous-traitants pour qu'ils relaient ces politiques
	– Production de déchets par les travaux – Gestion inappropriée des déchets solides ou liquides				Production de déchets pouvant contaminer les eaux ou sols et porter atteintes à la santé humaine	Dégradation du cadre de vie	Négatif	Moyenne	-Installer des bennes ou conteneurs dédiés pour séparer les différents types de déchets (gravats, métaux, plastiques, bois, etc.) -Utiliser des panneaux pour indiquer les types de déchets acceptés dans chaque zone de tri -Effectuer des inspections pour s'assurer du respect des procédures de tri -Faire appel à des entreprises agréées pour le traitement et l'élimination des déchets dangereux, conformément à la réglementation ivoirienne -Travailler en étroite collaboration avec l'Agence Nationale de Gestion des Déchets (ANAGED) pour s'assurer du respect des réglementations en vigueur
	– Flux de véhicules dans la zone du projet			Socio-économique	Flux de véhicules pouvant engendrer des perturbation la circulation	Perturbation de la circulation	Négatif	Mineure	-Élaborer un plan détaillé pour gérer la circulation des véhicules et des piétons autour du chantier, en identifiant les itinéraires alternatifs et en minimisant les perturbations -Installer une signalisation temporaire conforme aux normes pour avertir les usagers de la route de la présence du chantier, des limitations de vitesse et des déviations ; -Collaborer avec les autorités municipales et les services de sécurité pour assurer une gestion efficace de la circulation et répondre rapidement aux incidents -Réduire la vitesse à 40km/h au niveau de la rue des voyageurs et sur le site.
	– Implantation du projet – Travaux de construction et travaux d'aménagement du projet				Développement circonstanciel d'activités économiques	Opportunités d'affaires pour des opérateurs économiques privés Augmentation des chiffres d'affaires des différentes entreprises en	Positif	Moyenne	-Concevoir des appels d'offres favorisant la participation des PME locales, notamment dans les domaines du génie civil, de l'électricité, de la plomberie et de la logistique -Encourager les collaborations entre les autorités locales et les entreprises locales ; -Aménager des espaces pour accueillir des commerces éphémères ou offrir des subventions aux commerces existants (restauration, fournitures, services) destinés aux travailleurs du chantier

ZONE CONCERNEE	ACTIVITE/ SOURCE D'IMPACT	COMPOSANTE DU MILIEU AFFECTEE			NATURE DE L'EFFET	IMPACT CORRESPONDANT	TYPOLOGIE DE L'EFFET (positif, négatif)	Importance de l'impact (Mineure, Moyenne, Majeure)	MESURES DE PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT
		PHYSIQUE	BIOLOGIQUE	HUMAIN					
						charge des travaux			-Collaborer avec les centres de formation locaux ou ONG pour des campagnes de sensibilisation
					Création d'emplois directs et indirects pour la population d'Abidjan	Création de revenus et amélioration du bienêtre social	Positif	Majeure	Établir des clauses dans les contrats de construction stipulant un pourcentage minimal d'embauche locale
					Droits de douanes et les taxes d'importations	Versement de taxes d'importation et paiement de taxes fiscales	Positif	Moyenne	-Favoriser l'achat de matériaux de construction et d'équipements produits localement pour bénéficier de coûts réduits et soutenir l'économie nationale ; -Établir des relations avec des entreprises locales pour la fourniture de biens et services nécessaires au projet.

Source : ENVINOVA, mai 2025

Tableau 6-3: Synthèse des mesures de protection de l'environnement (phase d'exploitation)

ZONE CONCERNEE	ACTIVITE/ SOURCE D'IMPACT	COMPOSANTE DU MILIEU AFFECTEE			NATURE DE L'EFFET	IMPACT CORRESPONDANT	TYPOLOGIE DE L'EFFET (positif, négatif)	Importance de l'impact (Mineure, Moyenne, Majeure)	MESURES DE PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT
		PHYSIQUE	BIOLOGIQUE	HUMAIN					
Site d'implantation des ouvrages + Aire d'entretien des avions	Fonctionnement des engins et avions	Air			Nuisances sonores pouvant perturber la quiétude des travailleurs	Pollution de l'air	Négatif	Moyenne	Installer des capteurs de surveillance pour mesurer en temps réel les concentrations de polluants atmosphériques
	Déversements accidentels d'hydrocarbures	Sol/sous-sol			Dégradation des sols	Pollution du sol/sous-sol	Négatif	Mineure	Stocker les hydrocarbures dans les zones étanches avec des bassins de rétention suivant les normes en vigueur
	Ventilation, d'éclairage et alimentation des équipements de maintenance	Climat			Consommation énergétique	Augmentation de l'empreinte carbone	Négatif	Moyenne	-Engins, les véhicules et équipements doivent être bien entretenus de manière préventive -Faire le suivi régulier du niveau des particules gazeuses afin de s'assurer de l'évolution de la qualité de l'air
	Circulation des engins et fonctionnement des moteurs			Personnel	Emission de bruits (atteinte aux facultés auditives si bruit au-dessus des seuils prescrits)	Nuisances sonores	Négatif	Mineure	- Concevoir le hangar avec des matériaux isolants et des structures absorbant le son pour limiter la transmission du bruit vers l'extérieur - Assurer un entretien régulier des machines et des systèmes pour prévenir les bruits anormaux dus à l'usure ou aux dysfonctionnements - Sensibiliser les employés aux bonnes pratiques pour réduire le bruit, comme la manipulation prudente des outils et des pièces - Mettre en place des capteurs pour mesurer en temps réel les niveaux sonores et ajuster les opérations en conséquence
					Accident du travail et de circulation	Atteinte à la sécurité et Atteinte à la santé au travail	Négatif	Mineure	-Mettre en œuvre d'un Plan de Santé et Sécurité au Travail (PSST) -Fournir obligatoirement d'Équipements de Protection Individuelle (EPI) : casques, gants, chaussures de sécurité, harnais pour travaux en hauteur, lunettes -Afficher visiblement les consignes de sécurité, schémas d'évacuation et numéros d'urgence -Faire l'inspection périodique des machines.

ZONE CONCERNEE	ACTIVITE/ SOURCE D'IMPACT	COMPOSANTE DU MILIEU AFFECTEE			NATURE DE L'EFFET	IMPACT CORRESPONDANT	TYPOLOGIE DE L'EFFET (positif, négatif)	Importance de l'impact (Mineure, Moyenne, Majeure)	MESURES DE PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT
		PHYSIQUE	BIOLOGIQUE	HUMAIN					
	–Production de déchets par les maintenances –Gestion inappropriée des déchets solides ou liquides				Production de déchets pouvant contaminer les eaux ou sols et porter atteintes à la santé humaine	Dégradation du cadre de vie Atteinte à la santé	Négatif	Moyenne	-Élaborer un plan spécifique qui identifie tous les types de déchets générés (huiles usées, solvants, chiffons souillés, pièces métalliques, emballages, déchets organiques, etc.) -Installer des bacs de tri sélectif dans les ateliers, bureaux et zones de repos -Mettre en place des conteneurs spécifiques pour les déchets dangereux (bidons d'huile, batteries, aérosols, etc.) avec étiquetage clair -Faire appel à des prestataires agréés pour la collecte, le transport et le traitement des déchets dangereux (hydrocarbures, solvants, etc.) -Tenir un registre de suivi des quantités, types et destinations des déchets éliminés -Former régulièrement le personnel à la gestion correcte des déchets, au tri et aux risques liés aux déchets dangereux ; -Afficher des consignes claires près des zones de production et de tri.
	Fonctionnement de l'atélier de maintenance			Socio-économique	Développement national	Réduction des coûts et temps de maintenance des avions en France Augmentation du nombre de passagers et le développement touristique	Positif	Majeure	-Concevoir des appels d'offres favorisant la participation des PME locales, notamment dans les domaines du génie civil, de l'électricité, de la plomberie et de la logistique -Encourager les collaborations entre les autorités locales et les entreprises locales ; -Aménager des espaces pour accueillir des commerces éphémères ou offrir des subventions aux commerces existants (restauration, fournitures, services) destinés aux travailleurs du chantier -Collaborer avec les centres de formation locaux ou ONG pour des campagnes de sensibilisation

ZONE CONCERNEE	ACTIVITE/ SOURCE D'IMPACT	COMPOSANTE DU MILIEU AFFECTEE			NATURE DE L'EFFET	IMPACT CORRESPONDANT	TYPOLOGIE DE L'EFFET (positif, négatif)	Importance de l'impact (Mineure, Moyenne, Majeure)	MESURES DE PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT
		PHYSIQUE	BIOLOGIQUE	HUMAIN					
					Maintien des emplois et salaire actuel et création de nouveaux emplois direct t et indirects	Amélioration des conditions économiques	Positif	Majeure	Établir des clauses dans les contrats de construction stipulant un pourcentage minimal d'embauche locale

Source : ENVINOVA, Mai 2025

Tableau 6-4: Synthèse des mesures de protection de l'environnement (phase de cessation)

ZONE CONCERNEE	ACTIVITE/ SOURCE D'IMPACT	COMPOSANTE DU MILIEU AFFECTEE			NATURE DE L'EFFET	IMPACT CORRESPONDANT	TYPOLOGIE DE L'EFFET (positif, négatif)	Importance de l'impact (Mineure, Moyenne, Majeure)	MESURES DE PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT
		PHYSIQUE	BIOLOGIQUE	HUMAIN					
Emprise du projet	Démolition des installations existantes	Paysage			Modification de l'esthétique du paysage visuel	Dégradation du paysage	Négatif	Mineur	-Procéder à une démolition méthodique des structures en privilégiant le recyclage des matériaux (métaux, béton, bois) afin de minimiser les déchets et l'impact visuel -Réaliser la dépollution du site pour préparer le terrain à la revégétalisation
	–Travaux de démolition des installations –Travaux de terrassement –Circulation de véhicules et engins de chantier	Air			Emissions de poussière pouvant entrainer une dégradation de la qualité de l'air qui peut provoquer des pathologies respiratoires (nuisances olfactives), oculaires et des risques d'accidents	Pollution de l'air	Négatif	Mineur	-Privilégier des engins en bon état pour minimiser les émissions de polluants -Assurer un entretien fréquent des machines pour garantir leur efficacité énergétique et réduire les émissions ; -Éviter le fonctionnement inutile des moteurs pour diminuer les émissions inutiles -Arroser les zones de travail en humidifiant régulièrement les surfaces pour prévenir la dispersion des poussières ; -Organiser les approvisionnements pour réduire le nombre de trajets et éviter les heures de pointe
	–Fonctionnement des engins et véhicules de chantier				Emission des quantités de gaz tels que le CO_2, le SO_2 et NO_2 dans l'atmosphère ambiant, due aux moteurs fonctionnant essentiellement au diesel		Négatif	Mineur	Engins, véhicules et équipements doivent être bien entretenus de manière préventive et les niveaux d'émission de leurs moteurs seront conformes
	–Travaux de démolition des installations –Fonctionnement et circulation de véhicules et engins de chantier	Bruit			Nuisances sonores pouvant perturber la quiétude des riverains	Nuisances sonores	Négatif	Moyenne	-Limiter les activités bruyantes aux heures de la journée les moins sensibles, en évitant les travaux durant les nuits, les week-ends et les jours fériés ; -Utiliser des équipements à faible émission sonore pour éviter les bruits excessifs

ZONE CONCERNEE	ACTIVITE/ SOURCE D'IMPACT	COMPOSANTE DU MILIEU AFFECTEE			NATURE DE L'EFFET	IMPACT CORRESPONDANT	TYPOLOGIE DE L'EFFET (positif, négatif)	Importance de l'impact (Mineure, Moyenne, Majeure)	MESURES DE PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT
		PHYSIQUE	BIOLOGIQUE	HUMAIN					
	– Fonctionnement de véhicules – Consommation d'énergie – Changement d'affectation des terres	Climat			Emission de gaz à effet de serre	Réchauffement climatique	Négatif	Mineure	-Privilégier des engins en bon état pour minimiser les émissions de polluants ; -Assurer un entretien fréquent des machines pour garantir leur efficacité énergétique et réduire les émissions ; -Éviter le fonctionnement inutile des moteurs pour diminuer les émissions inutiles ; -Arroser les zones de travail en humidifiant régulièrement les surfaces pour prévenir la dispersion des poussières ; -Organiser les approvisionnements pour réduire le nombre de trajets et éviter les heures de pointe
	– Travaux de terrassements – Remblayage, nivèlement et le compactage – Déversements accidentels d'hydrocarbures	Sol/sous-sol			Dégradation et modification de la structure du sol	Pollution et fragilisation du sol pouvant accentuer l'érosion et le lessivage du sol/sous-sol	Négatif	Moyenne	-Stocker les hydrocarbures dans les zones étanches avec des bassins de rétention suivant les normes en vigueur ; -Poser de géotextiles pour prévenir l'érosion.
	– Déversements accidentels de d'huiles, hydrocarbures ou autres polluants chimiques	Eaux souterraines			Dégradation de la qualité des eaux souterraines	Pollution des eaux souterraine par infiltration ou percolation	Négatif	Mineure	-Entreposer les carburants, huiles et autres substances chimiques dans des zones étanches équipées de systèmes de rétention pour prévenir les fuites -Éviter les fouilles profondes, le déversement de substances polluantes et l'installation de structures permanentes dans les zones sensibles -Mettre en place des dispositifs de collecte et de traitement des eaux pluviales pour empêcher leur infiltration directe dans le sol -Réaliser des études pour détecter d'éventuelles contaminations et déterminer les besoins en dépollution.
	– Travaux de démolition des installations			Personnel Personnel et	Accident du travail et de circulation	Atteinte à la sécurité au travail Nuisances sonores	Négatif	Moyenne	-Limiter les activités bruyantes aux heures de la journée les moins sensibles, en évitant les travaux durant les nuits, les week-ends et les jours fériés

ZONE CONCERNEE	ACTIVITE/ SOURCE D'IMPACT	COMPOSANTE DU MILIEU AFFECTEE			NATURE DE L'EFFET	IMPACT CORRESPONDANT	TYPOLOGIE DE L'EFFET (positif, négatif)	Importance de l'impact (Mineure, Moyenne, Majeure)	MESURES DE PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT
		PHYSIQUE	BIOLOGIQUE	HUMAIN					
	– Fonctionnement et circulation de véhicules et engins de chantier			voisinage immédiat	Emission de bruits (atteinte aux facultés auditives si >85dBA)				-Utiliser des équipements à faible émission sonore pour éviter les bruits excessifs.
					Risque de propagation de maladies infectieuses transmissibles notamment la COVID-19, le VIH SIDA	Atteinte à la santé	Négatif	Moyenne	**Contre la COVID-19** -Sensibilisation quotidienne sur les gestes barrières, distribution de masques, gel hydroalcoolique, Mise en place de points de lavage des mains, ventilation des espaces fermés, suivi médical régulier des travailleurs **Contre le VIH/SIDA et IST** -Campagnes de sensibilisation sur les modes de transmission, mise à disposition gratuite de préservatifs Tests de dépistage volontaire, confidentiels et gratuits, collaboration avec des ONG ou centres de santé communautaires, encadrement des sous-traitants pour qu'ils relaient ces politiques
	– Production de déchets par les travaux – Gestion inappropriée des déchets solides ou liquides				Production de déchets pouvant contaminer les eaux ou sols et porter atteintes à la santé humaine	Dégradation du cadre de vie	Négatif	Moyenne	-Installer des bennes ou conteneurs dédiés pour séparer les différents types de déchets (gravats, métaux, plastiques, bois, etc.) -Utiliser des panneaux pour indiquer les types de déchets acceptés dans chaque zone de tri -Effectuer des inspections pour s'assurer du respect des procédures de tri -Faire appel à des entreprises agréées pour le traitement et l'élimination des déchets dangereux, conformément à la réglementation ivoirienne -Travailler en étroite collaboration avec l'Agence Nationale de Gestion des Déchets (ANAGED) pour s'assurer du respect des réglementations en vigueur
	Flux de véhicules dans la zone du projet			Socio-économique	Flux de véhicules pouvant engendrer des perturbation la circulation	Perturbation de la circulation	Négatif	Mineure	-Élaborer un plan détaillé pour gérer la circulation des véhicules et des piétons autour du chantier, en identifiant les itinéraires alternatifs et en minimisant les perturbations

ZONE CONCERNEE	ACTIVITE/ SOURCE D'IMPACT	COMPOSANTE DU MILIEU AFFECTEE			NATURE DE L'EFFET	IMPACT CORRESPONDANT	TYPOLOGIE DE L'EFFET (positif, négatif)	Importance de l'impact (Mineure, Moyenne, Majeure)	MESURES DE PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT
		PHYSIQUE	BIOLOGIQUE	HUMAIN					
									-Installer une signalisation temporaire conforme aux normes pour avertir les usagers de la route de la présence du chantier, des limitations de vitesse et des déviations ; -Collaborer avec les autorités municipales et les services de sécurité pour assurer une gestion efficace de la circulation et répondre rapidement aux incidents -Réduire la vitesse à 40km/h au niveau de la rue des voyageurs et sur le site.
	Travaux de fermeture				Perte de source de revenues	Perte d'emploi	Négatif	**Majeure**	-Informer à l'avance les employés, sous-traitants et autorités locales des échéances et modalités de fin d'activités -Appliquer les dispositions du Code du travail national en matière de licenciement et de fin de contrat -Prévoir le paiement d'indemnités légales et/ou contractuelles -Mettre en place des sessions de formation ou de reconversion pour les travailleurs (compétences transférables, entrepreneuriat, métiers porteurs localement)

Source : ENVINOVA, Mai 2025

Globalement l'ensemble des mesures proposées, atténuation et/ou compensation pour les impacts négatifs et maximisation pour les impacts positifs, contribue à la conception du Projet dans des conditions de gestion intégratrice des préoccupations environnementales et de sécurité industrielle. Les Mesures de Maîtrise des Risques (MMR) qui sont aussi les mesures d'atténuation permettent de diminuer le nombre et l'occurrence des impacts négatifs pour atteindre un niveau dit écologiquement acceptable. Ces mesures sont définies pour les différents risques potentiels détectés. De plus, des mesures compensatoires sont prévues pour les impacts négatifs résiduels significatifs, tels que les dommages causés en cas d'incendie ou autres incidents.

S'agissant des impacts positifs, il est prévu des mesures de maximisation qui viennent bonifier les rendements, les bénéfices économiques, environnementaux et sociaux que pourrait engendrer le Projet. Ces mesures s'appliquent aux impacts positifs relatifs au maintien des emplois et salaires actuels et la création de nouveaux emplois directs t et indirects et au renforcement des recettes de l'Etat.

Les mesures d'atténuation indiquées ne sont pas des conseils mais des recommandations pour la bonne marche du Projet du point de vue de la sécurité et de l'environnement. Elles feront l'objet d'un suivi particulier quant à leur réalisation lors de la phase de suivi (PGES), au même titre que les mesures de compensation et de maximisation.

6.4 IMPACTS CUMULATIFS

6.4.1 Composantes environnementales et sociales de valeur

Parmi les milieux physiques, naturels et humains, les composantes suivantes possèdent une valeur particulière qui nécessite qu'elles soient prises en compte dans l'analyse des impacts cumulatifs (l'identification de ces « composantes environnementales et sociales de valeurs » est adaptée de l'analyse des enjeux effectuée dans la section de l'Etat initial.

Tableau 6-5: Composantes environnementales et sociales de valeur

Milieu	**Composante environnementale et sociale**
Physique	– Qualité de l'air – Qualité des sols et des sous-sols – Qualité des eaux souterraines – Niveau sonore
Humain	– Activités économiques (petits commerce) – Paysage et visuel – Trafic – Santé et sécurité

Source : ENVINOVA, Mai 2025

6.4.2 Projets retenus pour l'analyse

La liste des projets retenus pour l'analyse des impacts cumulatifs a été établie sur la base suivante :

- Projet d'extension et de modernisation de l'Aéroport international Félix Houphouët-Boigny (FHB).

L'analyse des impacts cumulatifs consiste à évaluer comment les effets environnementaux et sociaux d'un projet donné (ici, le hangar de maintenance d'avions) pourraient s'ajouter ou interagir avec ceux d'autres projets ou activités existants ou prévus dans la même zone, en l'occurrence le projet d'extension et de modernisation de l'Aéroport International Félix Houphouët-Boigny (FHB).

Le projet identifié est présenté dans le tableau suivant.

Tableau 6-6: Projet pouvant avoir des impacts cumulatifs avec ceux du projet du hangar de maintenance

Type	Nom	Description	Stade d'avancement
Projet aéroportuaire	Projet d'extension et de modernisation de l'Aéroport international Félix Houphouët-Boigny (FHB)	Augmentation de la capacité de l'aire de stationnement avion avec la création de 11 postes supplémentaires, l'élargissement des voies de circulation avion permettant d'accueillir de gros porteurs de type A380, la création d'un taxiway et la réhabilitation de l'éclairage de l'aire de stationnement des avions. D'autre part, il s'est agi de la construction d'un terminal d'aviation d'affaires (FBO). La réalisation des travaux permettra également d'agrandir la surface de la plateforme de 25 000 m^2 ; d'augmenter de 827 à 2 400, le nombre de places de parking véhicules ; et de faire passer les passerelles aux contacts de 4 à 8. Les travaux concerneront aussi l'installation de 2 nouveaux tapis roulant à bagages.	**Niveau d'avancement** : APS

Source : ENVINOVA, Mai 2025

6.4.3 Analyse des impacts cumulatifs

Le tableau ci-après permet de confronter chaque composante environnementale et sociale avec le projet d'extension et de modernisation de l'Aéroport international Félix Houphouët-Boigny (FHB), afin d'identifier les impacts qui se cumuleront à ceux du projet de construction du hangar de maintenance dans les 1 ou 2 ans à venir.

Tableau 6-7: Matrice des impacts cumulatifs

Domaine	Impacts cumulatifs possibles	Explication / Interaction
Qualité de l'air	Dégradation accrue	Emissions combinées de poussières et gaz d'échappement (engins, camions, groupes électrogènes) des deux chantiers et de l'augmentation du trafic aérien.
Pollution sonore	Niveaux sonores élevés et persistants	Superposition des nuisances sonores: engins lourds, marteaux-piqueurs, essais moteurs, augmentation du trafic aérien.
Risque de pollution des eaux	Risque accru de contamination	Écoulements polluants (huiles, peintures, eaux de lavage) depuis plusieurs chantiers vers les mêmes nappes ou bassins de rétention.
Perturbation de la circulation	Saturation des accès aéroportuaires	Convergence de camions, engins, personnel et visiteurs pour les deux projets – risque d'embouteillages autour de l'aéroport et dans Port-Bouët.
Déchets solides et dangereux	Volume accru de déchets à gérer	Déchets similaires (huiles usées, solvants, matériaux de construction) émis en grande quantité par les deux projets. Risque de surcharge des systèmes de traitement.

Risque d'accidents	Multiplication des zones à risque	Augmentation des interactions entre travailleurs, usagers et engins sur un périmètre restreint, rendant les zones de travail plus accidentogènes.
Pression sur le sol	Consommation accrue de sols	Défrichements, imperméabilisation, réduction des zones tampon, déplacement possible d'activités informelles.
Pression sociale et économique	Hausse de la demande locale	Conflits potentiels liés à l'emploi local, pression sur les logements (augmentation des prix de maisons), services de santé et sécurité dans la commune (hautementement sollicité en cas d'accident)
Consommation énergétique	Hausse notable	Consommation cumulée d'électricité, carburants et eau – possible surcharge temporaire des réseaux.

Source : ENVINOVA, Mai 2025

6.4.4 Mesures complémentaires

L'analyse des impacts cumulatifs révèle que l'interaction des deux projets peut aggraver certains effets environnementaux et sociaux, notamment en matière de pollution, trafic, risques et déchets. Une coordination proactive et une gestion concertée sont essentielles pour limiter ces effets cumulatifs et assurer un développement durable du pôle aéroportuaire d'Abidjan.

7 CHANGEMENT CLIMATIQUE

La présente analyse est particulièrement réalisée dans le cadre de l'EIESA du Projet de construction d'un hangar de maintenance au sein de l'aéroport international Félix Houphouët-Boigny à Port Bouet conformément aux systèmes d'évaluation et de gestion sociale et environnementale, de prévention et réduction de la pollution, santé et sécurité communautaires, acquisition de terrains et déplacements forcés, conservation de la biodiversité et gestion durable des ressources naturelles et Patrimoine culturel.

Les aspects relatifs au changement climatique concernant ledit projet comportent sur les points suivants :

- les dispositions générales liées aux changements climatiques
- la classification du projet dans l'un des secteurs d'atténuation ;
- la liste des Gaz à Effet de Serre (GES) générés par le projet ;
- le listing des technologies du secteur d'activité et proposition d'une technologie propre ;
- le bilan carbone du projet ;
- les recommandations.

7.1 DISPOSITIONS GENERALES LIEES AUX CHANGEMENTS CLIMATIQUES

7.1.1 Responsabilités des entreprises

Les parties prenantes et le public attendent des entreprises qu'elles contribuent à remédier aux changements climatiques. Ses effets se font déjà sentir sur les ressources naturelles, tandis que les gouvernements travaillent sur des politiques visant à réduire les émissions de gaz à effet de serre. Afin de relever le défi des changements climatiques, AIR COTE D'IVOIRE devra créer des produits et des services à faible émission de carbone, réduire l'empreinte carbone de leur fonctionnement, engager les parties prenantes, les gouvernements et les entreprises le long de leur chaîne d'approvisionnement pour déterminer les initiatives à mettre en place, améliorer la résilience de leurs infrastructures et réorienter leur stratégie à long terme dans le but d'y intégrer les nouveaux enjeux liés au changements climatiques.

7.1.2 Prise en compte du climat dans la planification stratégique

Un cadre stratégique intégré, élaboré de façon à gérer les impacts des changements climatiques au sein de l'organisation (et en partenariat avec d'autres institutions), doit comprendre un portefeuille d'initiatives conçues pour maximiser les opportunités et minimiser les risques. Ces initiatives devraient être déterminées à la suite d'une évaluation de l'exposition de l'entreprise au risque climatique. Par exemple, certaines sources de revenus clés provenant d'activités ayant de haut taux d'émissions risquent-elles d'être compromises par l'augmentation du prix du carbone. Certaines unités clés de l'entreprise risquent-elles d'être touchées par les changements des régimes de précipitation, de l'intensité des tempêtes ou des températures normales. Les stratégies climatiques intégrées permettent aux entreprises de répondre efficacement aux politiques climatiques nationales, internationales et régionales. Ces stratégies favorisent également la résilience et encouragent la gestion active des conséquences du climat et de la météo sur les infrastructures et les autres actifs de l'entreprise. Les organisations proactives peuvent également améliorer leurs stratégies climatiques en recueillant des données supplémentaires auprès de leurs parties prenantes.

7.1.3 Mesure des émissions de gaz à effet de serre

La mesure et l'analyse de l'empreinte carbone de l'exploitation, des produits et des services d'une entreprise jouent un rôle primordial sur sa chaîne de valeur. Un système comptable exhaustif des gaz à effet de serre intègre des

activités de mesure, de surveillance et de vérification des émissions. Des inventaires détaillés aideront les gestionnaires à déterminer les domaines d'action prioritaire. Le Protocole des gaz à effet de serre offre un exemple d'initiative phare.

7.1.4 Initiatives et comptes rendus

De plus en plus souvent, les entreprises communiquent ouvertement leurs programmes relatifs aux changements climatiques. Le Projet de divulgation de carbone offre un exemple réputé d'initiative de reddition de comptes en matière climatique.

Elaborez des programmes d'atténuation des changements climatiques : Les organisations peuvent entreprendre des programmes de réduction des gaz à effet de serre. Ces programmes peuvent comprendre la conception de nouveaux produits et services qui réduisent les émissions, l'élaboration et la mise en œuvre de solutions écoénergétiques ou la conception de processus de retrait et de séquestration du carbone présent dans l'air. Il est urgent de transformer la technologie et les comportements humains et les entreprises ont un rôle à jouer pour favoriser ces deux types de changement.

7.1.5 Programmes d'adaptation aux changements climatiques

D'autres programmes permettent de s'adapter en modifiant les activités d'exploitation de l'entreprise. Les programmes d'adaptation consistent à prévenir ou partager les pertes, à changer les produits ou les services et à changer de lieu d'activité. Les organisations préviennent les pertes en se préparant au pire et en gérant les risques. Elles peuvent partager les pertes en contractant des assurances ou en changeant leurs produits ou services (par exemple, transformer une station de ski en installation quatre saisons).

7.1.6 Changement climatique au plan national

Le réchauffement global de la Terre fait désormais l'unanimité. Le ralentir est le défi qui fait l'objet de grandes rencontres mondiales dont les Conférences des Parties (Conférence of Parties : COP). En effet, partout, les tendances de la température sont à la hausse. Sur le continent africain en particulier, les projections persuadent que de vastes régions en occurrence le Sahel, la corne de l'Afrique, des régions de l'Afrique occidentale, centrale et orientale pourraient subir une élévation de températures de l'ordre de 3 à 6°C d'ici 2100.

La position géographique de la Côte d'Ivoire induit une situation intermédiaire entre climats équatoriaux humides et climats tropicaux secs. En général toute l'étendue du territoire ivoirien, ne présente pas de réel changement climatique. Sur l'ensemble du territoire ivoirien, certaines zones climatiques ont connu une légère modification de la saison pluvieuse après 1970 en termes de mois de début, de fin et de durée. Toutefois, le bouleversement observé n'a pas affecté le type de climat en Côte d'Ivoire. Il est demeuré subhumide et humide, malgré la diminution du caractère humide (*cf. https://journals.openedition.org/bagf/9534#tocto2n2%20conclusion*)**.**

7.2 CLASSIFICATION DU PROJET DANS L'UN DES SECTEURS D'ATTENUATION

Le projet objet de la présente étude concerne la construction d'un hangar au sein de l'aéroport international Félix Houphouët-Boigny. La confrontation de ces composantes présentées au chapitre 2 aux classes des secteurs d'atténuation ressortent que le présent projet se classe dans le secteur du **Bâtiments (Résidentiel et Tertiaire).**

7.2.1 Liste des Gaz à Effet de Serre (GES) générés par le projet

Ils existent sept (07) gaz à effet de serre responsables du réchauffement climatique et leurs Pouvoirs de Réchauffement Global (PRG) sont présentés dans le tableau suivant.

Tableau 7-1: les principaux gaz à effet de serre responsables des Changements Climatiques

Gaz à Effet de Serre (GES)	Formule	PRG relatif / CO_2 (à 100 ans)
Dioxyde de carbone	**CO_2**	**1**
Méthane fossile	CH_4	29,8
Méthane biogénique	CH_4 biogénique	27,0
Protoxyde d'azote	N_2O	273
Perfluorocarbures	PFC	Entre 0,02 et 16 000
Hydrofluorocarbures	HFC	Entre 0,004 et 14 600
Hexafluorure de soufre	SF_6	24 300
Trifluorure d'azote	NF_3	17 400

Sur la base du tableau ci-dessus, le gaz à effet de serre susceptible d'être généré par le projet et sa source de pollution est la suivante :

Tableau 7-2: gaz à effet de serre générés par le projet

Gaz à Effet de Serre généré (s) par le projet	Activité du projet source d'émission du GES
Dioxyde de carbone (CO_2)	**Installations motorisées (camion de transport,...)**

Les initiatives en réponse aux changements climatiques peuvent viser l'atténuation, soit le ralentissement des changements climatiques, ou l'adaptation, c'est-à-dire la préparation aux changements du climat. Tandis que certaines organisations continuent de fonctionner comme si de rien n'était face aux changements climatiques, d'autres cherchent des moyens pour gérer ces changements et s'y adapter. Les organisations proactives ont recours à une variété de pratiques exemplaires.

7.3 LISTING DES TECHNOLOGIES DU SECTEUR D'ACTIVITE ET PROPOSITION D'UNE TECHNOLOGIE PROPRE

Les technologies que le présent projet compte utiliser sont les suivants : Voiries et réseaux divers, Fondations et infrastructures, Dallage ou plancher bas, Superstructure et élévation verticales, Façades, Charpentent-couverture-étanchéité, Menuiseries extérieures, Portes hangar, Cloisons intérieures isolation, Menuiseries intérieures, Revêtement sol et murs, Plafonds et faux plafond, Plomberie sanitaire-alimentation en eau, Electricité, Traitement d'air, Protection incendie active, Aménagement bâtiment, Energie renouvelable.

Pour remédier à la contrainte environnementale et sociale, les éléments ci-dessous seront préconisés au maitre d'ouvrage et aux structures sous-traitantes :

- **Structure hybride Bois-Acier bas carbone :** Utilisation de grandes portées en bois lamellé-collé ou lamellé-croisé (CLT) pour la charpente principale et la toiture, réduisant significativement l'empreinte carbone par

rapport à l'acier seul. Les assemblages resteraient en acier bas carbone ou recyclé pour les zones à fortes contraintes.

- **Béton bas carbone ou géopolymère** : Pour les fondations et dalles, utilisation de ciments à faible teneur en clinker ou de bétons géopolymères qui réduisent drastiquement les émissions de CO2.
- Matériaux d'enveloppe recyclés et biosourcés : Panneaux isolants à base de paille compressée, chanvre, ouate de cellulose pour les murs, avec un bardage en bois composite recyclé ou en acier recyclé prélaqué. Utilisation de verre recyclé pour les zones translucides.
- **Membranes de toiture végétalisées** : Sur une partie de la toiture, elles offrent une isolation thermique supplémentaire, gèrent les eaux pluviales et favorisent la biodiversité.
- **Panneaux solaires photovoltaïques intégrés (BIPV) :** Non seulement sur le toit, mais aussi intégrés aux façades (par exemple, sur les portes du hangar) pour maximiser la production d'électricité.
- **Stockage d'énergie :** Batteries de grande capacité (lithium-ion, flux ou autres technologies émergentes) pour stocker l'excès d'énergie solaire et éolienne, assurant une autonomie énergétique maximale.
- **Système de gestion technique du bâtiment (GTB) intelligent** : Centralisation et optimisation de tous les systèmes (éclairage, chauffage, ventilation, production d'énergie) via des algorithmes d'IA pour minimiser la consommation et maximiser l'efficacité.
- **Récupération des eaux pluviales :** Collecte des eaux de pluie pour les usages non potables (chasse d'eau, arrosage, nettoyage des sols) avec filtration et traitement.
- **Traitement des eaux grises et noires :** Systèmes de phytoépuration ou de traitement biologique pour réutiliser les eaux usées après traitement pour l'irrigation ou la chasse d'eau.
- **Systèmes de traitement des effluents spécifiques à l'aviation :** Mise en place de stations de traitement avancées pour les eaux de dégivrage, les eaux chargées en hydrocarbures, avec des bioréacteurs ou des filtres innovants.
- **Valorisation des déchets :** Tri sélectif à la source, compostage des déchets organiques, partenariats avec des filières de recyclage locales pour les métaux, plastiques, et autres matériaux. Étude de la valorisation énergétique des déchets ultimes (méthanisation ou incinération avec récupération d'énergie).
- **Conception pour la démontrabilité et le réemploi** : Choix de matériaux et de systèmes qui facilitent le désassemblage et le réemploi en fin de vie du bâtiment, réduisant les déchets de démolition.
- **Lumière naturelle optimisée :** Grandes ouvertures orientées pour maximiser l'apport de lumière du jour tout en contrôlant l'éblouissement et la chaleur. Utilisation de lanterneaux ou de sheds pour un éclairage zénithal uniforme.
- **Ventilation naturelle et hybride :** Conception favorisant la circulation naturelle de l'air pour le rafraîchissement et la qualité de l'air, complétée par des systèmes mécaniques à haut rendement pour les zones spécifiques.
- **Matériaux à faibles émissions de COV (composés organiques volatils) :** Peintures, revêtements de sol, adhésifs respectueux de la santé des occupants.

7.4 BILAN CARBONE DU PROJET

Un Bilan Carbone prévisionnel est un bilan des émissions de gaz à effet de serre qui seront a priori émises par le système concerné par l'étude. Cette étude pourra être complétée par un Bilan Carbone du projet, lorsque celui-ci sera finalisé ; et demandera donc un suivi de l'ensemble de l'activité pendant toutes leurs phases : Installation, exploitation et entretien. Ce bilan a pour but d'avoir une vision à court terme du projet, et ceux avant même sa réalisation, avec une projection à 3 ans.

Ce travail s'est basé sur une recherche bibliographique des méthodologies applicables à la quantification des émissions de gaz à effet de serre (GES) dans les secteurs touchés par les changements climatiques, particulièrement avant la réalisation d'une activité. Cette méthodologie découle d'une recherche exhaustive sur les méthodologies élaborées par l'ADEME, des données des projets d'infrastructures 60 et de la méthode de calcul. La réalisation d'un Bilan Carbone est une démarche globale qui prend en compte toutes les activités nécessaires pour que le projet aboutisse. Cela inclut les émissions directes, émises sur le site en phase chantier et en phase utilisation, mais aussi les émissions indirectes, représentées par exemple par la fabrication des enrobés mis en place sur le chantier. Les émissions n'étant pour la plupart pas mesurables directement sur site, notamment lors de la réalisation d'un Bilan Carbone prévisionnel, celles-ci sont évaluées à partir de flux physiques. Ces données sont ensuite traduites en émissions carbone, par le biais des facteurs d'émission.

Dans ce présent document nous avons opté pour la multiplication des données d'activité par un facteur d'émission étendu sur un rayon de 3 km, suivant la formule suivante GES = Données d'activités x FE x PRG avec :

- GES : émissions en t éq ;
- CO_2 ; FE : Facteur d'Emission ;
- PRG : Pouvoir de Réchauffement Global des gaz.

Nous allons estimer les émissions de GES pour les principales phases du cycle de vie :

- **Production des matériaux :** C'est souvent la phase la plus émettrice.
- **Transport des matériaux :** Dépend des distances et des modes de transport.
- **Phase de construction (chantier) :** Consommation d'énergie, déchets.
- **Phase d'utilisation (opération)** : Énergie pour l'éclairage, ventilation, etc.
- **Fin de vie :** Démolition, recyclage, mise en décharge.

Les facteurs d'émission (Indicatifs) :

- Acier : 2 kg CO2e/kg
- Béton : 0,15 kg CO2e/kg
- Bardage métallique : 1,8 kg CO2e/kg
- Transport routier (camion) : 0,1 kg CO2e/t.km
- Électricité : 0,45 kg CO2e/kWh
- Engins de chantier (diesel) : 3 kg CO2e/litre de diesel

Calcul des émissions par phase

A. Production des Matériaux

- **Acier structurel :** 4 445 000 kg * 2 kg CO2e/kg = **8 890 000 kg CO2e**
- **Béton (fondations + dalle) :** (2 667 000 kg + 10 668 000 kg) * 0,15 kg CO2e/kg = 13 335 000 kg * 0,15 kg CO2e/kg = **2 000 250 kg CO2e**
- **Bardage et Toiture (acier) :** 522 250 kg * 1,8 kg CO2e/kg = **940 050 kg CO2e**

Total production des matériaux : 8 890 000 + 2 000 250 + 940 050 = **11 830 300 kg CO2e** (environ 11 830 tonnes éq. CO2)

B. Transport des Matériaux

- **Acier (structure, bardage) :** 4 445 t + 522,25 t = 4 967,25 tonnes sur 500 km
  - 4 967,25 tonnes * 500 km * 0,1 kg CO2e/t.km = **248 362,5 kg CO2e**
- **Béton (ciment, granulats) :** 13 335 tonnes sur 100 km

- 13 335 tonnes * 100 km * 0,1 kg CO2e/t.km = **133 350 kg CO2e**

Total transport des matériaux : 248 362,5 + 133 350 = **381 712,5 kg CO2e** (environ 381,7 tonnes éq. CO2)

C. Phase de Construction (Chantier)

Les chantiers de très grande hauteur sont plus longs et nécessitent plus d'énergie (grues, pompes à béton, ascenseurs de chantier).

- **Énergie engins de chantier (diesel) :** Estimons 30 000 litres de diesel.
  - 30 000 litres * 3 kg CO2e/litre = **90 000 kg CO2e**
- **Électricité du chantier :** Estimons 60 000 kWh.
  - 60 000 kWh * 0,45 kg CO2e/kWh = **27 000 kg CO2e**

Total phase de construction : 90 000 + 27 000 = **117 000 kg CO2e** (environ 117 tonnes éq. CO2)

D. Phase d'Utilisation (Opération) sur 50 ans

Un bâtiment de 50m de hauteur pour 22 225m² de surface au sol aura des besoins énergétiques bien plus importants pour l'éclairage, la ventilation, la climatisation (pour les zones bureaux et techniques), et les systèmes de sécurité et d'accès.

- **Éclairage :** Estimons 150 000 kWh/an (plus d'espaces intérieurs, potentiellement plusieurs niveaux).
  - 150 000 kWh/an * 50 ans = 7 500 000 kWh
  - 7 500 000 kWh * 0,45 kg CO2e/kWh = **3 375 000 kg CO2e**
- **Ventilation/Climatisation/Équipements :** Estimons 100 000 kWh/an (besoins accrus avec la hauteur et la complexité des systèmes).
  - 100 000 kWh/an * 50 ans = 5 000 000 kWh
  - 5 000 000 kWh * 0,45 kg CO2e/kWh = **2 250 000 kg CO2e**
- **Ascenseurs (si plusieurs niveaux sont utilisés) :** Estimons 30 000 kWh/an.
  - 30 000 kWh/an * 50 ans = 1 500 000 kWh
  - 1 500 000 kWh * 0,45 kg CO2e/kWh = **675 000 kg CO2e**

Total phase d'utilisation : 3 375 000 + 2 250 000 + 675 000 = **6 300 000 kg CO2e** (environ 6 300 tonnes éq. CO2)

E. Fin de Vie (Démolition et Gestion des Déchets)

La démolition d'un bâtiment de 50m de haut est plus complexe et consomme plus d'énergie.

- **Démolition (engins) :** Estimons 1 500 litres de diesel.
  - 1 500 litres * 3 kg CO2e/litre = **4 500 kg CO2e**
- **Transport des déchets :**
  - Acier (structure, bardage) : 4 967,25 tonnes. Si 80% sont recyclés.
    - Transport vers centre de recyclage/décharge : 4 967,25 tonnes * 50 km * 0,1 kg CO2e/t.km = 24 836,25 kg CO2e
  - Béton : 13 335 tonnes. Si 50% sont valorisés.
    - Transport: 13 335 tonnes * 50 km * 0,1 kg CO2e/t.km = 66 675 kg CO2e

Total fin de vie : 4 500 + 24 836,25 + 66 675 = **96 011,25 kg CO2e** (environ 96 tonnes éq. CO2)

Bilan Carbone Total du Projet sur 50 Ans

Resumé des émissions de toutes les phases :

- **Production des matériaux :** 11 830 300 kg CO2e
- **Transport des matériaux :** 381 712,5 kg CO2e
- **Phase de construction :** 117 000 kg CO2e
- **Phase d'utilisation :** 6 300 000 kg CO2e
- **Fin de vie :** 96 011,25 kg CO2e

BILAN CARBONE TOTAL ESTIMÉ : 11 830 300 + 381 712,5 + 117 000 + 6 300 000 + 96 011,25 = **18 725 023,75 kg CO2e**

Soit environ **18 725 tonnes éq. CO2** sur 50 ans.

Pour relativiser :

- Par mètre carré de surface construite (22 225 m²) **:** 18 725 023,75 / 22 225 = **842,5 kg CO2e/m²** sur 50 ans.
- Par an : 18 725 023,75 / 50 = **374 500,475 kg CO2e/an** (environ 374,5 tonnes éq. CO2 par an).

7.5 RECOMMANDATIONS

Atténuer les émissions de GES est une action incontournable pour le développement d'un projet durable et fait partie de la démarche de quantification. Les mesures visant à réduire les émissions de GES peuvent être physiques, organisationnelles ou comportementales. Le choix des mesures de réduction d'émissions de GES optimales pour chaque projet doit être guidé par :

- la réduction d'émissions de GES obtenue par la mise en œuvre de la mesure ;
- l'applicabilité au contexte ivoirien ;
- l'aspect financier.

❖ Du point de vue physique, le projet devra utiliser des équipements ou des technologies qui permettent de réduire la consommation énergétique ou recourir à des énergies renouvelables à faible émission de GES comme :

- recourir à la meilleure technologie disponible dans une perspective de faisabilité technico-économique ;
- utiliser des sources d'énergie de remplacement à faible empreinte carbone ;
- utiliser des équipements plus performants ;
- ralentir la vitesse des engins sur le chantier ;
- réaliser semestriellement l'analyse de la qualité de l'air et les transmettre au CIAPOL ;
- faire un suivi régulier de la gestion de la qualité de l'air.

❖ Du point de vue organisationnel, le projet devra intégrer des critères de développement durable dans les politiques d'achat de l'organisation comme :

- établir des exigences spécifiques en matière de GES dans les achats des produits de l'entreprise, dans les cahiers des charges ou dans les conditions d'exécution ;
- acheter localement ;
- connaitre l'empreinte carbone des produits.

Elle doit aussi, optimiser les flux de produits, de personnes et de marchandises, en vue de diminuer les émissions de GES qui y sont liées, comme :

- utiliser du gaz situé à proximité ;
- utiliser des moyens de transport émettant moins de GES ;
- optimiser les trajets et voyages de sorte à minimiser la consommation de carburant.

- Du point de vue comportemental, le projet devra informer et sensibiliser les employés, les fournisseurs, les clients et les usagers quant aux façons de réduire les émissions de GES, comme :
  - réaliser des campagnes d'information ou de sensibilisation ;
  - faire la promotion des bonnes pratiques de réduction des émissions de GES.

Elle doit permettre aux différents acteurs de s'approprier les bonnes pratiques qui favorisent les économies d'énergie ou la réduction des émissions de GES, comme :

- formation sur la gestion responsable des matières résiduelles ;
- formation sur l'intégration de procédés, l'efficacité énergétique, les énergies renouvelables, etc. ;
- formation sur l'économie circulaire ;
- formation à l'éco- conduite du personnel.

Le projet devra s'engager à viser des objectifs de réduction volontaire des émissions de GES comme.

- se fixer des objectifs annuels de réduction de l'intensité des émissions de GES par unité production ;
- établir une politique de consommation responsable d'énergie ;
- contribuer à des mesures de réduction auprès de tiers (installation de bornes électriques).

8 GESTION DES RISQUES ET ACCIDENTS

La mise en œuvre du projet, peut être à l'origine d'accidents aux conséquences majeures. Il s'agira dans ce chapitre d'analyser les risques liés aux activités de construction, installations et produits manipulés, de parcourir le retour d'expériences des accidents pendant la construction d'ouvrages similaires, de lister les scénarios d'accidents potentiels et de proposer des Mesures de Maitrise des Risques (MMR).

8.1 METHODOLOGIE DE L'ETUDE

La gestion des potentiels de dangers et risques consiste en l'analyse des situations critiques et à la proposition de mesures de sécurité et de plans d'urgence[32]. La méthodologie utilisée ici est basée sur le guide d'analyse de risques d'accidents technologiques majeurs et est résumée par le diagramme ci-dessous :

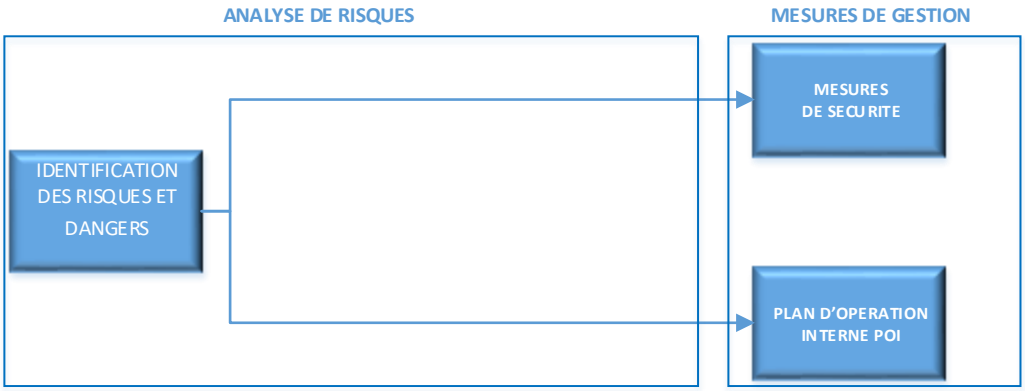


Figure 8-1: Méthodologie d'analyse des risques du projet

Source : ENVINOVA, Mai 2025

8.1.1 Objectifs

L'objectif de ce chapitre est de présenter les risques sur les installations d'AIR COTE D'IVOIRE et de proposer des mesures. Spécifiquement il s'agit de :

- identifier et analyser les potentiels dangers intérieur et extérieur au site, liés aux produits ou substances, aux équipements et engins, aux procédés de production mis en place ;
- identifier et analyser les risques générés par les différents potentiels de dangers identifiés, en situation normale ou dégradée ;
- Déterminer les scénarios majorants des événements redoutés ;
- évaluer les effets des événements redoutés sur les enjeux ;
- justifier les mesures de maîtrise des risques visant à diminuer la probabilité d'occurrence des accidents et/ou à réduire leurs impacts sur l'environnement, tout en restant techniquement réalisables et économiquement acceptables ;
- établir un plan d'urgence sommaire.

[32] *Guide d'analyse de risques d'accidents technologiques majeurs, Ministère Développement Durable, Environnement, Faune et Parc (MDDEP) du Québec, 2002, http://www.mddep.gouv.qc.ca/evaluations/documents/guide-risque-techno.pdf- consulté le 12 décembre 2012*

8.1.2 Composantes du Projet et travaux

Le **Projet** comprendra :

- des installations et des équipements décrits au chapitre 2 ;
- des produits :
  - des hydrocarbures ;
  - des peintures ;
  - des huiles ;
  - etc.
- des services suivants :
  - l'approvisionnement en carburant et réactifs ;
  - l'entretien des engins (lavage, graissage) et des installations de production ;
  - etc.

Le chapitre 3 du présent rapport étaye d'avantage les installations et travaux du **Projet**.

8.2 IDENTIFICATION DES ELEMENTS SENSIBLES DE LA COMMUNAUTE (ENJEUX)

8.2.1 Populations avoisinantes

Le Projet se trouve à proximité des commerces et des habitations dans la zone Aéroportuaire de Port Bouet

8.2.2 Industries et infrastructures avoisinantes

Il existe dans la zone du projet :

- l'Aéro-club d'Abidjan ;
- les locaux de SERVAIR ;
- le point de service DHL ;
- JETEX Abidjan ;
- Le Taxiway.

8.2.3 Cours d'eau

Il n'existe aucun cours d'eau dans la zone du projet.

8.3 IDENTIFICATION ET ANALYSE DES POTENTIELS DE DANGERS ET RISQUES

8.3.1 Identification et analyse des risques internes selon les phases

8.3.1.1 Risques liés aux activités de la phase de démolition, d'aménagement et de construction

Usage et circulation des engins et véhicules de chantier

Les risques d'accident lors de l'utilisation des engins, des camions et des véhicules particuliers peuvent survenir lors des différentes manœuvres de chargement et de déchargement, de transport de matériels et de personnes, etc.

L'on retrouve en phase de démolition, d'aménagement et de construction :

- des équipements :
  - des engins de démolition, d'aménagement et de construction pour les premières phases du Projet ;
  - des groupes électrogènes ;
  - des équipements bureautiques et informatiques (bureaux, sièges, etc.) ;

  - etc. ;
- des produits :
  - du gasoil ;
  - des huiles lubrifiantes ;
  - etc. ;
- des services suivants :
  - approvisionnement en carburant ;
  - approvisionnement en matériaux de construction ;
  - approvisionnement en matériel ;
  - entretien des engins (lavage, graissage) ;
  - etc.

Ainsi, la présence et la circulation des engins et véhicules sur le site peuvent induire les risques suivants :

- accidents de circulation (collisions engin/véhicule, véhicule/personne, etc.) ;
- pollution atmosphérique par émission de poussière ou gaz d'échappement ;
- pollution des sols par les hydrocarbures ;
- incendie suite à un court-circuit sur engin ou véhicule ;
- chutes ;
- brulures ;
- coupures (blessures) ;
- écrasement ;
- électrisations et électrocutions.

Installations et produits

Les installations électriques peuvent causer des électrocutions et des départs d'incendie. Les actes de vandalisme ou la présence de feu nu sur le site sont autant d'éléments qui pourraient nuire considérablement en de démolition, d'aménagement et de construction causer des incendies.
Pendant cette phase de préparation, diverses tâches (maintenance mécanique des engins, approvisionnement des véhicules en carburants, etc.) impliquent l'utilisation ou la manipulation d'hydrocarbures (gasoil, huiles et graisses) qui servent au fonctionnement de certains engins et véhicules mécaniques, des groupes électrogènes et autres équipements mécaniques ainsi que de la peinture pour les bâtiments. L'exposition des personnes se fait généralement par voie cutanée, respiratoire et quelques rares fois par ingestion. Les personnes exposées sont particulièrement celles qui manipulent ces produits. Les divers risques potentiels liés aux carburants (diesel et essence) :

- Irritation des muqueuses et des voies respiratoires, maux de tête, vertiges, nausées liées aux émanations gazeuses ;
- Dermatoses liées aux contacts corporels fréquents ou prolongés.

Le tableau ci-après résume les risques liés aux produits.

Tableau 8-1: Caractéristiques des produits en phase d'aménagement

Produit	Etat physique sous conditions ambiantes	Pictogramme de risque	Stabilité réactivité	Inflammabilité	Toxicité – effet locaux	Ecotoxicité

Huiles et graisse	Liquide	Inflammable à T° élevée	NA	L'inflammabilité des huiles et graisses est fonction de la T° d'exposition	Irritant	Dangereux pour l'environnement
Gasoil	Liquide	Inflammable	-Réaction violente avec les oxydants forts -Incompatible avec les matériaux synthétiques tels que les plastiques	L'inflammabilité du gasoil est un potentiel de dangers à considérer	Irritant	
Peinture	Liquide	Inflammable	Mélange explosif avec l'air	L'inflammabilité de la peinture reste un potentiel de dangers.	Nocif et irritant	

Source : ENVINOVA, mai 2025

Travaux manuels et mécaniques

Les charges lourdes portées manuellement, ou le nombre excessif de manipulations et mouvements avec torsion du dos, rotation pour le déplacement, flexion pour le soulèvement, ou la station debout prolongée, etc. sont à l'origine d'accidents de travail concernant la colonne vertébrale (dorsalgies, lombosciatiques) et le vieillissement progressif des structures ostéoarticulaires. Ces risques sont également visibles pour les personnes travaillant sur une longue durée dans des positions inconfortables.
Les risques de chutes, lors des travaux en hauteur, sont également à l'origine de grand nombre d'accidents de travail.
La mauvaise manipulation des équipements coupant peut causer des blessures graves voire mortelles.

Utilités

Les risques liés aux manques d'utilités pendant la phase de démolition, d'aménagement et de construction sont les suivants.

Tableau 8-2: Récapitulatif des risques liés aux manques d'utilités en phase d'aménagement

Utilités	Types de défaillances	Conséquences
Electricité	Perte du réseau public	Arrêt automatique des installations électriques
Air comprimé	Dysfonctionnement de compresseur d'air	Perte fonctionnelle des équipements pneumatiques
Eau brute	Manque d'eau brute	Pas de travaux de bétonnage et de ciment Impossibilité d'intervention sur un incendie

Source : ENVINOVA, mai 2025

Risques liés à la poussière

Durant cette phase, la poussière qui sera générée sera généralement constituée de matières particulaires et de rejets atmosphériques des engins à moteurs. Les risques liés à cette phase sont généralement des infections respiratoires.

Risques liés aux bruits des engins et équipements de démolition, aménagement et construction

Les travaux à effectués sur le site sont sources de bruits. Ces bruits proviendront du fonctionnement des engins lourds (bulldozer…) utilisés pour la démolition, le décapage de la terre, le transport des déchets de chantiers, etc. Les agents

de chantiers se trouveront alors exposées à des risques potentiels au cours de cette phase. Les principaux risques potentiels liés aux bruits incluent :

- Augmentation momentanée de la pression artérielle, de la fréquence cardiaque, de la fréquence respiratoire ;
- Troubles du sommeil ;
- A très forte intensité : picotements douloureux ;
- Au-delà de 130 dB : troubles de l'équilibre, nystagmus (mouvements involontaires et saccadés des yeux).

Risques liés aux vibrations

En plus des bruits, certains équipements utilisés dans les travaux émettront des vibrations qui exposeront les agents de chantiers et les conducteurs à :

- Des troubles angioneurotiques ;
- Une modification du seuil de la douleur ou "anesthésie vibratoire".

Risques d'accidents de travail

Les travaux de préparation impliquent l'utilisation de matériel et substances qui exposent les employés à de nombreux risques d'accidents de travail. Ainsi, lors de la réalisation des travaux, les agents de chantier qui s'y déplaceront, se trouvent exposés à de nombreux risques potentiels qui sont dus à :

- Des blessures par les instruments de travail ;
- Des collisions de personnes (par engins roulants) pouvant entrainer traumatismes corporels ;
- Des brûlures corporelles liées aux contacts avec des équipements chauds.

L'ensemble des risques d'accidents de travail peuvent entrainer des traumatismes légers, des incapacités partielles ou total, voire des décès.

8.3.1.2 Risques liés aux activités de la phase d'exploitation

Utilisation et circulation des camions et des véhicules

Les risques d'accidents dans la circulation sont résumés au risque de collision, au risque de court-circuit des véhicules et des camions pendant les déplacements pour la maintenance des avions.

Installations des bâtiments et équipements

Les risques liés aux bâtiments et équipements peuvent être classés en trois (3) grands groupes.

❖ **Risques physiques :**

- chute/glissade : les chutes de plain-pied, les chutes d'objet et les vitres/verreries brisées ;
- électrocution ;
- incendie/ explosion (notamment les produits chimiques liquides dont les hydrocarbures) : ces risques dépendent des caractéristiques du produit mis en cause : point éclair, température d'inflammation, deux limites d'inflammabilité : la Limite Inférieure d'Explosivité (LIE) et la Limite Supérieure d'Explosivité (LSE) ;
- hautes fréquences et micro-ondes qui comptent les ondes électromagnétiques ;
- coupures, blessures mortelles suite à l'utilisation des instruments de coupes et tranchants ;
- les accidents (collision et écrasement) entre engins et personnel de travail ;

❖ **Risques biologiques :**

- dissémination volontaire ou non d'organisme génétiquement modifié. Les voies de pénétration des agents pathogènes chez l'homme sont :
  - ✓ inhalation par voie aérienne (de poussières, de sciures), l'utilisation de seringue sans bouchon (cas de drogue) qui causeront la maladie et la mort ;
  - ✓ ingestion par voie buccale (porter la main à la bouche) pour se maquiller ou pour manger qui peut causer une maladie ou toute autre complication et la mort ;
  - ✓ voie conjonctivale (agitation ou éclaboussure dans l'œil) qui cause l'infection de l'œil et la perte de la vue ;
  - ✓ voie cutanée (aiguille contaminée), coupure ou égratignure, éclaboussure de produits biologiques qui causeront la maladie et la mort ;

❖ **Risques chimiques :**

- réaction exothermique ;
- épandage/dispersion : certains produits sont très volatiles et certaines réactions produisent des gaz qui lorsqu'inhaler peuvent intoxiquer ;
- intoxication (due au produit chimique tel que tel que la chaux) :
- ingestion ou intoxication aigue ou chronique qui peut causer une complication nécessitant une intervention chirurgicale, voire un décès ;
- intoxication par voie cutanée causant allergie, brulures et la mort ;
- irradiation par inhalation qui peut causer des complications respiratoires, une allergie et un décès.

Les bâtiments dans leur ensemble présentent également des risques d'inflammation par vandalisme ou par erreur humaine, notamment dans l'utilisation des équipements chauffants et également le risque d'explosion dû à une inflammation de l'accumulation de vapeur explosif plus susceptibles dans les magasins de stockage.

❖ Malveillance

Comme pour tout établissement pouvant recevoir des personnes extérieures, les risques résultant des actes de malveillance ne peuvent malheureusement pas être écartés. En effet, les événements redoutés tels que le vol ou le cambriolage, les agressions physiques, le sabotage ou les attentats et l'intrusion ou l'usage de substances illicites sont autant d'actes de malveillance auxquels l'établissement pourrait être exposé.

❖ Manques d'utilité

Les utilités de l'établissement seront l'eau, l'électricité et l'air comprimé pour l'équipement pneumatique.
Manque d'électricité : l'électricité sert au fonctionnement du système de contrôle (téléphone ; alerte, équipements de sécurité, etc.) pour la conduite et la sécurité de l'établissement. Elle alimente également les équipements électriques (luminaires, éclairage, etc.).
Manque d'eau incendie : l'eau incendie est utilisée ponctuellement pour l'alimentation des dispositifs de lutte incendie. En situation normale de fonctionnement, un manque d'eau brute ne représente pas de potentiel de dangers.
Manque d'air comprimé : l'air comprimé sert au fonctionnement des équipements pneumatiques.

Tableau 8-3: Récapitulatif des risques liés aux manques d'utilités

Utilités	Types de défaillances	Conséquences
Electricité	Réseau public	– perte fonctionnelle des installations électrique – perte de l'éclairage arrêt automatique des installations électriques
Eau incendie	Manque d'eau incendie	- Impossibilité d'intervention sur un incendie

Air comprimé	Manque d'air comprimé	- Perte fonctionnelle des équipements pneumatiques

Source : ENVINOVA, Mai 2025

8.3.1.3 Identification des risques externes

- **Inondations**

Les inondations peuvent se produire au-delà des seuils (montant de la nappe). Les inondations peuvent également se produire dans la zone mal drainée, surtout pendant la saison des pluies. Le site d'implantation du Projet sera aménagé en tenant compte du drainage favorable sur l'ensemble du site.

- **Glissement de terrain**

Compte tenu de la topographie, la pédologie, l'aménagement et les fortes précipitations lors de la saison des pluies peut accélérer l'érosion et l'instabilité locale du sol dans les zones les plus sensibles. Cependant, les installations seront fixées sur des fondations éprouvées.

8.3.2 Identification des risques pour la santé, la sécurité et la sûreté communautaire

8.3.2.1 Risques liés à la circulation routière

Risques	Description
Augmentation du trafic de camions et engins lourds	Risque d'accident avec les riverains (piétons, enfants, motocyclistes) dans les zones proches du site
Dégradation des routes existantes	Causée par le passage répété de poids lourds ; peut entraîner des nids-de-poule, poussière et accidents

Source : ENVINOVA, Juillet 2025

8.3.2.2 Risques liés aux nuisances environnementales

Risques	Description
Poussières et émissions atmosphériques	Provenant des travaux de terrassement et du transport de matériaux ; impact sur les voies respiratoires des populations vulnérables
Bruit excessif	Généré par les engins et outils de chantier, surtout pendant la phase de construction
Pollution lumineuse	Lumières puissantes utilisées sur le site la nuit, pouvant perturber les riverains

Source : ENVINOVA, Juillet 2025

8.3.2.3 Risques sanitaires et hygiéniques

Risques	Description
Prolifération de vecteurs (moustiques, rongeurs)	En cas de mauvaise gestion des eaux stagnantes ou des déchets organiques sur site

Pollution des sources d'eau	Fuite d'hydrocarbures ou de produits dangereux pouvant contaminer les puits ou cours d'eau utilisés par la communauté
Déchets non maîtrisés	Déversement accidentel ou illégal de déchets du chantier dans les zones habitées

Source : ENVINOVA, Juillet 2025

8.3.2.4 Risques liés à la sécurité publique

Risques	Description
Intrusion de personnes non autorisées	Enfants ou jeunes attirés par le chantier sans protection adéquate
Risques d'incendie ou d'explosion	Liés au stockage de carburant ou produits chimiques utilisés sur le chantier
Conflits communautaires	Risques de tensions liées à l'emploi local, la gestion foncière ou la perturbation d'activités commerciales

Source : ENVINOVA, Juillet 2025

8.3.2.5 Risques liés à la pandémie ou à la promiscuité sociale

Risques	Description
Propagation de maladies infectieuses (COVID-19, choléra, paludisme)	Densité sur le chantier, fréquentation par des travailleurs venant de plusieurs localités, contact avec les communautés locales

Source : ENVINOVA, Juillet 2025

8.3.2.6 Risques spécifiques pour les groupes vulnérables

Groupes	Risques potentiels
Enfants	Accidents, exposition aux polluants, chute dans les tranchées non clôturées
Femmes	Risques accrus de harcèlement, manque d'information ciblée, exclusion de la concertation
Personnes âgées ou handicapées	Difficulté à fuir en cas d'alerte, exposition accrue aux nuisances sanitaires

Source : ENVINOVA, Juillet 2025

8.3.2.7 Risques liés à la phase de démantèlement

Risques	Description
Chute de matériaux	Pendant la démolition de structures
Gestion inadéquate des déchets dangereux	Plomb, solvants, hydrocarbures mal éliminés

Source : ENVINOVA, Juillet 2025

8.3.3 Mesures de prévention et d'atténuation des risques communautaire

8.3.3.1 Mesures contre le risque de circulation des engins et accidents routiers

Mesures proposées :

- Mettre en place un plan de circulation intégrant des itinéraires dédiés aux engins lourds, loin des zones résidentielles.
- Installer une signalisation claire (panneaux, feux clignotants) aux abords du chantier.
- Limiter la vitesse des véhicules (< 30 km/h) à proximité des communautés.
- Organiser les livraisons hors heures de pointe (matin et soir).
- Employer des agents de sécurité routière (vigiles ou agents de circulation) aux croisements dangereux.

8.3.3.2 Mesures contre le risque de poussières, bruit, émissions atmosphériques

Mesures proposées :

- Arrosage régulier des pistes et matériaux pulvérulents.
- Installer des pare-poussières (filets) autour du site.
- Limiter les travaux bruyants à des heures définies (ex. 8h-18h).
- Utiliser des équipements à faible émission sonore ou dotés de silencieux.
- Effectuer des mesures de qualité de l'air et du bruit en continu.

8.3.3.3 Mesures contre le risque Mesures contre le risque de pollution de l'eau, prolifération de vecteurs

Mesures proposées :

- Stocker les hydrocarbures et produits chimiques dans des zones étanches avec bacs de rétention.
- Équiper le site d'un système de drainage efficace pour éviter les eaux stagnantes.
- Entretenir régulièrement les installations sanitaires et fosses septiques.
- Installer des moustiquaires ou répulsifs biologiques à proximité des zones sensibles.
- Former les travailleurs à l'hygiène de base.

8.3.3.4 Mesures contre le risque d'intrusion, incendie, conflits

Mesures proposées :

- Clôturer entièrement le site avec des panneaux d'interdiction d'accès.
- Mettre en place une surveillance 24h/24 (vigiles, caméra si possible).
- Fournir des extincteurs et points d'évacuation clairement identifiés.
- Organiser des sessions d'information communautaire pour expliquer les enjeux du projet.
- Mettre en œuvre un mécanisme de gestion des griefs communautaires.

8.3.3.5 Mesures contre les risques sanitaires et pandémiques

Mesures proposées :

- Assurer des points de lavage de mains et des kits sanitaires pour les travailleurs et visiteurs.
- Campagnes de sensibilisation communautaire sur l'hygiène et la prévention des maladies.
- Mise en place d'un poste de santé sur site ou d'un partenariat avec un centre local.
- Isolement des cas suspects et suivi médical.

8.3.3.6 Groupes vulnérables

Mesures proposées :

- Adapter les messages de communication (affiches, radios locales, langues locales).
- Prévoir des **passages piétons sécurisés**, en particulier près des écoles ou centres de santé.

8.3.3.7 Mesures pendant la démolition / Fin de projet

Mesures proposées :

- Réaliser une démolition planifiée, avec retrait sécurisé des matériaux lourds ou toxiques.
- Valoriser et recycler les matériaux lorsque possible (métaux, bois).
- Nettoyer et réhabiliter les zones utilisées.
- Informer à l'avance les autorités et populations de la fermeture du site.

8.3.4 Analyse de la politique HSSE du promoteur

La politique Hygiène, Sécurité, Santé, Environnement (HSSE) du promoteur devra, entre autres comprendre les exigences suivantes :

- L'objectif « Zéro Accident », ne nuire aux personnes ni à l'environnement ;
- La sécurité des transports : réalisation des investissements considérables dans la formation, la technologie et l'adoption des bonnes pratiques pour apporter des améliorations constantes dans ce domaine ;
- La sécurité des processus : apport de la plus grande attention à la sécurité des processus quelles que soient nos opérations (stations-service, terminaux, centres emplisseurs GPL, cuves, transports maritimes, aviation, sites des clients) ;
- La gestion de la sécurité des sous-traitants : exigence des sous-traitants et des partenaires à gérer leurs politiques et les pratiques HSSE de la même manière qu'AIR COTE D'IVOIRE ;
- L'impact environnemental : surveillance activement de l'impact environnemental en agissant de manière décisive pour minimiser les conséquences de chaque incident et procédons à des comptes rendus transparents ;
- Encourager l'amélioration continue de la gestion HSSE.

8.3.5 Prévention des accidents et mesures de sécurité

Diverses dispositions sont mises en place pour la gestion des risques sur le site du projet. Elles portent en particulier sur :

- Des mesures préventives :
- Procédures et instructions techniques de sécurité ;
- Séances de formation et de sensibilisation ;
- Equipements de protection individuelle ;

- Contrôle des équipements de travail (engins roulants, etc.) ;
- Accès et visite du site ;
- Des mesures de contrôles et des actions correctives :
- Mécanismes de contrôle des mesures de sécurité ;
- Mise en œuvre et suivi des actions correctives ;
- Des interventions médicales :
- Gestion des accidents ;
- Suivi médical des personnes.

Toutes les mesures définies seront applicables pendant les phases du projet.

8.3.5.1 Phase de démolition, d'aménagement et de construction des installations

Circulation des personnes et des véhicules

La prévention des accidents et mesures de sécurité devra être assurée par une entité consacrée au sein de l'entreprise, et sous l'autorité, de préférence, du maître d'ouvrage. La première mesure de sécurité à adopter, avant l'entame des travaux d'ouvrage, est l'établissement d'une clôture de protection du site, sous la surveillance d'une équipe de vigiles, pour assurer son inviolabilité et garantir son intégrité.
Le maître d'œuvre devra établir un plan général du réseau de voies de circulation, pour assurer le déplacement des personnes et des véhicules (engins, camions et voitures) à proximité et sur le site. Ce plan devra être porté à la connaissance de tous les intervenants sur le chantier et du voisinage. Des panneaux du code de la route munis de pictogrammes (limitation de vitesse (passage piéton, accès interdit, zones à accès restreints, etc.) et des projecteurs électriques devront être installés afin de garantir la fiabilité du chantier et la sécurité du personnel et des visiteurs ainsi que la sécurité des riverains.

Figure 8-2: Panneau de limitation de vitesse à 20 km/h

Les parkings du personnel de chantier et des visiteurs devront être formellement identifiés et maintenus sous la surveillance d'agent de sécurité (vigiles).
En vue de lutter contre la pollution, les entreprises de construction devront être formées sur le plan de gestion environnemental chantier et disposés de moyens de lutte contre la pollution et en étroite collaboration avec le CIAPOL. De plus, pour la lutte contre la pollution des eaux souterraines et du sol, les déchets solides ou liquides devront être regroupés et stockés dans des abris spéciaux en vue de leur enlèvement par des structures agrées par l'ANAGED et par le CIAPOL.
Une campagne de mesure de bruit devra être réalisée avant le début des travaux et un suivi semestriel devra être fait. Les résultats devront être portés à la connaissance de l'autorité publique indiquée pour s'assurer du respect des seuils tolérables en vigueur vu également la proximité des habitations.

Concernant l'accès ainsi que les visites du site, un dispositif de régulation des accès dans la zone d'activité doit être en place, en vue de renforcer les mesures de sécurité. Ce dispositif s'applique à toute personne étrangère au site (visiteurs, sous-traitants, etc.). Ce dispositif comporte, entre autres :

- L'induction sur les risques et consignes de sécurité applicables sur le site ;
- Des prospectus explicatifs des gestes à éviter au sein du site ;
- La mise à disposition des visiteurs d'un agent du site (agent d'escorte) ;
- Le balisage et la signalisation des zones de circulation des piétons, des véhicules légers, etc. ;
- Des limitations d'accès (interdictions, restrictions…) à certaines zones dangereuses ;
- Des panneaux signalétiques (panneaux indicatifs…).

Installations, équipements et produits

Les installations et équipements électriques devront être identifiés et leur emplacement protégé et matérialisé par des pictogrammes dédiés. Les principaux risques sont l'électrocution par haut voltage.

Figure 8-3.Pictogrammes de risque d'électrocution et danger de mort

L'accès à ces différents locaux devra être soumis à autorisation des responsables du chantier, après justification de la compétence des intervenants. Tous travaux sur lesdits lieux devront faire l'objet d'un permis spécial de travail délivré par l'autorité habilité.
L'accès à l'ensemble du site devra être règlementé et garanti par la présence d'une équipe de sureté. A cet effet, tout usager du site (personnel et visiteurs) devra être muni de badges d'accès distinctifs. Le port du badge sur le site sera obligatoire et exigé par la sureté ou toute autre personne habilitée.
Toute personne (travailleur ou visiteur) accédant au site pour la première fois devra absolument faire l'objet d'une séance d'induction. Les visiteurs devront nécessairement dans le cadre de leurs déplacements sur le site, être accompagnés par un vigile ou un guide désigné.
L'accès aux zones de stockage de substances ou produits dangereux (carburant, huiles, graisses et divers) sera restreint au personnel de chantier habilité. Des zones de stockage temporaire devront être construites conformément aux normes et réglementations en vigueur. Elles pourront, par exemple, être équipées de pictogramme de sécurité en vue de prévenir tout incident ou accident.

Figure 8-4: Pictogrammes d'accès restreint

Les produits devront être manipulés avec les Equipements de Protection Individuelle (EPI) suivants :

- lunettes de protection ;
- cache-nez ;
- blouses et pantalons de travail en coton ;
- gants de protection ;
- chaussures de sécurité.

Photo 8-1: Gants de protection, lunettes de protection, chaussures de sécurité

Le chantier devra disposer d'une trousse de santé pour les premiers soins et un Plan d'Hygiène Sécurité et Environnement de chantier devra être rédigé et disponible.

Chaque employé disposera, en fonction du poste occupé (activités et tâches) et du lieu de travail, des équipements individuels conventionnels qui lui permettront de se protéger ou amoindrir des effets des dangers éventuels. Des dispositions devront être prises pour inciter les employés à utiliser correctement et systématiquement les équipements de protection individuelle (EPI) dont ils bénéficieront. Des efforts seront portés sur le port des masques anti-poussières, des bouchons d'oreilles et des casques antichocs. Le tableau ci-dessous présente les équipements de protection individuels en fonction des sources d'exposition.

Tableau 8-4: Equipements de protection individuelle spécifiques aux sources de risques

Sources du risque	Equipements de protection individuels
Poussière	Lunette de protection oculaire normalisée (normes EN 166, EN 175, etc.) ; Masque anti-poussière (normes EN 149, etc.), filtres à particules (normes EN 143, etc.) ou demi-masque et quarts de masque (normes EN 140, etc.) en fonction du niveau d'exposition.
Bruit	Bouchons d'oreille (exposition à 80- 90 dB) ; Casque antibruit ou protections moulées (exposition à 100- 130 dB) ; Casque anti bruit + bouchons d'oreille/protection moulée (exposition à 140- 150 dB)
Vibrations	Gants anti-vibrations (normes ISO 10812, etc.)
(Protection contre les traumatismes corporels)	Vêtements de protection en matière fluorescente, rétro réfléchissante (normes 471, etc.) ; Chaussures de sécurité (normes EN 345, etc.) ; Gants résistants aux risques mécaniques et aux chocs d'une lame (normes EN 388, etc.) ; Casques de protection (normes EN 397, etc.)

Source : ENVINOVA, Mai 2024

Des inspections périodique et régulière par le service santé-sécurité ainsi que les responsables départements permettront de vérifier et assurer le port des EPI requises selon les tâches entreprises ou les zones de travail. En effet,

au-delà de l'implication du service Santé-sécurité, les responsables d'équipes auront dans leurs cahiers de charges la responsabilité d'assurer que le personnel sous leur responsabilité porte correctement leurs EPI.

Travaux manuels et mécaniques

Le responsable HSE du chantier devra sensibiliser et former le personnel sur les conduites à tenir et veiller au respect scrupuleux des prescriptions sécuritaires, ainsi que les gestes et postures de bonnes pratiques. Le personnel affecté aux postes de travail à effort physique avéré devra exercer suivant un système de rotation, de façon permanente.
Les zones de glissades ou chutes d'objet devront être formellement identifiées et matérialisées au moyen de pictogrammes dédiés.

Figure 8-5: Panneaux indiquant des zones de glissade et de chute d'objets

Chaque agent de chantier ainsi que les visiteurs devront être équipés des EPI suivants (selon le poste occupé et les travaux effectués (personnel) et le lieu de la visite (visiteur)) :

- casque de protection ;
- bouchons d'oreilles ;
- lunettes et visières de protection ;
- cache-nez ;
- blouses et pantalons de travail en coton ;
- gants de protection ;
- chaussures de sécurité ;
- harnais.

Photo 8-2: Equipements de Protection Individuelle

Par ailleurs, le contrôle sur les différents engins et machines (perforateur, chargeuse à benne, etc.) sera accentué avant l'utilisation de toute machine, des contrôles réguliers seront faits afin de s'assurer :

- de la conformité prévue à l'usage des équipements ;
- de l'efficience des mesures de sécurité y afférents ;
- de la sureté des équipements (absence de défaillance et de dangers avant l'utilisation).

Les tâches à effectuer porteront sur :

- la vérification des niveaux de jauge (eau, huile) ;
- la vérification des niveaux de carburant ;
- le contrôle du pneumatique ;
- le contrôle des automatismes.

Les pannes diverses seront anticipées en :

- Procédant à une maintenance préventive des équipements ;
- Vérifiant le niveau de dérive des équipements.

Un plan de contrôle annuel doit être défini et suivi par l'équipe de maintenance. En dehors des machines, tout autre équipement présentant des dangers potentiels doit être également vérifié avant tout usage.

8.3.5.2 Phase d'exploitation

Le principe général en matière de sécurité s'attache à ce que les établissements soient conçus de manière à permettre :

- de limiter les risques d'incendie ;
- d'alerter les occupants lorsqu'un sinistre se déclare ;
- de favoriser l'évacuation des personnes tout en évitant la panique ;
- d'alerter les services de secours et faciliter leur intervention.

Utilisation et circulation des camions et des véhicules

AIR COTE D'IVOIRE devra établir un planning et une surveillance de circulation des véhicules au sein du site. Des panneaux du code de la route aux différents carrefours devront être installés sur la base d'un plan de circulation.
Les parkings visiteurs devront être formellement distingués et mis sous à la surveillance de vigiles.
Les conducteurs de camions et d'engins devront être formés et certifiés à une conduite en sécurité sanctionnée par une spécialisation d'initiative locale ou certificat d'aptitude à la conduite d'engins en sécurité.
AIR COTE D'IVOIRE devra aménager un parking exclusivement dédié aux camions d'approvisionnement de carburants.

Installations dans les bâtiments et produits

Dans les bâtiments, les magasins et les ateliers, les produits devront être étiquetés et conservés en respectant les spécifications de compatibilités, de température et de pressions livrés avec les Fiches de Données de Sécurité (FDS).
Les étiquettes homologuées sont les suivantes :

Figure 8-6: Pictogrammes SGH

Les règles de protection se résument selon les éléments suivants :

- **Evaluer le risque**

Il consiste à identifier, vérifier et déterminer la probabilité d'occurrence du risque et de sa gravité en termes d'effets.

- **Eliminer le risque**

L'atténuation du risque consiste par exemple :

- à supprimer les encombrements en rangeant correctement selon les 5S (Supprimer l'inutile, Situer les choses, faire Scintiller, Standardiser les règles, Suivre et progresser) ;
- à remplacer ou à réduire la gravité du danger : utilisation d'un produit moins dangereux dans le cas de la chaux ;
- à isoler le danger de l'individu ;
- à réduire le temps d'exposition à un risque/danger ;
- à former et informer les personnes au sein du site sur les risques encourus.

- **Protection collective**

Les Equipements de Protection Collective (EPC) sont :

- les alarmes (incendie, toxicité, etc.) ;
- la protection anti-feu ;
- les extincteurs ;
- les bacs à sable ;
- l'affichage.

La photo suivante illustre quelques modèles d'EPC :

Figure 8-7 Equipements de protection collective

Les éléments faisant partie de la protection individuelle de manipulation des produits dangereux sont présentés dans la figure ci-après.

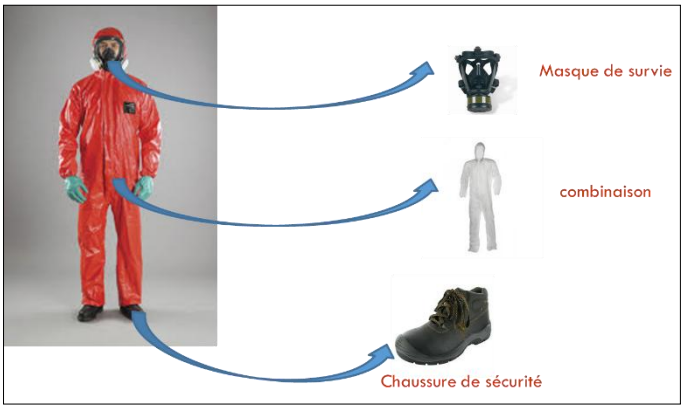


Figure 8-8 Equipements de protection collective

Les principes généraux de la prévention sont les suivantes :

- Eviter les risques
- Evaluer les risques qui ne peuvent pas être évités
- Combattre les risques à la source
- Adapter le travail à l'homme
- Tenir compte de l'état d'évolution de la technique
- Remplacer ce qui est dangereux par ce qui n'est pas dangereux ou par ce qui est moins dangereux
- Remplacer ce qui est dangereux par ce qui ne l'est pas ou ce qui est le moins
- Planifier la prévention en y intégrant la technique, l'organisation et les conditions du travail, les relations sociales et l'influence des facteurs ambiants
- Prendre des mesures de protection collective en priorité sur les mesures de protection individuelle
- Donner les instructions appropriées aux travailleurs.

L'accès aux zones du site devra être règlementé et surveiller. Les occupants devront être sensibilisés et encouragés à déclarer toute panne, tout défaut ou tout fonctionnement d'équipement suspect au service HSE.
Les règles de prévention pour l'évacuation des locaux devront respecter les conditions suivantes :

- les matériaux et les éléments d'exploitation doivent présenter, face au feu, des qualités de -réaction et de résistance appropriées aux risques ;
- l'aménagement des locaux, la distribution des différentes pièces et éventuellement leur isolement doivent assurer une protection suffisante ;
- l'éclairage de l'établissement doit être électrique ;
- le stockage et l'emploi de produits explosifs ou toxiques, de tous liquides inflammables devra être soumis à autorisation ou déclaration.
- être construits de manière à permettre l'évacuation rapide et en sécurité des occupants ;
- avoir une ou plusieurs façades en bordure de voies ou d'espaces libres permettant l'évacuation du public ;
- l'accès et la mise en service des moyens de secours et de lutte contre l'incendie ;
- avoir des sorties (2 au minimum), et les éventuels espaces d'attente sécurisés et les dégagements intérieurs qui y conduisent, aménagés et répartis pour permettre l'évacuation ou la mise à l'abri préalable rapide et sûre des personnes.

Dispositions en matière de sécurité

La gestion des aspects liés à la sécurité et à l'hygiène se fera séparément des questions environnementales par des réunions de sécurités conformément à la politique HSE de AIR COTE D'IVOIRE. La sécurité du site sera assurée par une agence de sécurité privée agrée ou des vigiles professionnels recrutés en contrat de prestation et du personnel local utilisé à plein temps ou à temps partiel.
Le site sera éclairé la nuit et l'entrée sera sous-surveillance. Les communications avec l'extérieur se feront via le téléphone portable de type GSM.
En plus, les procédures et instruction techniques ont pour but d'indiquer aux employés la démarche à suivre pour contribuer à leur propre sécurité dans le milieu du travail. En fonction des activités réalisées sur le site, ces procédures et instructions sécuritaires sont mises à la disposition des employés et sous-traitants pendant les phases du projet (phase de préparation et phase d'exploitation). Elles portent sur des sujets relatifs à l'hygiène et la sécurité du travail qui seront, entre autres :

- La manipulation des produits ;

- La gestion des huiles usagées ;
- La maintenance et l'entretien des équipements de travail ;
- La manutention des équipements ;
- La conduite des engins roulants ;
- La conduite à tenir en cas d'incident.

En plus des procédures et instructions, des consignes de sécurité sont définies (tableaux de consignes et panneaux de signalisation) et disposées à des endroits stratégiques. Ces consignes portent notamment sur :

- Le port obligatoire des équipements de protection individuels ;
- Les interdictions de consommer de la nourriture dans les douches ou vestiaires, à l'exclusion de l'endroit prévu à cet effet ;
- Les interdictions de consommer de l'alcool sur le site ;
- Les interdictions de communiquer au téléphone pendant les conduites des véhicules.

Toutes les procédures, instructions techniques et consignes devront être tenues à jour en fonction des changements notables qui seront décidés ultérieurement sur le site (usage de nouveaux équipements).

Protection d'activité particulière (le moyen de lutte contre incendie extincteurs)

Pour chaque emplacement comptant entre un (1) et trois (3) volucompteur(s), il est obligatoire d'installer un (1) extincteur à poudre ABC.
Les extincteurs doivent être placés sur des piliers ou sur les murs, dans des endroits bien dégagés, de préférence à l'entrée des ateliers et des locaux ou près des installations et des bâtiments où des incendies peuvent se déclarer.
Sauf raisons particulières, les extincteurs doivent être répartis de manière uniforme. On ne doit pas faire plus de 15 m pour trouver un extincteur.
Les extincteurs doivent être facilement accessibles et visibles ou signalés par un panneau.
L'emplacement des extincteurs doit être indiqué par une signalisation visible de loin. Il convient de préciser par une indication également évidente, près de l'extincteur, l'agent qu'il contient ou le type de feu sur lequel il est utilisable.
La zone autour de l'extincteur doit rester constamment libre de tout objet ou obstacle (pas de stockage temporaire…).
Les appareils situés à l'extérieur devront être protégés des intempéries.
Par ailleurs, il est recommandé que la poignée de l'appareil soit située à environ 1,10 m de hauteur.
Un extincteur d'incendie n'est efficace que s'il est adapté au feu qu'il est appelé à combattre.
Pour cela, les normes NF EN 2 et NF EN 2/A1 distinguent cinq (5) classes de feu et les pictogrammes associés :

classe A : feux de matériaux solides, généralement de nature organique, dont la combustion se fait normalement avec formation de braises,

classe B : feux de liquides ou de solides liquéfiables,

classe C : feux de gaz,

classe D : feux de métaux,

classe F : feux liés aux auxiliaires de cuisson sur les appareils de cuisson (huile et graisse).
On trouvera, dans le tableau ci-après, l'adaptation des agents extincteurs aux classes de feux A, B, C et F dont pourra s'inspirer le promoteur pour la disposition des extincteurs

Tableau 8-5: Classe de feux et agents extincteurs

Agents extincteurs	Classe de feu				Emploi sur installation électrique < 1 000 V
	A	B	C [1]	F	
Eau en jet pulvérisé	+	-	-	-	Possible [2]
Eau avec additif en jet pulvérisé	+	+ [3]	-	+	Possible [2]
Mousse	+/-	+ [3]	-	+	non
Poudre BC	-	+	+	-	oui
Poudre ABC ou polyvalente	+	+	+	-	oui
Dioxyde de carbone (CO_2)	- [4]	+	-	-	oui
Hydrocarbures halogénés (FM 200®, etc.)	-	+	+	-	oui

+ : bonne efficacité
+/- : efficacité limitée
- : inadapté

1. ⚠ Ne jamais tenter d'éteindre un feu de gaz sans pouvoir en couper l'alimentation.
2. Seuls les extincteurs portant la mention « utilisable sur installation électrique inférieure à 1 000 volts » peuvent être utilisés sur une installation électrique sous tension et par des personnes expérimentées. Attention, cependant, l'eau de ruissellement peut être conductrice.
3. Les feux d'alcools, d'éthers, de cétones, de solvants polaires doivent être attaqués au moyen de mousses spéciales.
4. Ces extincteurs abattront les flammes mais les braises peuvent entraîner la reprise du feu. Un arrosage à l'eau complétera leur action.

Il ne faut utiliser sur les feux de classe D que des extincteurs à poudre spécifique (à base de graphite, carbonate de sodium, chlorure de sodium, etc.) après avoir vérifié la compatibilité de la poudre avec le ou les métaux susceptibles d'être impliqués dans l'incendie.

Il ne faut utiliser sur les feux de classe D que des extincteurs à poudre spécifique (à base de graphite, carbonate de sodium, chlorure de sodium, etc.) après avoir vérifié la compatibilité de la poudre avec le ou les métaux susceptibles d'être impliqués dans l'incendie.
Les RIA doivent être placés à l'intérieur des bâtiments ou des locaux à protéger. Lorsque cela n'est pas possible, ils doivent être installés à proximité de leurs accès.
Le choix et le nombre des emplacements doivent être déterminés de façon que toute la surface des locaux puisse être efficacement atteinte, compte-tenu :

- de l'agencement, de la destination du local et de la présence éventuelle d'obstacles ;
- de la portée des jets des robinets diffuseurs (la portée minimale est celle du jet diffusé conique, soit 3 m) ;
- de la longueur du tuyau (30 m maximum).

La norme NF S 62-201 exige que tout point de la surface des locaux puisse être couvert par au moins deux jets en position diffusée.
L'accès des RIA doit être facile, l'axe de la bobine étant situé entre 1,20 m et 1,80 m du sol, et leurs abords doivent être maintenus constamment dégagés.

Malveillance

Une veille sureté existera au sein de l'usine assurant le contrôle des accès ainsi qu'une clôture d'au moins 2 m de hauteur montée par des barbelés. L'établissement pourra, si possible, se doter d'équipements de détection de métaux, aux portes d'accès, afin de prévenir les actes de terrorisme.

Manques d'utilités

L'établissement devra disposer de groupes électrogènes supplémentaires pour pallier au manque éventuel d'électricité et de réserve d'eau d'au moins 2000 m³ (quantité majorée) pour la lutte contre incendie.

Prévention des risques liés aux vibrations

La prévention technique passe par l'aménagement des postes de travail et la mise en place d'amortisseurs de vibrations au niveau des outils et engins. Ainsi, tous les engins roulants sont dotés de ceintures de sécurité, des amortisseurs antichocs, et leurs sièges équipés d'absorbeurs d'énergie. Aussi, les voies de circulation des engins sont construites à base de graviers et recouvertes de latérites pour minimiser les secousses. Le temps de repos des conducteurs est également aménagé pour limiter leurs expositions.

Interventions médicales

Gestion des accidents

La mise en place de mesures de prévention est un moyen efficace pour réduire l'occurrence des accidents. Cependant, il peut arriver que des situations, entrainant des dommages corporels ou matériels, surviennent. Les victimes de ces accidents devront être assistées rapidement et convenablement afin de minimiser l'aggravation des dommages.
Pour cela, du matériel de premiers soins et une clinique sont prévus sur le site pour les interventions ponctuelles avant une éventuelle évacuation. Pour des cas d'accident grave, la victime devra être évacuée éventuellement si requis à l'hopital général de Port Bouet ou au CHR de Treichville. Toutes les interventions (soins administrés) feront l'objet d'un rapport qui sera consigné dans le registre des interventions.

Suivi médical des personnes

Avant le début de ses activités, tout le personnel devra faire l'objet d'un bilan médical initial et chaque année, ce bilan est refait pour chaque travailleur. A partir des bilans, le suivi médical est réalisé en fonction des risques potentiels identifiés. Si la survenue des risques sur les agents est constatée, des dispositions devront être prises pour limiter leur exposition et les traiter médicalement. Un suivi individualisé de chaque employé doit être mis en place via un registre indiquant :

- Le poste ou la fonction occupée ;
- Les risques associés au poste ;
- Les moyens de prévention et de protection mis en place ;
- Les résultats du bilan de santé initial ;
- Les résultats du contrôle périodique de santé ;
- Les motifs (médicaux) et périodes de consultations.

Dangers a haut risques et mesures de contrôle

La liste des dangers à haut risques et leurs mesures de contrôle sur le site de AIR COTE D'IVOIRE dans est présentée au tableau suivant.

Tableau 8-6: Liste des dangers à haut risques et leurs mesures de contrôle

Dangers/Risques	Mesures de contrôles
Feu	Ne pas fumer dans les zones à risque de feu. Utiliser un extincteur pour éteindre le feu en cas de début de feu. Appeler le numéro d'Urgence.
Bruit	Bouchons d'oreilles pour les travailleurs, activités contrôlées pour ne pas que le bruit gène les communautés
Poussière	Port de cache nez pour les travailleurs. Contrôler les activités pour ne pas que la poussière gène la communauté
Entrainement/ Ecrasement	Isolation et cadenassage d'équipements. Gardes, barrières, barricades. Exigences relatives à la manutention. Vérification de la mise à énergie zéro.
Exposition aux substances (Hydrocarbures)	Accès aux zones de stockage des substances dangereuses contrôlé. Détection de gaz en place par des appareils calibrés et certifiés. Port des Equipements de Protection Individuelle. Fiche de sécurité (FDS) pour les substances dangereuses disponible et les exigences des FDS sont suivies. Protection pour le chargement et le déchargement en place. Stockage des substances dangereuses (Hydrocarbures) en fonction de leurs FDS.
Chute de hauteur	Installation de gardes corps temporaires (protection collective). Port d'équipements de protection contre les chutes (harnais de sécurité)
Chutes d'objets	Barrières et délimitation des zones où il y a risque de chute d'objets. Intégrité mécanique des équipements situés en hauteur. Dispositifs de retenue des objets en hauteur. Gestion de la zone de travail.
Collision entre véhicules	Contrôle d'accès : S'assurer que les personnes présentes dans les véhicules sont autorisées d'accès à la zone. Gestion de la disposition au travail et de la fatigue pour les travailleurs afin d'éviter les accidents dus à la fatigue. Programme d'entretien des équipements mobiles. Plan de gestion des déplacements hors site. Opérateurs compétents. Port de la ceinture de sécurité. Système de communication positive. Conception et entretien des routes. Délimitation de zone. Signalisation et démarcation.
Collision véhicules - piétons	Stationnement fondamentalement stable pour éviter les mouvements incontrôlés. Programme d'entretien des équipements mobiles. Système de communication positive. Délimitation de zone pour éviter les accès de personnes non autorisées. Inspection pré-opérationnelle des véhicules pour détecter les défauts des engins avant l'utilisation.
Opération de chargeuses	Conducteur de la chargeuse compétent et autorisé à conduire le camion. Opérateur apte au travail (par exemple : pas sous l'effet de la fatigue, l'alcool et les drogues et avoir une bonne santé mentale). Port de la ceinture de sécurité par tous les occupants. Supervision du travail. Inspection pré-opérationnelle des véhicules pour détecter les défauts des engins avant l'utilisation.
Opération d'excavatrice	Conducteur de l'excavatrice compétent et autorisé à conduire le camion. Opérateur apte au travail (par exemple : pas sous l'effet de la fatigue, l'alcool et les drogues et avoir une bonne santé mentale). Port de la ceinture de sécurité par tous les occupants. Supervision du travail. Inspection pré-opérationnelle des véhicules pour détecter les défauts des engins avant l'utilisation.
Opérer un camion lourd de chargement	Opérateurs sont compétents et autorisés pour les tâches à exécuter. Opérateur apte au travail (par exemple : pas sous l'effet de la fatigue, l'alcool et les drogues et avoir une bonne santé mentale). Port de la ceinture de sécurité par tous les occupants. Inspection pré-opérationnelle du camion lourd pour détecter les défauts des engins avant l'utilisation.

Source : ENVINOVA, Mai 2024

Tableau 8-7: Liste des consignes à mettre en œuvre dans la gestion des accidents

Étape	Mesures
1	Sécuriser la zone. La sécurité du personnel et du public est la priorité absolue. Si la zone n'est pas sécuritaire, évacuer le personnel s'y trouvant où demander à d'autres personnes de le faire, puis élaborer une stratégie d'intervention dans un endroit sécuritaire.
2	Aviser les autres membres du personnel de l'incident. Pour des raisons de sécurité, aviser les autres membres du personnel afin de mettre en œuvre le POI et de mobiliser des ressources supplémentaires au besoin
	Remarque : Les renseignements énoncés ci-dessous sont généralement communiqués aux autres lors du signalement d'une urgence environnementale : - une brève description de l'incident, y compris l'évaluation de la cause première ; - une brève description de la portée de l'incident, soit les répercussions, le trajet et la vitesse possibles ; - une estimation de l'ampleur de l'incident (mineur ou majeur) et de la nécessité d'une évacuation ; - l'endroit et l'heure de l'incident ; - les circonstances nécessitant des équipements ou du personnel spécialisé, s'il y a lieu ; - le nom de la personne signalant l'incident ; - les personnes blessées, leur emplacement et la nature des blessures ; - les plans d'atténuation des risques déjà en place ; - toutes autres ressources nécessaires.
3	Effectuer la première intervention. Une fois la zone sécurisée, lire si possible la fiche signalétique de la matière en cause, plus particulièrement la section concernant l'équipement de protection individuelle approprié, puis prendre les mesures nécessaires pour confiner et isoler le danger. Celles-ci devraient permettre de réduire l'ampleur des dommages causés par l'incident.
4	Commencer les réparations. Une fois le danger confiné, commencé les réparations afin que l'incident ne se reproduise pas.
5	Entamer les procédures de nettoyage.
6	Évaluer l'efficacité de l'intervention d'urgence. Le service de santé, sécurité et environnement ou un représentant de AIR CÔTE D'IVOIRE mettra en place une stratégie d'amélioration continue. L'efficacité et l'efficience du POI lié à l'incident seront également évaluées. S'il est possible d'améliorer les procédures, le personnel de tous les sites en sera informé.

Source : ENVINOVA, Mai 2025

8.4 PLAN D'URGENCE SIMPLIFIE (PUS)

Ce plan d'urgence correspond à l'organisation des secours en cas d'apparition d'un évènement redouté (incendie, etc.) en phase d'exploitation du projet.
Les éléments qui suivent montrent le déroulement du plan d'urgence.

8.4.1 Alerte

8.4.1.1 Organisation de l'alerte

Durant les heures d'activité, l'alerte est déclenchée par le chef de l'établissement en cas de feu, de fuite ou de blessé. Le niveau de l'alerte varie de 0 à 3 en fonction de la gravité de la situation :

- **Alerte niveau 1** (incident/accident dont les effets ne dépassent pas les limites du site, mais avec intervention des services publics de secours).
- **Alerte niveau 2** (incident/accident dont les effets peuvent dépasser les limites du site, sans risque grave – immédiat pour la population – bouclage partie I de la zone).
- **Alerte niveau 3** (accident important, à développement rapide. Effets immédiats ou possibles à redouter à l'extérieur de l'établissement – bouclage de la zone – anticipation du Plan Particulier d'Intervention (PPI)).

En dehors des heures d'activité, l'alerte est donnée par un système automatique ou par un témoin externe.

8.4.1.2 Message d'alerte

La diffusion de l'alerte se fait par l'utilisation des moyens sonores : klaxon – sirène ou alarme générale. En cas de sinistre nécessitant l'intervention des pompiers, le message peut se présenter comme suit :

Ici **AIR COTE D'IVOIRE**
Adresse : Commune de Port Bouet, Aéroport International Félix Houphouët Boigny.
Téléphone : (+225) …….
Nature du sinistre incendie/explosion : ……
Nombre de blessés :
Vent : …….
Point de présentation : ……
Accès : accessible par le boulevard de l'aéroport international Félix Houphouët Boigny.
Mesures prises ou en cours à l'extérieur du site

NB : faire répéter le message par votre correspondant. Ne pas raccrocher le téléphone avant son interlocuteur (il peut demander un complément d'information).

8.4.1.3 Schéma d'alerte

Le schéma d'alerte est le processus suivi depuis la découverte du sinistre jusqu'au déclenchement du PUS.
Un exemple de schéma d'alerte en cas de sinistre pour le déclenchement du PUS de AIR COTE D'IVOIRE est illustré dans la figure ci-après.

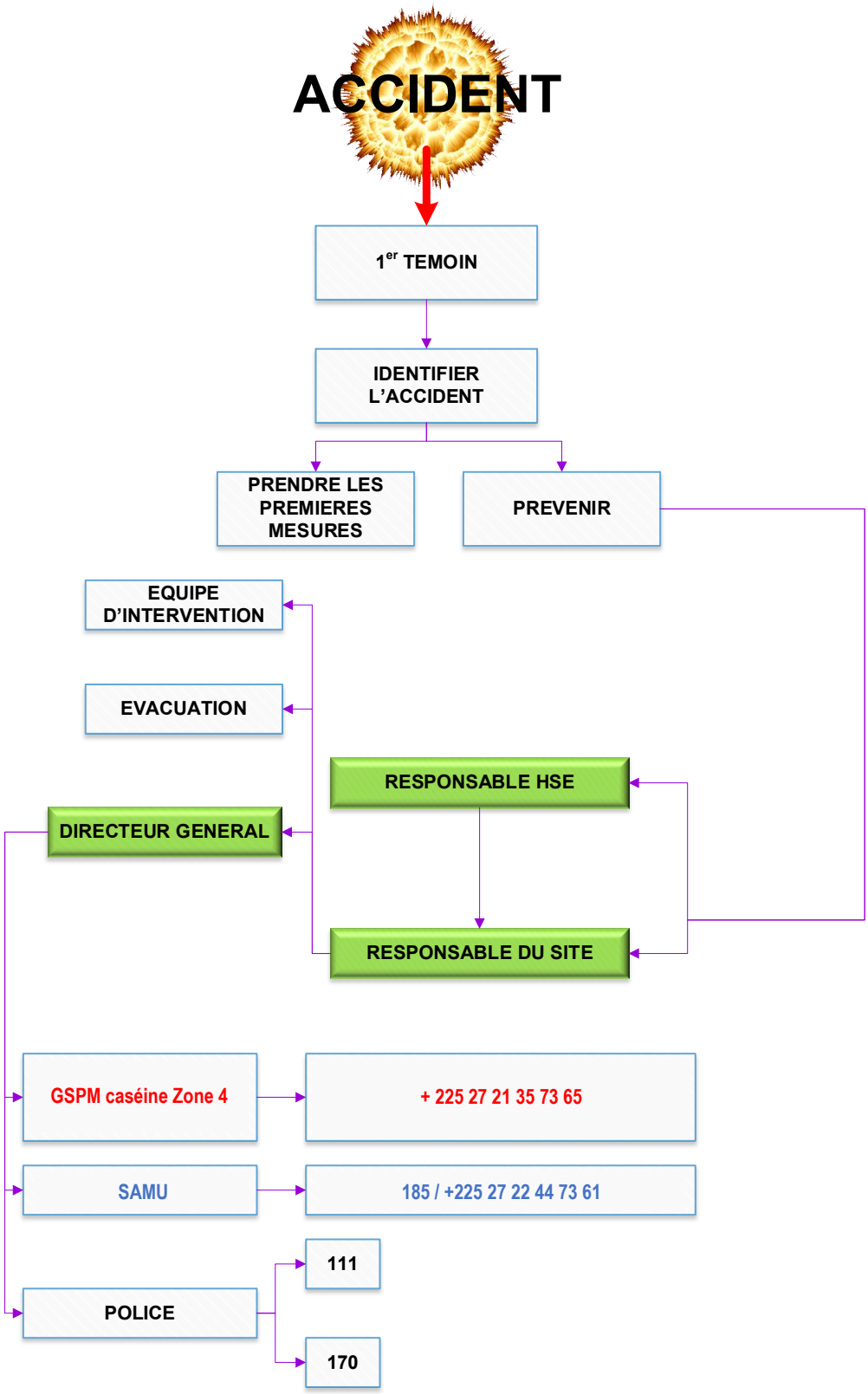


Figure 8-9 Schéma d'alerte de déclenchement du PUS du site de AIR COTE D'IVOIRE dans la commune de Port Bouet

Source : ENVINOVA, Mai 2024

8.4.2 Situation géographique

Le site du Projet se trouve dans la commune de Port Bouet au sein de l'Aéroprt International Félix Houphouët Boigny. Les vents dominants proviennent durant l'année en majorité du sud et du sud-ouest.

8.4.3 Identification des risques

Les risques retenus sont :

- accidents de travail (collision de véhicule) dont la conséquence la plus grave est la perte en vie humaine ;
- intoxication ;
- congestion ;
- chutes ;
- collisions ;
- incendie ;
- court-circuit ;
- électrocution.

8.4.4 Recensement des moyens

Les moyens de prévention des sinistres sont :

- les différents équipements de sécurité prévus par **AIR COTE D'IVOIRE** qui se résument aux MMR ;
- le personnel d'intervention ;
- le Groupement des Sapeurs-Pompiers Militaires ;
- le Service d'Aide Médicale Urgente (SAMU).

8.4.5 Organisation des secours

La stratégie d'intervention prend en compte la lutte contre le sinistre et le secours aux blessés.
Dès que le PUS est mis en œuvre les différents acteurs se mettent progressivement en place. Au fur et à mesure de l'arrivée des renforts, le directeur général de **AIR COTE D'IVOIRE** joue le rôle de directeur des opérations de façon provisoire ou définitive33.
Commentaire de l'itinéraire : depuis le GSPM caserne Zone 4 vers l'Aéroprt International Félix Houphouët Boigny
Du GSPM caserne Zone 4 au site du projet (**environ 10,1 km**) :

- **Prendre Rue Jerry Rawlings en direction de Avenue Koffi Blaise N'Dia/Rue Thomas Edison**
  1. Prendre la direction nord-est sur Rue du Commandant Groguhet Patrice vers Rue Jerry Rawling
     120 m
  2. Prendre à gauche sur Rue Jerry Rawlings
     400 m
  3. Prendre à droite sur Avenue Léopoldine Tiézan Coffie/Rue Clement Ader
     210 m
- **Continuer sur Avenue Koffi Blaise N'Dia/Rue Thomas Edison. Prendre Boulevard Philippe Grégoire Yace/Bd de Marseille en direction de Rue des Alizés/Rue Pierre Amédée**
  4. Prendre à droite sur Avenue Koffi Blaise N'Dia/Rue Thomas Edison
     900 m
  5. Au rond-point, prendre la 2e sortie sur Boulevard Philippe Grégoire Yace/Bd de Marseille
     600 m
  6. Prendre à gauche sur Avenue Amadou Thiam/Rue Pierre et Marie Curie/Bd Valéry Giscard d'Estaing
     120 m
  7. Prendre à droite sur Avenue Vanié Bi Traverse/Rue du Canal

33 Service départemental d'incendie et de secours de l'Oise - doctrine départementale pour la rédaction d'un plan d'opération interne - groupement prévision – sdis60 – janvier 2004 – page 5

450 m

- **Continuer sur Rue des Alizés/Rue Pierre Amedee en direction de Boulevard Philippe Grégoire Yace/Bd de Marseille**

8. Prendre à droite sur Rue des Alizés/Rue Pierre Amedee
   1,7 km
9. Prendre à droite sur Avenue Vanié Bi Traverse/Rue du Canal
   4650 m

- **Prendre Boulevard Félix Houphouët Boigny en direction de Bd de l'Aeroport Felix Houphouét Boigny/Route de l'Aéroport**

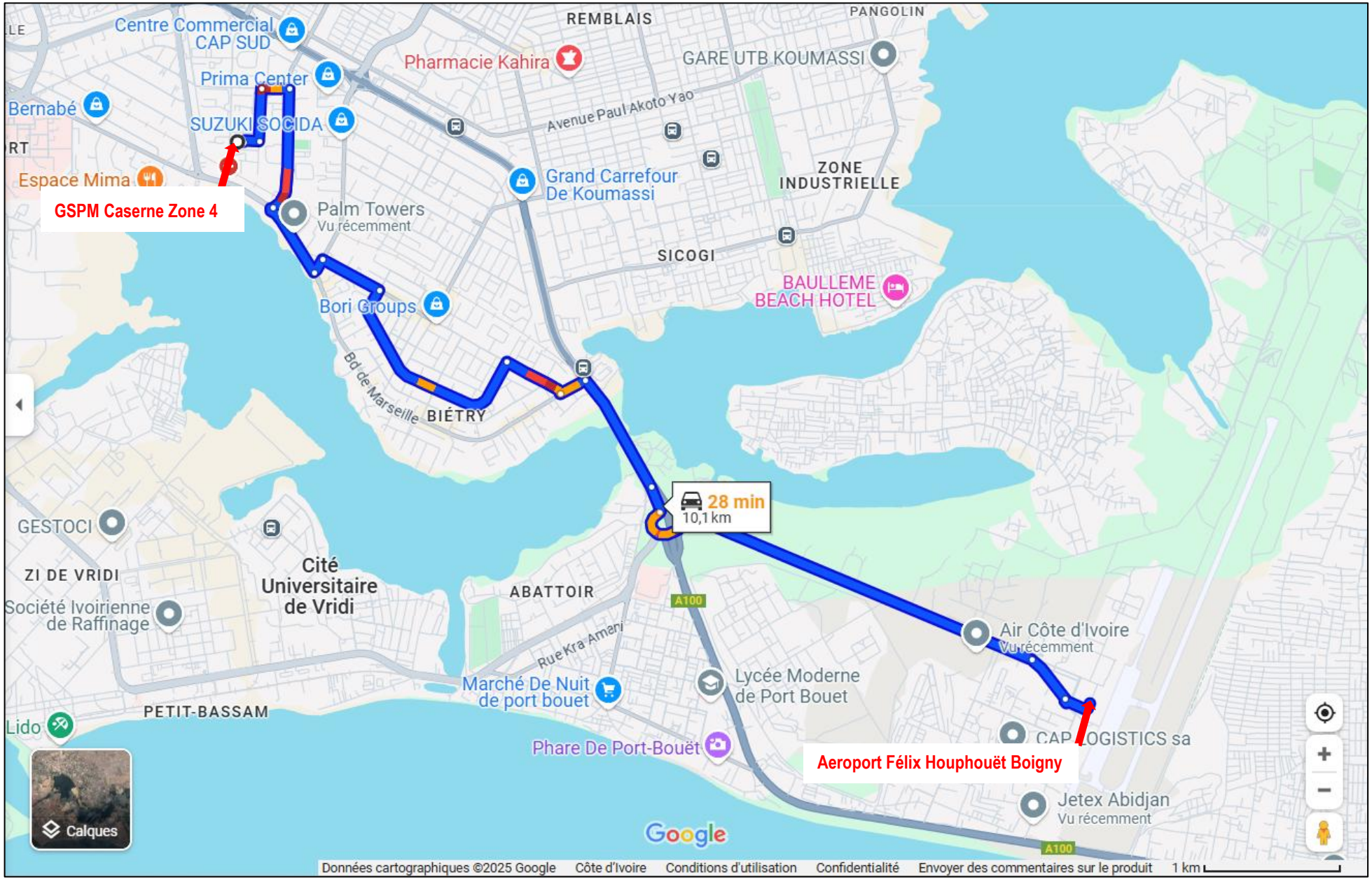
10. Prendre à gauche sur Boulevard Philippe Grégoire Yace/Bd de Marseille
    210 m
11. Prendre à droite sur Boulevard Félix Houphouët Boigny/Bd Valéry Giscard d'Estaing (Continuer de suivre Boulevard Félix Houphouët Boigny)
    900 m
12. Prendre légèrement à droite sur Boulevard Félix Houphouët Boigny/Bd Valéry Giscard d'Estaing (Continuer de suivre Boulevard Félix Houphouët Boigny)
    210 m

- **Suivre Bd de l'Aeroport Felix Houphouét Boigny en direction de Rue des Irokos**

13. Au rond-point, prendre la 3e sortie sur Bd de l'Aeroport Felix Houphouét Boigny/Route de l'Aéroport
    3,2 m
14. Prendre légèrement à droite sur Bd de l'Aeroport Felix Houphouét Boigny
    400 m
15. Au Rond-Point de l'Aeroport Félix Houphouët Boigny, prendre la 2e sortie sur Rue des Irokos (Votre destination se trouvera sur la droite).
    250 m

Cet itinéraire est fourni à titre indicatif. Il est possible que vous deviez suivre un itinéraire différent de celui indiqué en raison de travaux, de bouchons, des conditions météorologiques, de déviations ou d'autres perturbations. Veuillez en tenir compte lors de la préparation de votre trajet. Veillez en outre à respecter le code de la route et la signalisation sur votre trajet

Le plan d'accès au site en cas de sinistre est présenté sur la carte ci-après



Carte 8-1: Plan d'accès au site du projet

8.4.6 Information

L'ensemble des informations relatives au PUS doit être transmis à la commune de Port Bouet, à la préfecture d'Abidjan à l'ONPC et au GSPM d'Abidjan.

8.4.7 Exercice d'entraînement

La direction de **AIR COTE D'IVOIRE** devra définir un exercice d'entraînement à une fréquence réglementaire (une fois par an). Pour la rédaction d'un plan d'urgence, un compte-rendu des exercices est exigé pour le suivi des exercices d'entraînement.
Les évènements dangereux identifiés dans ce chapitre peuvent être maîtrisés dès lors que les MMR seront mises en œuvre pour chacune des phases du Projet et que le Plan d'Urgence est élaboré et appliqué.

8.4.8 Action d'intervention en cas de sinistre

En toutes circonstances, les actions d'intervention prévoient :

- de donner l'alerte par les moyens de transmission ;
- d'arrêter toute opération, donc l'écoulement de la fuite, par arrêt des transferts de produit, fermeture de la ou des vannes ;
- d'utiliser du sable ou de la sciure de bois pour résorber les épandages ;
- de déterminer l'origine de la fuite et procéder à la réparation nécessaire ;
- de faire enlever par une structure agréée par le CIAPOL, le contenu du séparateur ou du sable contaminés.

Un incendie mineur, lors d'une opération, sera combattu en première intervention par les extincteurs.

Si le sinistre ne peut être maîtrisé immédiatement ou s'il s'agit d'un sinistre de plus grande ampleur, les moyens « mousse » sont mis en œuvre à travers le déclenchement du POI (qui est à rédiger). Cette panoplie de moyens permet une réponse adaptée aux incendies pouvant survenir. Elle est validée lors d'exercices réguliers.

8.4.9 Protocole d'évacuation

Le système d'évacuation dépend de deux critères importants : le premier lié au public et aux personnes présentes dans l'ERP, le deuxième est lié aux mesures prévues pour faciliter leur évacuation.

Il conviendra d'abord d'identifier les différentes cibles présentes dans l'ERP en les classant au regard de leur faculté à évacuer avec leurs propres moyens, voire de se mettre en sécurité ou nécessitant une aide extérieure. De même, il est nécessaire de prendre en compte si le public connaît bien l'établissement, notamment les dégagements susceptibles d'être utilisés.

Ensuite, les moyens d'alarme incendie pour prévenir le public et les consignes à respecter ainsi que leur affichage doivent être étudiés.

9 PLAN DE GESTION ENVIRONNEMENTALE ET SOCIALE

Ce chapitre présente les dispositions nécessaires à la mise en œuvre des mesures de protection de l'environnement envisagées par l'EIESA pour supprimer, réduire ou compenser les conséquences dommageables du projet sur l'environnement pendant les phases de construction et d'exploitation. Les plans de gestion et de suivi sont donnés à titre indicatif et seront détaillés dans les PGES des phases Constructions et Exploitation.

9.1 OBJECTIFS DU PGES

Le Plan de Gestion Environnementale et Sociale (PGES) constitue le but même de l'évaluation environnementale, en ce sens qu'il met en relation les éléments suivants :

- Les activités source d'impact du projet ;
- Les impacts potentiels générés ;
- Les mesures de protection de l'environnement ;
- Les acteurs responsables de l'exécution et du suivi de l'exécution de ces mesures.

Le PGES sert donc de guide aux utilisateurs, à :

- Identifier des impacts potentiels en rapport avec les activités du projet et des mesures d'atténuation appropriées ;
- Disposer d'un plan de responsabilisation des acteurs dans la mise en œuvre et le suivi de mise en œuvre des mesures d'atténuation ;
- Effectuer la surveillance environnementale et le suivi environnemental des activités du projet.

Afin d'être effectif, le PGES doit être pleinement intégré à la gestion globale du projet pendant toutes ses phases. Son cadre opérationnel se résume dans les activités de surveillance environnementale (pendant la phase de construction) et de suivi environnemental (pendant la phase d'exploitation). Le présent PGES aborde donc et décrit le cadre dans lequel toutes les mesures correctives proposées doivent être mises en œuvre, sous l'angle de :

- L'organisation à établir afin d'assurer la mise en place effective des mesures correctives, la surveillance environnementale et le suivi environnemental ;
- Le rôle et les responsabilités des diverses parties impliquées dans le projet ;
- Les principales tâches à engager pendant les phases de construction et d'exploitation du projet ;
- Les études complémentaires jugées nécessaires ;
- Les moyens financiers à mobiliser et leur source.

Les divers programmes de gestion proposés dans ce PGES sont élaborés en fonction de l'état actuel de l'ingénierie du projet. Un processus de modification graduelle de ces programmes est donc à prévoir au fur et à mesure que les études vont progresser, tout particulièrement pour l'organisation des chantiers qui est du ressort de AIR CÔTE D'IVOIRE. Ce processus sera inclus au suivi et fera intervenir, le cas échéant, les administrations compétentes. Les risques en phase de construction (chantier) qui ont été identifiés dans le cadre de l'EIESA seront développés dans le cadre d'un Plan de Gestion Environnementale et Sociale de Chantier (PGESC), qui devra être élaboré impérativement par AIR CÔTE D'IVOIRE avant le démarrage des travaux.

9.2 ORGANISATION DU PGES (MONTAGE INSTITUTIONNEL PERMETTANT LA MISE EN ŒUVRE DU PGES)

9.2.1 Organisation générale

L'organisation suivante est proposée pour la mise en œuvre du PGES du Projet de construction d'un hangar de maintenance au sein de l'Aéroport International Félix Houphouët Boigny à Port-Bouët.

9.2.1.1 Maitrise d'ouvrage

La maîtrise d'ouvrage du projet sera assurée par AIR CÔTE D'IVOIRE qui nommera un Responsable Environnement du Maître d'ouvrage (REM), chargé de la coordination des activités environnementales et sociales liées au projet pendant toute la durée de sa préparation et de sa mise en œuvre. Il sera assisté par un responsable des Affaires Sociales (RAS) et un chargé de la liaison avec les communautés locales. Cette équipe assurera la mise en place du Plan de Gestion Environnementale et Sociale, la préparation et la mise en œuvre des études et activités spécifiques préconisées. Elle sera assistée par des consultants selon les besoins.

Les activités du REM seront comme suit :

- En phase de construction :
  - Coordonner avec les personnes concernées, la définition des mesures environnementales et la préparation des clauses relatives aux obligations environnementales d'AIR CÔTE D'IVOIRE ;
  - Participer à l'évaluation des offres et aux négociations avec AIR CÔTE D'IVOIRE pour tous les aspects environnementaux et sociaux ;
  - Assurer avec les personnes concernées, le suivi et la coordination de toutes les concertations engagées avec la population locale préalables à l'engagement des travaux de construction ;
  - Participer aux réunions de coordination environnement avec les représentants concernés du bureau de contrôle, d'AIR CÔTE D'IVOIRE et des sous-traitants ;
  - Assurer les relations avec les autorités environnementales centrales (ministère) ;
  - Assurer avec les collectivités décentralisées (préfecture, département, conseil régional, communes).
- En phase d'exploitation
  - Assurer, avec le responsable de l'exploitation des sites, le suivi et la coordination des études environnementales et sociales préconisées ;
  - Assurer le suivi et la coordination des activités environnementales requises sur les sites ;
  - Assurer la bonne fin des mesures de réhabilitation des sites utilisés pendant les travaux de construction.

9.2.1.2 Comité de Suivi

Un Comité de Suivi (CS) sera mis en place dans la zone d'Abidjan. Le CS sera dirigé par le Préfet dudit département et constitué de représentants des différents ministères, autorités administratives et politiques concernés par le projet. Il aura la responsabilité d'assurer la surveillance administrative et le contrôle technique de la mise en œuvre du PGES.

Les différents ministères auront la responsabilité du suivi des impacts dans leurs domaines respectifs selon les compétences définies par la loi.

Les communautés participeront à l'élaboration et à la mise en œuvre du PGES :

- A travers des mécanismes assurant la prise en compte de leurs commentaires et/ou le dépôt de plaintes quant au bon fonctionnement des mesures prévues ;
- Par leur participation aux programmes de sensibilisation et de formation à l'environnement et à la sécurité, et par l'application quotidienne des bonnes pratiques dans ces domaines.

9.2.1.3 Mission de l'ANDE

L'Agence Nationale De l'Environnement (ANDE), pour le compte du Ministère de l'Environnement, du Développement Durable et de la Transition Ecologique (MINEDDTE), aura la responsabilité d'effectuer la surveillance et le suivi des

sites de chantier chaque fois que de besoin pendant la période de construction et d'exploitation, afin d'apprécier les efforts mis en œuvre pour la protection de l'environnement et le bien-être social des populations affectées. Le suivi du projet par l'ANDE comprendra les tâches suivantes :

- Assurer des visites programmées ou impromptues des sites d'activités ;
- Lors des visites de sites, s'entretenir autant que de besoin avec des représentants des parties impliquées dans le projet ;
- Recevoir d'AIR CÔTE D'IVOIRE le rapport trimestriel de suivi environnemental et social et évaluer les résultats des mesures d'atténuation mises en œuvre et la conformité aux normes nationales ;
- Recevoir pour information d'AIR CÔTE D'IVOIRE, le Plan de Gestion Environnementale de Chantier (PGEC) préparé par AIR CÔTE D'IVOIRE de construction, ainsi que d'autres documents relatifs au projet, tels que les rapports trimestriels de l'auditeur indépendant chargé des aspects environnementaux et sociaux.

9.2.1.4 Mission du Responsable Environnement du Bureau de Contrôle (REBC)

Le REBC aura comme activités :

- Assurer la coordination avec le REM ;

- Assurer que tous les plans et programmes environnementaux devant être préparés par AIR CÔTE D'IVOIRE ont été soumis et non objectés en préalable à l'engagement des travaux ;

- Vérifier que les obligations environnementales d'AIR CÔTE D'IVOIRE sont efficacement mises en œuvre sur les sites et référer à son responsable (Chef de Projet du BC) des non- conformités détectées pour action ;

- Signaler toute non-conformité observée et s'assurer de son traitement par AIR CÔTE D'IVOIRE dans les délais imposés ;

- Participer aux réunions de suivi de chantier et préparer un rapport mensuel de suivi environnemental du chantier ;

- Préparer la feuille d'évaluation mensuelle des efforts environnementaux d'AIR CÔTE D'IVOIRE ;

- Assurer la mise en œuvre régulière des programmes de suivi et présenter l'interprétation des résultats dans le cadre du rapport mensuel ;

- Assurer les relations avec les communautés locales concernées pour tous les aspects sociaux, y compris l'amélioration de la santé communautaire, le respect des procédures de recrutement, l'accord d'occupation des sols, le traitement des doléances ;

- Organiser une base de données pour le stockage de toute la documentation environnementale générée pendant la construction du projet, en particulier les fiches de non-conformités, les fiches de fermeture de non-conformités et les documents photographiques d'appui ;

- Préparer la documentation requise préalablement aux audits environnementaux et sociaux du projet

9.2.1.5 Mission du Responsable Environnement d'AIR CÔTE D'IVOIRE (RE)

Le RE doit avoir un pouvoir hiérarchique suffisamment élevé au sein d'AIR CÔTE D'IVOIRE pour être capable d'imposer ses décisions aux contremaîtres. En particulier, la possibilité d'arrêter une activité de construction, pour des raisons de protection de l'environnement ou de sécurité, demeure une mesure fondamentale pour l'efficacité du suivi environnemental.

Les activités du RE doivent être principalement et uniquement dédiées à la gestion environnementale et sociale d'AIR CÔTE D'IVOIRE.

Elles consisteront à :

- Placer les activités de construction en conformité avec les obligations environnementales et sociales définies dans le cahier des charges ;
- S'assurer que tous les sous-traitants respectent les mêmes obligations environnementales et sociales ;
- De préparer les plans et programmes environnementaux tels que demandés par le cahier de charges, en particulier les programmes de suivi ;
- Suivre les activités environnementales sur tous les sites utilisés par AIR CÔTE D'IVOIRE ou par ses sous-traitants, en effectuant des visites régulières ;
- De répondre aux non-conformités émises par le REBC (BC) et de faire appliquer immédiatement les corrections nécessaires aux équipes de construction ;
- De préparer des rapports d'activité hebdomadaires et mensuels présentés au REBC.

9.3 PRINCIPALES PROCEDURES ET PLANS DE GESTION ENVIRONNEMENTALE ET SOCIALE

9.3.1 Plan Hygiène Santé Sécurité Environnement d'AIR CÔTE D'IVOIRE

Un plan Hygiène Santé Sécurité Environnement (HSSE) sera élaboré et mis en œuvre par AIR CÔTE D'IVOIRE pour assurer des conditions de travail sûres et saines aux travailleurs, et prévenir, éviter ou réduire les risques et les impacts sur la santé et la sécurité des communautés locales à proximité. Le plan HSSE est un document produit par AIR CÔTE D'IVOIRE avant le début des chantiers et qui décrit l'ensemble des mesures qui seront appliquées par AIR CÔTE D'IVOIRE et ses Sous-traitants pour assurer la bonne gestion des questions d'hygiène, de sécurité et d'environnement. Dans le cadre de ce projet, le plan HSSE inclura :

- Une description des moyens humains et matériels d'AIR CÔTE D'IVOIRE pour la protection environnementale et sociale, conformément au Plan de Gestion Environnementale et Sociale (PGES), ainsi que la liste des règles HSSE appliquées au personnel et aux Sous-traitants.
- Un plan de formation et de sensibilisation du personnel aux obligations HSSE des sites ;
- La description de la prise en charge de la problématique santé liée aux sites. Les moyens mis en œuvre par AIR CÔTE D'IVOIRE dans le domaine de la santé devront couvrir ses propres besoins mais également les besoins de ses Sous-traitants. AIR CÔTE D'IVOIRE devra prendre en charge les tierces personnes victimes d'accidents conséquences aux chantiers. La gestion de la santé inclue notamment :
    - Des cessions de formation pour les employés sur les problématiques sanitaires locales éventuelles ;
    - Le suivi préventif des travailleurs (visites médicales) ;
    - La mise à disposition des services de santé et de première urgence ;
    - Des assurances et la disponibilité de moyens de transports médicalisés d'urgence pour les accidents graves ;
    - Un programme de sensibilisation et de dépistage précoce du personnel pour les maladies suivantes : VIH/SIDA, MST, bilharziose, paludisme.
- La description des points suivants :
    - Les installations de chantiers ;
    - Les voies de circulation qui doivent être organisées de façon à ne pas perturber les voies de circulation urbaine ;
    - Le planning des approvisionnements des sites ;
    - Les lieux de stockage temporaire des matériaux et des matériels, et plus généralement, toutes les occupations temporaires de terrain, dont aucune ne doit être sur des zones cultivées ;

    - Les mesures de protection et de confinement mises en œuvre pour le stockage et la manipulation des produits chimiques et des liquides polluants ;
- Une description des modes de collecte et de traitement des déchets liquides et solides du site ;
- Les règles de circulations et d'approvisionnement des chantiers :
    - Définition d'horaires d'approvisionnement ;
    - Limitation des vitesses à 40 km/h sur les chantiers et d'autres mesures seront mises en œuvre pour contrôler et limiter la vitesse des véhicules ;
    - Entretien des véhicules et contrôle des émissions des bruits des véhicules (inférieur à 70 DB mesurés à 1 m de la source sonore) ;
    - Entretien des véhicules et contrôle des émissions de gaz d'échappements, par vérification de la conformité des moteurs et véhicules ;
    - Aménagements de plateformes pour le nettoyage des véhicules.

Tous les éléments ci-dessus ne pouvant être déterminés en début de chantier, le plan HSSE doit être considéré comme un document évolutif, qu'AIR CÔTE D'IVOIRE mettra à jour en fonction de l'avancée des chantiers et du programme des travaux.

AIR CÔTE D'IVOIRE préparera un Plan HSSE spécifique à son activité et au projet et ce, conformément aux Normes de Sauvegarde Environnementale et sociale (NSES) de la BOAD et aux exigences nationales en la matière.

Les évaluations des risques liés aux activités du projet sont couvertes par :

- Les certifications programmées par AIR CÔTE D'IVOIRE ;
- La politique environnementale, de la sécurité de la santé et de responsabilité sociétale d'AIR CÔTE D'IVOIRE ;
- Des procédures qui seront mises en œuvre pour identifier les situations d'urgence potentielles et les accidents potentiels qui peuvent avoir des impacts négatifs sur l'environnement, la sante et la sécurité des hommes et des biens ;
- Des procédures qui vont permettre aussi de répondre aux situations d'urgence et aux accidents réels afin de réduire les impacts négatifs associés ;
- Le Plan des opérations internes (POI), Plan Particulier d'intervention (PPI), plan d'organisation des secours (ORSEC), etc.

9.3.2 Plan de gestion de la main d'œuvre

L'objectif du Plan de Gestion de la Main d'Œuvre est d'identifier et de clarifier conformément aux dispositions du code de travail en vigueur en Côte d'Ivoire et aux exigences de la Norme de Sauvegarde Environnementale et sociale (NSES) de la BOAD relative à la main-d'œuvre et conditions de travail, tous les problèmes spécifiques et potentiels liés au travail pour tout acteur (travailleur direct ou indirect) mobilisé pour l'exécution des activités du projet. Si la législation ivoirienne ne fait pas expressément obligation aux employeurs d'élaborer un document spécifique pour la gestion de la main d'œuvre, les projets financés ou cofinancés par la BOAD l'exigent pour ceux qui sont soumis à la Norme de Sauvegarde Environnementale et sociale (NSES). Ainsi, la mise en œuvre du projet exige de l'élaboration d'un Plan de gestion de la main d'œuvre. Il est élaboré conformément aux prescriptions du droit national et aux exigences de la NSES 2 de la BOAD. Registre des plaintes et s'applique à tous les travailleurs (directs et indirects) impliqués dans la mise en œuvre du projet.

Les obligations du projet vis-à-vis de la NSES 2 de la BOAD

La NSES 2 de la BOAD vise à protéger les droits des travailleurs et à promouvoir un environnement de travail sûr, équitable, non discriminatoire, respectueux des droits fondamentaux. Cette norme exige du promoteur qu'il identifie, évalue et gère les risques liés à l'emploi et aux conditions de travail pendant toutes les phases du projet.

➢ Au niveau de la Santé et sécurité au travail

AIR CÔTE D'IVOIRE assurera la protection de la santé physique et mentale des travailleurs en :

- Élaborant et mettant en œuvre un Plan de santé et sécurité au travail (PSST) conforme à la NSES 2 pendant toute les phases du projet ;
- Faisant une évaluation des risques professionnels (équipements, hauteur, bruit, produits chimiques, incendies…) ;
- Mettant à disposition obligatoire des Équipements de Protection Individuelle (EPI) adaptés à chaque poste aux travailleurs ;
- Formant obligatoirement à la sécurité avant affectation aux tâches spécifiques ;
- Mettant en place une unité médicale de chantier ou partenariat avec un centre de santé local (hôpital de l'armée de l'air) ;
- Faisant des visites médicales d'embauche et périodiques, suivi des maladies professionnelles.
- Faisant le suivi des maladies transmissibles (ex. VIH/SIDA, COVID-19) ;
- Adoptant des mesures spécifiques pour les travailleurs vulnérables (femmes enceintes, handicapés, etc.).

➢ Conditions de travail

Au niveau des conditions de travail, AIR CÔTE D'IVOIRE doit :

- Appliquer ou faire appliquer rigoureusement le code du travail ivoirien et des conventions internationales ratifiées ;
- Garantir des contrats écrits avec conditions de travail transparentes (durée, rémunération, horaires) ;
- Payer à temps et équitablement, au moins au SMIG ou selon conventions collectives en vigueur ;
- Accepter le droit à la liberté syndicale et à la négociation collective sans entrave ;
- Interdire le harcèlement ou de toute forme de violence sur le chantier.

➢ Modalités de recrutement

Au niveau des modalités de recrutement, AIR CÔTE D'IVOIRE doit respecter principes :

- Recrutement fondé sur l'égalité des chances et la non-discrimination (sexe, origine, religion, opinion) ;
- Processus documenté, équitable et sans frais à la charge du travailleur ;
- Priorité donnée aux travailleurs locaux qualifiés et non-qualifiés ;
- Recrutement réalisé via une base de données validée ou des agences certifiées ;
- Archivage des dossiers individuels avec vérification de l'âge, de la qualification et du statut juridique.

➢ Prévention du travail des enfants et du travail forcé

Engagement de AIR CÔTE D'IVOIRE :

- Interdiction absolue du travail des enfants de moins de 18 ans sur le chantier ;
- Aucune forme de travail forcé, servile, ou sous la contrainte ;

- Mise en œuvre d'un mécanisme de vérification de l'âge des employés (pièces d'identités ou extraits de naissance).

➢ **Contractualisation des travailleurs**

- Signature d'un **contrat clair et conforme aux lois locales**, précisant :
  - Identité de l'employeur,
  - Type et durée du contrat,
  - Tâches à effectuer,
  - Salaire, horaires, congés, couverture santé, indemnités ;
- Signature tripartite (employé, employeur, autorité de supervision) si recrutement communautaire ;
- Archivage et remise d'un double du contrat au travailleur.

➢ **Mesures en cas de cessation des activités**

- Notification anticipée aux travailleurs ;
- Paiement des droits légaux et contractuels (indemnités, congés non pris) ;
- Appui à la reconversion (formations, orientation vers d'autres chantiers) ;
- Information et soutien psychosocial.

9.3.3 GENERALITES SUR L'UTILISATION DE LA MAIN-D'ŒUVRE DANS LE CADRE DU PROJET

L'aperçu de l'utilisation du personnel du projet fait référence à la typologie et aux caractéristiques des travailleurs que le projet utilisera directement avec des indications sur les effectifs prévisionnels, à l'adéquation de leurs profils par rapport aux postes qu'ils occuperont, ainsi qu'au calendrier des besoins en matière d'acquisition des ressources humaines. Dans le cadre de la mise en œuvre du Projet, peut être employée, toute personne physique ou morale répondant aux profils des besoins exprimés. La « personne physique » désigne toute personne de sexe masculin ou féminin, âgée de quatorze ans à moins de dix-huit ans. Un enfant ayant dépassé l'âge minimum, mais qui n'a pas encore atteint ses 18 ans, peut être employé ou recruté dans le cadre du projet dans les conditions particulières suivantes :

a) Le travail concerné ne présent pas un danger ou compromette son éducation ou nuit à sa santé ou à son développement physique, mental, spirituel, moral ou social ;

b) Une évaluation appropriée des risques est effectuée avant que son travail commence ; et

c) L'UGP veille au suivi régulier de son état de santé, de ses conditions et horaires de travail et des autres critères de la NES 2.

En outre, il sera interdit d'employer ou de recruter un enfant âgé de moins de 18 ans en lien avec le projet, d'une manière qui soit susceptible de lui être dangereuse ou d'entraver son éducation ou être préjudiciable à sa santé ou son développement physique, mental, spirituel, moral ou social. Les personnes physiques dans le cadre de la mise en œuvre du Projet seront recrutées sur la base des exigences des postes ouverts en écartant tout traitement discriminatoire lié au sexe, à la religion et à l'appartenance politique, ethnique et régionale, aux handicaps, à la séropositivité au VIH ou le Sida avérés ou présumés, et ce, conformément aux dispositions de **l'article 5 du code du travail et des paragraphes 13 à 15 de la NES N° 2 de la BOAD**. On entend par « travailleurs du projet », toute personne physique employée directement par l'Unité de Gestion du Projet (UGP) pour effectuer des tâches qui sont directement liées au projet et sont qualifiés de « travailleurs directs ou contractuels » et dont leur gestion au niveau de

leurs conditions de travail, de leur relation avec leur employeur, de leur protection est décrite dans **les paragraphes 9 à 33 de la NES N°2 de la BOAD**.

9.3.3.1 Caractéristiques des travailleurs du projet

9.3.3.1.1 Travailleurs directs

Les travailleurs directs, désignent par définition, toutes personnes employées directement par l'UGP pour effectuer des tâches qui leur seront assignées. Ils comprendront, de ce fait, les travailleurs toutes catégories confondues de l'UGP. Le nombre estimé de ces travailleurs directs n'est pas encore défini en cette phase préparatoire du projet.

Toutefois, des estimations du nombre de personnels de certaines catégories de travailleurs sont indiquées dans le tableau suivant.

Tableau 8 : Entités et estimations du nombre de personnels directs du projet

N°	Fonctions	Missions
1	**Coordonnateur du Projet**	- Représenter l'UGP auprès des partenaires techniques et financiers ; - Veiller à la planification, à la budgétisation des activités du projet et de l'exécution ; - Superviser les accords de sous-projets et les mémorandums d'accord ; - Assurer la supervision des activités techniques et le contrôle de la qualité, le genre et l'inclusion sociale, les sauvegardes environnementales et sociales (en particulier la réinstallation) et le suivi et l'évaluation ; - Veiller à l'application de la politique des ressources humaines conformément aux dispositions du PGMO relatives à la règlementation et à la NES n°2 de la Banque mondiale ; - Participer au recrutement et la socialisation du personnel ; - Coordonner les activités liées au choix des fournisseur.
2	**Responsable des Opérations Techniques**	- Représenter l'UGP à l'extérieur à la demande et sous la responsabilité de la coordination générale ; - Veiller à l'exécution des mesures décidées par les instances décisionnelles ; - Contribuer à la réalisation des missions de l'équipe de coordination ; - Relayer les questions/problématiques relatives aux coordinations spécifiques ; - Assurer la coordination de projets institutionnels spécifiques ; - Assurer la planification et l'exécution des activités du Projet.
3	**Responsable Financier**	- Opérationnaliser la politique de la gestion financière et comptable de l'UGP ; - Coordonner et superviser principalement la comptabilité, la gestion des fonds ainsi que la trésorerie ;

		- Coordonner la rémunération du personnel et le paiement des prestataires de service ; - Superviser les déclarations comptables et fiscales ; - Participer au choix des fournisseurs conformément aux normes préétablies et établir le bilan financier ; - Assurer l'interface entre l'UGP et les partenaires financiers
4	**Responsable Gestion Administrative du personne**	- Opérationnaliser la politique des Ressources Humaines en tenant compte du PGMO relatif aux aspects de l'application de la législation sociale et des NES n°2 de la Banque mondiale ; - Concevoir et mettre en œuvre les outils de gestion des ressources humaines ; - Participer au recrutement et à la socialisation du personnel ; - Assurer le développement des ressources humaines (formation, évaluation des performances, politique de rémunération, GPEC) ; - Participer à la gestion des plaintes ou des griefs ; - Veiller au respect scrupuleux des principes et prérogatives stipulés dans les politiques de sauvegardes de la Banque mondiale déclenchées par le Projet
5	**Spécialiste Sauvegarde Environnementale**	- Élaborer une stratégie pour constituer une base de données environnementales et sociales des zones du Projet ; - Participer à la planification, la coordination, l'analyse et la validation des études et des documents en matière de sauvegarde environnementale ; - Élaborer et mettre en œuvre tous les documents et plans de sauvegardes, incluant la mobilisation des parties prenantes du projet ; - Participer à l'évaluation environnementale et sociale préliminaire (screening) des sous-projets ; - Participer au processus de sélection des sous-traitants devant intervenir sur des études et travaux ayant un lien avec les sauvegardes environnementale et sociale ; - Analyser les données de la surveillance et du suivi environnemental et proposer des mesures d'amélioration de la gestion environnementale des sous-projets et des activités.
6	**Spécialiste en Développement Social**	- Contribuer à l'élaboration d'une stratégie pour constituer une base de données environnementales et sociales des zones du Projet ; - S'assurer de la prise en compte des dispositions juridiques nationales et des politiques opérationnelles de la Banque mondiale en matière de sauvegarde sociale dans la conduite des activités des projets ;

		- Veiller à la mise en œuvre des mesures sociales prévues dans les documents de sauvegarde environnementale et sociale dans le cadre de la planification, de la surveillance et du suivi environnemental et social des projets ; - Élaborer et mettre en œuvre tous les documents et plans de sauvegardes, incluant la mobilisation des parties prenantes du projet ; - Assurer la gestion de la santé et la sécurité au travail et élaborer et mettre en œuvre un Plan Particulier de la Sécurité et de la Protection de Santé (PPSPS) ; - Assurer la gestion des plaintes.
7	**Spécialiste Genre**	- Veille à la mise en œuvre des dispositions et mesures relatives aux VBG/ AES/ HS ; - Participe à la gestion et au suivi des plaintes en lien avec les VBG/ AES/ HS
8	**Responsable Suivi et Evaluation**	- Développer, mettre en œuvre, coordonner et maintenir le système de suivi- évaluation des plans, projets et programmes de l'UGP ; - Elaborer le plan de suivi évaluation et son intégration dans le cadre logique, la mise en place d'une base de données actualisée, la rédaction des plans de travail annuel, des rapports trimestriels, du journal des risques et cahiers de problèmes ainsi que la rédaction des rapports des revues mi-annuelles et annuelles ; - Diriger un cadre transparent et participatif pour la formulation d'une stratégie de suivi-évaluation et identifier des indicateurs de performance pertinents.
9	**Responsable Communication**	- Mettre en place la politique de communication ; - Elaborer des messages à transmettre et les différentes actions de communication, en cohérence avec la stratégie du Projet et les objectifs visés ; - Réaliser le suivi des différentes campagnes de communication (coût, impact…) et rend compte des résultats auprès du Coordonnateur du Projet ; - Soutenir l'équipe du Projet dans le renforcement de l'intégration du Genre, Communication et Inclusion dans toutes les activités ; - Participer à la gestion des plaintes.
10	**Responsable Logistique, Gestion des stocks et Approvisionnement**	- Piloter le processus d'anticipation des besoins, des commandes ; - Mettre en place, suivre et analyser les indicateurs de performance (rotation de stocks, délais de livraison, etc.) ;

		- Mesurer les écarts et proposer des recommandations ; Gérer et optimiser l'organisation du stockage ; Réaliser les inventaires et mesurer les écarts pour assurer une cohérence entre le stock physique et le stock informatique ; - Assurer la gestion optimale de la logistique en termes de planification des activités des chauffeurs, de la disponibilité et de l'entretien des véhicules, de l'organisation des activités de l'UGP.
11	**Spécialiste Risques Sécuritaires**	- Veille à la sécurité (contre les risques sécuritaires : conflits, attaques/ agressions, enlèvement, etc.) de tous les employés directs et indirects du projet ; - Assurer la mise en œuvre du Plan de Gestion des Risques Sécuritaires (PGRS).

9.3.3.1.2 Travailleurs contractuels

Un « travailleur contractuel » est un travailleur employé ou recruté par un tiers pour effectuer des travaux ou fournir des services se rapportant aux fonctions essentielles du projet, lorsque ce tiers exerce un contrôle sur la nature des tâches, les conditions de travail et le traitement du travailleur du projet. La procédure s'applique pour tout recrutement au sein d'Air Côte d'Ivoire.

- L'organigramme est dépendant de la règlementation notamment sur toutes les fonctions liées directement à l'exploitation.
- Un organigramme fonctionnel est validé par la Direction Générale et l'organigramme général est validé par le Conseil d'Administration sur proposition de la Direction Générale.
- Le recensement des besoins en personnel est réalisé au sein de chaque direction et département dans la campagne de définition du budget annuel.
- Les postes vacants sont proposés en priorité au personnel en poste chez Air Côte d'Ivoire.
- Le Directeur Général apprécie et valide la décision de recrutement en tenant compte du budget disponible pour le personnel ;
- L'intégration du personnel navigant est soumise à des critères particuliers
- Sauf convention particulière, le recrutement de tout personnel chez Air Côte d'Ivoire en CDI est subordonné à une période d'essai dont la durée et les conditions d'application sont déterminées par écrit en application du code de travail et de la convention collective Interprofessionnelle en vigueur en Côte d'Ivoire :

Tableau 9 : procédure de recrutement

Grade	Période d'essai (PE)	Renouvellement de la PE	Contrat de travail
Employé	15 jours	Selon les dispositions légales et règlementaires en la matière et par notification	Avant le début de toute activité au sein de la compagnie
Agent de maitrise		2 mois	
Cadres		3 mois	
Cadres Dirigeants		6 mois	

9.3.3.1.3 Travailleurs communautaires

Les projets peuvent prévoir le recours à des travailleurs communautaires dans un certain nombre de situations distinctes, y compris lorsque la main-d'œuvre est mise à disposition par la communauté à titre de contribution au projet ou lorsque les projets sont conçus et réalisés dans le but de favoriser le développement de proximité, en offrant un filet de sécurité sociale ou une assistance ciblée dans les situations de fragilité et de conflit. Les travailleurs communautaires désignent essentiellement la main-d'œuvre issue des communautés locales fournie sur une base volontaire ou sur la base d'un « contrat/protocole de collaboration ». Il peut concerner les groupements de femmes, de jeunes et les autres associations de développement.

9.3.3.1.4 Employés des fournisseurs principaux

Un « employé de fournisseur principal » est un travailleur employé ou recruté par un fournisseur principal chargé d'approvisionner le projet en fournitures et matériaux, et sur lequel le fournisseur principal exerce un contrôle, notamment sur la nature des tâches qu'il effectue, ses conditions de travail et son traitement. Les « fournisseurs principaux » sont les fournisseurs qui, sur une base continue, approvisionnent directement le projet en fournitures ou matériaux dont il a besoin pour remplir ses fonctions essentielles.

9.3.3.1.5 Travailleurs migrants

Parmi les travailleurs employés par les structures/ organes d'exécution (publiques et communautaires), les consultants, les fournisseurs, on pourrait avoir des travailleurs originaires d'autres pays. Les dispositions en la matière seront respectées de sorte à donner l'opportunité à tous les travailleurs sans discrimination et en toute équité. Les travailleurs migrants doivent disposer au moins d'un document officiel de leur identification. Ces travailleurs seront soumis aux mêmes dispositions qu'aux travailleurs non migrants. Des dispositions seront prises en termes de répartition du nombre d'emplois disponibles par rapport aux travailleurs potentiels au sein des communautés et du nombre de travailleurs migrants afin de prévenir tout risque de conflits. Des actions de sensibilisation et d'informations seront réalisées auprès des communautés et auprès des travailleurs migrants afin de s'assurer d'une paisible cohabitation.

9.3.3.1.6 ACTEURS CONCERNES

Les acteurs impliqués dans la procédure de recrutement à AIR COTE D'IVOIRE :

- Directeur Général (DG)
- Directeur Général Adjoint (DGA)
- Directeur des Ressources Humaines
- Comité de recrutement

9.3.4 Plan de Gestion Environnementale et Sociale de la phase de Construction (PGESC)

Le respect par les entrepreneurs de leurs obligations environnementales et sociales devra faire l'objet d'un suivi spécifique, coordonné par le REBC (BC). De façon pratique, il sera demandé au BC d'approuver le PGESC détaillé (pour la phase de construction) qui aura été préparé par AIR CÔTE D'IVOIRE. Ce document aura un caractère contractuel et sera, pour toutes les parties, le cadre de référence en matière de gestion environnementale et sociale. Il doit être finalisé avant l'engagement des travaux.

Le PGESC définira en particulier :

- Le cadre de la planification : identification et évaluation des risques, cadre juridique et règlementaire applicable, objectifs et cibles, indicateurs de performance retenus ;

- Le cadre de la mise en œuvre du PGESC : organisation et répartition des responsabilités, programmes de sensibilisation et de formation, processus de communication, processus de documentation et de contrôle des documents, contrôle opérationnel et procédures de préparation aux situations d'urgence ;
- Les actions de contrôle et de correction : suivi des sites et des activités, détection, correction et prévention des non-conformités, gestion des données, gestion des audits ;

Une procédure de mise à jour et de révision par les administrations.

Ce document sera complété par des plans d'action spécifiques qui seront préparés par AIR CÔTE D'IVOIRE, à l'engagement des chantiers :

- Plan de gestion relatif aux déchets ;
- Plan de gestion relatif à un déversement accidentel ou autre évènement majeur ;
- Plan de gestion relatif aux émissions atmosphériques, à la poussière et au bruit ;
- Plan de gestion relatif au trafic routier et aux accès ;
- Plan de gestion relatif à la formation environnementale et sociale ;
- Plan de gestion relatif à la santé publique ;
-

9.3.4.1 Plan de gestion des déchets

Un programme de gestion des déchets sera mis en place par AIR CÔTE D'IVOIRE et divulgué à ses sous- traitants. Le programme inclura un plan de gestion des déchets qui sera préparé et mis en place suivant les directives communes fixées par AIR CÔTE D'IVOIRE. Le plan est relatif aux déchets de type domestique (essentiellement produits au niveau du site) et aux déchets non dangereux produits sur les sites de construction. Les objectifs du programme sont de :

- Minimiser la génération de déchets par une utilisation réfléchie des matières premières ;
- Trier et traiter les déchets afin de limiter l'impact sur l'environnement ;
- Sensibiliser et former le personnel aux bonnes pratiques de gestion des déchets.

Les plans comprendront des procédures, en accord avec la réglementation nationale ou avec les bonnes pratiques internationales, en matière de manutention, de transport, de stockage, de traitement et d'élimination des déchets, selon leur catégorie d'appartenance :

- Déchets peu dangereux : papier, cartons, plastiques, bois,
- Déchets inertes de construction ou démolition (béton, ferraille, briques, parpaings, etc.) ;

9.3.4.2 Plan de gestion des déversements accidentels ou autre évènement majeur

Un programme anti-pollution sera mis en place, afin de définir les procédures d'intervention en cas de fuites ou de déversement accidentel de produits liquides. Ce programme inclura une description de l'organisation prévue en cas d'intervention et des postes de travail des personnes clés. Une formation spécifique relative aux activités à développer en cas d'intervention d'urgence sera donnée à tous les employés impliqués à une étape de la procédure. Les déversements inférieurs à 200 litres pourront être gérés au niveau du site, comme un événement environnemental (non-conformité) de Niveau II. Pour des volumes supérieurs, ils seront considérés comme étant de Niveau III et impliqueront donc un niveau hiérarchique supérieur. Les administrations et les services locaux à prévenir en cas d'urgence aux niveaux local et régional seront identifiés et informés de la procédure de réaction mise en place. Pour répondre aux objectifs de ce programme, un plan de réponse aux risques sera préparé par AIR CÔTE D'IVOIRE en conformité avec les procédures d'urgence et de réponse aux risques majeurs.

9.3.4.3 Plan de gestion de la santé publique

La concentration d'une population importante dans une zone où prévalent de nombreux problèmes de santé liés à l'hygiène, aux parasitoses demande la mise en œuvre d'un programme visant à prévenir le développement incontrôlé d'affections transmissibles ou d'épidémies. L'action doit être prioritairement engagée au niveau de la population d'employés. Afin que les résultats de cette action soient optimisés, des mesures doivent être mises en place au niveau de la population résidente environnante. Des actions de lutte contre les maladies liées à l'eau, épidémies et de prévention sanitaire devront être menées afin de mettre le projet en conformité avec les bonnes pratiques internationales, diminuer l'impact sanitaire du projet, mais aussi de profiter de celui-ci pour améliorer la couverture en soins, actuellement très faible. Le programme sera développé de façon détaillée et couvrira les principaux domaines d'action suivants :

- Procédures d'intervention d'urgence en cas d'accident ;
- Procédures d'évacuation en cas de blessure grave vers un hôpital (proche ou lointain) ;
- Mesures de surveillance des employés : examen médical d'embauche, visite médicale annuelle ;
- Nettoyage régulier des facilités sanitaires mises à disposition, en particulier les toilettes et les fosses septiques ;
- Gestion des déchets et nettoyage régulier des poubelles ;
- Programme de sensibilisation systématique des employés aux bonnes pratiques d'hygiène ;
- Suivi des conditions d'hygiène dans la cantine et au niveau des commerces (autorisés) assurant la vente de denrées alimentaires aux employés (hygiène du personnel, nettoyage des cuisines, stockage des produits frais) ;
- Programme de sensibilisation des employés aux MST et au VIH/Sida, et mise à disposition de moyens prophylactiques.

9.3.4.4 Plan de gestion relatif aux émissions atmosphériques

Un programme de limitation des émissions atmosphériques, de la poussière et du bruit sera mis en place dans toutes les zones susceptibles d'être affectées pendant la phase de construction et d'exploitation du projet. Les rejets de gaz et de fumée seront limités par des obligations de maintenance des engins et camions. La combustion de tout déchet (à l'exception du bois ou du papier non recyclé) sera interdite sur le chantier. La poussière liée au trafic routier sur les tronçons non revêtus fera l'objet de mesures de réduction. Tous les chargements de matériaux fins pouvant générer des poussières au cours du transport seront recouverts d'une bâche. Au niveau des stockages de matériaux, l'arrosage sera préconisé pour les matériaux générant de la poussière, en particulier pendant les périodes de grand vent.

9.3.4.5 Plan de gestion du bruit et des vibrations

Les niveaux sonores sur le site seront activement gérés par un suivi réalisé sur une base trimestrielle pour une première année. Par la suite, le suivi pourra se faire sur une base annuelle. Le suivi visera spécifiquement sur les zones de travail. Ces mesures permettront de valider les mesures d'atténuation qui seront mises en place et d'y apporter des correctifs si nécessaires. Le suivi acoustique permettra également d'identifier les sources de bruit responsables des niveaux sonores susceptibles d'accroître le niveau du danger. Cette identification permettra de gérer adéquatement les équipements tant fixes que mobiles concernés et d'apporter les correctifs à la source si requis. Ce plan permettra également de vérifier si le vieillissement des équipements pourrait être responsable de diverses augmentations de bruit à la source. Des mesures seront mises en œuvre pour réduire le bruit et la nuisance qui en résulte sur le site et le long des routes d'accès : entretien des engins et véhicules, utilisation de matériel insonorisé. Des seuils à respecter par AIR CÔTE D'IVOIRE seront définis de bruit et de vibration.

9.3.4.6 Plan de gestion relatif au trafic routier et aux accès

Le trafic routier représente la première cause d'accident en phase de construction de grosses infrastructures. Il convient donc de le réglementer tant sur site que hors site. Diverses mesures seront évaluées et mises en œuvre :

- Sensibilisation et formation des conducteurs de véhicules légers et camions aux règles de prudence élémentaires et aux risques : conduite sous l'emprise de l'alcool ou de la drogue, vitesse, contrôle des pneumatiques, mise en place du chargement (stabilité) ;
- Examen des capacités visuelles de tout conducteur recruté et de ses compétences de chauffeur ;
- Amélioration de la signalétique par panneaux, en particulier dans les zones sensibles (villages, écoles, zones de forte poussière, zones sinueuses, entrée/sortie de chantiers) ;
- Disposer des employés à chaque carrefour croisant la nouvelle voie avec des fanions ;
- Règles de sécurité et de balisage en cas d'obstruction partielle de la chaussée, de panne, d'accident ;
- Mise en place de zones de stationnement pour camions n'empiétant pas sur la chaussée ;
- Respect des vitesses autorisées, en particulier en zone habitée.

9.3.4.7 Plan de gestion des matières résiduelles

La gestion des matières résiduelle sur le site d'AIR CÔTE D'IVOIRE sera basée sur trois approches de gestion complémentaires autour desquelles seront articulées les pratiques de gestion et les politiques corporatives. Ces trois éléments sont les suivants : le tri à la source ; les 3RV-E c'est-à-dire privilégier la réduction, la réutilisation, le recyclage, la valorisation et l'élimination des matières résiduelles ; et le suivi des quantités.

9.3.4.8 Plan de gestion des matières dangereuses

La gestion des matières dangereuses sur le site se fera d'abord et avant tout dans un esprit de diligence et dans le respect de la réglementation ivoirienne et internationale applicable (entre autres : règlement sur les matières dangereuses, règlement sur les hydrocarbures, règlement sur le transport des matières dangereuses). De plus, trois principes de gestion seront appliqués afin de limiter toute problématique associée à ces matières qui présentent des risques appréciables pour l'environnement s'ils ne sont pas gérés convenablement. Ces trois éléments auxquels sera portée une attention particulière sont les suivants : minimiser les transvasements de matières dangereuses, réduire à la source l'utilisation de matières dangereuses et effectuer un suivi serré des matières dangereuses.

Le premier principe de gestion qui sera appliqué est la minimisation des transvasements. Ce qui signifie que l'acquisition et la distribution interne des produits identifiés comme matière dangereuse se feront de manière à ce que les contenants d'origine puissent facilement être déplacés sur les lieux d'utilisation sans contenant intermédiaire. Cela signifie également que lorsqu'un transvasement sera nécessaire, l'utilisation d'équipements adaptés au produit et à l'opération de transvasement sera favorisée afin d'éviter tout déversement. Par exemple, pendant la maintenance des installations, un système de récupération d'huile usée sera mis en place afin de limiter les manipulations. L'huile usagée recueillie sera stockée dans des fûts et entreposée sur une aire aménagée à cet effet. Ensuite, leur gestion (collecte, transport et traitement) sera confiée à une structure agréée par le Ministère de l'Environnement, du Développement Durable et de la Transition Ecologique sous la supervision du CIAPOL. De plus, l'utilisation d'équipements qui ne nécessitent pas de remplissage de matières dangereuses sera favorisée. Par exemple, les batteries utilisées seront à usage unique et en fin de vie elles seront entreposées pour être récupérées.

Le second principe est la réduction à la source de l'utilisation de matières dangereuses. Sans mettre en danger les divers équipements utilisés pour mener à bien les opérations régulières sur le site, on cherchera en tout temps à limiter la quantité de matières dangereuses acquises et utilisées. Cet objectif sera atteint en choisissant des équipements plus performants à ce chapitre, en modifiant des protocoles établis ou encore en rationnalisant l'utilisation d'équipement. Le remplacement de certaines matières dangereuses par des matières non-dangereuses ou moins dangereuses sera également envisagé dans certains cas afin de diminuer les risques environnementaux et sur la santé humaine. Toutefois, une analyse de rentabilité et de performance environnementale globale devra être réalisée au préalable avant de modifier tout procéder ou de faire l'acquisition d'équipement.

Le troisième principe de gestion qui sera appliqué, sera un suivi rigoureux des entrées et sorties de matières dangereuses. Le suivi serré des matières inclus la préparation et l'utilisation de registres permettant de noter et de connaître la position et la quantité des matières dangereuses stockées sur le site. Ce principe fait également appel au Système d'Information sur les Matières Dangereuses Utilisées au Travail (SIMDUT) qui sera utilisé et appliqué afin de communiquer efficacement toute l'information sur les matières dangereuses qui seront utilisées dans le cadre des opérations d'AIR CÔTE D'IVOIRE, information qui contribuera activement au suivi. De plus, les opérations de suivi des matières dangereuses seront conformes au règlement sur le transport des matières dangereuses et les activités découlant de ce programme contribueront également à donner une information de qualité pour le suivi intégré des matières dangereuses. Finalement, l'information et la formation des employés seront partie intégrante de la gestion des matières dangereuses et des matières dangereuses résiduelles. Ces derniers devront être conscients des dangers et des risques découlant de la gestion de ces matières tant sur le plan de la santé humaine que sur le plan environnemental. Une transparence totale à ce niveau permettra d'ailleurs une contribution active des employés aux trois principes de gestion énumérés ci-haut.

9.3.4.9 Stratégie d'Optimisation Énergétique en phase de conception et de construction

Cette phase est cruciale car elle permet d'intégrer des solutions passives et structurelles qui auront un impact durable sur la consommation énergétique.

- **Conception Bioclimatique et Isolation Renforcée**

Orientation du Bâtiment : Optimiser l'orientation du hangar pour maximiser l'apport de lumière naturelle (éclairage zénithal, ouvertures en façade).

Isolation Thermique de l'Enveloppe : Utiliser des matériaux isolants performants (murs, toiture, sol) pour réduire les déperditions thermiques en saison froide et les apports de chaleur en saison chaude.

Étanchéité à l'Air : Concevoir une enveloppe étanche à l'air pour limiter les infiltrations parasites qui augmentent la consommation de chauffage ou de climatisation.

Fenêtres et Portes de Hangar : Opter pour des vitrages à faible émissivité (faible-e) et des cadres performants. Les grandes portes du hangar doivent être conçues avec une isolation thermique élevée et une bonne étanchéité (joints, systèmes de fermeture rapide).

Inertie Thermique : Utiliser la masse thermique des matériaux (par exemple, dalles de béton épaisses) pour lisser les variations de température et réduire les besoins en chauffage/climatisation.

- **Optimisation de l'Éclairage Naturel et Artificiel**

Lumière Naturelle (Daylighting) : Intégrer des lanterneaux pour maximiser l'apport de lumière du jour dans les zones de travail.

- **Éclairage Artificiel Performant**

Technologies LED : Installer un éclairage 100% LED pour toutes les zones du hangar (maintenance, bureaux, entrepôts). Les LED sont plus efficaces, ont une durée de vie plus longue et produisent moins de chaleur.

Gestion de l'Éclairage : Mettre en place des capteurs de luminosité (qui ajustent l'éclairage artificiel en fonction de la lumière naturelle disponible) et des détecteurs de présence (pour éteindre les lumières dans les zones inoccupées).

Éclairage Zonal : Permettre un éclairage différencié par zone de travail, évitant d'éclairer inutilement des zones non utilisées.

Maintenance des Luminaires : Faciliter l'accès aux luminaires pour un nettoyage régulier, car la poussière peut réduire significativement l'efficacité lumineuse.

- **Systèmes de CVC (Chauffage, Ventilation, Climatisation) Efficaces**

Choix des Équipements : Sélectionner des systèmes de CVC à haute efficacité énergétique (SCOP et SEER élevés pour les pompes à chaleur, récupérateurs de chaleur sur la ventilation).

Ventilation Mécanique Contrôlée (VMC) avec Récupération de Chaleur : Installer des systèmes de VMC double flux avec récupération de chaleur pour préchauffer l'air neuf en hiver ou le pré-refroidir en été, réduisant ainsi la charge des systèmes de CVC.

Systèmes de Climatisation et Chauffage par Zone : Mettre en place des systèmes qui permettent de réguler la température par zone plutôt que de chauffer/climatiser l'intégralité du hangar inutilement.

- **Intégration des Énergies Renouvelables**

Panneaux Solaires Photovoltaïques (PV) : Installer des panneaux PV sur la toiture du hangar pour produire une partie significative de l'électricité consommée.

- **Optimisation des Autres Consommations (Air Comprimé, Équipements Spécifiques)** :

Équipements de Maintenance : Sélectionner des équipements (outils, bancs d'essai, etc.) avec des classifications énergétiques élevées.

Gestion des Moteurs : Utiliser des moteurs à haut rendement et des variateurs de vitesse (VSD) pour les pompes, ventilateurs et autres équipements dont la charge varie.

9.3.4.10 Phase d'Exploitation et de Maintenance

La gestion et la maintenance continues sont essentielles pour maintenir les performances énergétiques à long terme.

- **Suivi et Surveillance Énergétique**

Mise en place d'un Plan de Comptage Énergétique : Installer des compteurs intelligents par poste de consommation (éclairage, CVC, air comprimé, équipements spécifiques) pour suivre la consommation en temps réel.

Analyse des Données : Utiliser un logiciel de gestion énergétique pour analyser les données de consommation, identifier les dérives, les pics de consommation et les opportunités d'amélioration.

Audits Énergétiques Réguliers : Réaliser des audits périodiques pour identifier de nouvelles pistes d'optimisation et valider l'efficacité des mesures mises en place.

- **Maintenance Préventive et Optimisation des Équipements**

Programmes de Maintenance : Mettre en place des programmes de maintenance préventive pour tous les équipements énergivores (CVC, éclairage, compresseurs) afin de garantir leur fonctionnement optimal et leur efficacité maximale.

Nettoyage Régulier : Nettoyer régulièrement les filtres CVC, les échangeurs de chaleur, les luminaires et les capteurs pour maintenir leur performance.

Réglages et Calibrations : Vérifier et recalibrer régulièrement les systèmes de régulation (thermostats, sondes, capteurs de luminosité).

- **Sensibilisation et Implication du Personnel**

Formation : Former le personnel sur les bonnes pratiques d'utilisation des équipements et sur l'importance de l'efficacité énergétique.

Campagnes de Sensibilisation : Lancer des campagnes internes (affiches, réunions, newsletters) pour encourager les comportements économes en énergie (éteindre les lumières, fermer les portes, signaler les fuites).

Motivation et Incitations : Mettre en place des mécanismes pour récompenser les initiatives et les résultats en matière de réduction de consommation.

9.3.4.11 Plan de communication sur les risques à destination des parties externes

Ce plan vise à informer, protéger et impliquer les communautés potentiellement exposées aux risques générés par les activités du projet, notamment pendant la construction et l'exploitation. Il permet de :

- Prévenir les accidents et nuisances affectant les communautés avoisinantes.
- Informer les populations sur les risques potentiels et les mesures de prévention.
- Mettre en place des canaux d'alerte et de communication en cas d'urgence.
- Promouvoir la vigilance communautaire et la collaboration avec les parties prenantes.

Les parties concernées sont :

- Travailleurs du chantier (employés, sous-traitants) ;
- Autorités de l'aéroport (ASECNA, SODEXAM…) ;
- Usagers de l'aéroport (voyageurs, visiteurs) ;
- Personnel aéroportuaire (pilotes, agents d'entretien, hôtesses…) ;
- Communautés riveraines (locataires, commerçants, transporteurs) ;
- Ecoles ;
- Restaurants ;
- Associations communautaires et leaders d'opinion locaux.

Pendant les phases du projet, AIR CÔTE D'IVOIRE doit réaliser des campagnes d'information sur les risques telles qu'indiquées dans le tableau ci-dessous.

Tableau 9-10 : campagnes d'information sur les risques

Activités	Détail	Fréquence
Réunions communautaires d'information	Présentation des risques, mesures de prévention, calendrier des activités	Trimestrielle ou avant les travaux à risques
Diffusion via radios locales	Spots d'information et messages d'alerte en langue locale et française	Hebdomadaire et en cas d'incident
Affichage dans les lieux publics	Panneaux illustrés (écoles, mosquées, marchés) avec pictogrammes	Permanent
Sensibilisation porte-à-porte	Animée par des relais communautaires formés (femmes, jeunes, chefs)	Avant chaque phase critique

Source : ENVINOVA, juillet 2025

- Types de risques à communiquer

Au cours des différentes phases du projet, les types de risques sur lesquels AIR CÔTE D'IVOIRE doit réaliser des campagnes d'information sont consignés dans le tableau ci-dessous.

Tableau 9-11 : Types de risques à communiquer

Catégorie	Exemples
Risques physiques	Chutes de hauteur, engins en mouvement, électrocution, effondrement
Risques chimiques	Poussières, solvants, peintures, fumées
Risques sonores	Bruits excessifs, vibrations
Risques de circulation	Collision avec véhicules ou avions en zone logistique
Risques sociaux	VBG, harcèlement, conflits avec riverains

➢ 🚧 **Signalisation des zones dangereuses**

Tableau 9-12 : **Signalisation des zones dangereuses**

Emplacement	Type de signalisation	Message
Entrée du chantier	Panneaux « Danger – Accès interdit »	Risques de chute, de collision
Zones de stockage ou de circulation d'engins	Marquage au sol, rubans de sécurité	« Engins en mouvement », « Zone interdite »
Zones à émissions (poussières, bruit)	Pictogrammes + panneaux	« Port de protection conseillé », « Bruit élevé »
Zones sensibles proches (écoles, dispensaires)	Panneaux informatifs + déviation	« Travaux à proximité – prudence »

Source : ENVINOVA, juillet 2025

➢ 🚨 **Procédures d'alerte en cas d'incident**

- Alarmes sonores + gyrophares visibles de loin
- Drapeaux/feux de signalisation pour risque spécifique
- SMS/WhatsApp aux relais communautaires
- Porte-voix ou mégaphones mobiles.

Tableau 9-13 : Actions immédiates à prévoir

Action	Responsable	Délai
Déclenchement de l'alerte	Responsable HSE	Immédiat
Notification aux autorités locales	Chef de projet	≤ 30 min
Evacuation de la zone si nécessaire	Équipe d'intervention + forces de sécurité	Immédiate
Information post-incident aux communautés	Animateur social + autorité locale	< 24 h

Source : ENVINOVA, juillet 2025

9.3.4.12 Formation environnementale et sociale

L'objectif d'un tel plan est d'assurer une bonne mise en œuvre des mesures proposées dans le PGES sur les sites. Ce plan définira des programmes de formation générale (sensibilisation) à destination de l'ensemble du personnel

et des programmes de formation spécialisée à destination des employés impliqués dans des activités particulièrement sensibles sur le plan environnemental. Chaque nouvelle recrue participera au programme de sensibilisation dans les dix (10) jours suivant son recrutement. Chaque employé chargé d'activités sensibles suivra une session de mise à niveau tous les six (06) mois. La formation s'adressera à l'ensemble du personnel, dans la langue la plus appropriée. Les sessions feront l'objet de tenue d'un registre où seront consignés les noms des participants.

Le programme de sensibilisation à la gestion de l'environnement sur les sites couvrira les sujets prioritaires suivants :

- Les règles de gestion des déchets dans les limites des sites ;
- La lutte contre la pollution et en particulier les comportements requis en cas de déversement accidentel de polluant ;
- La protection de la biodiversité, imposant l'interdiction absolue de chasser et d'introduire sur site armes et pièges ;
- La protection des sites contre l'érosion et la sédimentation ;
- Les règles de sécurité routière sur routes publiques et sur les sites ;

Des compléments relatifs à l'hygiène, la santé, la sécurité et l'environnement devront être apportés pour tous les aspects non couverts par le plan HSSE et par les formations qui s'y rapportent

9.3.5 Plan de Gestion environnementale et sociale du projet en phase d'exploitation

Des mesures de sécurité publique seront instaurées vis-à-vis du site d'AIR CÔTE D'IVOIRE. L'accès du public sera interdit. Ces mesures seront renforcées par un programme de sensibilisation de la population avoisinante et des résidents des cités d'exploitation et des employés.

9.3.6 Plan de gestion de violence base sur le genre, d'exploitation, abus sexuels et d'harcèlement sexuel (VBG EAS HS)

Les Projets d'investissement sont souvent considérés comme présentant un risque substantiel de Violences Basées sur le Genre (VBG), exploitation et abus sexuels, harcèlement sexuel. En vue de prévenir ces violences et abus, il est recommandé au Projet de définir des mesures fortes de prévention et de prise en charge. A ce titre, un mécanisme parallèle sera mis en place, en partenariat avec les structures de santé, d'éducation, les associations et organisations non gouvernementales (ONG), pour la fourniture de services de prise en charge des victimes de violences sexuelles, dans le strict respect des principes de confidentialité, de sécurité et de garantie de la vie privée des victimes. Les dénonciations de VBG, exploitation, harcèlement et abus sexuels peuvent être soumises en ligne, par téléphone, par courrier ou en personne au responsable du MGP. AIR CÔTE D'IVOIRE fournira les adresses et numéros de téléphone dédiés. Un plan de réponse pour la prévention, l'atténuation des risques et la prise en charge des VBG pourrait être préparé par le Projet selon les exigences de la BOAD et de la réglementation ivoirienne en vigueur. Après approbation, ce plan sera largement diffusé auprès des parties prenantes à travers les canaux appropriés, accessibles à toutes. Les principes et procédures de signalement et de prise en charge devront être communiqués aux parties prenantes, en particulier les communautés affectées ou riveraines des travaux et les acteurs de l'éducation.

9.3.6.1 Diffusion du MGP et du plan de réponse aux violences et abus sexuels

La diffusion du Mécanisme de gestion des plaintes (MGP) et du Plan de réponse aux violences et abus sexuels, est une activité essentielle dans la mise en œuvre du PEPP et du Projet. En effet, pour permettre aux parties prenantes d'utiliser les recours mis en place, le MGP doit faire l'objet d'une large diffusion auprès des parties prenantes, en particulier les communautés affectées et riveraines du Projet, qui doivent toutes être informées de son existence, du

mode de fonctionnement et des moyens de le saisir. Toutes les informations sur les commissions qui seront mises en place, leur composition, rôles, adresses, canaux de dépôt des réclamations et griefs, durée de traitement, ainsi que les principes directeurs du MGP, doivent être communiquées aux parties prenantes, y compris les femmes et les autres groupes vulnérables, selon des formats et canaux adaptés à leurs besoins spécifiques. Le Projet organisera, dès le démarrage, des ateliers communautaires pour une large diffusion de ce dispositif de recueil et de traitement des griefs. Pour une meilleure diffusion, ces informations importantes peuvent être affichées dans les endroits stratégiques, tels que les Sous-Préfectures, les Préfectures, les Mairies des Communes.

Ce même travail de divulgation sera fait pour la diffusion du plan de prévention, d'atténuation des risques et de prise en charge des Violences Basées sur le Genre (VBG) et autres violences contre les enfants (VCE). La communication sur ce plan de réponse mettra l'accent sur les informations fondamentales suivantes :

- Aucune faveur sexuelle ou autre ne peut être demandée en échange d'une offre d'emploi, du règlement d'un conflit, d'une assistance médicale, ou d'une protection ;
- Il est interdit au personnel des entreprises et autres prestataires recrutés pour la réalisation des travaux, au personnel des fournisseurs de services médicaux et de sécurité, de se livrer à l'exploitation et aux abus sexuels ;
- Tout cas d'exploitation et d'abus sexuels peut être signalé en toute confidentialité ;
- Non-tolérance des Violences Basées sur le Genre (exploitation et abus sexuels, harcèlement sexuel) ;
- Dispositions juridiques prévues par la loi pour sanctionner les auteurs de VBG/EAS/HS ;
- Endroits où se rendre pour signaler et obtenir de l'aide (procédures de signalement des cas avérés) ;
- Procédures de prise en charge, des services disponibles et des modalités d'accès à ces services ;
- Principes/conditions de confidentialité ;
- Principes de sécurité et de respect de la vie privée des victimes.

Certains de ces messages devront être affichés de façon visible à des endroits stratégiques au niveau des chantiers, pour une meilleure vulgarisation, en complément du code de conduite à faire signer aux entreprises et à leur personnel, et autres prestataires de services mobilisés dans le cadre de l'exécution du Projet : consultants, fournisseurs, bureaux de contrôle prestataires de services, services de signalement (forces de défense et de sécurité), et de prise en charge médicale, sociale, juridique, psychologique, etc. Toutes les plaintes relatives aux violences basées sur le genre et abus sexuels doivent être signalées à la direction sociale d'AIR CÔTE D'IVOIRE dans les 24 heures suivant l'incident, dans le respect des principes de confidentialité et du consentement éclairé (aucune information spécifique sur les victimes ne sera communiquée). Les données à fournir porteront sur : la nature de l'affaire, le lien avec le Projet, la localisation, l'âge et le sexe de la victime et la référence vers des services si tel a été le cas. Un rapport périodique (mensuel) sera élaboré pour relater la situation de la gestion des cas enregistrés. Les principales informations suivantes doivent figurer dans ce rapport :

- Nombre de cas de VBG/EAS/HS et contre les enfants rapportés ;
- Pourcentage des cas de VBG/EAS/HS référés vers les structures de prise en charge ;
- Types d'incidents (définition ou catégorisation des cas) ;
- de l'âge de la survivante ;
- Si l'agresseur est un acteur du Projet ;
- du nombre d'agresseurs ;
- de l'âge de l'agresseur ;
- des services reçus, des renvois effectués et des actions en attente ;
- Nombre de cas traités et clôturés ;
- Nombre de cas en cours de traitement ;
- Sanctions prises en interne si l'agresseur est lié au Projet.

Les activités de suivi-évaluation porteront aussi sur le pourcentage de travailleurs ayant signé le code de conduite et ayant participé à des sessions de formation sur les VBG/EAS/HS et sur le code de conduite, mais aussi sur le nombre de séances de communication, et nombre de femmes et de jeunes filles ayant participé aux sessions d'information et de diffusion du Plan de réponse.

9.3.7 Procédure de communication

L'efficacité de la gestion environnementale et sociale repose sur une organisation claire de la communication entre les parties prenantes. En particulier, un cheminement clair du traitement des événements environnementaux est essentiel pour assurer une mise en œuvre rapide et efficace des actions. La procédure de communication interne s'articulera autour d'échanges périodiques (journalier, hebdomadaire, mensuel ou trimestriel) entre les Chefs de Projet et de Chantier (AIR CÔTE D'IVOIRE, BC et Entreprise de construction), le REM AIR CÔTE D'IVOIRE), le REBC (BC). Cette procédure devra être développée en plus grand détail avant l'engagement du projet en fonction du respect de l'organisation définitive du projet et des procédures Hygiène Santé Sécurité Environnement (HSSE) d'AIR CÔTE D'IVOIRE. La procédure de communication externe restera la prérogative d'AIR CÔTE D'IVOIRE, par l'intermédiaire du REM, assisté du responsable communication et du chargé de la communication avec les parties prenantes. Cette communication concernera essentiellement les échanges d'informations avec les médias, les communautés locales, les ONGs et les représentants de l'Etat.

9.3.8 Procédure d'approvisionnement des tiers

Parmi les travailleurs employés par les entreprises contractantes et les sous-contractants, on pourrait avoir des travailleurs originaires d'autres pays. La loi n°2015-532 du 20 juillet 2015 portant, Code du travail ne fait pas de référence spécifique aux travailleurs migrants. L'article 4 du code du travail qui interdit les discriminations stipule que « par discrimination on entend toute distinction, exclusion ou préférence fondée notamment sur la race, la couleur, le sexe, l'ascendance nationale qui a pour effet de détruire, d'altérer l'égalité de chance ou de traitement en matière d'emploi ou de profession ». Cet alinéa permet de dire que toute discrimination à l'endroit des migrants nationaux et internationaux est interdite. Cette disposition devra être respectée de sorte à donner l'opportunité à tous les travailleurs sans discrimination et en toute équité. Tenant compte des dispositions de la Loi n° 2015-532 du 20 juillet 2015 portant Code du Travail, aucun enfant ne peut être employé dans aucune entreprise avant l'âge de 16 ans (article 23.2). L'âge minimal dans le cadre du présent document sera donc de 16 ans et « les jeunes travailleurs âgés de 16 à 21 ans » dans le cadre du projet, ont les mêmes droits que les travailleurs de leur catégorie professionnelle. Ils ne peuvent en aucun cas subir des abattements de salaires ou déclassements professionnels du fait de leur âge. L'employeur tiendra un registre de toutes les personnes de moins de 18 ans employées dans son entreprise, avec pour chacune d'elles, l'indication de sa date de naissance. Le jeune travailleur ne peut être maintenu dans un emploi ainsi reconnu au-dessus de ses forces et doit être affecté dans un autre emploi convenable. En outre, les jeunes travailleurs seront employés uniquement en tenant compte du respect des exigences de la protection de la main d'œuvre inscrite à la NSES 2 (paragraphes 1.40). En effet, le paragraphe1.40 de ladite norme stipule que « Les enfants de moins de 18 ans ne sont pas recrutés pour effectuer un travail dangereux pour leur sécurité, leur santé ou leur moralité. Toutes les personnes demoins de dix – huit ans seront assujetties à une évaluation appropriée des risques encourus et à des suivis réguliers de santé, des conditions de travail et des heures de travail. Lorsque la législation nationale le permet, le Promoteur peut autoriser dans des cas exceptionnels l'emploi à des travaux légers des personnes de treize à quinze ans ou l'exécution, par ces personnes, de tels travaux, à condition que ceux-ci : (i) ne soient pas susceptibles de porter préjudice à leur santé ou à leur développement ; (ii) ne soient pas de nature à porter préjudice à leur assiduité scolaire, à leur participation à des programmes d'orientation ou de formation professionnelles approuvés par l'autorité compétente ou à leur aptitude à bénéficier de l'instruction reçue».

Dans le cadre du projet la main d'œuvre des jeunes travailleurs devra s'arrimer à ces dispositions et nul ne doit faire recours au travail forcé. En effet, le travail forcé est défini comme tout travail ou service exigé d'un individu sous la menace d'une peine quelconque et pour lequel l'individu ne s'est pas offert de plein gré. Cette interdiction s'applique à toute sorte de travail forcé ou obligatoire, tel que la servitude pour dettes ou des types d'emploi analogues. Aucune victime de trafic humain ne sera employée. Ce chapitre décrit le type et les caractéristiques de travailleurs que le projet utilisera directement avec des indications sur les effectifs prévisionnels ainsi que le calendrier des besoins de la main d'œuvre. Dans le cadre de la mise en œuvre du projet, peut être employée, toute personne physique ou morale répondant aux profils des besoins exprimés. La « personne physique » désigne toute personne de sexe masculin ou féminin, âgée d'au moins dix-huit ans, ayant une bonne moralité et disposant des compétences requises. Quant à la « personne morale », elle désigne toute entité (ONG, Cabinets/Bureaux d'étude, Entreprises prestataires etc.) régulièrement constituée suivant les normes ivoiriennes. Les personnes physiques et les personnes morales dans le cadre de la mise en œuvre du projet seront recrutées sur la base des exigences des postes ouverts en écartant tout traitement discriminatoire lié au sexe, à la religion et à l'appartenance politique, ethnique et régionale, aux handicaps et conformément aux dispositions du présent Plan de gestion de la main d'œuvre.

9.3.9 Procédure de traitement des non-conformités

Un élément important du processus de communication entre les parties concerne la hiérarchisation des évènements qui ne satisfont pas les obligations et objectifs environnementaux assignés au projet. Ces situations détectées sur les sites doivent être alors transmises à un niveau supérieur, mais selon des procédures qui doivent varier selon l'importance du risque et l'urgence à y remédier. Ces évènements environnementaux peuvent être soit classés selon le système d'assurance qualité appliqué aux opérations de construction, auquel cas leur subdivision peut être variable selon les subdivisions retenues pour les non-conformités techniques. Il est donné la préférence dans ce PGES, en l'absence d'information sur le futur plan d'assurance qualité du projet, à un système d'évaluation propre aux aspects environnementaux, mieux adapté aux problématiques rencontrées et qui constitue un système éprouvé et fiable, fonctionnel même en l'absence d'un système d'assurance qualité efficace. Les événements environnementaux correspondent à des non-conformités et sont subdivisés en trois (03) niveaux. Les procédures de communication et de traitement dépendront du niveau de non- conformité. Le niveau III représente les incidents les plus graves, tandis que le niveau I représente les incidents les moins graves. Les incidents sont évalués selon quatre (04) critères : l'impact environnemental potentiel ou observé, l'attention médiatique, les sanctions juridiques et l'impact sur la communauté. Le critère ayant les plus lourdes conséquences détermine la note et la classification de l'incident.

- **Niveau I (Incident Mineur)**

Les situations de Niveau I sont adressées de façon normale lors des visites de sites et de réunions de routines ; les mesures préconisées sont généralement discutées sur place avec les équipes de construction concernées.

- **Niveau II (Incident Modéré)**

Les évènements environnementaux de Niveau II sont communiqués par le REBC au Chef de Projet du BC et au Chef de Chantier de AIR CÔTE D'IVOIRE le jour même où la situation a été constatée, et dans les trois (03) jours au REM de AIR CÔTE D'IVOIRE. Le REM informe son Chef de Projet de cette situation et des mesures correctives proposées qui doivent être mises en œuvre le plus rapidement possible.

- **Niveau III (Incident Majeur)**

Le Chef de Chantier de AIR CÔTE D'IVOIRE, le Chef de Projet du BC et le REM de AIR CÔTE D'IVOIRE doivent être informés par le REBC le jour même où l'évènement est constaté. Les mesures correctives doivent être mises en œuvre dans les trois (03) jours.

Dans le cas où une mesure corrective nécessite plus de temps pour sa mise en œuvre ou si le risque est imminent, le Chef de Projet du BC peut demander une suspension des travaux concernés jusqu'à ce que la situation observée

redevienne conforme. Ce processus est souvent mis en œuvre sur des chantiers complexes et donne généralement des résultats satisfaisants. Il apporte également trois (03) avantages qu'il convient de noter :

- Le processus inclut un mécanisme permettant d'arrêter les travaux si la situation est jugée préoccupante ;
- Le processus inclut un feed-back dans lequel se fait un suivi de la mise en œuvre des mesures demandées et assurance que la correction est faite ;
- Le processus inclut une possibilité d'initier une enquête d'incident afin de déterminer les causes profondes de l'incident et d'évaluer si des changements dans les spécifications, les exigences ou les méthodes sont justifiés pour prévenir la répétition d'une telle situation dans le futur

9.3.10 Procédure de recrutement

AIR CÔTE D'IVOIRE et ses Sous-traitants assureront, le recrutement de la main d'œuvre non ou peu qualifiée au niveau local.

AIR CÔTE D'IVOIRE sera responsable du respect de la procédure de recrutement par chacun de ses Sous-traitants. Le REBC (BC) sera chargé de veiller au respect de cette procédure. Le recrutement inclura un examen médical systématique de chaque employé portant sur l'état général du candidat et ses capacités auditives et visuelles. Afin de ne pas être discriminatoires, les examens relatifs aux infections à risques (tuberculose, paludisme et autres parasitoses, MST, SIDA) ne seront effectués qu'une fois le candidat recruté, dans un centre de santé approprié. Les procédures précises à mettre en place seront définies préalablement à l'engagement de la construction et en coordination entre AIR CÔTE D'IVOIRE et les administrations nationales concernées. Ces procédures incluront les aspects liés au recrutement (critères), les responsabilités et l'organisation, les conditions de contrat, les salaires minimums à respecter, les procédures de doléances et de suivi qui s'y rapporteront.

9.3.11 Procédure de traitement des plaintes et griefs

Il est prévu de développer une procédure de règlement des doléances qui permettra à l'ensemble de la population concernée par des nuisances possibles résultant des activités de construction de faire remonter au niveau de la direction du projet les problèmes rencontrés au quotidien. Les doléances auxquelles on peut s'attendre le plus fréquemment concernent :

- La poussière lors du transport des matériaux et le bruit à proximité des activités ;
- Des contestations liées aux procédures de recrutement ;
- Des plaintes relatives à des biens non dédommagés.

Trois (03) systèmes seront mis en place pour permettre aux doléances de remonter jusqu'aux responsables du projet :

- L'ouverture d'un cahier de doléances au niveau de chaque entrée du chantier ou au niveau de leur responsable, où les plaignants pourront écrire leur doléance. Le cahier sera tenu par l'équipe de gardiens et les pages seront numérotées. L'information à fournir inclura le nom du plaignant, son lieu de résidence et l'objet de sa doléance. Ces documents seront relevés chaque semaine par AIR CÔTE D'IVOIRE pour traitement éventuel ;
- La mise à disposition d'un cahier de doléances au niveau de la Préfecture d'Abidjan afin de recueillir les plaintes ;
- Pour les doléances des résident situés à proximité de la zone du projet, l'identification des problèmes sera faite lors de visites régulières AIR CÔTE D'IVOIRE et lors des discussions avec les chefs de communautés.

Les doléances enregistrées et les solutions apportées seront présentées dans le rapport d'activité mensuel établi AIR CÔTE D'IVOIRE. Une communication des résultats sera réalisée auprès des plaignants.

9.4 SUIVI ENVIRONNEMENTAL

Le suivi environnemental est une opération à caractère scientifique servant à mesurer les impacts réels de la réalisation d'un projet et à évaluer la justesse des mesures d'atténuation proposées. Il s'agit donc de l'examen et de l'observation continue d'une ou de plusieurs composantes environnementales pertinentes durant la période d'exploitation du site du projet. Le suivi environnemental a pour objectif d'apprécier régulièrement le degré de mise en œuvre ou d'exécution des mesures d'atténuation préconisées par l'EIESA afin de permettre au promoteur de préciser, d'ajuster, de réorienter ou d'adapter éventuellement certaines mesures au regard des caractéristiques des composantes du milieu. Le suivi se déroule pendant les phases de préparation et de mise en œuvre du projet. Le responsable du suivi est le Ministère de l'Environnement, du Développement Durable et de la Transition Ecologique à travers l'ANDE. Celui-ci élabore un plan de suivi qui portera sur les impacts les plus préoccupants du projet, dans le but de mettre en exergue les effets réels sur une composante environnementale et de valider les appréhensions exposées dans l'Étude d'Impact Environnemental et Social. Le plan de suivi inclut la définition des indicateurs de suivi environnemental permettant d'observer les évolutions au regard des objectifs préalablement définis.

9.5 PLAN DE SURVEILLANCE DE L'ENVIRONNEMENT

9.5.1 Surveillance environnementale et sociale (Bureau de contrôle)

Le BC, à travers le REBC, est l'entité qui assurera la supervision environnementale, car il est celui qui certifie les paiements et qui peut négocier l'intervention d'équipements ou de main d'œuvre initialement alloués aux travaux pour des mesures spécifiquement environnementales.

9.5.1.1 Surveillance des activités de construction

Le respect par AIR CÔTE D'IVOIRE et ses sous-traitants de leurs obligations environnementales et sociales fera l'objet d'un suivi spécifique, coordonné par le REBC. Dans le but d'assurer l'efficacité des mesures d'atténuations proposées, y compris le respect des recommandations durant les phases de travaux, un programme de surveillance environnementale sera mis en place comprenant :

- La supervision environnementale AIR CÔTE D'IVOIRE et ses Sous-traitants : l'objectif est de contrôler la bonne application des mesures sociales et environnementales développées dans les obligations des prestataires du projet et les plans d'action présentés par ces prestataires ;
- Un suivi de la qualité de l'environnement : l'objectif est de suivre l'évolution de la qualité de l'environnement, afin d'évaluer l'efficacité des mesures d'atténuation mises en œuvre et de modifier, si nécessaire, les seuils d'acceptabilité ou les méthodes ; ceci concerne prioritairement la qualité des eaux du fleuve à l'aval des sites d'activités ;
- Un suivi de la conformité des rejets : l'objectif est de vérifier que les rejets à partir du site du projet soient conformes à la législation environnementale ou aux spécifications.

9.5.1.2 Inspections hebdomadaires

Une inspection hebdomadaire des différents sites de travaux sera organisée par le REBC et fera l'objet d'un compte rendu utilisant une fiche d'inspection standardisée. Cette fiche reprendra, poste par poste, les spécifications environnementales d'AIR CÔTE D'IVOIRE, permettant de balayer, au cours de chaque inspection, les non-conformités potentielles. Chaque événement environnemental fera l'objet d'une fiche standard qui sera remplie par l'observateur et remise au REBC pour action. La fiche signée du REBC est transmise au RE qui complète alors le document par

l'explication de la mesure corrective proposée. Si la solution est acceptable, l'évènement environnemental est clos après vérification que la mesure a été effectivement et efficacement mise en place.

9.5.1.3 Réunions de coordination

Des réunions de coordination régulières entre le RE et le REBC, au cours desquelles seront discutés les évènements environnementaux en cours, les mesures de résolution et tout autre sujet d'actualité tels que les plans d'action présentés, seront organisés. Le REBC participera aux réunions hebdomadaires de chantier.

9.6 FORMATION ET DE SENSIBILISATION

Les équipes recevront des formations dédiées aux tâches qu'elles auront à réaliser. Les besoins en formations seront formulés aussitôt que les équipes sont recrutées et opérationnelles. Il est attendu que la formation inclue des missions aux chantiers et projets similaires ainsi que des sessions de formation ciblées vers la gestion environnementale et sociale et des aspects de santé-sécurité et responsabilité sociale. Ces séances doivent s'effectuer, par AIR CÔTE D'IVOIRE chargée des travaux, sur le chantier. Des ONG des structures compétentes dans la manière devront être associées.

Le PGES indique l'acteur apte à exécuter les actions proposées et évalue leurs capacités. Ici il s'agira de définir les besoins de renforcement de capacité ou de renforcements institutionnels pour mettre les acteurs dans les meilleures conditions pour assumer cette mission.

9.6.1 Formation et sensibilisation du personnel

Le personnel doit être sensibilisé sur les différents risques encourus pendant toutes les phases du projet. Aussi, doit-il être formé pour intervenir lors de la survenue d'un risque avant l'arrivée des forces d'intervention extérieures. Ces formations et sensibilisations peuvent porter sur les thèmes mentionnés ci-après :

- Sensibilisation en Protection de l'environnement
- Formation en lutte contre l'incendie
- Formation en Secourisme
- Responsabilité sociétale
- Formation en Hygiène et Sécurité
- Maintenance et entretien du matériel

Tableau 9-14: Thèmes de formation et de sensibilisation

THEMES	PUBLIC	PHASE DU PROJET
Protection de l'environnement	Ensemble du personnel	Toutes les phases
Management environnemental	Service environnemental et comité de direction	Toutes les phases
Sécurité industrielle	Travailleur sur le site	Exploitation
Lutte contre l'incendie	Personnel d'intervention incendie	Exploitation
Mise en œuvre du POI	Tout le personnel	Exploitation
Respect des consignes de sécurité et de circulation	Visiteurs et ensemble du personnel	Exploitation
Secourisme	Ensemble du personnel	Toutes les phases

Maintenance et entretien du matériel et système de sécurité	Ensemble du personnel	Exploitation
Qualité Hygiène Sécurité Environnement (QHSE)	Ensemble du personnel	Toutes les phases
Gestion des déchets de chantier	Ensemble du personnel	Toutes les phases
Importance des EPI	Ensemble du personnel	Toutes les phases
Plan Hygiène Santé en phase de chantier	Ensemble du personnel	Aménagement, construction et cessation d'activités
Gestion de la santé du personnel	Ensemble du personnel	Exploitation (chaque 06 mois)

9.6.2 Synthèse du PGES

Les tableaux ci-dessous présentent le PGES pour : (i) la phase planification et la construction, (ii) la phase d'exploitation et (ii) la phase de démantèlement respectivement et qui comprennent les éléments suivants :

- L'attribut environnemental (par exemple, la qualité de l'air) qui est susceptible d'être impacté ;
- Un résumé de l'impact potentiel et/ou du problème probable ;
- Les mesures de gestion identifiées qui visent à éliminer et/ou à réduire l'impact potentiel à des niveaux acceptables. Les mesures de gestion comprennent des actions d'atténuation, des exigences supplémentaires, des études complémentaires ;
- Les actions de surveillance pour s'assurer que les mesures d'atténuation identifiées sont mises en œuvre. Les actions de surveillance comprennent : les inspections, l'examen des rapports/plans, les rapports ;
- La fréquence de mise en œuvre des actions de surveillance, qui comprend : une fois, en continu tout au long de la période de construction/exploitation (selon la mesure d'atténuation identifiée, il peut s'agir d'une fréquence quotidienne, hebdomadaire ou mensuelle), ou à l'apparition d'un certain problème ;
- Les paramètres et l'emplacement des actions de surveillance, tels qu'identifiés et applicables ;
- L'entité responsable de la mise en œuvre des mesures d'atténuation et des actions de surveillance identifiées.
- Entité responsable de la mise en œuvre des actions d'atténuation et de suivi identifiées ;
- Coût lié à chaque action identifiée.

Tableau 9-15:. PGES (phase de préparation et de construction)

ZONE CONCERNEE	ACTIVITE/ SOURCE D'IMPACT	COMPOSANTE DU MILIEU AFFECTEE			NATURE DE L'EFFET	IMPACT CORRESPONDANT	TYPOLOGIE DE L'EFFET (positif, négatif)	Importance de l'impact (Mineure, Moyenne, Majeure)	MESURES DE PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT	RESPONSABLE D'EXECUTION OU DE SURVEILLANCE	RESPON-SABLE DE SUIVI	INDICATEURS DE SUIVI ENVIRONNE-MENTAUX ET SOCIAUX	SOURCES DE VERIFICATION	COUT en million de F CFA	SOURCE DE FINAN-CEMENT
		PHYSIQUE	BIOLOGIQUE	HUMAIN											
Emprise du projet	Démolition des installations existantes	Paysage			Modification de l'esthétique du paysage visuel	Dégradation du paysage	Négatif	Mineur	Limiter les zones de stockage de matériaux en les localisant dans des zones peu visibles et en les intégrant au paysage par des aménagements temporaires	AIR CÔTE D'IVOIRE	ANDE	Surface aménagée	Plan des travaux de réaménagement	1	AIR CÔTE D'IVOIRE
	Travaux de démolition des installations existantes Travaux de terrassement Circulation de véhicules et engins de chantier	Air			Emissions de poussière pouvant entrainer une dégradation de la qualité de l'air qui peut provoquer des pathologies respiratoires (nuisances olfactives), oculaires et des risques d'accidents	Pollution de l'air	Négatif	Mineur	Privilégier des engins en bon état pour minimiser les émissions de polluants	AIR CÔTE D'IVOIRE	ANDE	Etat des engins (ex. quantité de fumées émises	Registre interne de révision des engins	3	AIR CÔTE D'IVOIRE
									Assurer un entretien fréquent des machines pour garantir leur efficacité énergétique et réduire les émissions	AIR CÔTE D'IVOIRE	ANDE	Etat des machines (ex. quantité de fumées émises)	Attestation de contrôle technique	3	AIR CÔTE D'IVOIRE
									Éviter le fonctionnement inutile des moteurs pour diminuer les émissions inutiles	AIR CÔTE D'IVOIRE	ANDE	Temps de marche à vide des moteurs (véhicules, engins	Registres de maintenance	0,5	AIR CÔTE D'IVOIRE
									Arroser les zones de travail en humidifiant régulièrement les surfaces pour prévenir la dispersion des poussières	AIR CÔTE D'IVOIRE	ANDE	Fréquence d'arrosage Volume d'eau utilisé pour l'arrosage Nombre de plaintes liées aux poussières	Registre de chantier, rapport journalier Registre de consommation d'eau Registre des plaintes environnementales	1	AIR CÔTE D'IVOIRE
									Organiser les approvisionnements pour réduire le nombre de trajets et éviter les heures de pointe	AIR CÔTE D'IVOIRE	ANDE	Satisfaction des riverains par rapport à la circulation	Registre des plaintes	0,5	AIR CÔTE D'IVOIRE
	Fonctionnement des engins et véhicules de chantier				Emission des quantités de gaz tels que le CO2, le SO2 et NO2 dans l'atmosphère ambiant, due aux moteurs fonctionnant essentiellement au diesel		Négatif	Mineur	Engins, véhicules et équipements doivent être bien entretenus de manière préventive et les niveaux d'émission de leurs moteurs seront conformes	AIR CÔTE D'IVOIRE	ANDE	Etat des machines (ex. quantité de fumées émises)	Attestation de contrôle technique	2	AIR CÔTE D'IVOIRE
	Travaux de démolition des installations existantes Travaux de construction	Bruit			Nuisances sonores pouvant perturber la quiétude des riverains	Nuisances sonores	Négatif	Moyenne	-Limiter les activités bruyantes aux heures de la journée les moins sensibles, en évitant les travaux durant les nuits, les week-ends et les jours fériés ;	AIR CÔTE D'IVOIRE	ANDE	Nombre de plaintes liées au bruit Niveau de bruit moyen sur le site	Registre des plaintes Rapport de bruit	1	AIR CÔTE D'IVOIRE

ZONE CONCERNEE	ACTIVITE/ SOURCE D'IMPACT	COMPOSANTE DU MILIEU AFFECTEE			NATURE DE L'EFFET	IMPACT CORRESPONDANT	TYPOLOGIE DE L'EFFET (positif, négatif)	Importance de l'impact (Mineure, Moyenne, Majeure)	MESURES DE PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT	RESPONSABLE D'EXECUTION OU DE SURVEILLANCE	RESPON-SABLE DE SUIVI	INDICATEURS DE SUIVI ENVIRONNE-MENTAUX ET SOCIAUX	SOURCES DE VERIFICATION	COUT en million de F CFA	SOURCE DE FINAN-CEMENT
		PHYSIQUE	BIOLOGIQUE	HUMAIN											
	Fonctionnement et circulation de véhicules et engins de chantier								-Utiliser des équipements à faible émission sonore pour éviter les bruits excessifs						
	Fonctionnement de véhicules Consommation d'énergie Changement d'affectation des terres	Climat			Emission de gaz à effet de serre	Réchauffement climatique	Négatif	Mineure	-Privilégier des engins en bon état pour minimiser les émissions de polluants	AIR CÔTE D'IVOIRE	ANDE	Etat des engins (ex. quantité de fumées émises	Registre interne de révision des engins	3	AIR CÔTE D'IVOIRE
									-Éviter le fonctionnement inutile des moteurs pour diminuer les émissions inutiles	AIR CÔTE D'IVOIRE	ANDE	Temps de marche à vide des moteurs (véhicules, engins	Registres de maintenance	0,5	AIR CÔTE D'IVOIRE
	Travaux de terrassements Remblayage, nivèlement et le compactage Déversements accidentels d'hydrocarbures	Sol/sous-sol			Dégradation et modification de la structure du sol	Pollution et fragilisation du sol pouvant accentuer l'érosion et le lessivage du sol/sous-sol	Négatif	Moyenne	Stocker les hydrocarbures dans les zones étanches avec des bassins de rétention suivant les normes en vigueur	AIR CÔTE D'IVOIRE	ANDE	Présence effective de bassins de rétention sous les réservoirs Fréquence de vidange ou d'entretien des bassins de rétention	Contrôle visuel Registre d'entretien	0,5	AIR CÔTE D'IVOIRE
									Poser de géotextiles pour prévenir l'érosion	AIR CÔTE D'IVOIRE	ANDE	Superficie totale couverte par des géotextiles	Registre des travaux / vérification terrain	2	AIR CÔTE D'IVOIRE
	Déversements accidentels de d'huiles, hydrocarbures ou autres polluants chimiques	Eaux souterraines			Dégradation de la qualité des eaux souterraines	Pollution des eaux souterraine par infiltration ou percolation	Négatif	Mineure	Entreposer les carburants, huiles et autres substances chimiques dans des zones étanches équipées de systèmes de rétention pour prévenir les fuites	AIR CÔTE D'IVOIRE	ANDE	Présence effective de bassins de rétention sous les réservoirs	Contrôle visuel	0,1	AIR CÔTE D'IVOIRE
									Éviter les fouilles profondes, le déversement de substances polluantes et l'installation de structures permanentes dans les zones sensibles	AIR CÔTE D'IVOIRE	ANDE	Surface décapée	Registre des travaux / vérification terrain	2	AIR CÔTE D'IVOIRE
									Mettre en place des dispositifs de collecte et de traitement des eaux pluviales pour empêcher leur infiltration directe dans le sol	AIR CÔTE D'IVOIRE	ANDE	Présence effective des caniveaux	Vérification terrain	0,5	AIR CÔTE D'IVOIRE
									Réaliser des études pour détecter d'éventuelles contaminations et déterminer les besoins en dépollution.	AIR CÔTE D'IVOIRE	ANDE	Surface dépolluée	Rapport de dépollution	5	AIR CÔTE D'IVOIRE

ZONE CONCERNEE	ACTIVITE/ SOURCE D'IMPACT	COMPOSANTE DU MILIEU AFFECTEE			NATURE DE L'EFFET	IMPACT CORRESPONDANT	TYPOLOGIE DE L'EFFET (positif, négatif)	Importance de l'impact (Mineure, Moyenne, Majeure)	MESURES DE PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT	RESPONSABLE D'EXECUTION OU DE SURVEILLANCE	RESPON-SABLE DE SUIVI	INDICATEURS DE SUIVI ENVIRONNE-MENTAUX ET SOCIAUX	SOURCES DE VERIFICATION	COUT en million de F CFA	SOURCE DE FINAN-CEMENT
		PHYSIQUE	BIOLOGIQUE	HUMAIN											
	Travaux de démolition des installations existantes Travaux de construction Fonctionnement et circulation de véhicules et engins de chantier			Personnel Personnel et voisinage immédiat	Accident du travail et de circulation Emission de bruits (atteinte aux facultés auditives si >85dBA)	Atteinte à la sécurité au travail Nuisances sonores	Négatif	Moyenne	-Limiter les activités bruyantes aux heures de la journée les moins sensibles, en évitant les travaux durant les nuits, les week-ends et les jours fériés -Utiliser des équipements à faible émission sonore pour éviter les bruits excessifs.	AIR CÔTE D'IVOIRE	ANDE	Nombre de plaintes liées au bruit Niveau de bruit moyen sur le site	Registre des plaintes Rapport de bruit	5	AIR CÔTE D'IVOIRE
	Travaux de construction				Risque de propagation de maladies infectieuses transmissibles notamment la COVID-19, le VIH SIDA	Atteinte à la santé	Négatif	Moyenne	Sensibiliser quotidiennement sur les gestes barrières, distribution de masques, gel hydroalcoolique, Mise en place de points de lavage des mains, ventilation des espaces fermés, suivi médical régulier des travailleurs	AIR CÔTE D'IVOIRE	ANDE	Nombre de séance/ nombre de personnes dépistées	Rapports internes de séances de dépistage et sensibilisation	1	AIR CÔTE D'IVOIRE
									Réaliser des campagnes de sensibilisation sur les modes de transmission, mise à disposition gratuite de préservatifs Tests de dépistage volontaire, confidentiels et gratuits, collaboration avec des ONG ou centres de santé communautaires, encadrement des sous-traitants pour qu'ils relaient ces politiques	AIR CÔTE D'IVOIRE	ANDE	Nombre de séance/ nombre de personnes dépistées	Rapports internes de séances de dépistage et sensibilisation	1	AIR CÔTE D'IVOIRE
	Production de déchets par les travaux Gestion inappropriée des déchets solides ou liquides				Production de déchets pouvant contaminer les eaux ou sols et porter atteintes à la santé humaine	Dégradation du cadre de vie	Négatif	Moyenne	Installer des bennes ou conteneurs dédiés pour séparer les différents types de déchets (gravats, métaux, plastiques, bois, etc.)	AIR CÔTE D'IVOIRE	ANDE	Nombre de bennes/conteneurs installés par type de déchet	Contrôle visuel / registre de chantier	5	AIR CÔTE D'IVOIRE
									Utiliser des panneaux pour indiquer les types de déchets acceptés dans chaque zone de tri	AIR CÔTE D'IVOIRE	ANDE	Nombre de panneaux d'indication installée	Contrôle visuel / registre de chantier	1	AIR CÔTE D'IVOIRE
									Effectuer des inspections pour s'assurer du respect des procédures de tri	AIR CÔTE D'IVOIRE	ANDE	Nombre d'inspections de tri effectuées	Registre des inspections HSE	1	AIR CÔTE D'IVOIRE
									Faire appel à des entreprises agréées pour le traitement et l'élimination des déchets dangereux, conformément à la réglementation ivoirienne	AIR CÔTE D'IVOIRE	ANDE	Taux de déchets dangereux confiés à des prestataires agréés	Bordereaux de suivi des déchets (BSDD)	5	AIR CÔTE D'IVOIRE
									Travailler en étroite collaboration avec l'Agence Nationale de Gestion des Déchets (ANAGED) pour s'assurer du respect des réglementations en vigueur	AIR CÔTE D'IVOIRE	ANDE	Nombre de visites ou contrôles effectués par l'ANAGED sur le site	Registre de visite / rapports d'inspection ANAGED	2	AIR CÔTE D'IVOIRE

ZONE CONCERNEE	ACTIVITE/ SOURCE D'IMPACT	COMPOSANTE DU MILIEU AFFECTEE			NATURE DE L'EFFET	IMPACT CORRESPONDANT	TYPOLOGIE DE L'EFFET (positif, négatif)	Importance de l'impact (Mineure, Moyenne, Majeure)	MESURES DE PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT	RESPONSABLE D'EXECUTION OU DE SURVEILLANCE	RESPON-SABLE DE SUIVI	INDICATEURS DE SUIVI ENVIRONNE-MENTAUX ET SOCIAUX	SOURCES DE VERIFICATION	COUT en million de F CFA	SOURCE DE FINAN-CEMENT
		PHYSIQUE	BIOLOGIQUE	HUMAIN											
	Flux de véhicules dans la zone du projet			Socio-économique	Flux de véhicules pouvant engendrer des perturbation la circulation	Perturbation de la circulation	Négatif	Mineure	-Élaborer un plan détaillé pour gérer la circulation des véhicules et des piétons autour du chantier, en identifiant les itinéraires alternatifs et en minimisant les perturbations	AIR CÔTE D'IVOIRE	ANDE	Existence et mise à jour du plan de circulation sécurisé Nombre de plaintes des riverains liées aux perturbations de circulation	Vérification documentaire Registre des plaintes	5	AIR CÔTE D'IVOIRE
									-Installer une signalisation temporaire conforme aux normes pour avertir les usagers de la route de la présence du chantier, des limitations de vitesse et des déviations ;	AIR CÔTE D'IVOIRE	ANDE	Nombre de panneaux de signalisation et barrières installés	Vérification visuelle / registre de chantier	1	AIR CÔTE D'IVOIRE
									Collaborer avec les autorités municipales et les services de sécurité pour assurer une gestion efficace de la circulation et répondre rapidement aux incidents	AIR CÔTE D'IVOIRE	ANDE	Existence d'un protocole de communication formel avec les services de sécurité	Contrôle documentaire	2	AIR CÔTE D'IVOIRE
									Réduire la vitesse à 40km/h au niveau de la rue des voyageurs et sur le site.	AIR CÔTE D'IVOIRE	ANDE	Installation des panneaux	Contrôle visuel	0,5	AIR CÔTE D'IVOIRE
	Implantation du projet Travaux de construction et travaux d'aménagement du projet				Développement circonstanciel d'activités économiques	Opportunités d'affaires pour des opérateurs économiques privés Augmentation des chiffres d'affaires des différentes entreprises en charge des travaux	Positif	Moyenne	-Concevoir des appels d'offres favorisant la participation des PME locales, notamment dans les domaines du génie civil, de l'électricité, de la plomberie et de la logistique Encourager les collaborations entre les autorités locales et les entreprises locales	AIR CÔTE D'IVOIRE	ANDE	Nombre de marchés attribués à des PME locales	Contrôle documentaire	1	AIR CÔTE D'IVOIRE
									Aménager des espaces pour accueillir des commerces éphémères ou offrir des subventions aux commerces existants (restauration, fournitures, services) destinés aux travailleurs du chantier	AIR CÔTE D'IVOIRE	ANDE	Nombre d'espaces commerciaux éphémères aménagés Nombre de commerces locaux bénéficiaires de subventions ou appuis	Inventaire du site Registre des bénéficiaires	5	AIR CÔTE D'IVOIRE
									Collaborer avec les centres de formation locaux ou ONG pour des campagnes de sensibilisation	AIR CÔTE D'IVOIRE	ANDE	Existence d'un protocole de collaboration	Contrôle documentaire	2	AIR CÔTE D'IVOIRE
					Création d'emplois directs et indirects pour la population d'Abidjan	Création de revenus et	Positif	Majeure	Établir des clauses dans les contrats de construction stipulant un pourcentage minimal d'embauche locale	AIR CÔTE D'IVOIRE	ANDE	Taux d'embauche local	Contrôle documentaire	5	AIR CÔTE D'IVOIRE

ZONE CONCERNEE	ACTIVITE/ SOURCE D'IMPACT	COMPOSANTE DU MILIEU AFFECTEE			NATURE DE L'EFFET	IMPACT CORRESPONDANT	TYPOLOGIE DE L'EFFET (positif, négatif)	Importance de l'impact (Mineure, Moyenne, Majeure)	MESURES DE PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT	RESPONSABLE D'EXECUTION OU DE SURVEILLANCE	RESPON-SABLE DE SUIVI	INDICATEURS DE SUIVI ENVIRONNE-MENTAUX ET SOCIAUX	SOURCES DE VERIFICATION	COUT en million de F CFA	SOURCE DE FINAN-CEMENT
		PHYSIQUE	BIOLOGIQUE	HUMAIN											
						amélioration du bienêtre social									
					Droits de douanes et les taxes d'importations	Versement de taxes d'importation et paiement de taxes fiscales	Positif	Moyenne	-Favoriser l'achat de matériaux de construction et d'équipements produits localement pour bénéficier de coûts réduits et soutenir l'économie nationale ; -Établir des relations avec des entreprises locales pour la fourniture de biens et services nécessaires au projet.	AIR CÔTE D'IVOIRE	ANDE	Taux de matériaux et équipements achetés localement	Analyse des bons de commande / factures	5	AIR CÔTE D'IVOIRE

Source : ENVINOVA, Mai 2025

Tableau 9-16: PGES (phase d'exploitation)

ZONE CONCERNEE	ACTIVITE/ SOURCE D'IMPACT	COMPOSANTE DU MILIEU AFFECTEE			NATURE DE L'EFFET	IMPACT CORRESPONDANT	TYPOLOGIE DE L'EFFET (positif, négatif)	Importance de l'impact (Mineure, Moyenne, Majeure)	MESURES DE PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT	RESPONSABLE D'EXECUTION OU DE SURVEILLANCE	RESPON-SABLE DE SUIVI	INDICATEURS DE SUIVI ENVIRONNE-MENTAUX ET SOCIAUX	SOURCES DE VERIFICATION	COUT en million de F CFA	SOURCE DE FINAN-CEMENT
		PHYSIQUE	BIOLOGIQUE	HUMAIN											
Site d'implantation des ouvrages + Aire d'entretien des avions	Fonctionnement des engins et avions	Air			Nuisances sonores pouvant perturber la quiétude des travailleurs	Pollution de l'air	Négatif	Moyenne	Installer des capteurs de surveillance pour mesurer en temps réel les concentrations de polluants atmosphériques	AIR CÔTE D'IVOIRE	ANDE	Nombre de polluants surveillés (PM10, NO_2, CO, COV, etc.)	Rapport de mesure	0,5	AIR CÔTE D'IVOIRE
	Déversements accidentels d'hydrocarbures	Sol/sous-sol			Dégradation des sols	Pollution du sol/sous-sol	Négatif	Mineure	Stocker les hydrocarbures dans les zones étanches avec des bassins de rétention suivant les normes en vigueur	AIR CÔTE D'IVOIRE	ANDE	Présence effective de bassins de rétention sous les réservoirs Fréquence de vidange ou d'entretien des bassins de rétention	Contrôle visuel Registre d'entretien	2	AIR CÔTE D'IVOIRE
	Ventilation, d'éclairage et alimentation des équipements de maintenance	Climat			Consommation énergétique	Augmentation de l'empreinte carbone	Négatif	Moyenne	-Engins, les véhicules et équipements doivent être bien entretenus de manière préventive -Faire le suivi régulier du niveau des particules gazeuses afin de s'assurer de l'évolution de la qualité de l'air	AIR CÔTE D'IVOIRE	ANDE	Etat des machines (ex. quantité de fumées émises)	Attestation de contrôle technique	5	AIR CÔTE D'IVOIRE
	Circulation des engins et fonctionnement des moteurs			Personnel	Emission de bruits (atteinte aux facultés auditives si bruit au-dessus des seuils prescrits)	Nuisances sonores	Négatif	Mineure	- Concevoir le hangar avec des matériaux isolants et des structures absorbant le son pour limiter la transmission du bruit vers l'extérieur - Assurer un entretien régulier des machines et des systèmes pour prévenir les bruits anormaux dus à l'usure ou aux dysfonctionnements - Sensibiliser les employés aux bonnes pratiques pour réduire le bruit, comme la manipulation prudente des outils et des pièces - Mettre en place des capteurs pour mesurer en temps réel les niveaux sonores et ajuster les opérations en conséquence	AIR CÔTE D'IVOIRE	ANDE	Nombre de plaintes liées au bruit Niveau de bruit moyen sur le site	Registre des plaintes Rapport de bruit	5	AIR CÔTE D'IVOIRE
					Accident du travail et de circulation	Atteinte à la sécurité et	Négatif	Mineure	Mettre en œuvre d'un Plan de Santé et Sécurité au Travail (PSST)	AIR CÔTE D'IVOIRE	ANDE	Présence effective d'un plan PSST	Rapport PSST	2	AIR CÔTE D'IVOIRE

ZONE CONCERNEE	ACTIVITE/ SOURCE D'IMPACT	COMPOSANTE DU MILIEU AFFECTEE			NATURE DE L'EFFET	IMPACT CORRESPONDANT	TYPOLOGIE DE L'EFFET (positif, négatif)	Importance de l'impact (Mineure, Moyenne, Majeure)	MESURES DE PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT	RESPONSABLE D'EXECUTION OU DE SURVEILLANCE	RESPON-SABLE DE SUIVI	INDICATEURS DE SUIVI ENVIRONNE-MENTAUX ET SOCIAUX	SOURCES DE VERIFICATION	COUT en million de F CFA	SOURCE DE FINAN-CEMENT
		PHYSIQUE	BIOLOGIQUE	HUMAIN											
						Atteinte à la santé au travail			Fournir obligatoirement d'Équipements de Protection Individuelle (EPI) : casques, gants, chaussures de sécurité, harnais pour travaux en hauteur, lunettes	AIR CÔTE D'IVOIRE	ANDE	Nombre d'EPI en stock, distribués, usagés	Registre interne des EPI	2	AIR CÔTE D'IVOIRE
									Faire l'inspection périodique des machines.	AIR CÔTE D'IVOIRE	ANDE	Etat des machines (ex. quantité de fumées émises)	Attestation de contrôle technique	5	AIR CÔTE D'IVOIRE
									Afficher visiblement les consignes de sécurité, schémas d'évacuation et numéros d'urgence	AIR CÔTE D'IVOIRE	ANDE	Nombre de consignes de sécurité, schémas d'évacuation et numéros d'urgence affichés	Contrôle visuel	2	AIR CÔTE D'IVOIRE
	Production de déchets par les maintenances Gestion inappropriée des déchets solides ou liquides				Production de déchets pouvant contaminer les eaux ou sols et porter atteintes à la santé humaine	Dégradation du cadre de vie Atteinte à la santé	Négatif	Moyenne	Élaborer un plan spécifique qui identifie tous les types de déchets générés (huiles usées, solvants, chiffons souillés, pièces métalliques, emballages, déchets organiques, etc.)	AIR CÔTE D'IVOIRE	ANDE	Effectivité du rapport PGD	Rapport PGD	5	AIR CÔTE D'IVOIRE
									Installer des bacs de tri sélectif dans les ateliers, bureaux et zones de repos	AIR CÔTE D'IVOIRE	ANDE	Présence de bacs	Contrôle visuel	3	AIR CÔTE D'IVOIRE
									Faire appel à des prestataires agréés pour la collecte, le transport et le traitement des déchets dangereux (hydrocarbures, solvants, etc.)	AIR CÔTE D'IVOIRE	ANDE	Taux de déchets dangereux confiés à des prestataires agréés	Bordereaux de suivi des déchets (BSDD)	5	AIR CÔTE D'IVOIRE
									Tenir un registre de suivi des quantités, types et destinations des déchets éliminés Former régulièrement le personnel à la gestion correcte des déchets, au tri et aux risques liés aux déchets dangereux	AIR CÔTE D'IVOIRE	ANDE	Nombre de personne formées	Registre de formation/certificat	5	AIR CÔTE D'IVOIRE
									Mettre en place des conteneurs spécifiques pour les déchets dangereux (bidons d'huile, batteries, aérosols, etc.) avec étiquetage clair	AIR CÔTE D'IVOIRE	ANDE	Présence de conteneurs	Contrôle visuel	3	AIR CÔTE D'IVOIRE
									Afficher des consignes claires près des zones de production et de tri.	AIR CÔTE D'IVOIRE	ANDE	Affichage des consignes	Contrôle visuel	1	AIR CÔTE D'IVOIRE

ZONE CONCERNEE	ACTIVITE/ SOURCE D'IMPACT	COMPOSANTE DU MILIEU AFFECTEE			NATURE DE L'EFFET	IMPACT CORRESPONDANT	TYPOLOGIE DE L'EFFET (positif, négatif)	Importance de l'impact (Mineure, Moyenne, Majeure)	MESURES DE PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT	RESPONSABLE D'EXECUTION OU DE SURVEILLANCE	RESPON-SABLE DE SUIVI	INDICATEURS DE SUIVI ENVIRONNE-MENTAUX ET SOCIAUX	SOURCES DE VERIFICATION	COUT en million de F CFA	SOURCE DE FINAN-CEMENT
		PHYSIQUE	BIOLOGIQUE	HUMAIN											
	Fonctionnement de l'atelier de maintenance			Socio-économique	Développement national	Réduction des coûts et temps de maintenance des avions en France Augmentation du nombre de passagers et le développement touristique	Positif	Majeure	Concevoir des appels d'offres favorisant la participation des PME locales, notamment dans les domaines du génie civil, de l'électricité, de la plomberie et de la logistique Encourager les collaborations entre les autorités locales et les entreprises locales	AIR CÔTE D'IVOIRE	ANDE	Nombre de marchés attribués à des PME locales	Contrôle documentaire	1	AIR CÔTE D'IVOIRE
									Aménager des espaces pour accueillir des commerces éphémères ou offrir des subventions aux commerces existants (restauration, fournitures, services) destinés aux travailleurs du chantier	AIR CÔTE D'IVOIRE	ANDE	Nombre d'espaces commerciaux éphémères aménagés Nombre de commerces locaux bénéficiaires de subventions ou appuis	Inventaire du site Registre des bénéficiaires	5	AIR CÔTE D'IVOIRE
									Collaborer avec les centres de formation locaux ou ONG pour des campagnes de sensibilisation	AIR CÔTE D'IVOIRE	ANDE	Existence d'un protocole de collaboration	Contrôle documentaire	2	AIR CÔTE D'IVOIRE
					Maintien des emplois et salaire actuel et création de nouveaux emplois direct t et indirects	Amélioration des conditions économiques	Positif	Majeure	Établir des clauses dans les contrats de construction stipulant un pourcentage minimal d'embauche locale	AIR CÔTE D'IVOIRE	ANDE	Taux d'embauche local	Contrôle documentaire	5	AIR CÔTE D'IVOIRE

Source : ENVINOVA, Mai 2025

Tableau 9-17: PGES (phase de cessation d'activité)

ZONE CONCERNEE	ACTIVITE/ SOURCE D'IMPACT	COMPOSANTE DU MILIEU AFFECTEE			NATURE DE L'EFFET	IMPACT CORRESPONDANT	TYPOLOGIE DE L'EFFET (positif, négatif)	Importance de l'impact (Mineure, Moyenne, Majeure)	MESURES DE PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT	RESPONSABLE D'EXECUTION OU DE SURVEILLANCE	RESPON-SABLE DE SUIVI	INDICATEURS DE SUIVI ENVIRONNE-MENTAUX ET SOCIAUX	SOURCES DE VERIFICATION	COUT en million de F CFA	SOURCE DE FINAN-CEMENT
		PHYSIQUE	BIOLOGIQUE	HUMAIN											
Emprise du projet	Démolition des installations existantes	Paysage			Modification de l'esthétique du paysage visuel	Dégradation du paysage	Négatif	Mineur	Procéder à une démolition méthodique des structures en privilégiant le recyclage des matériaux (métaux, béton, bois) afin de minimiser les déchets et l'impact visuel	AIR CÔTE D'IVOIRE	ANDE	Existence d'un plan de démolition sélective validé	Document de planification	3	AIR CÔTE D'IVOIRE
									Réaliser la dépollution du site pour préparer le terrain à la revégétalisassions	AIR CÔTE D'IVOIRE	ANDE	Surface dépolluée	Rapport de dépollution	5	AIR CÔTE D'IVOIRE
	Travaux de démolition des installations Travaux de terrassement Circulation de véhicules et engins de chantier	Air			Emissions de poussière pouvant entrainer une dégradation de la qualité de l'air qui peut provoquer des pathologies respiratoires (nuisances olfactives), oculaires et des risques d'accidents	Pollution de l'air	Négatif	Mineur	Privilégier des engins en bon état pour minimiser les émissions de polluants	AIR CÔTE D'IVOIRE	ANDE	Etat des engins (ex. quantité de fumées émises	Registre interne de révision des engins	3	AIR CÔTE D'IVOIRE
									Assurer un entretien fréquent des machines pour garantir leur efficacité énergétique et réduire les émissions	AIR CÔTE D'IVOIRE	ANDE	Etat des machines (ex. quantité de fumées émises)	Attestation de contrôle technique	5	AIR CÔTE D'IVOIRE
									Éviter le fonctionnement inutile des moteurs pour diminuer les émissions inutiles	AIR CÔTE D'IVOIRE	ANDE	Temps de marche à vide des moteurs (véhicules, engins	Registres de maintenance	0,5	AIR CÔTE D'IVOIRE
									Arroser les zones de travail en humidifiant régulièrement les surfaces pour prévenir la dispersion des poussières	AIR CÔTE D'IVOIRE	ANDE	Fréquence d'arrosage Volume d'eau utilisé pour l'arrosage Nombre de plaintes liées aux poussières	Registre de chantier, rapport journalier Registre de consommation d'eau Registre des plaintes environnementales	1	AIR CÔTE D'IVOIRE
									Organiser les approvisionnements pour réduire le nombre de trajets et éviter les heures de pointe	AIR CÔTE D'IVOIRE	ANDE	Satisfaction des riverains par rapport à la circulation	Registre des plaintes	0,5	AIR CÔTE D'IVOIRE
	Fonctionnement des engins et véhicules de chantier				Emission des quantités de gaz tels que le CO_2, le SO_2 et NO_2 dans l'atmosphère ambiant, due aux moteurs fonctionnant essentiellement au diesel		Négatif	Mineur	Engins, véhicules et équipements doivent être bien entretenus de manière préventive et les niveaux d'émission de leurs moteurs seront conformes	AIR CÔTE D'IVOIRE	ANDE	Etat des machines (ex. quantité de fumées émises)	Attestation de contrôle technique	5	AIR CÔTE D'IVOIRE

ZONE CONCERNEE	ACTIVITE/ SOURCE D'IMPACT	COMPOSANTE DU MILIEU AFFECTEE			NATURE DE L'EFFET	IMPACT CORRESPONDANT	TYPOLOGIE DE L'EFFET (positif, négatif)	Importance de l'impact (Mineure, Moyenne, Majeure)	MESURES DE PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT	RESPONSABLE D'EXECUTION OU DE SURVEILLANCE	RESPON-SABLE DE SUIVI	INDICATEURS DE SUIVI ENVIRONNE-MENTAUX ET SOCIAUX	SOURCES DE VERIFICATION	COUT en million de F CFA	SOURCE DE FINAN-CEMENT
		PHYSIQUE	BIOLOGIQUE	HUMAIN											
	Travaux de démolition des installations Fonctionnement et circulation de véhicules et engins de chantier	Bruit			Nuisances sonores pouvant perturber la quiétude des riverains	Nuisances sonores	Négatif	Moyenne	-Limiter les activités bruyantes aux heures de la journée les moins sensibles, en évitant les travaux durant les nuits, les week-ends et les jours fériés ; -Utiliser des équipements à faible émission sonore pour éviter les bruits excessifs	AIR CÔTE D'IVOIRE	ANDE	Nombre de plaintes liées au bruit Niveau de bruit moyen sur le site	Registre des plaintes Rapport de bruit	1	AIR CÔTE D'IVOIRE
	Fonctionnement de véhicules Consommation d'énergie Changement d'affectation des terres	Climat			Emission de gaz à effet de serre	Réchauffement climatique	Négatif	Mineure	Privilégier des engins en bon état pour minimiser les émissions de polluants	AIR CÔTE D'IVOIRE	ANDE	Etat des engins (ex. quantité de fumées émises	Registre interne de révision des engins	3	AIR CÔTE D'IVOIRE
									-Éviter le fonctionnement inutile des moteurs pour diminuer les émissions inutiles	AIR CÔTE D'IVOIRE	ANDE	Temps de marche à vide des moteurs (véhicules, engins	Registres de maintenance	0,5	AIR CÔTE D'IVOIRE
	Travaux de terrassements Remblayage, nivèlement et le compactage Déversements accidentels d'hydrocarbures	Sol/sous-sol			Dégradation et modification de la structure du sol	Pollution et fragilisation du sol pouvant accentuer l'érosion et le lessivage du sol/sous-sol	Négatif	Moyenne	Stocker les hydrocarbures dans les zones étanches avec des bassins de rétention suivant les normes en vigueur	AIR CÔTE D'IVOIRE	ANDE	Présence effective de bassins de rétention sous les réservoirs Fréquence de vidange ou d'entretien des bassins de rétention	Contrôle visuel Registre d'entretien	2	AIR CÔTE D'IVOIRE
									Poser de géotextiles pour prévenir l'érosion	AIR CÔTE D'IVOIRE	ANDE	Superficie totale couverte par des géotextiles	Registre des travaux / vérification terrain	2	AIR CÔTE D'IVOIRE
	Déversements accidentels de d'huiles, hydrocarbures ou autres polluants chimiques	Eaux souterraines			Dégradation de la qualité des eaux souterraines	Pollution des eaux souterraine par infiltration ou percolation	Négatif	Mineure	Entreposer les carburants, huiles et autres substances chimiques dans des zones étanches équipées de systèmes de rétention pour prévenir les fuites	AIR CÔTE D'IVOIRE	ANDE	Présence effective de bassins de rétention sous les réservoirs	Contrôle visuel	0,1	AIR CÔTE D'IVOIRE
									Éviter les fouilles profondes, le déversement de substances polluantes et l'installation de structures permanentes dans les zones sensibles	AIR CÔTE D'IVOIRE	ANDE	Surface décapée	Registre des travaux / vérification terrain	2	AIR CÔTE D'IVOIRE
									Mettre en place des dispositifs de collecte et de traitement des eaux pluviales pour empêcher leur infiltration directe dans le sol	AIR CÔTE D'IVOIRE	ANDE	Présence effective des caniveaux	Vérification terrain	0,5	AIR CÔTE D'IVOIRE

ZONE CONCERNEE	ACTIVITE/ SOURCE D'IMPACT	COMPOSANTE DU MILIEU AFFECTEE			NATURE DE L'EFFET	IMPACT CORRESPONDANT	TYPOLOGIE DE L'EFFET (positif, négatif)	Importance de l'impact (Mineure, Moyenne, Majeure)	MESURES DE PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT	RESPONSABLE D'EXECUTION OU DE SURVEILLANCE	RESPON-SABLE DE SUIVI	INDICATEURS DE SUIVI ENVIRONNE-MENTAUX ET SOCIAUX	SOURCES DE VERIFICATION	COUT en million de F CFA	SOURCE DE FINAN-CEMENT
		PHYSIQUE	BIOLOGIQUE	HUMAIN											
									Réaliser des études pour détecter d'éventuelles contaminations et déterminer les besoins en dépollution.	AIR CÔTE D'IVOIRE	ANDE	Surface dépolluée	Rapport de dépollution	5	AIR CÔTE D'IVOIRE
	Travaux de démolition des installations Fonctionnement et circulation de véhicules et engins de chantier			Personnel Personnel et voisinage immédiat	Accident du travail et de circulation Emission de bruits (atteinte aux facultés auditives si >85dBA)	Atteinte à la sécurité au travail Nuisances sonores	Négatif	Moyenne	-Limiter les activités bruyantes aux heures de la journée les moins sensibles, en évitant les travaux durant les nuits, les week-ends et les jours fériés -Utiliser des équipements à faible émission sonore pour éviter les bruits excessifs.	AIR CÔTE D'IVOIRE	ANDE	Nombre de plaintes liées au bruit Niveau de bruit moyen sur le site	Registre des plaintes Rapport de bruit	5	AIR CÔTE D'IVOIRE
					Risque de propagation de maladies infectieuses transmissibles notamment la COVID-19, le VIH SIDA	Atteinte à la santé	Négatif	Moyenne	Sensibilisation quotidienne sur les gestes barrières, distribution de masques, gel hydroalcoolique, Mise en place de points de lavage des mains, ventilation des espaces fermés, suivi médical régulier des travailleurs	AIR CÔTE D'IVOIRE	ANDE	Nombre de séance/ nombre de personnes dépistées	Rapports internes de séances de dépistage et sensibilisation	1	AIR CÔTE D'IVOIRE
									Campagnes de sensibilisation sur les modes de transmission, mise à disposition gratuite de préservatifs Tests de dépistage volontaire, confidentiels et gratuits, collaboration avec des ONG ou centres de santé communautaires, encadrement des sous-traitants pour qu'ils relaient ces politiques	AIR CÔTE D'IVOIRE	ANDE	Nombre de séance/ nombre de personnes dépistées	Rapports internes de séances de dépistage et sensibilisation	1	AIR CÔTE D'IVOIRE
	Production de déchets par les travaux Gestion inappropriée des déchets solides ou liquides				Production de déchets pouvant contaminer les eaux ou sols et porter atteintes à la santé humaine	Dégradation du cadre de vie	Négatif	Moyenne	Installer des bennes ou conteneurs dédiés pour séparer les différents types de déchets (gravats, métaux, plastiques, bois, etc.)	AIR CÔTE D'IVOIRE	ANDE	Nombre de bennes/conteneurs installés par type de déchet	Contrôle visuel / registre de chantier	5	AIR CÔTE D'IVOIRE
									Utiliser des panneaux pour indiquer les types de déchets acceptés dans chaque zone de tri	AIR CÔTE D'IVOIRE	ANDE	Nombre de panneaux d'indication installée	Contrôle visuel / registre de chantier	1	AIR CÔTE D'IVOIRE
									Effectuer des inspections pour s'assurer du respect des procédures de tri	AIR CÔTE D'IVOIRE	ANDE	Nombre d'inspections de tri effectuées	Registre des inspections HSE	1	AIR CÔTE D'IVOIRE
									Faire appel à des entreprises agréées pour le traitement et l'élimination des déchets dangereux, conformément à la réglementation ivoirienne	AIR CÔTE D'IVOIRE	ANDE	Taux de déchets dangereux confiés à des prestataires agréés	Bordereaux de suivi des déchets (BSDD)	5	AIR CÔTE D'IVOIRE

ZONE CONCERNEE	ACTIVITE/ SOURCE D'IMPACT	COMPOSANTE DU MILIEU AFFECTEE			NATURE DE L'EFFET	IMPACT CORRESPONDANT	TYPOLOGIE DE L'EFFET (positif, négatif)	Importance de l'impact (Mineure, Moyenne, Majeure)	MESURES DE PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT	RESPONSABLE D'EXECUTION OU DE SURVEILLANCE	RESPON-SABLE DE SUIVI	INDICATEURS DE SUIVI ENVIRONNE-MENTAUX ET SOCIAUX	SOURCES DE VERIFICATION	COUT en million de F CFA	SOURCE DE FINAN-CEMENT
		PHYSIQUE	BIOLOGIQUE	HUMAIN											
									Travailler en étroite collaboration avec l'Agence Nationale de Gestion des Déchets (ANAGED) pour s'assurer du respect des réglementations en vigueur	AIR CÔTE D'IVOIRE	ANDE	Nombre de visites ou contrôles effectués par l'ANAGED sur le site	Registre de visite / rapports d'inspection ANAGED	2	AIR CÔTE D'IVOIRE
	Flux de véhicules dans la zone du projet			Socio-économique	Flux de véhicules pouvant engendrer des perturbation la circulation	Perturbation de la circulation	Négatif	Mineure	Élaborer un plan détaillé pour gérer la circulation des véhicules et des piétons autour du chantier, en identifiant les itinéraires alternatifs et en minimisant les perturbations	AIR CÔTE D'IVOIRE	ANDE	Existence et mise à jour du plan de circulation sécurisé Nombre de plaintes des riverains liées aux perturbations de circulation	Vérification documentaire Registre des plaintes	5	AIR CÔTE D'IVOIRE
									Installer une signalisation temporaire conforme aux normes pour avertir les usagers de la route de la présence du chantier, des limitations de vitesse et des déviations	AIR CÔTE D'IVOIRE	ANDE	Nombre de panneaux de signalisation et barrières installés	Vérification visuelle / registre de chantier	1	AIR CÔTE D'IVOIRE
									Collaborer avec les autorités municipales et les services de sécurité pour assurer une gestion efficace de la circulation et répondre rapidement aux incidents	AIR CÔTE D'IVOIRE	ANDE	Existence d'un protocole de communication formel avec les services de sécurité	Contrôle documentaire	2	AIR CÔTE D'IVOIRE
									Réduire la vitesse à 40km/h au niveau de la rue des voyageurs et sur le site.	AIR CÔTE D'IVOIRE	ANDE	Installation des panneaux	Contrôle visuel	0,5	AIR CÔTE D'IVOIRE
	Travaux de fermeture				Perte de source de revenues	Perte d'emploi	Négatif	Majeure	Informer à l'avance les employés, sous-traitants et autorités locales des échéances et modalités de fin d'activités	AIR CÔTE D'IVOIRE	ANDE	Taux de personnel ayant reçu l'information formellement	Enquête de terrain	0,1	AIR CÔTE D'IVOIRE
									Appliquer les dispositions du Code du travail national en matière de licenciement et de fin de contrat	AIR CÔTE D'IVOIRE	ANDE	Taux d'employés ayant reçu un préavis conforme au Code du travail	Feuilles de notification de préavis	1	AIR CÔTE D'IVOIRE
									Prévoir le paiement d'indemnités légales et/ou contractuelles	AIR CÔTE D'IVOIRE	ANDE	Montant total versé au titre des indemnités de fin de contrat	Registre financier	5	AIR CÔTE D'IVOIRE
									Mettre en place des sessions de formation ou de reconversion pour les travailleurs	AIR CÔTE D'IVOIRE	ANDE	Nombre de sessions de formation organisées	Registre des formations	5	AIR CÔTE D'IVOIRE

ZONE CONCERNEE	ACTIVITE/ SOURCE D'IMPACT	COMPOSANTE DU MILIEU AFFECTEE			NATURE DE L'EFFET	IMPACT CORRESPONDANT	TYPOLOGIE DE L'EFFET (positif, négatif)	Importance de l'impact (Mineure, Moyenne, Majeure)	MESURES DE PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT	RESPONSABLE D'EXECUTION OU DE SURVEILLANCE	RESPON-SABLE DE SUIVI	INDICATEURS DE SUIVI ENVIRONNE-MENTAUX ET SOCIAUX	SOURCES DE VERIFICATION	COUT en million de F CFA	SOURCE DE FINAN-CEMENT
		PHYSIQUE	BIOLOGIQUE	HUMAIN											
									(compétences transférables, entrepreneuriat, métiers porteurs localement)						

Source : ENVINOVA, Mai 2025

9.7 BUDGET DE MISE EN ŒUVRE DU PGES

Le coût affecté au PGES selon le tableau ci-dessous est de deux cent onze millions trois cent mille francs CFA (**211 300 000 F CFA**) »).

Le PGES dans sa conception finale met en évidence l'implication de plusieurs acteurs dans sa mise en œuvre pratique qui seront contacté par l'ANDE lors du suivi.

Le promoteur **AIR CÔTE D'IVOIRE** assurera entièrement le financement du coût total du PGES. Aussi, faut-il noter que ce coût pourrait varier dans le temps.

Le tableau ci-dessous présente les coûts de PGES.

Tableau 9-18: Coût du PGES

Type d'impact	Coûts
Phase d'aménagement et de construction	73 100 000 F CFA
Phase d'exploitation	58 500 000 F CFA / an
Phase de cessation d'activité	79 700 000 F CFA
MONTANT Total PGES	**211 300 000 F CFA**
	58 500 000 F CFA / an

Source : ENVINOVA, Mai 2025

10 CONSULTATION ET DE PARTICIPATION DU PUBLIC

Dans le cadre de la réalisation de l'EIESA, des consultations publiques ont été menées à la mairie de Port-Bouët avec les parties prenantes et le voisinage concernés par le projet.

Il s'agit de rencontres de proximité avec les futurs partenaires locaux bénéficiaires du projet dans l'objectif d'assurer leur participation à la planification des actions du projet et, de favoriser la prise en compte de leurs avis dans le processus décisionnel. Il s'agit plus exactement : d'informer les populations sur le projet et ses activités ; de permettre aux populations de se prononcer, d'émettre leur avis sur le projet ; d'identifier et de recueillir les préoccupations des populations ainsi que leurs recommandations et suggestions à l'endroit du projet.

10.1 Planification des consultations et de l'engagement des parties prenantes

10.1.1 Objectifs des consultations et participations du public

L'objectif général des consultations et participation du public est d'assurer la participation effective des personnes affectées par le projet (PAP) et concernées par le processus de réalisation de l'EIESA du projet et la prise en compte de leurs avis dans le processus décisionnel. Il s'agit plus spécifiquement :

(i) D'informer les parties prenantes (PP) sur le projet et sur les étapes du processus de réalisation de l'EIESA ;
(ii) (ii) De permettre aux Parties Prenantes de se prononcer, d'émettre leurs avis sur le projet et sur les mesures d'atténuation ;
(iii) (iii) De recueillir les différentes préoccupations des Parties Prenantes (craintes, besoins, attentes, etc.) vis-à-vis du projet,
(iv) et (iv) De recueillir leurs suggestions et leurs recommandations sur les activités de du projet.

10.1.2 Planification des consultations des parties prenantes

Les consultations du public ont consisté à rencontrer le maire de la commune, les acteurs du secteur privé, les responsables des structures administratives, les chefs coutumiers et les structures impactées par le Projet.

Le tableau ci-dessous reprend les différentes formes de participation publique avant, pendant et après l'EIESA du Projet et les types de consultations et de l'engagement des parties prenantes.

Tableau 10-1: Types de participations publiques

Types de participation	Exemple d'application
Participation à la transmission d'information	Enquête par questionnaire Entrevue formelle ou informelle Réunion publique
Participation par consultation	Groupe d'échange Consultation publique Enquête publique
Participation fonctionnelle	Groupe de discussion ou forums hybrides Audience publique Comité de suivi ou de vigilance

Source : ENVINOVA, Mai 2025

Tableau 10-2: Actions de participation publique mises en œuvre dans le cadre du Projet

PHASES		ACTIONS DE PARTICIPATION PUBLIQUE	TYPE DE PARTICIPATION PUBLIQUE (Passive/interactive/moyennant des mesures incitatives d'ordre matériel/à la transmission d'information/par consultation/fonctionnelle)	CANAL DE COMMUNICATION UTILISE (Oral/écrit/visuel)	DATES	DOCUMENT D'APPUI (PV, liste de présence, photos, etc.)
Pendant l'EIESA		Rencontre avec les structures administratives	Interactive	Oral et écrit	Du 21 Mai au 28 août 2025	Questionnaires, liste de présence, (voir annexes)
		Rencontre avec les communautés locales	Interactive	Oral et écrit		
		Rencontre avec les structures voisines	Interactive	Oral et écrit		
Après l'EIESA		A planifier par Air Cote d'Ivoire au besoin				

10.1.2.1 Méthodologie et Planification des consultations

La méthodologie de consultation du public a reposé sur trois étapes essentielles :

- (i) Les rencontres avec les autorités locales (préfet, maire et services techniques déconcentrés) le 21 Mai 2025 ;
- (ii) les consultations du voisinage dans les zones d'intervention du projet du 22 Mai 28 août 2025 ;
- (iii) Les visites de terrain et la collecte de données a été effectuée le 13 Mai et 22 Mai 2025.

La collecte de données a été réalisée à partir d'un questionnaire. Les structures rencontrées sont issues du secteur public et des communautés locales.

Tableau 10-3: Répartition des parties prenantes au Projet

N°	Parties prenantes	Type de parties prenantes		
		Secteur public	Secteur public	Communautés locales
1	Préfecture d'Abidjan	✓		
2	Mairie de Port-Bouët	✓		
3	Ministère de l'Environnement, du Développement Durable et de la Transition Écologique à travers la Direction Général de Environnement (DGE).	✓		
4	Direction de la Construction et de la Maintenance	✓		
5	Direction Générale des Hydrocarbures	✓		
6	ONPC	✓		

N°	Parties prenantes	Type de parties prenantes		
		Secteur public	Secteur public	Communautés locales
8	Ministère de l'Hydraulique, de l'Assainissement et de la Salubrité	✓		
	IAS / MAXAIR		✓	
9	IVOIRE HÉLICOPTÈRE		✓	
10	NVH		✓	
11	NAS IVOIRE (MENZIES)		✓	
12	TSA		✓	
13	LANEMA		✓	
14	AVISECURE		✓	
15	AEROCLUB ABIDJAN		✓	
16	SOLENTA AVIATION CI		✓	
17	SERVAIR		✓	
18	AERIA		✓	
19	SODEXAM		✓	
20	ASECNA		✓	
21	DOUANES		✓	
22	ANAC		✓	
23	GROUPEMENT DE SECURITE AEROPORTUAIRE (GSA)		✓	
24	POMPIERS DE LA ROUTE		✓	
25	La chefferie d'Abouabou			✓
26	Président des jeunes d'Abouabou			✓
27	Président de la mutuelle d'Abouabou			✓
28	Chef religieux d'Abouabou			✓
29	Présidente des femmes d'Abouabou			✓
30	Président CGV d'Abouabou			✓
31	La chefferie d'Adjahui			✓
32	Président des jeunes d'Adjahui			✓
33	Président de la mutuelle d'Adjahui			✓
34	Chef religieux d'Adjahui			✓
35	Présidente des femmes d'Adjahui			✓
36	Président CGV d'Adjahui			✓
37	Présidente des femmes de Port-Bouët			✓

N°	Parties prenantes	Type de parties prenantes		
		Secteur public	Secteur public	Communautés locales
38	Président des jeunes de Port-Bouët			✓
39	Président du CGQ Aéroportuaire			✓
40	Président du CGQ cité de l'Air			✓
41	Président du syndic de la cité douane de l'Aéroport			✓
42	Président des femmes de la cité douane de l'Aéroport			✓
43	Président des jeunes de la cité douane de l'Aéroport			✓
Total		**07**	**17**	**19**
		16,3 %	**39,5 %**	**44,2 %**

Source : ENVINOVA, Mai 2025

Le graphique ci-après représente la répartition des parties prenantes du **Projet**.

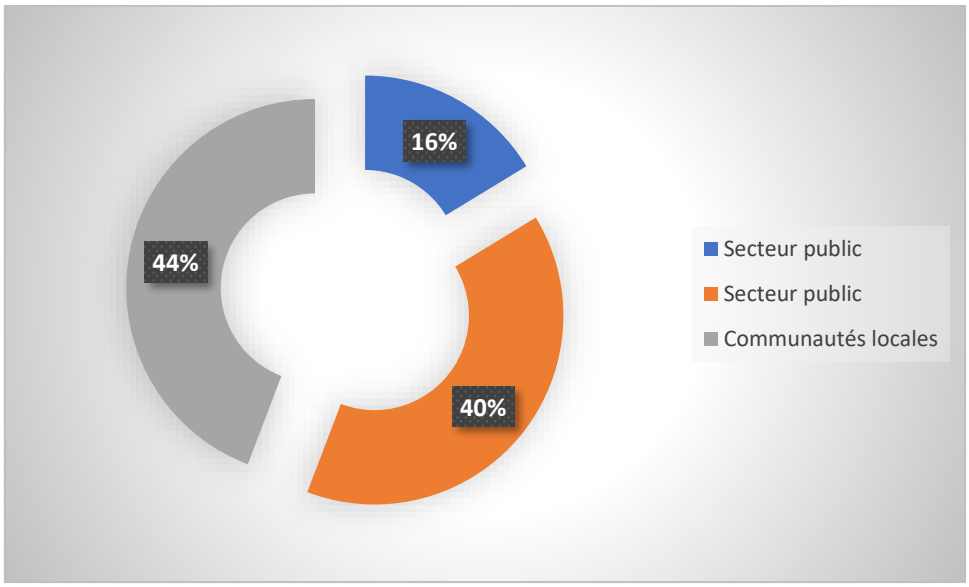


Figure 10-1 Répartition les parties prenantes

Source : ENVINOVA, Mai 2025

10.1.2.2 Résultats des consultations du public

Les consultations du public organisées ont permis d'informer les autorités administratives, les représentants des différents ministères, les représentants des structures privées, les communautés locales, les propriétaires terriens et les populations etc. sur la consistance du Projet à réaliser. Cela a été l'occasion de les éclairer, de recenser leurs attentes et recueillir leur avis et suggestions quant à la réalisation du Projet.

La synthèse des préoccupations ainsi que celles des avis est présentée ci-après :

Toutefois, les questionnaires, les courriers déchargés et la retranscription des consultations des parties prenantes sont présentées en annexe 4 du présent rapport.

10.1.2.3 Synthèse des préoccupations, recommandations et suggestions des parties prenantes

Les préoccupations, les doléances et recommandations soulevées par les parties prenantes sont consignées de manière synthétique dans le tableau ci-après.

Tableau 10-4: Synthèse des préoccupations exprimées

Problématiques soulevées
Au cours de la consultation des parties prenantes, les principales questions et préoccupations soulevées et recommandations se rapportent aux thèmes suivants : **Social :** • Faire recours à une main d'œuvre locale pour le personnel d'AIR CÔTE D'IVOIRE ; • Construire des écoles primaires publiques et des centres de santé pour les populations ; • Relocaliser les entreprises du site avant la réalisation du projet ; • Amélioration des conditions économiques par la création d'emplois • Participation au développement communautaire ; • Promotion du genre à travers le recrutement des femmes ; • Respect des droits des travailleurs conformément à la réglementation nationale • Assurer un accès direct à la zone Est pour ne pas augmenter les temps de trajet domicile-travail • Garantir l'accès à une zone de restauration • Aménagement adéquat des bureaux insonorisés car proche de la piste d'atterrissage de l'aéroport FHB • Création d'environnement convivial au niveau des installations (cafétaria, douches adéquates en partant sur l'existentiel) **Trafic routier :** • Installer des panneaux indicatifs et de signalisation ; • Ne pas entraver la circulation en phase travaux ; • Mettre en place un plan de circulation temporaire pour limiter les perturbations pendant les travaux notamment en ce qui concerne les accès au PARIF ; • Se rapprocher de l'OFT pour des questions de fluidité routière • Définir un périmètre de sécurité avec le voisinage lors des travaux • Définir clairement les accès au site de construction pour les camions de transport des matériaux de construction • Voies bitumées jusqu'à la zone Est • Assurer la possibilité à tout le personnel de garer son véhicule • Garantir l'accès des salles d'embarquement aux passagers en provenance du Terminal 2 **Environnement :** • Prendre des mesures pour réduire la propagation de la poussière ; • Céder l'enlèvement des déchets dangereux à des structures agrée par le MINEDDTE • Intégrer des mesures de réduction des nuisances sonores et de gestion des déchets pendant les travaux • Mettre en place un programme de gestion des déchets pour la phase, en coordination avec les entités pertinentes ;

Problématiques soulevées
• Réaliser une EIES • Elaborer un plan de gestion des déchets et les faire enlever régulièrement • Faire une surveillance de la qualité des eaux souterraines • Utiliser des sources d'énergies renouvelables pour le fonctionnement du MRO • Exigences législatives et règlementaire de l'ANAC à respecter • Etc. **Sécurité et santé :** • Afficher les panneaux de sécurité sur le site ; • Prendre des mesures pour la sécurité du voisinage du site ; • Mener des campagnes de sensibilisation sur les MST ; • Mener des études de sécurité aéroportuaire et prendre des mesures ; • Disposer d'un responsable HSE ; • Etablir un plan de prévention des risques professionnels ; • Faire l'évaluation de l'ensemble des risques du site ; • Prendre en charge la santé des employés d'AIR CÔTE D'IVOIRE ; • Déclaration du personnel à la CNPS ; • Renforcer les dispositifs de sécurité sur le chantier et former le personnel aux risques spécifiques à l'environnement aéroportuaire lors des travaux ; • Installation d'un Poste de contrôle dédié • Assurer la présence de MEDICIS • Respect des pratiques actuelles mises en œuvre (gestion carbone, pollution, gestion des déchets industriels). • Sécurisation du nouveau site et du patrimoine volant (aéronefs). **Règlementation :** • Le respect des normes et règlementations en vigueurs en matière de protection environnementale • Relocalisation des entités existantes sur le site • Nécessité d'identifier de nouveaux sites d'accueil • Aménagement des voies d'accès et signalisation • Respect des signalisations et des servitudes aéronautiques • Familiarisation du personnel sur les changements induits **Autres :** • Construction d'un Hélipad ; • Construction d'un taxiway ; • Construction de plots hélicoptères et avions ; • Garantir l'accès rapide au bureau de piste ; • Garantir l'accès rapide du service de ravitaillement ; • Création de plusieurs Spots (H) ; • Relocalisation des soutes à carburant IH. **Pendant l'exploitation du hangar :** • Problèmes de sécurité liés aux changements de pratiques opérationnelles de l'aérodrome • Risques liés à la configuration des aires de trafic et des voies de circulation

Problématiques soulevées
• Respect des surfaces de limitation des obstacles et procédures de vol • Sureté • Congestion au niveau des points de contrôle sûreté (PARIF) • Problèmes de ségrégation, de collecte, d'enlèvement et de traitement des déchets industriels produits par l'organisme de maintenance (huiles, graisses, métaux, matères dangereuses, et autres.) • etc.

10.1.2.4 Opinions ou avis des parties prenantes

A l'issue des consultations du public, les opinions des parties prenantes sur le Projet sont de deux types : avis favorable et avis favorable sous réserve de la prise en compte des préoccupations.

Dans un souci de conformité avec l'article 11 de l'arrêté n° 972 du 14 novembre 2007, relatif à l'application du décret n°24-595 du 26 juin 2024 déterminant les règles et procédures applicables aux évaluations Environnemental et Social, les documents à l'appui des consultations du public (preuves de la participation publique, plus précisément la liste de présence des personnes rencontrées, les questionnaires remplis par ces dernières) figurent dans les annexes 4 du présent rapport.

Le tableau ci-après présente l'ensemble des avis recueillis et les raisons évoquées.

Tableau 10-5: Synthèse des consultations publiques

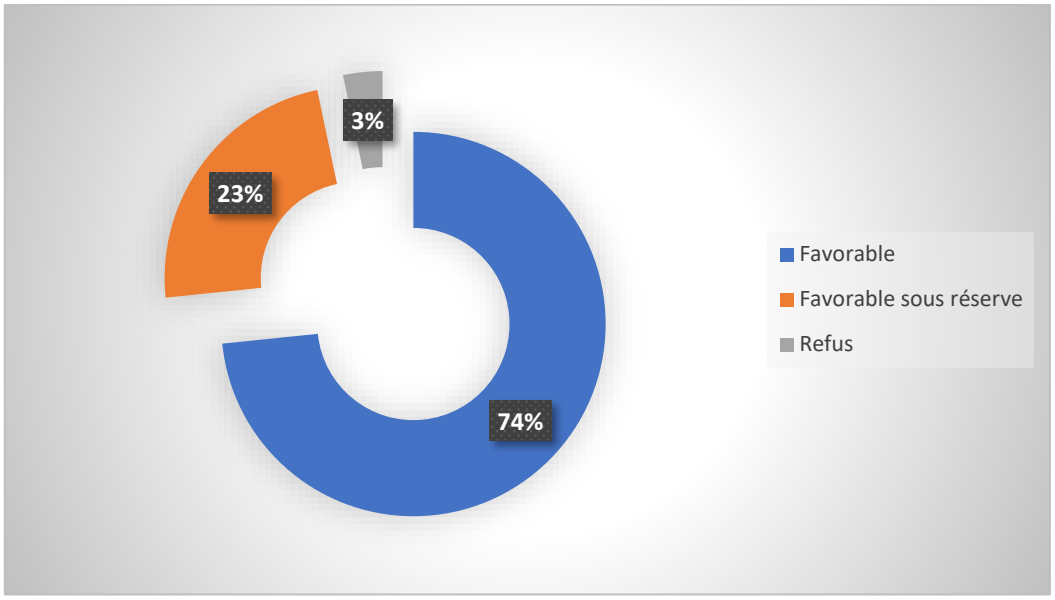
N°	Parties prenantes	Avis recueillis			Raisons évoquées
		Favorable	Favorable sous réserve	Refus	
1	Préfecture d'Abidjan		X		Prise en compte des recommandations
2	Mairie de Port-Bouët	X			- Création d'Emploi - La réalisation du projet contribuera à améliorer la performance d'Air CI
3	Ministère de l'Environnement, du Développement Durable et de la Transition Écologique à travers la Direction Général de Environnement (DGE)		X		Prise en compte des recommandations
4	Direction de la Construction et de la Maintenance		X		Accroissement des capacités de l'aéroport de FHB
5	Direction Générale des Hydrocarbures		X		Prise en compte des recommandations
6	ONPC		X		Prise en compte des recommandations

N°	Parties prenantes	Avis recueillis			Raisons évoquées
		Favorable	Favorable sous réserve	Refus	
7	Ministère de l'Hydraulique, de l'Assainissement et de la Salubrité		X		Disposer de toutes les autorisation
8	AERIA	X			- Création d'emploi - Projet innovant - Augmentation de la recette de l'État - Amélioration des conditions de vie des populations
9	ANAC		X		Des études d'impact approfondies doivent être menées pour identifier toutes les contraintes liées à la phase de construction et d'exploitation future. Ces études devront être validées par l'ANAC et intégrer des mesures d'atténuation adéquates.
10	IAS / MAXAIR			X	**IAS** estime que la relocalisation en zone EST ne permet pas de garantir le niveau de service qui est assuré à ses clients aujourd'hui, notamment en termes de réactivité quant aux évacuations sanitaires, conditions primordiales de réalisation des contrats signés, en termes de qualité de prestations rendues que ce soit aux passagers offshores ou aux passagers VIP, IAS insiste sur le choix d'une solution négocié en zone Nord-Ouest qui comporte beaucoup moins de risques
11	NHV Côte d'Ivoire		X		Le nouveau site doit avoir les mêmes dispositifs, sinon plus que l'ancien.
12	SODEXAM	X			Diminution du taux de chômage dans la région
13	La chefferie d'Abouabou	X			Réduction du chômage des jeunes, l'insécurité
14	Président des jeunes d'Abouabou	X			Donner du travail aux jeunes de nos villages Et rentrer en contact avec la chefferie
15	Président de la mutuelle d'Abouabou	X			Emploi et développement
16	Chef religieux d'Abouabou	X			Emploi et développement

N°	Parties prenantes	Avis recueillis			Raisons évoquées
		Favorable	Favorable sous réserve	Refus	
17	Présidente des femmes d'Abouabou	X			Emploi des jeunes
18	Président CGV d'Abouabou	X			RAS
19	La chefferie d'Adjahui	X			Travail des jeunes
20	Président des jeunes d'Adjahui	X			-Respecter les traditions -Protection des ressources naturelles.
21	Président de la mutuelle d'Adjahui	X			RAS
22	Chef religieux d'Adjahui	X			- Création d'emploi -Respect des traditions ; -Ce projet permettra également de développer les activités
23	Présidente des femmes d'Adjahui	X			Développement d'activité génératrice de revenu
24	Président CGV d'Adjahui	X			Emploi pour la jeunesse
25	Présidente des femmes de Port-Bouët	X			RAS
26	Président des jeunes de Port-Bouët	X			- Réalisation de plusieurs infrastructures - Contribution au développement Durable -Reduction du chômage
27	Président du CGQ Aéroportuaire	X			Les populations bénéficieront d'emploi et d'infrastructure
28	Président du CGQ cité de l'Air	X			RAS
29	Président du syndic de la cité douane de l'Aéroport	X			Nous avons besoin de développement de de l'emploi de pour la jeunesse dans le secteur
30	Président des femmes de la cité douane de l'Aéroport	X			RAS
31	Président des jeunes de la cité douane de l'Aéroport	X			Développement d'activité génératrice de revenu
Total		**22**	**08**	**01**	
		73,3 %	**23,3%**	**3,3%**	

Source : ENVINOVA, Mai 2025

Le graphique ci-après représente les avis exprimés par les parties prenantes du **Projet**.



Graphique 10-1: Répartition des avis exprimés par les parties prenantes

Source : ENVINOVA, Mai 2025

Trente-Un (31) parties prenantes ont été consultées sur les Quarante-cinq (45) identifiées, soit une proportion de 74 % des avis recueillis sont favorables à la réalisation du Projet, 23 % sont favorables sous réserve de la prise en compte des préoccupations et 3% refus à la réalisation du Projet. Le tableau ci-après présente les parties prenantes non encore consultées et les raisons.

Deux (14) parties prenantes n'ont été consultées. Les raisons sont résignées dans le tableau ci- après.

Parties prenantes	Date	Action de consultation menée	Réponses	Raisons
AVISECURE	16 Mai 2025	Dépôt de courrier (invitation à la consultation du public)	Courrier reçu	En attente d'une réponse de la part du service compétent
ASECNA	21 Mai 2025	Dépôt de courrier (invitation à la consultation du public)	Courrier reçu	En attente d'une réponse de la part du service compétent
GROUPEMENT DE SECURITE AEROPORTUAIRE (GSA)	16 Mai 2025	Dépôt de courrier (invitation à la consultation du public))	Courrier reçu	En attente d'une réponse de la part du service compétent
DOUANES	16 Mai 2025	Dépôt de courrier (invitation à la consultation du public)	Courrier reçu	En attente d'une réponse de la part du service compétent
POMPIERS DE LA ROUTE	16 Mai 2025	Dépôt de courrier (invitation à la consultation du public)	Courrier reçu	En attente d'une réponse de la part du service compétent
MAXAIR	16 Mai 2025	Dépôt de courrier (invitation à la consultation du public)	Courrier reçu	En attente d'une réponse de la part du service compétent
SOLENTA AVIATION CI	16 Mai 2025	Dépôt de courrier (invitation à la consultation du public)	Courrier reçu	En attente d'une réponse de la part du service compétent
TSA	16 Mai 2025	Dépôt de courrier (invitation à la consultation du public)	Courrier reçu	En attente d'une réponse de la part du service compétent

SERVAIR	16 Mai 2025	Dépôt de courrier (invitation à la consultation du public)	Courrier reçu	En attente d'une réponse de la part du service compétent
IVOIRE HÉLICOPTÈRE	17 Juillet 2025	Dépôt de courrier (invitation à la consultation du public)	Courrier reçu	En attente d'une réponse de la part du service compétent
LANEMA	16 Mai 2025	Dépôt de courrier (invitation à la consultation du public)	Courrier reçu	En attente d'une réponse de la part du service compétent
NVH	16 Mai 2025	Dépôt de courrier (invitation à la consultation du public)	Courrier reçu	En attente d'une réponse de la part du service compétent
AEROCLUB ABIDJAN	16 Mai 2025	Dépôt de courrier (invitation à la consultation du public)	Courrier reçu	En attente d'une réponse de la part du service compétent
NAS IVOIRE (MENZIES)	16 Mai 2025	Dépôt de courrier (invitation à la consultation du public)	Courrier reçu	En attente d'une réponse de la part du service compétent

11 SYNTHESE DU PLAN D'ACTION DE REINSTALLATION

Cette partie est une synthèse du Plan d'Action de Réinstallation (PAR) réalisé dans le cadre de ce projet.

11.1 Impacts potentiels

11.1.1 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.

11.1.2 Zone d'impact de ces activités

La zone d'impact comprend l'ensemble de la zone du projet où les activités vont être réalisées environ 2 2500 m² sur le périmètre de AERIA.

11.2 Responsabilité 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.

11.3 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.

11.4 Structures impactées par le projet à réinstaller

Pour les besoins du projet, certains bâtiments présents dans l'environnement direct du site du projet seront démolis. Cette action entraine le déplacement physique de quelques structures situées sur l'empreinte du projet. Dix (10) structures impactées, dont Sept (7) à relocaliser vers l'est de l'aéroport et trois à déplacer de et éligibles à une compensation que voici :

- IAS / MAXAIR
- IVOIRE HÉLICOPTÈRE
- NVH
- NAS IVOIRE (MENZIES)
- TSA
- AEROCLUB ABIDJAN
- SERVAIR
- L'AEROCLUB D'ABIDJAN

11.5 Structures impactées par le projet à déplacer

- LANEMA
- AVISECURE
- SOLENTA AVIATION CI

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.

11.6 Cadre juridique et gestion des plaintes

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

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.

11.7 Evaluation et Indemnisation des pertes

L'évaluation et la détermination du coût de perte des biens impactés par le projet (bâtiments.) ont été 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 a consisté à évaluer le coût de remplacement actuel des biens impactés.

Tous les bâtiments impactés seront reproduits à l'identique sur un nouveau site à l'intérieur de AERIA quel que soit le coût.

11.8 Identification des sites de réinstallation

Dans le cadre du projet, des hangar servants de bureaux seront réinstallés au sein du même périmètre de AERIA, et 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 conforment aux exigences.

11.9 Calendrier d'exécution

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										

11.10 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	En cours
Construction des locaux	
Mesures d'accompagnement	
Suivi des chantiers, conseils juridiques	
Suivi et évaluation	
Audit indépendant	

CONCLUSION

Situé dans le district d'ABIDJAN, précisément dans la commune de Port-Bouët et l'aéroport FHB, le projet d'AIR COTE D'IVOIRE est un projet qui occasionnera de nombreux impacts négatifs sur les composantes du milieu récepteur en raison de l'activité et qui entraine l'impact sur l'environnement et sur les personnes, en particulier pendant la phase de travaux et la phase de maintenance. Les impacts liés à la maintenance peuvent inclure une pollution sonore, des émissions de gaz à effet de serre et la génération de déchets.

Cependant, la majorité de ces impacts sont soit évitables ou à défaut réductibles ou compensables. Ce qui permet la faisabilité du projet si le PGES est bien mis en œuvre et suivi.

Le projet occasionnera des retombées économiques de l'ordre important en biens et services et génèrera plusieurs emplois direct et indirect.

Finalement, un programme de surveillance sera mis en place afin de s'assurer que les exigences légales et environnementales soient respectées et de veiller au bon déroulement des travaux, à l'application des mesures d'atténuation prévues dans l'étude d'impact, au respect des engagements pris par AIR COTE D'IVOIRE et des conditions fixées par le décret environnemental qui sera émis en regard de l'évaluation et l'examen des impacts sur l'environnement et le milieu social.

Quant au programme de suivi environnemental, il permettra de confirmer et de préciser certains des impacts identifiés dans le cadre de la présente étude d'impact. Ce sera également l'occasion de vérifier l'efficacité des mesures d'atténuation et d'apporter des correctifs, au besoin.

Le programme de suivi visera notamment à effectuer le suivi des éléments pour lesquels des incertitudes persistent toujours après l'analyse des impacts et il sera possible de surveiller l'évolution de certaines composantes du milieu susceptibles d'être affectées par le projet dans le temps.

En conclusion, le projet d'AIR COTE D'IVOIRE représente une opportunité économique intéressante pour le secteur avec des d'impacts négatifs gérables. Les mesures prévues dans le cadre de l'étude d'impact permettront également de maximiser les retombées positives du projet dans une optique de développement durable.

REFERENCES BIBLIOGRAPHIQUES

Akpatou K. B., Yao K. A., Bohoussou K. H., 2018. Diversité et Abondance Relative des Mammifères des Forêts Classées de Mabi et de Yaya au Sud-Est de la Côte d'Ivoire : Un État des Lieux. European Journal of Scientific Research ISSN 1450-216X / 1450-202X Vol. 150 No 2 September, 2018, pp. 213-228

ARNOULD (M.), 1963. - Carte géologique de reconnaissance à l 'échelle du 1/500.000. Feuille Katiola. BRGM (couleurs). ATLAS DE COTE D'IVOIRE, 1971. - Ministère du plan, Université d'Abidjan, ORSTOM.

AVENARD (J.M.), ELDIN (M.), GIRARD (G.), SIRCOULON (J.), TOUCHEBEUF (P.),

BEAUDOU (A.G.), 1977. - Note sur la quantification et le langage typologique. Cah. ORSTOM, sér. Pédol., XV, 1, pp. 35-41.

BEAUDOU (A.G.), BLIC (Ph. de), CHATELIN (Y.), COLLINET (J.), FILLERON (J.C.), GUILLAUMET (J.L.), KAHN (F.), Koli Bi ZUELI, RICHARD (J.F.), 1978. - Recherche d'un langage transdisciplinaire pour l'étude du milieu naturel (tropiques humides). Trav. & Doc. no 91, Paris.

BEAUDOU (A.G.), CHATELIN (Y.), 1977. - Méthodologie de la représentation des volumes pédologiques - Typologie et cartographie en milieu ferrallitique. Cah. ORSTOM, sér. Pédol., XV, 1, pp. 3-18.

Bitty, E. A., Kadjo, B., Gonedelé BI, S., Okon, O. M. & Kouassi, K. P., 2013. Inventaire de la faune mammalogique d'une forêt urbaine, le Parc National du Banco, Côte d'Ivoire. © 2013, International Journal of Biological and Chemical Sciences, 7(4): 1678-1687.

Brauman, A., 2000. Effect of gut transit and mound deposit on soil organic matter transformations in the soil feeding termite: a review, European Journal of Soil Biology, 36: 117-125.

CHATELIN (Y.), MARTIN (D.), 1972. - Recherche d'une terminologie typologique applicable aux sols ferralliti- ques. Cah. ORSTOM sér. Pédol., X, 1, pp. 25-44.

COLLINET (J.), 1974. - Compte-rendu d'une tournée dans le Nord de la Côte d'Ivoire. Etude de quelques rela- tions pédogénèse-morphogénèse dans la région de Boundiali. ORSTOM, Adiopodoumé, 57 p. multigr.

Convention Concernant la Protection du Patrimoine Mondial Culturel et Naturel, UNESCO, Adoptée par la Conférence générale à sa dix-septième session Paris, 16 novembre 1972

Convention pour la sauvegarde du patrimoine culturel immatériel adoptée à Paris le 17 octobre 2003.

Dajoz R. 1982. Précis d'Écologie. Éditions Bordas, Paris, 503 p.

Decäens A. T., Lavelle P., Jiineiiez J. J. J., Escobar G., Rippstein G., 1994. Impact of land management on soil macrofauna in the Oriental Lianos of Colombia, European Journal of Soil Biology, 30(4): 157-168.

Delage-Darchen, B. 1971. Contribution à l'étude écologique d'une savane de Côte d'Ivoire. Les fourmis de la strate herbacée et arborée. Biologica gabonica, 7: 461-496.

Diomande T 1981. Etude du peuplement en fourmis terricoles des forêts ombrophiles climaciques et des zones antropisées de la Côte d'Ivoire méridionale. Thèse de Doctorat d'Etat, Université d'Abidjan, Côte d'Ivoire, 245p.

Dosso, H., 1983. Etude des rongeurs de forêts hygrophiles conservées et de zones anthropisées de la Côte d'Ivoire méridionale. Thèse de doctorat de l'Université Nationale de Cocody, 217 p.

Eggleton, P., 2000. Global patterns of termite diversity. In: Termites: Evolution, Sociality, Symbiosis, Ecology, In: sociality, symbiosis, Abe T., D.E. and Bignell M. Higashi (Eds), Kluwer Academic Press, Dordrecht, 25–51.

Ernst, G., Felten, D., Vohland, M., Emmmerling, C., 2009. Impact of ecologically different earthworm species on soil water characteristics. European Journal of Soil Biology. 45, 207-213.

ESCHENBRENNER (V.), BADARELLO. (L.), 1978. - étude pédologique de la région d'Odienné (Côte d'Ivoire). Carte des paysages morpho-pédologiques. Odienné à 1/200.000. Notice explicative no 74, ORSTOM, Paris.

FILLERON (J.C.), RICHARD (J.F.), 1973. - Quelques observations géomorphologiques dans le Nord-Ouest de la Côte d'Ivoire (région d'odienné). Ann. Univ. Abidjan, sér. G, IV, pp. 263-297, 1 carte au 1/100.000. FOURNIER (F.), 1960. - Climat et érosion. PUF, Paris, 82 p.

GASTON J, 1913. « Sur la préhistoire en Côte-d'Ivoire », in *Bulletins et Mémoires de la Société d'anthropologie*, Paris, VI° Série, tome 4, fascicule 3-4, pp. 384-388

Gobat J. M., Aragno M., Matthey W., 2003. Le sol vivant : Bases de pédologie, Biologie des sols. Presses polytechniques et universitaires romandes (Ed), 528p.

Grasse, P. P., 1982. Termitologia. Tome II. Anatomie, Physiologie, Reproduction des termites. Fondation Singer-Polignac, Masson, Paris, 676 p.

Grrille de

GUEDE, Y. 1995. Contribution à l'étude du paléolithique de la Côte d'Ivoire : état des connaissances, in Journal des africanistes, Paris, tome 65, fasc. 2, pp. 79-91

Guei A. M., 2014. Diversité biologique et services écosystèmes communautés de vers de terre en zone forêt semi-décidue de côte d'ivoire, Thèse de doctorat, Université d'Abobo-Adjamé, 193 p.

GUILLAUMET (J.L.), ADJANOHOUN (E.), PERRAUD (A.), 1971. - Le milieu naturel de Côte d'Ivoire. Mémoire ORSTOM, no 50, Paris.

Happold, D.C.D., 2013. Mammals of Africa. Rodents, Hares and Rabbits, Vol. III. 784 p.

Happold, M., and D. C. D. Happold (eds.). 2013. Mammals of Africa. Volume IV: Hedgehogs, Shrews and Bats. Bloomsbury Publishing, London, United Kingdom, 800 pp. ISBN-978-1-4081-2254-9 (print); ISBN-978-1-4081-8993-1(epdf).

Hölldobler, B. & Wilson, E. O. 1990. The ants. Belknap Press of Harvard University. Cambridge, MA.

Ihaka R. et Gentleman R., 1996. A Language for Data Analysis and Graphics. Journal of Computational and Graphical Statistics, 5: 299-314.

Jaccard, P. 1908. Nouvelles recherches sur la distribution florale. Bull. Soc. Vaud. Sci. Nat. 44: 223-270.

Kadjo, B., Kouadio, Y. R., Vogel, V. & Dubey, S. & Vogel, P., 2013. Assessment of terrestrial small mammals and a record of the critically endangered Shrew Crocidura wimmeri in Banco National Park (Côte d'Ivoire). Mammalia 77 (4): 439 - 4446.

Kingdon, J. (2015) «The Kingdon field guide to African mammals, ». UK: Bloomsbury Publishing. London, 640 p.

Kingdon, J., and M. Hoffmann (eds.). 2013a. Mammals of Africa. Volume V: Carnivores, Pangolins, Equids and Rhinoceroses. Bloomsbury Publishing, London, United Kingdom, 544 pp. ISBN-978-1-4081-2255-6 (print); ISBN-978-1-4081-8994-8 (epdf).

Kingdon, J., and M. Hoffmann (eds.). 2013b. Mammals of Africa. Volume VI: Pigs, Hippopotamuses, Chevrotain, Giraffes, Deer and Bovids. Bloomsbury Publishing, London, United Kingdom, 680 pp. ISBN-978-1-4081-2256-3 (print); ISBN-978-1-4081-8995-5 (epdf).

Kingdon, J., D. Happold, T. Butynski, M. Hoffmann, M. Happold, and J. Kalina (eds.). 2013. Mammals of Africa (6 volumes). Bloomsbury Publishing, London, United Kingdom, 3,720 pp. Price (hardbound).

KOUAO-BIOT, B. 2004, « Stratégies pour la sauvegarde de sites en danger : les cas de Fanfala et de Gohitafla (Côte d'Ivoire) » : 383-390, *in BAZZANA A. et al. (Dir.),* Du nord au sud du Sahara : 50 ans d'archéologie française en Afrique de l'Ouest et au Maghreb : bilan et perspectives. (Actes du colloque, Paris, 13-14 mai 2002), Edition Sépia, Paris, 446 p.

Lauginie , F. (2007). Conservation de la nature et des aires protégées en Côte d'Ivoire. NEI/Hachette et Afrique Nature, Abidjan, 668 pp.

Lepage M., 1973. Recherche écologique sur une savane sahélienne du Sénégal septentrional. Termites : Répartition, biomasse et récolte de nourriture, Annale de l'Université d'Abidjan, Série (Ecologie), 6(2) : 8p.

Lévieux J, 1973. Étude du peuplement en fourmis terricoles d'une savane préforestière de Côte d'Ivoire. Revue d'Ecologie et de la Biologie du Sol, 10 : 379-428.

Loi N°87-806 du 28 juillet 1987 portant protection du patrimoine culturel en Côte d'Ivoire.

Loi N°23-900 du 23 novembre2023 portant Code de l'environnement.

Magurran A. E., 2004. Measuring Biological Diversity.Blackwell publishing, Publishing: Oxford, UK. 256 p.

Mathieu J., 2004. Etude de la macrofaune du sol dans une zone de déforestation en Amazonie du Sud-Est, au Brésil, dans le contexte de l'agriculture familiale. Thèse de Doctorat, Université Pierre et Marie-Curie, Paris VI, 236 p.

Mathot, L., Doucet, J-L., 2006. Méthode d'inventaire faunique pour le zonage des concessions en forêt tropicale. Bois et Forêts des Tropiques, 2006, N° 287 (1), 59P.

MAUNY, R. 1972. Contribution à la connaissance de l'archéologie préhistorique et protohistorique ivoirienne, in Annales de l'université d'Abidjan, série I (Histoire), T. I. pp. 11-33

Mboukou K., 1997. Les macroinvertébrés du sol dans différents systèmes d'agriculture au Congo: Cas particulier de deux systèmes traditionnels (Ecobuage et Brûlis) dans la vallée du Niari, Thèse de Doctorat de l'UniversitéParis VI, 163p.

Morin A. et Findlay S., 2001. Biodiversité: Tendance et processus. Biologie de la Conservation des espèces. Université d'Ottawa: Canada, 25 p.

RICHARD (J.F.), KAHN (F.), CHATELIN (Y.), 1977. - Vocabulaire pour l'étude du milieu naturel (tropiques humides). Cah. ORSTOM sér. Pédol., XV, 1, pp. 43-62.

Rödel, M.-O. Ernst, T, 2004. The amphibians of Mont Sangbé National Park, Ivory Coast. Salamandra, 39 : 91-110.

Rödel, M.-O., 2000. Amphibians of West African savanna. Herpetofauna of West Africa, 1. Edition Chimaira, Frankfurt / Main : 332 p.

Rouland-Lefevre, C., 2000. Symbiosis with fungi. In: Termites: Evolution, Sociality, Symbiosis, Ecology, In: sociality, symbiosis, Abe T., D.E. and Bignell M. Higashi (Eds), Kluwer Academic Press, Dordrecht, 289-306.

Sarthou J.P.1, Choisis J.P., Amossé A., Arndorfer M., Bailey D., Balázs K., Balent G., Deconchat M., Dennis P., Eiter S., Fjellstad W., Friedel J.K., Jeanneret P., Jongman R.H.G., Kainz M., Moreno G., Ouin A., Paoletti M.G., Pointereau P., Stoyanova S., Viaggi D., Vialatte A., Wolfrum S., Herzog F., 2013. Indicateurs de biodiversité dans les exploitations agricoles biologiques et conventionnelles des Vallées et Coteaux de Gascogne, cas d'étude français du projet européen BIOBIO. Innovations Agronomiques 32, 333-349.

TRA Bi C. S., 2013. Diversité spécifique et dégâts des termites dans les cacaoyères (Theobroma cacao L. 1753) de la région d'Oumé en Côte d'Ivoire, Thèse Unique de Doctorat, Université Félix Houphouët-Boigny, 253 p.

Tra Bi C. S., Boga J. P., Akpesse A. A. M., Konaté S., Kouassi P., Tano Y., 2012. Diversité et effet de la litière sur l'assemblage des termites (Insecta : Isoptera) épigés le long d'un gradient d'âge de la cacaoculture (Theobroma cacao L.) en moyenne Côte d'Ivoire, Oumé, European Journal of Scientific Research, 79(4): 519-530.

UICN 2023. IUCN Red List of Threatened Species. Version 2022-2. www.iucnredlist.org (Consulté le 29/10/2023).

VANSINA J, 1961. *De la tradition orale, essai de méthode historique*, Tervuren (Belgique), musée royal de l'Afrique centrale, Sciences humaines N°36, 179 p

Wilkie, D. S. 1987. Impact of Swidden Agriculture and subsistence hunting on diversity and abundance of exploited fauna in the Ituri forest of northeastern Zaïre. D. Phil, Dept of Forestry Management, Massachussetts.

Yao K. A., 2013. Conservation des grands Mammifères dans la forêt classée de Dassioko (Côte d'Ivoire), état des lieux et perspectives. Master 2 d'Ecologie Tropicale, UFHB Cocody, Côte d'Ivoire, 85 P.

Yeo, K., 2006. Dynamique spatiale et diversité des fourmis de la litière et du sol dans la mosaïque forêt-savane en Côte d'Ivoire. Thèse de Doctorat, Université Paris VI, 211p.

ANNEXES

Annexe 1 : Termes De Reference (TDR)

MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT, DU DEVELOPPEMENT DURABLE ET DE LA TRANSITION ECOLOGIQUE

REPUBLIQUE DE CÔTE D'IVOIRE

Union – Discipline - Travail

Agence Nationale De l'Environnement (ANDE)

TERMES DE REFERENCE

ETUDE D'IMPACT ENVIRONNEMENTAL ET SOCIAL APPROFONDIE

Projet de construction d'un hangar de maintenance au sein de l'aéroport international Félix Houphouët- Boigny à Port -Bouët

Promoteur : AIR COTE D'IVOIRE

[redacted]

AGENCE NATIONALE DE L'ENVIRONNEMENT ANDE Tél: 22 46 75 90

AVRIL 2025

TDR EIESS n°169-0425/ da-KN

GLOSSAIRE ET ACRONYMES

ANDE	:	Agence Nationale De l'Environnement
BEEA	:	Bureau d'Études Environnementales Agréé par le Ministère de l'Environnement, du Développement Durable et de la Transition Ecologique
CIAPOL	:	Centre Ivoirien Antipollution
EIESA	:	Études d'Impact Environnemental et Social Approfondie
MINEDDTE	:	Ministère de l'Environnement, du Développement Durable et de la Transition Ecologique
PGES	:	Plan de Gestion Environnementale et Sociale
PNAE	:	Plan National d'Action pour l'Environnement
POI	:	Plan d'Opération Interne
TDR	:	Termes De Référence
AIR COTE D'IVOIRE	:	Promoteur du projet

SOMMAIRE

GLOSSAIRE ET ACRONYMES 1
INTRODUCTION 3
I. CONTEXTE DE L'ÉTUDE 4
II. CONSIDÉRATIONS D'ORDRE MÉTHODOLOGIQUE ET OBJECTIFS DE L'ÉTUDE 4
II.1. CONSIDÉRATIONS D'ORDRE MÉTHODOLOGIQUE 4
II.2. OBJECTIFS DE L'ÉTUDE 5
III. TÂCHES DU BUREAU D'ÉTUDES ENVIRONNEMENTALES CHARGÉ DE L'EXÉCUTION DE L'EIES 6
III.1. PRÉSENTATION DU CADRE INSTITUTIONNEL ET JURIDIQUE 6
III.1.1. Cadre institutionnel 6
III.1.2. Cadre juridique 7
III.2. DESCRIPTION DU PROJET 9
III.2.1. Contexte du projet 9
III.2.2. Analyse des alternatives ou options du projet 10
III.2.3. Localisation géographique du projet 10
III.2.4. Justification du choix du site du projet 11
III.2.5. Plan d'aménagement du site du projet 11
III.2.6. Description du processus de mise en œuvre du projet 11
III.3. DESCRIPTION DE L'ETAT INITIAL DU SITE 14
III.3.1. Détermination de la zone d'étude 14
III.3.2. Description des différentes composantes de l'environnement initial du projet 15
III.4. IDENTIFICATION ET ANALYSE DES IMPACTS POTENTIELS DU PROJET 16
III.4.1. Identification et analyse des impacts 17
III.4.2. Évaluation de l'importance des impacts 18
III.5. MESURES DE PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT 21
III.6. CHANGEMENT CLIMATIQUE 23
III.6.1. Introduction 23
III.6.2. Objectifs 23
III.6.3. Étapes du processus d'évaluation de l'impact par les gaz à effet de serre des projets de développement 23
III.6.4. Contenu des étapes 24
III.7. GESTION DES RISQUES ET DES ACCIDENTS 29
III.8. PLAN DE GESTION ENVIRONNEMENTALE ET SOCIALE 31
III.9. PARTICIPATION DU PUBLIC 34
IV. DURÉE DE L'ÉTUDE 35
V. VALIDITÉ DES TERMES DE RÉFÉRENCES 36
VI. ÉQUIPE D'EXPERTS 36
VII. CONTENU ET PRÉSENTATION DU RAPPORT DE L'EIES 37
VIII. SOURCES DE DONNÉES ET D'INFORMATIONS 38
IX. RÉFÉRENCES BIBLIOGRAPHIQUES 38

INTRODUCTION

La Loi n°2023-900 du 23 novembre 2023 portant Code de l'Environnement et la promulgation du décret n° 2024-595 du 26 juin 2024 relatif aux règles et procédures applicables aux évaluations environnementales et sociales par la République de Côte d'Ivoire, impliquent une obligation pour les projets d'investissement publics ou privés susceptibles de porter atteinte à l'environnement, d'être soumis soit à une Étude d'Impact Environnemental et Social Approfondie (EIESA), soit à une Étude d'Impact Environnemental et Social Simplifiée (EIESS) ou soit à un Constat d'Exclusion Catégorielle (CEC) selon leur nature technique, leur ampleur et selon la sensibilité de leurs milieux d'implication.

Dans le cadre des dispositions légales et réglementaires susvisées, la **construction d'un hangar de maintenance au sein de l'Aéroport International Félix Houphouët Boigny d'Abidjan**, envisagée par la compagnie **AIR COTE D'IVOIRE**, fait l'objet d'une Étude d'Impact Environnemental et Social Approfondie (EIESA) (annexe 1 du décret d'application **n°2024-595 du 26 juin 2024, déterminant les règles et procédures applicables aux évaluations environnementales et sociales**).

Dans ce contexte, ce présent document, Termes De Référence (TDR), est élaboré pour la réalisation de ladite étude et constitue un guide pour **AIR COTE D'IVOIRE** qui projette la **construction d'un hangar de maintenance**. L'EIES Approfondie est un outil de gestion de l'environnement ; non seulement il aide le promoteur à concevoir un projet plus soucieux du milieu récepteur sans remettre en cause sa faisabilité technique et économique, mais elle contribue aussi à déterminer les éléments cruciaux sur lesquels s'appuieront les choix et les prises de décision.

I. CONTEXTE DE L'ÉTUDE

La compagnie **AIR COTE D'IVOIRE,** dans le cadre du développement de ses compétences dans la maintenance et l'entretien aéronautique, envisage la **construction d'un hangar de maintenance aéronautique au sein de l'Aéroport International Félix Houphouët-Boigny d'Abidjan**. Mais au-delà des intérêts multiples et des opportunités économiques et sociales que pourrait offrir ce projet, il n'est pas sans conséquences dommageables sur l'environnement naturel et humain. Aussi, bien qu'il constitue un atout important aussi bien pour le promoteur que pour l'État de Côte d'Ivoire, il n'en demeure pas moins qu'un tel projet aura inévitablement des impacts négatifs sur le milieu naturel et la vie des communautés locales. Il est donc primordial de ne pas les occulter. Ainsi, pour optimiser les effets bénéfiques et réduire les effets négatifs, il importe d'inscrire le projet dans une perspective de durabilité environnementale et sociale. Dans ce contexte, ces considérations devront être intégrées aux différentes phases du projet. C'est cette vision même qui sous-tend la réalisation d'une Étude d'Impact Environnemental et Social (EIES), approche indispensable pour identifier les effets du projet sur l'environnement, tant naturel qu'humain et proposer des solutions alternatives.

Ce présent document, Termes de Référence (TDR), a pour objectif, d'une part d'amener le promoteur du projet à élaborer un rapport d'EIESA conforme à la législation en vigueur, et d'autre part de définir un canevas méthodologique de l'EIESA incluant les enjeux majeurs du projet.

En effet, les TDR décrivent les actions à entreprendre pour faire face à toutes les exigences techniques, légales, procédurales du promoteur dans le cadre de l'élaboration d'un rapport d'EIESA. Ces TDR décriront en outre la portée du travail à accomplir par le Bureau d'Études Environnementales Agréé (BEEA), choisi par la compagnie **AIR COTE D'IVOIRE.**
Aussi, ces TDR ont été élaborés sur la base des informations reçues du promoteur, et des spécificités de l'environnement du site du projet après une visite de reconnaissance effectuée par une équipe de l'ANDE le mardi 15 avril 2025 en vue d'appréhender les enjeux environnementaux qu'implique cette activité.

II. CONSIDÉRATIONS D'ORDRE MÉTHODOLOGIQUE ET OBJECTIFS DE L'ÉTUDE

II.1. CONSIDÉRATIONS D'ORDRE MÉTHODOLOGIQUE

L'Étude d'Impact doit être présentée d'une façon claire et concise et se limiter aux éléments pertinents à la bonne compréhension du projet et de ses impacts. Ce qui peut être schématisé ou cartographié doit l'être, et ce, à des échelles adéquates. Les méthodes et les critères utilisés doivent être présentés et explicités en mentionnant, lorsque cela est possible, leur fiabilité, leur degré de précision et leurs limites d'interprétation. En ce qui concerne les descriptions du milieu, on doit retrouver les éléments permettant d'apprécier leur qualité (localisation de la station d'inventaire et d'échantillonnage, dates d'inventaire, techniques utilisées, limitations). Les sources de renseignements doivent être données en référence.

Le nom, la profession et la fonction des personnes ayant contribué à la réalisation de l'étude d'impact doivent être indiqués.

II.2. OBJECTIFS DE L'ÉTUDE

Cette étude, de façon globale est destinée à identifier les éléments sensibles existant dans l'environnement du projet, à déterminer les parties du projet susceptibles d'avoir des effets sur l'environnement, à évaluer l'importance de ces impacts, et à recommander des mesures et actions d'atténuation là où cela est nécessaire.

De manière spécifique, et conformément au **Décret n°2024-595 du 26 juin 2024, déterminant les règles et procédures applicables aux évaluations environnementales et sociales** des projets de développement, l'étude consistera à :

- Décrire de façon synthétique l'ensemble du projet en incluant les rejets et nuisances et expliquer le contexte de sa réalisation (raison et justification environnementales et techniques du choix du projet) ;
- Présenter et décrire l'ensemble des composantes des milieux naturels et humain (état initial) du site du projet susceptible d'être affecté ;
- Démontrer comment le projet s'intègre dans le milieu, en présentant l'analyse détaillée des impacts potentiels (positifs et négatifs) et en définissant les mesures destinées à corriger les impacts néfastes à la qualité de l'environnement et à maximiser ceux susceptibles de l'améliorer ;
- Développer une méthodologie d'évaluation de l'importance des impacts de manière qualitative et/ou quantitative en utilisant, le cas échéant, l'outil d'évaluation économique des dommages environnementaux ;
- Proposer des mesures d'atténuation idoines liés aux impacts identifiés ;
- Prendre en considération les opinions, les réactions et les principales préoccupations des populations, des groupes et des collectivités ;
- Prévoir des programmes de surveillances et de suivi (Plan de Gestion Environnementale et Sociale) pour assurer le respect des exigences légales et environnementales et pour vérifier pour l'essentiel, la pertinence et l'efficacité des mesures de protection de l'environnement qui ont été proposées.

Le contenu de cette étude exige un certain nombre de tâches au BEEA chargé de son exécution.

III. TÂCHES DU BUREAU D'ÉTUDES ENVIRONNEMENTALES CHARGÉ DE L'EXÉCUTION DE L'EIESA

Au regard du contexte et des objectifs de l'étude, les tâches du BEEA chargé de l'EIESA porteront sur les points suivants :

III.1. PRÉSENTATION DU CADRE INSTITUTIONNEL ET JURIDIQUE

Cette partie de l'étude a pour objectif de présenter le cadre institutionnel et juridique qui sous-tend ce type de projet. Les aspects suivants seront présentés.

III.1.1. Cadre institutionnel

Le cadre institutionnel concerne les institutions publiques nationales, privées et autres dont les types d'intervention seront divers, à tous les stades de mise en œuvre du projet. Ces interventions se feront sous forme de contrôle et de vérification de conformité environnementale, d'assistance et d'appui lors de la mise en œuvre des mesures visant à supprimer, réduire, compenser les conséquences dommageables du projet sur l'environnement.

Le BEEA procédera à la description du cadre institutionnel à travers un inventaire des différents départements ministériels, du secteur privé, des administrations locales. Leurs activités spécifiques doivent être également décrites de manière succincte, en insistant sur leur intérêt dans la mise en œuvre du présent projet.

Dans le cas du Ministère de l'Environnement, du Développement Durable et de la Transition Ecologique (MINEDDTE), il s'agira de prendre en compte les structures impliquées directement dans la mise en œuvre du présent projet, notamment la Direction Générale de l'Environnement (DGE), la Direction Générale du Développement Durable et de la Transition Ecologique (DGDDTE), l'Agence Nationale De l'Environnement (ANDE) et le Centre Ivoirien Antipollution (CIAPOL).

Les Services et Directions des différents Ministères suivants devront être pris en compte dans le processus :

- **Ministère de l'Intérieur et de la Sécurité** à travers la **Préfecture d'Abidjan**, le **District Autonome d'Abidjan**, la Mairie de Port-Bouët et l'Office National de la Protection Civile (ONPC), etc. ;
- **Ministère des Mines, du Pétrole et de l'Énergie** à travers la Direction Générale de l'Énergie (DGE) et la Direction Générale des Hydrocarbures (DGH) ;
- **Ministère de la Santé, de l'Hygiène Publique et de la Couverture Maladie Universelle** à travers la Direction Générale de la Santé et de l'Hygiène Publique (DGSHP) et la Direction de l'Hygiène Publique et de Santé Environnement (DHPSE) ;
- **Ministère de l'Hydraulique, de l'Assainissement et de la Salubrité** à travers la Direction de l'Assainissement Urbain et du Drainage (DAUD) et l'Office National de l'Eau et du Drainage (ONAD) ;
- **Ministère de la Construction, du Logement et de l'Urbanisme** à travers la Direction Générale de l'Urbanisme et du Foncier (DGUF), pour la conformité au Plan d'Urbanisme Directeur ;

- **Ministère de l'Emploi et de la Protection Sociale** à travers la Direction Générale de l'Emploi (DGE), la Direction Générale du Travail (DGT) et la Direction Générale de la Protection Sociale (DGPS) ;
- Etc.

Il en sera de même avec des structures comme la Compagnie Ivoirienne d'Electricité (CIE), la Société de Distribution d'Eau de la Côte d'Ivoire (SODECI), etc.

Il s'agira pour l'essentiel, de faire des consultations auprès de tous ces Ministères sectoriels et services techniques, à travers aussi les services déconcentrés en vue de recueillir les informations utiles pour une exécution efficace et efficiente de ce projet, relativement en sa composante environnementale.

Cette liste de structures à consulter est loin d'être exhaustive. Elle doit être complétée par le promoteur et son BEEA chargé de réaliser l'EIESA.

III.1.2. Cadre juridique

Le BEEA fournira une **synthèse de la réglementation ivoirienne relative à la qualité de l'environnement**, à la **santé**, à la **sécurité**, à la **protection des milieux sensibles**, aux **mesures de contrôle** de **l'occupation des sols** et **aux ouvrages**. Il devra également se **procurer des textes juridiques dans le domaine de l'activité** et aussi en **matière de santé publique**.

De même, le BEEA fera une description des réglementations, normes et standards au regard de la politique environnementale de la compagnie **AIR COTE D'IVOIRE** dont il faut tenir compte dans le domaine de la sécurité au travail et pour assurer la qualité du milieu (protection de l'environnement) aussi bien au plan national qu'à l'échelon régional et local lors des travaux de mise en œuvre des **activités de la construction d'un hangar de maintenance**.
Le BEEA doit se référer aux textes ci-dessous en présentant tous les articles qui se rapportent aux activités du projet :

- Loi n° 2016-886 du 08 novembre 2016 portant Constitution de la République de la Côte d'Ivoire telle que modifiée par la loi constitutionnelle n°2020-348 du 19 mars 2020 ;
- Loi n° 65-255 du 4 août 1965 telle que modifiée par la loi n° 94-442 du 16 août 1994 relative à la protection de la faune et à l'exercice de la chasse ;
- Loi n°65-425 du 20 décembre 1965 portant code forestier modifiée en 2014 puis en 2019 ;
- Loi n°79-643 du 8 août 1979 portant organisation du plan de secours à l'échelon national en cas de catastrophe ;
- Loi n°88-651 du 7 juillet 1988 portant protection de la Santé Publique et de l'Environnement contre les effets des déchets industriels, toxiques, nucléaires et des substances toxiques nocives ;
- Loi n°96-669 du 29 août 1996 portant code pétrolier ;
- Loi n° 98-750 du 23 décembre 1998 relative au domaine foncier rural modifiée par la loi n°2004-412 du 14 août 2004 ;
- Loi n°2003-208 du 7 juillet 2003 portant transfert et répartition des compétences de l'Etat aux collectivités territoriales ;
- Loi n°2013-655 du 13 septembre 2013 modifiant la loi n° 98-750 du 23 décembre 1998 relative au domaine foncier rural ;

AGENCE NATIONALE DE L'ENVIRONNEMENT ANDE Tél: 22 46 75 90

- Loi n° 2014-390 du 20 juin 2014 portant orientation sur le développement durable ;
- Loi n°2015-532 du 20 juillet 2015 portant Code du Travail ;
- Loi n°2023-900 du 23 novembre 2023 portant Code de l'Environnement ;
- Loi n°2023-902 du 23 novembre 2023 portant Code de l'Eau
- Ordonnance n°2012-03 du 11 janvier 2012 modifiant la loi n° 99-477 portant Code de la prévoyance sociale ;
- Ordonnance n°2012-487 du 7 juin 2012 portant code des Investissements ;
- Décret n° 71-74du 16 février 1971 relatif aux procédures domaniales et foncières ;
- Décret n°79-12 du 10 janvier 1979 relatif à la protection contre les risques d'incendie et de panique dans les établissements recevant du public ;
- Décret n°95-817 du 29 septembre 1995 fixant les règles d'indemnisation pour destruction de cultures ;
- Décret n°98-43 du 28 Janvier 1998 relatif aux Installations Classées pour la Protection de l'Environnement (ICPE) ;
- Décret n°98-38 du 28 janvier 1998 relatif au comité d'hygiène, de sécurité et des conditions de travail ;
- Décret n°98-505 du 06 septembre 1998 portant définition des plans de secours en cas d'accident, de sinistre ou de catastrophe ;
- Décret n° 2024-595 du 26 juin 2024 relatif aux règles et procédures applicables aux évaluations environnementales et sociales
- Décret n°2013-440 du 13 juin 2013 déterminant le régime juridique des périmètres de protection des ressources en eau, des aménagements et ouvrages hydrauliques ;
- Décret n°2014-25 du 22 janvier 2014 modifiant le décret n°2013-224 du 22 mars 2013 relatif à la purge des droits coutumiers sur le sol pour intérêt général ;
- Arrêté n°01164/MINEF/CIAPOL/SDIIC du 04 novembre 2008 portant réglementation des rejets et émissions des Installations Classées pour la Protection de l'Environnement ;
- Etc.

Cette liste est loin d'être exhaustive. Elle doit être complétée en prenant attache avec les différents Ministères et les autres structures administratives impliquées dans le projet.

En somme, au niveau du cadre réglementaire, le BEEA déterminera les textes, les articles ou dispositions correspondantes et précisera clairement les aspects du projet se rapportant à ces articles.

Intitulés des textes réglementaires	Dispositions ou articles se rapportant aux activités du projet
Loi n°2023-900 du 23 novembre 2023 portant Code de l'Environnement	
….	

Au niveau des Conventions ou accords internationaux ratifiés par la Côte d'ivoire

Plusieurs conventions ou accords ont été signés par la Côte d'Ivoire dans le domaine de protection de l'environnement. Le BEEA fera un inventaire de ces différents textes.

Par ailleurs, les textes inventoriés doivent être présentés dans une matrice comme suit :

Intitulés de la convention ou accord	Date de ratification par la Côte d'Ivoire	Objectif visé par la convention ou accord	Aspects liés aux activités du projet
Convention…			

III.2. DESCRIPTION DU PROJET

Le présent projet consiste à **construction d'un hangar de maintenance au sein de l'Aéroport International Félix Houphouët Boigny d'Abidjan**. Il s'étend sur une superficie que le BEEA précisera.

Le BEEA procédera à la description de chaque composante du projet de façon distincte. Cette description des activités inclura tous les détails utiles à l'identification des sources d'impacts et à la compréhension de leurs effets sur les composantes pertinentes de l'environnement susceptibles d'être affectées.

Le hangar sera composé de divers locaux, notamment :

- une zone quarantaine ;
- une zone logistique ;
- un magasin pièces détachées ;
- un local archive ;
- des locaux sociaux (bureaux, salle de repli, vestiaire, etc.) ;
- des locaux techniques.

À cet effet, les éléments à décrire porteront sur les composantes, les caractéristiques techniques, le fonctionnement et les activités pendant les différentes phases du projet, y compris les activités connexes impliquées.

La mise en relation de toutes les composantes du projet ou les interactions entre les composantes du projet seront décrites de sorte à appréhender dans la section ultérieure les impacts cumulatifs et synergiques qui en résultent.

Cette description prendra en compte les points suivants :

III.2.1. Contexte du projet

Cette section de l'étude vise à faire **connaître les éléments à l'origine du projet**, les **raisons qui ont motivé la réalisation du projet** et à **dégager les enjeux environnementaux**, **sociaux**, **économiques**, **sanitaires** et **techniques** du projet à l'échelle locale, régionale et internationale.

La description du contexte du projet comprend une courte présentation de l'initiateur, ainsi qu'un exposé du contexte du projet de façon à situer celui-ci dans son environnement.

- ***Présentation de l'initiateur***

Cette étude présentera la compagnie **AIR COTE D'IVOIRE**, initiatrice du projet et le BEEA, en indiquant leurs coordonnées, les partenaires et sous-traitants sur le projet. Cette présentation inclut des renseignements généraux sur les antécédents de l'initiateur en relation avec le projet envisagé, les secteurs d'activités dans lesquels se situent le projet, et, le cas échéant, sur les grands principes de la politique environnementale et de développement durable du promoteur.

NB : Annexer au rapport le Registre de Commerce et de Crédit Mobilier (RCCM) de la société.

- ***Présentation du contexte du projet***

Les informations ou données utiles à recueillir pour l'exposé du contexte du projet sont :

- L'historique du projet, les problèmes à résoudre, les besoins à combler, les occasions de marché dans le secteur d'activité du projet ;
- Les objectifs liés au projet ;
- Les aspects favorables ou défavorables du projet en relation avec ces problèmes ou besoins et avec l'état du marché (avantages et inconvénients) ;
- Les intérêts et les principales préoccupations des diverses parties concernées ;
- Les exigences techniques et économiques du projet pour sa mise en œuvre ;
- Les politiques gouvernementales à l'égard du secteur d'activité du projet.
- Etc.

III.2.2. Analyse des alternatives ou options du projet

L'analyse des alternatives ou options du projet est une étape très importante du processus d'évaluation environnementale. Le BEEA énumérera les différentes alternatives du projet et procédera à une analyse comparative de ces alternatives.

Il s'agit ici de mettre en évidence, à travers des critères bien définis, les raisons pour lesquelles, parmi les options envisagées, le projet a été retenu. Il sera ainsi démontré que l'option choisie est en accord total avec les prescriptions environnementales.

Le BEEA élaborera un tableau de synthèse qui mettra en évidence les principaux éléments favorables ou défavorables vis-à-vis de chacune des alternatives. En somme, il s'agit pour le BEEA de démontrer que le présent projet est l'option choisie qui répond à la fois aux objectifs du projet, tout en étant la plus acceptable au plan économique, technique et environnemental.

L'étude doit donc faire ressortir clairement les objectifs et les critères de choix de la variante privilégiée par la **compagnie AIR COTE D'IVOIRE**.

III.2.3. Localisation géographique du projet

La localisation géographique du projet concerne l'emplacement du site du projet. Le BEEA procédera à la présentation de la situation géographique avec la superficie du site et à l'emplacement de l'unité sur une carte topographique, récente ou un plan de situation à une échelle soigneusement déterminée par rapport au développement existants ou en cours d'exécution susceptibles d'être impactés ou susceptibles d'influencer le projet.

L'emplacement du projet doit apparaître clairement sur la carte ou le plan avec en évidence la superficie totale du site du projet et les types d'activités adjacentes au site, ainsi que les éléments sensibles et/ou vulnérables éventuels situés dans le milieu environnant.

Cette carte doit surtout mettre en exergue les limites géographiques de la **Préfecture d'Abidjan, le District Autonome d'Abidjan et la Mairie de Port-Bouët** concernées par le projet.

III.2.4. Justification du choix du site du projet

Les différentes composantes du projet seront identifiées en se basant sur l'étude de faisabilité. Le BEEA procédera à une justification du choix du site du projet. Il présentera les critères utilisés par le promoteur pour arriver au choix de l'emplacement retenu, en indiquant précisément comment les critères environnementaux ont été considérés. En d'autres termes, il s'agira d'évaluer les avantages tant sur les plans environnemental et social que technique et économique du site choisi. Cette justification tiendra compte notamment :

- Des contraintes physiques telles que l'écoulement des eaux usées, les inondations, les érosions, etc. ;
- Des contraintes techniques, financières possibles et d'exploitation de l'activité ;
- De l'ampleur de certains impacts qui leur sont associés (risques pour la santé et la sécurité, incompatibilité avec les usages, etc.) ;
- Des contraintes sociales et économiques (préoccupations majeures, retombées économiques, sources d'emploi, etc.) ;
- Etc.

III.2.5. Plan d'aménagement du site du projet

Le BEEA élaborera un plan d'aménagement du site du projet. Ce plan élaboré à une échelle appropriée, doit mettre en évidence la surface totale du site octroyé ou acquis par le promoteur, **les différentes installations, principaux équipements et les différents services** prévus sur le site de réalisation du projet.

Le BEEA donnera des informations sur la voie d'accès au site du projet et indiquera les mesures prises pour atténuer d'éventuelle perturbation de la circulation.

III.2.6. Description du processus de mise en œuvre du projet

Elle se fera à travers les points suivants :

Présentation de la technologie

Le BEEA présentera de façon précise les avantages et les inconvénients des principales technologies envisagées par la **compagnie AIR COTE D'IVOIRE**, en tenant compte de la technologie qui apparaît a priori la plus favorable à la protection de l'environnement. Cette présentation concernera autant les technologies de construction, les procédures ou technologies relatives au fonctionnement des installations, les technologies de production que celles relatives à l'atténuation ou l'élimination des impacts.

Cette présentation comprend autant les techniques de construction d'une station de gasoil que celles relatives à l'atténuation ou à l'élimination des impacts associés. Elle présentera, par la suite, la technique privilégiée en exposant le raisonnement et les critères justifiant ce choix, sur les plans économique et environnemental.

En plus, l'étude présentera les contraintes à prendre en compte, le matériel, les différentes installations et principaux équipements à mobiliser pour l'ensemble du projet à savoir la relocalisation d'activités existantes, le transport, les besoins en eau, en énergie, etc. et ce, jusqu'au mode de gestion des rejets, incluant l'entreposage, le transport et l'élimination des déchets et des autres résidus.

Cette description de technologie devra mettre en exergue les innovations apportées dans la construction d'un hangar de maintenance. Il en est de même pour le mode de traitement des différentes nuisances susceptibles d'impacter la population cible.

Description des caractéristiques techniques

Une fois la technologie retenue, l'étude décrira l'ensemble des caractéristiques connues et prévisibles associées au projet, incluant les activités, les aménagements et les travaux prévus, pendant les différentes phases de réalisation du projet, de même que les installations et les équipements majeurs retenus.

Cette description doit prendre en compte l'ensemble du projet : développement de l'activité, réalisation des infrastructures, ainsi que le mode de gestion des rejets incluant l'entreposage, le transport et l'élimination des déchets et des autres résidus.

Toutes les activités susceptibles de provoquer l'émission de contaminants dans l'environnement seront alors indiquées, décrites et localisées, de même que les moyens et les mécanismes prévus pour diminuer la présence de contaminants dans l'environnement.

En ce qui concerne le système de traitement, le BEEA décrira les caractéristiques de celui-ci. Cette description devra permettre de :

- Identifier l'origine et les caractéristiques des différents équipements à installer dans le cadre du projet ;
- Décrire le mode d'approvisionnement du matériel (acquisition, transport, etc.);
- Préciser les installations environnementales et décrire leurs impacts sur les installations ;
- Etc.

Le BEEA devra présenter et décrire les caractéristiques et le fonctionnement de chaque composante du projet de la phase d'aménagement à la phase d'exploitation en passant par la phase d'installation. Tous les équipements devront être également listés et décrits.

Description des différentes phases du projet

Le BEEA présentera les différentes phases de réalisation du projet à savoir :

La phase de résolution des contraintes liées au projet

- la démolition des hangars existants (Wendy & co, TSA, Nas ivoire, Menzies, Lanema, IATS, Ivoire hélicoptère, Hangar Air Côte d'Ivoire) ;
- la mise à disposition d'une plateforme dépolluée, purgée et vierge de tout réseau (pour se prémunir de tout risque de rupture de réseaux pouvant affecter les activités d'exploitation de l'aéroport) ;
- la relocalisation des activités listés précédemment au moins 3 mois avant le démarrage des travaux, afin de faciliter les installations de chantier des entreprises sur le site.

Les phases d'aménagement ou terrassement et de construction

- les activités d'aménagement ;
- les installations de chantier et autres infrastructures temporaires (aménagement du site et des voies d'accès, stockage du matériel, condition de travail du personnel, équipements de la base vie, de zones de stationnements, etc.) ;

- pose des cuves (fouille + dalle en béton) ;
- circulation des engins de chantier ;
- travaux de chaudronnerie (soudure au niveau de l'auvent) ;
- travaux de construction de la station de lavage ;
- travaux de construction de la station de graissage ;
- réalisation de la piste ;
- construction de la fosse de récupération des huiles usagées ;
- etc.

Le BEEA établira une liste complète des différents matériaux de construction qui seront stockés puis des mesures de sécurité mises en place pour prévenir tous dangers liés à ces matériaux.

La phase d'exploitation

- Fonctionnement des équipements, ouvrages et leurs modes de maintenance et d'entretien ;
- Règlement des disfonctionnements : alimentation en eau et en électricité de l'unité, etc. ;
- Dépotage de produits pétroliers ;
- Stockage d'hydrocarbures ;
- Circulation des véhicules ;
- Transfert d'hydrocarbures (canalisations) ;
- Transport d'hydrocarbures (par camion-citerne) ;
- Maintenance des avions ;
- Travaux de maintenance.
- Déchets et leur mode de gestion ;
- Gestion des rejets et des nuisances ;
- Circulation des avions ;
- Etc.

Au cours de ces différentes phases, les éléments ci-dessous non exhaustifs seront déterminés et caractérisés par le BEEA :

- Le calendrier de réalisation selon les différentes phases ;
- La durée des travaux (date et séquence généralement suivie) ;
- La main d'œuvre requise et les horaires quotidiens de travail ;
- Les moyens matériels.

Description des rejets et des nuisances

Le BEEA fera une description des aspects environnementaux du projet, ensuite une description technique des installations prenant en compte les activités d'aménagement et de préparation du lieu que pour les activités en période de construction et d'exploitation, des techniques de traitement des rejets liquides, solides et gazeux et le mode de leur élimination, les sources de nuisance (bruits, odeurs, nuisances visuelles et autres) provenant des procédés de production. L'étude présentera des schémas de procédés simplifiés où sont précisés les intrants, les extrants, leurs modes de gestion et leurs points de rejet dans l'environnement. On indiquera la destination finale de chaque rejet.

En outre, l'étude démontrera la capacité de respecter les normes, critères et exigences de rejet. La gestion de ces systèmes doit viser la réduction à la source, rechercher l'atteinte du « rejet minimal » et maintenir un programme d'amélioration continue.

Un plan/schéma type du processus de fonctionnement de l'ensemble des installations devra être fourni et une évaluation du coût du projet doit être présentée.

Présentation et description des différentes composantes du projet

Sur la base de l'étude de faisabilité économique et technique, les différentes composantes du projet seront identifiées. Le présent projet consiste à **la construction d'un hangar de maintenance au sein de l'aéroport international Félix Houphouët-Boigny d'Abidjan** et devrait comprendre plusieurs installations. C'est pourquoi, les différentes étapes de celles ci-dessous devront être décrites de façon distincte d'une part et d'autre part être mises en relation afin d'appréhender les impacts cumulatifs et synergiques qui en résultent :

- Cuve de produits ;
- Camion-citerne ;
- Locaux techniques et de maintenance ;
- Installations électriques ;
- Etc.

NB : **Le BEEA :**

- **Décrira clairement les différentes installations (ouvrages, équipements et autres) sur le site et leur fonctionnement ;**
- **Évaluera les éventuels besoins en carburant, décrira les installations prévues pour son stockage sur le site et indiquera son mode de gestion. Il s'assurera également que toutes les autorisations sont acquises auprès du Ministère des Mines, du Pétrole et de l'Énergie ;**
- **Produira le plan d'aménagement du site et annexera au rapport la synthèse de ce plan ;**
- **Fera une description claire et détaillée du mode de gestion des eaux usées et donnera leur destination finale ainsi que la nature et la gestion de tous les déchets solides ;**
- **Annexera le plan de masse ;**
- **Etc.**

III.3. DESCRIPTION DE L'ETAT INITIAL DU SITE

La description du milieu récepteur est importante, car un projet est évalué non seulement en fonction des normes réglementaires existantes, mais aussi en fonction des caractéristiques du milieu, autant pour l'eau, l'air et le sol que pour les espèces vivantes et leurs habitats et les communautés humaines. Cette section de l'étude comprend la délimitation d'une zone d'étude et la description des composantes des milieux naturels et humain pertinentes au projet. **Le site est localisé sur la plateforme aéroportuaire d'Abidjan, dans la commune de Port-Bouët**.

Le BEEA décrira l'état initial du site du projet en tenant compte de l'existant.

III.3.1. Détermination de la zone d'étude

La délimitation ou définition d'une zone d'étude est indispensable pour cerner tous les milieux touchés directement ou indirectement par le projet. Elle est également nécessaire pour apprécier l'étendue des données à collecter (relevés, mesures, enquêtes, entretiens à faire) afin **d'éviter d'omettre des personnes affectées par le projet** ou de prendre en compte des personnes qui ne sont pas affectées par le projet. Il sera fait état de l'étendue de l'aire d'influence du projet en se référant au site identifié. De plus, il sera proposé une carte permettant de dégager les grandes unités géographiques formant le contexte régional du projet.

Le BEEA devra déterminer la zone d'influence du projet de dimensions suffisamment grandes en tenant compte d'éventuels incendies et à quel niveau cela peut se propager pour couvrir l'ensemble du territoire susceptible d'être influencé par les activités projetées, incluant les activités connexes liées à la réalisation du projet. En apportant ainsi des informations relatives à une zone géographique beaucoup plus étendue que celle visée directement par les travaux, l'étude permettra d'évaluer l'importance relative des incidences, non seulement au niveau de la zone concédée mais également au niveau de l'ensemble du territoire sous influence du projet.

Par ailleurs, les limites seront justifiées par l'étude car elles peuvent varier en fonction des composantes à considérer et des impacts appréhendés. En outre, cette zone peut être subdivisée en distinguant les effets directs et indirects du projet sur les milieux naturel et humain.

Afin de mieux décrire l'état initial du projet, le BEEA devra déterminer la zone d'influence directe et indirecte du projet.

III.3.2. Description des différentes composantes de l'environnement initial du projet

Au plan méthodologique, le BEEA fera une analyse ciblée des différentes composantes de l'environnement naturel et socio-économique susceptibles d'être modifiées par **la construction du hangar de maintenance.** Cette analyse sera complétée par des enquêtes auprès des différentes administrations et personnes-ressources et se situera à trois niveaux :

- Généralité sur l'environnement de la **Préfecture d'Abidjan** ;
- L'environnement au niveau de la **commune de Port-Bouët** ;
- L'environnement immédiat du site du projet.

III.3.2.1. Généralités sur l'environnement de la Préfecture d'Abidjan.

À ce niveau l'analyse sera focalisée sur trois axes pour cerner les caractéristiques générales dudit département :

- Le milieu physique ;
- Le milieu biologique ;
- Le milieu socio-économique.

III.3.2.2. Environnement au niveau de la commune de Port-Bouët

À ce niveau l'étude présentera les caractéristiques majeures de la **commune de Port-Bouët**. Un accent sera mis sur les infrastructures existantes. Ce qui aidera à justifier davantage l'installation du projet.

III.3.2.3. Environnement immédiat du site du projet

L'analyse de l'environnement immédiat du site fera apparaître, autant que faire se peut, le niveau de sensibilité de chaque composante et l'évolution prévisible du milieu en l'absence d'aménagement. La description du milieu doit aussi, autant que possible exposer les relations et interactions entre les différentes composantes du milieu, de façon à permettre de délimiter la zone à potentiel élevé ou présentant un intérêt particulier.

Ainsi, le BEEA décrira les composantes de l'environnement à travers les aspects suivants :

- ***Milieu physique*** : les caractéristiques géomorphologique, topographique, géotechnique du site seront présentés à partir des documents disponibles. Les données climatologiques doivent être présentées en vue d'une maitrise de la dynamique au niveau du site du projet et de son impact sur l'environnement du site. Ces données concernent : les vents, la qualité de l'air etc…
- ***Milieu socio-économique et culturel*** : zones d'habitats, établissements humains et tendances des nouveaux habitats, état des infrastructures et équipements de base, démographie, ethnies et organisation sociale, secteurs d'activités et leur importance relative, sources de revenus, moyens de production, utilisation et propriété des terres, contrôle de l'utilisation des ressources, caractérisation du transport, patrimoine culturel pour le respect des us et coutumes, etc.

Les activités à proximité du site ou qui doivent cohabités devront être inventoriées afin de cerner les caractéristiques dominantes de la zone du projet.
L'étude portera donc sur l'usage actuel du site du projet.
En particulier, l'étude devra :

- Préciser la démographie de **la commune de Port-Bouët** touchée par le projet ;
- Décrire l'état initial actuel du site, les formes d'occupation actuelle et à ces différents niveaux du site ;
- Décrire l'état sanitaire de la zone du projet.

L'objectif étant, à partir de cette description, de montrer dans les phases ultérieures de l'étude d'impact sur l'environnement en quoi le projet est susceptible d'introduire des déséquilibres ou des déstructurations sur l'organisation socio-économique (changement des statuts sociaux et des modes de vie, bouleversement des valeurs, des croyances, et des groupes sociaux).

NB : La description des composantes ci-dessus comprendra non seulement une description de leur état actuel, mais aussi une évaluation des potentialités et des sensibilités de ces milieux compte tenu de leur état initial et de leur dynamique propre.

Ainsi, le BEEA décrira les éléments suivants à leur état initial :

- **Le contexte hydrogéologique (classification des eaux souterraines, qualité physico-chimique des eaux souterraines, identification des formations aquifères, vulnérabilité des eaux souterraines à la pollution, direction de l'écoulement des eaux souterraines) ;**
- **L'air ambiant (concentration actuelle des contaminants, odeurs présentes), ainsi que la rose des vents (sens des vents et leur analyse par rapport à la situation des habitations voisines au site dans le rayon d'impact du projet) ;**
- **L'état sanitaire initial de la zone du projet avec les différentes pathologies, les infrastructures de base existantes doivent être décrites ;**
- **L'analyse des bruits à l'état initial ;**
- **Etc.**

III.4. IDENTIFICATION ET ANALYSE DES IMPACTS POTENTIELS DU PROJET

Cette section porte sur :

- L'identification et l'analyse des impacts ;

- L'évaluation de l'importance des impacts du projet, lors des différentes phases de réalisation du projet.

III.4.1. Identification et analyse des impacts

Le BEEA procédera à l'identification et à l'analyse des impacts à travers une description des relations entre le projet (activités sources d'impact) et les différentes composantes de l'environnement (éléments du milieu récepteur affectés). Il décrira les outils ou méthodes utilisés : matrices, réseaux, etc. et expliquera ce choix. Il procédera également à l'analyse de ces impacts identifiés afin de les catégoriser selon qu'ils sont positifs ou négatifs, directs ou indirects et, le cas échéant, déterminer les impacts cumulatifs, synergiques et irréversibles liés à la réalisation du projet.

En fonction des différentes phases du projet, les impacts significatifs identifiés doivent être décrits selon leur nature et leurs caractéristiques (impacts directs ou indirects, négatifs ou positifs, temporaires ou permanents, continus ou intermittents, réversibles ou irréversibles, à court, moyen ou long terme, plus ou moins aptes à être corrigés ou compensés, interagissant ou non avec d'autres impacts etc.). Le caractère significatif des impacts devra être apprécié en tenant compte du contexte local et des opinions et valeurs des groupes potentiellement affectés telles que la vulnérabilité et la sensibilité du milieu.

En d'autres termes, cette partie de l'étude comporte une analyse des conséquences prévisibles directes et indirectes du projet sur l'environnement et en particulier, sur les ressources et milieux naturels sur le site et les paysages, les équilibres biologiques, le cadre de vie de la population, sur l'hygiène, et la salubrité publique et sur la commodité du voisinage (conséquences du bruit, des vibrations, des odeurs et des émissions lumineuses et autres).

Conformément à l'approche méthodologique requise pour une étude d'impact, les impacts notamment les impacts sur les ressources en eau, sur les sols, sur la consommation énergétique, sur le site (unité, infrastructures, etc.), sur le trafic routier, sur l'environnement économique de la région, les nuisances sonores, vibrations et autres types d'émissions (environnement atmosphérique), seront classés en distinguant les phases des travaux de réalisation du projet :

- La phase de préparation ou aménagement du site et de construction des installations ;
- La phase d'exploitation du projet ;
- La phase de fermeture ou de réhabilitation du site du projet.

Le tableau ci-dessous dresse une liste des principaux aspects à prendre en compte dans l'identification et l'analyse des impacts.

TABLEAU : Principaux aspects des impacts à analyser

Site du projet : Décrire comment le milieu, ses ressources et ses habitats seront modifiés par le projet et comment ces modifications affecteront les habitudes des populations vivant dans la zone concernée.
Phase d'installation du projet Examiner les modifications écologiques et sociales induites par l'acheminement et la mise en place des équipements et matériels du projet. Les impacts liés à l'arrivée de travailleurs, les risques d'accidents, de nuisances et de modifications du cadre de travail des employés et des zones naturelles traversées devront être pris en compte.

Phase d'exploitation

Analyser les impacts du stockage d'hydrocarbures, du transport d'hydrocarbures par camion-citerne, de l'approvisionnement des camions-bennes, etc sur le paysage naturel, la topographie, l'érosion, la qualité de l'eau, la qualité de l'air, l'environnement acoustique, les comportements des êtres vivants, la santé et la sécurité, l'utilisation potentielle des ressources du territoire par les habitants ;

Analyser les impacts directs et/ou indirects de **la construction du hangar de maintenance au sein de l'aéroport international Félix Houphouët-Boigny d'Abidjan** sur le milieu naturel, le cadre de vie et le bien-être, l'hygiène, la santé et la sécurité ;

Analyser les impacts liés à l'arrivée de travailleurs, les risques d'accidents, de nuisances et de modifications du cadre de vie, les risques de pollution ;

Analyser l'impact éventuel du projet sur la perturbation du système de drainage des eaux pluviales dans le voisinage du site ;

Phase fermeture

Examiner les modifications écologiques et sociales induites par le démantèlement des équipements et autres infrastructures ;

Sur le plan social

Mettre en exergue les retombées pour les populations locales en général et les groupes sociaux les plus vulnérables (femmes, jeunes) en particulier ;

Analyser les options retenues par le promoteur en matière de politique sociale au bénéfice des populations locales ;

Analyser les risques sociaux du projet et autres déviations sociales. En effet, l'installation du projet conduira très certainement à un brassage des populations autochtones avec des personnes étrangères attirées par les opportunités de travail offertes ou induites par le projet. Cette nouvelle situation pourrait provoquer des risques de propagation de certaines maladies et induire des déviations sociales (alcoolisme, VIH/SIDA, COVID19 etc.). Le BEEA devra analyser ces problèmes dans l'étude.

Le BEEA synthétisera dans une matrice, présentée ci-dessous, tous les impacts significatifs sur chaque composante de l'environnement.

Matrice de synthèse des impacts

Phase du projet	Zone concernée	Activités/source d'impact	Composante du milieu affectée	Nature de l'impact

III.4.2. Évaluation de l'importance des impacts

Cette étape porte sur l'évaluation des impacts dans le but de déterminer si les impacts potentiels identifiés sont suffisamment significatifs pour justifier l'application des mesures d'atténuation, de surveillance et de suivi. L'évaluation se réalise en prenant en compte des critères les plus objectifs possibles qui conduiront à déterminer l'importance des impacts. L'évaluation de l'importance d'un impact dépend d'abord de la composante affectée, c'est-à-dire de sa valeur intrinsèque pour l'écosystème (sensibilité, unicité, rareté, réversibilité), de même que des valeurs sociales, culturelles, économiques et esthétiques attribuées à ces composantes par la population.

L'évaluation de l'importance d'un impact dépend aussi de l'intensité du changement subi par les composantes environnementales affectées. Ainsi, plus un impact est étendu, fréquent, durable ou intense, plus il sera important.

L'étude doit décrire la méthodologie utilisée pour évaluer les impacts. Les méthodes, techniques et critères utilisés doivent être suffisamment explicites et objectifs. Elle présentera un outil de contrôle pour mettre en relation les activités du projet et la présence des ouvrages avec les composantes du milieu. Il peut s'agir de tableaux synoptiques, de grille d'évaluation, de listes de vérification ou de fiches d'impact.

Des critères tels que ceux présentés ci-dessous peuvent aider à évaluer l'importance des impacts potentiels :

- La nature de l'impact qui peut être positif ou négatif ;
- L'intensité ou l'ampleur de l'impact relatif au degré de perturbation du milieu, de la sensibilité, de la vulnérabilité, de l'unicité ou de la rareté de la composante affectée ;
- L'étendue ou la portée de l'impact liée à la dimension spatiale telle que la longueur ou la superficie affectée ;
- La durée de l'impact : aspect temporel ;
- Le caractère cumulatif de l'impact ;
- La réversibilité de l'impact indiquant son caractère réversible ou irréversible ;
- La fréquence de l'impact et la probabilité que l'impact se produise : caractère intermittent, occasionnel ;
- La valeur de la composante pour les concernés (population potentiellement affectée) ;
- Les risques pour la santé, la sécurité et le bien-être de la population ;
- L'effet d'entraînement : lien entre la composante affectée et d'autres composantes.

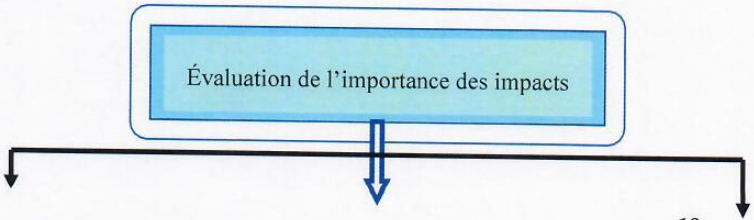
L'importance absolue de chaque impact potentiel du projet peut être déterminée à partir de la combinaison de certains de ces indicateurs ou critères présentés ci-dessus (par exemple : intensité, étendue et durée). Cette importance absolue représente l'importance qu'aurait l'impact considéré si aucune mesure d'atténuation n'est appliquée, contrairement à l'importance relative qui représente l'importance de l'impact résiduel après application des mesures d'atténuation proposées.

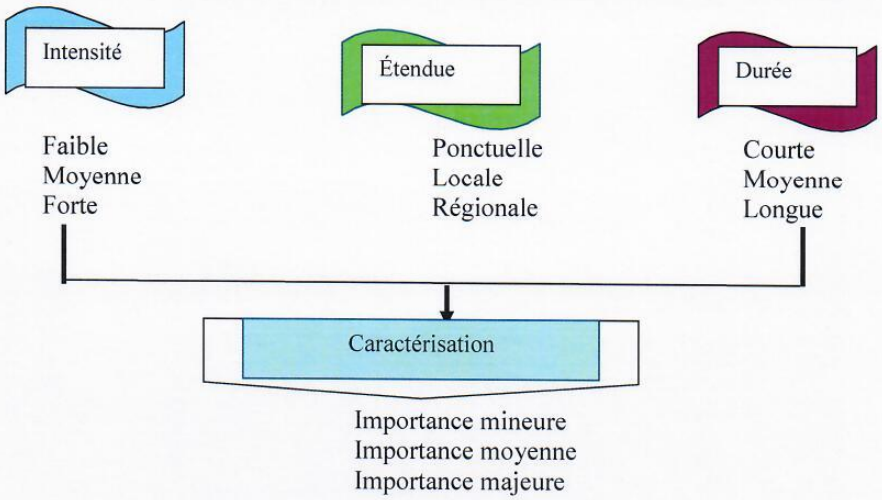
Les critères à considérer porteront notamment sur :

- L'intensité ou l'ampleur de l'impact ;
- L'étendue ou portée de l'impact ;
- La durée de l'impact.

En fonction de ces critères, le BEEA appréciera chaque impact à travers des hypothèses qu'il devra définir et expliquer. Sur la base des critères et hypothèses d'appréciation, il déterminera un niveau d'importance de l'impact selon que l'impact est mineur, moyen ou majeur.

Le schéma ci-dessous peut aider à mettre en évidence la méthodologie proposée.





Pour l'évaluation de l'importance des impacts on retiendra ceci :

Intensité	**Étendue**	**Durée**	**Importance**
Fa : Faible	Po : Ponctuelle	Co : Courte	Mi : Mineure
Mo : Moyenne	Lo : Locale	Mo : Moyenne	Mo : Moyenne
Fo : Forte	Re : Régionale	Lg : Longue	Ma : Majeure

Le BEEA devra se servir de la grille de détermination de l'importance des impacts de Fecteau, 1997 pour déterminer l'importance absolue de l'impact. Dans l'élaboration de la grille, Fecteau a respecté les principes suivants :

- Les critères ''Intensité'', ''Étendue'' et ''Durée'' utilisés pour déterminer l'importance absolue de l'impact ;
- Chaque critère utilisé pour déterminer l'importance a le même poids ;
- Si les valeurs de deux critères ont le même niveau de gravité, on accorde la cote d'importance correspondant à ce niveau, indépendamment du niveau de gravité du troisième critère ;
- Si les valeurs des trois critères sont différentes on accorde la cote d'importance moyenne.

La grille résultant de ces règles comporte autant de cotes d'importance majeure que mineure. Cet agencement des critères, discutable, offre l'avantage d'être transparent et d'éviter les distorsions en faveur des impacts mineurs ou majeurs.

Cette grille est présentée dans le tableau suivant :

Grille de détermination de l'importance absolue (Fecteau, 1997)

Intensité	Étendue	Durée	Importance absolue
Forte	Régionale	Longue	Majeure
		Moyenne	Majeure
		Courte	Majeure
	Locale	Longue	Majeure
		Moyenne	Moyenne
		Courte	Moyenne
	Ponctuelle	Longue	Majeure
		Moyenne	Moyenne
		Courte	Mineure
Moyenne	Régionale	Longue	Majeure
		Moyenne	Moyenne
		Courte	Moyenne
	Locale	Longue	Moyenne
		Moyenne	Moyenne
		Courte	Moyenne
	Ponctuelle	Longue	Moyenne
		Moyenne	Moyenne
		Courte	Mineure
Faible	Régionale	Longue	Majeure
		Moyenne	Moyenne
		Courte	Mineure
	Locale	Longue	Moyenne
		Moyenne	Moyenne
		Courte	Mineure
	Ponctuelle	Longue	Mineure
		Moyenne	Mineure
		Courte	Mineure

La matrice ci-dessous met en évidence la présentation générale. Cette présentation devra concerner chaque phase du projet.

Phase du projet	Zone concernée	Activités/source d'impact	Composante du milieu affectée	Nature de l'impact	Evaluation de l'importance de l'impact			
					Intensité	Portée	Durée	Importance de l'Impact

III.5. MESURES DE PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT

Il est question dans ce chapitre de présenter les actions ou les mesures appropriées à mettre en œuvre pour prévenir, supprimer ou réduire les impacts négatifs, ou bien pour accroître les bénéfices des impacts positifs sur l'environnement.

Ce chapitre, dans la réalisation de l'Étude d'Impact Environnemental et Social Approfondie, vise trois principaux objectifs à savoir :

- Rechercher les meilleures alternatives de mise en œuvre du projet ;
- Définir un programme d'actions cohérent visant à atténuer, réduire les impacts négatifs les plus significatifs ou à compenser les préjudices subis par les personnes affectées par le projet ;
- Rechercher la rentabilité environnementale du projet pour une gestion durable des ouvrages et des équipements réalisés.

En d'autres termes, les mesures de protection de l'environnement doivent être techniquement faisables, économiquement appropriées et socialement acceptables.

Les mesures d'atténuation des impacts potentiels négatifs peuvent être, selon le cas, proposées par phase d'activité, par source d'impacts, par action ou activité qui a une incidence négative sur une ou plusieurs composantes de l'environnement. L'étude devra préciser pour chacun de ces impacts, les actions ou mesures prévues aux différentes phases du projet.

De même, l'étude doit présenter les impacts résiduels c'est-à-dire les impacts qui subsisteront après l'application des mesures d'atténuation. Ces impacts générés par le projet devront faire l'objet d'un programme de suivi environnemental à produire dans l'EIESA.

Les mesures d'atténuation peuvent être générales ou spécifiques. Les mesures générales seront destinées à atténuer les effets négatifs d'un projet pris dans son ensemble. Les mesures spécifiques viseront l'atténuation des impacts négatifs sur une composante de l'environnement en particulier.

Au titre des mesures générales

On peut citer par exemple ce qui suit :

- Prévoir un mécanisme de concertation avec les populations locales et les administrations locales pour favoriser l'insertion harmonieuse du projet dans l'environnement social et économique ;
- Préserver les atouts exceptionnels d'intérêt local ou national ;
- Proposer un système de gestion de la totalité des déchets liquide, solide, toxique produits par les activités ;
- Former/sensibiliser tout le personnel sur les comportements ayant le minimum d'impact sur l'environnement ;
- Former/sensibiliser tout le personnel sur les risques et dangers liés à l'exploitation du projet ;
- Concevoir et appliquer des mesures de sécurité (limitations d'accès, installations de sécurité, entreposage des produits toxiques et dangereux, programme de gestion des risques, programme de révision des mesures de sécurité établie au besoin, ...) et un plan d'urgence pour éviter tout risque et danger ;
- Former tout le personnel sur ces mesures de sécurité et plan d'urgence ;
- Établir des calendriers et horaires de travaux ;
- Etc.

Au titre des mesures spécifiques

- Sur le milieu naturel, par exemple, l'étude devra préciser les actions et les ouvrages, les correctifs et les ajouts prévus aux différentes phases, pour prévenir, réduire ou éliminer les impacts négatifs du projet. Le cas échéant, l'étude décrira les mesures envisagées pour favoriser ou optimiser les impacts positifs, mentionner les précautions à prendre pour la préservation des nappes aquifères contre d'éventuelles contaminations.

Pour les impacts résiduels, elle présentera des mesures de compensation. En particulier l'étude devra proposer un plan de restauration adaptée à la zone à la fin de l'exploitation.

- Sur le plan social, l'EIESA devra déterminer les mesures de protection à tous les produits pouvant nuire à la santé, à la salubrité publique et à l'environnement, les moyens de secours adaptés aux risques (émulseurs, extincteurs, sable, produits absorbants, …), les tests d'étanchéité et leur périodicité ou fréquence, préciser le dispositif de sécurité contre les incendies et déterminer le mode d'intervention en cas d'urgence. Les mesures devront également traiter les risques de discrimination basée sur le genre, de Violence Basée sur le Genre (VBG)/ Abus et Exploitation

Sexuels (AES), d'Harcèlement Sexuel (HS), d'emploi de mineurs, de conflits de voisinage (avec les autres unités industrielles, entreprises, etc.) et sociaux ainsi que le risque de découverte de vestiges ou de biens culturels physiques L'étude devra proposer des mesures qui renforcent l'implication des populations riveraines en particulier et les Autorités Administratives et Politiques de **la Préfecture d'Abidjan, du District Autonome d'Abidjan et de la mairie de Port-Bouët** en prenant en compte les groupes sociaux les plus vulnérables (femmes et jeunes).

Il convient de noter que toutes ces mesures doivent être compatibles avec les impacts identifiés.

Toutes les mesures préconisées pour la maîtrise des impacts seront également synthétisées par le BEEA dans une matrice, donnant une vue synoptique de la situation décrite pour chaque composante de l'environnement.

Matrice de Synthèse des mesures préconisées

Phase du projet	Zone concernée	Activités/source d'impact	Composante du milieu affectée	Nature de l'impact	Mesures d'atténuation préconisées

Par ailleurs, l'étude devra estimer, autant que faire se peut, des coûts pour ces mesures de prévention, d'atténuation, de compensation et d'optimisation proposées.

III.6. CHANGEMENT CLIMATIQUE

III.6.1. Introduction

Le BEEA rappellera :

- les engagements pris par l'État de Côte d'Ivoire en matière de lutte contre le Changement Climatique ;
- le rôle de l'Agence Nationale De l'Environnement dans ce processus ;
- l'importance de la prise en compte de l'évaluation de l'impact par les Gaz à Effet de Serre (GES) dans les projets de développement et pour les entreprises.

III.6.2. Objectifs

Le BEEA réalisera **une cartographie exhaustive de l'ensemble des émissions potentielles de Gaz à Effet de Serre d'une organisation ou d'un territoire** afin de maîtriser son empreinte carbone. Il proposera **un plan de gestion des émissions** de GES aux entreprises pour une transition bas carbone par le biais de stratégies de réduction d'émissions déclinées en plans d'actions.

III.6.3. Étapes du processus d'évaluation de l'impact par les gaz à effet de serre des projets de développement

Sept (07) étapes principales peuvent permettre d'effectuer cette évaluation :

- **Étape 1** : Identifier les activités à mener dans le cadre du projet ou par une organisation ;
- **Étape 2 :** Identifier les sources de production des gaz à effet de serre de chacune des activités à mener /menées ;
- **Étape 3** : Identifier les types de GES associés aux sources ;
- **Étape 4 :** Quantifier les émissions de GES ;
- **Étape 5 :** Identifier les postes d'émissions significatifs ;

- **Étape 6 :** Établir un plan d'action de réduction des émissions basé sur l'action spécifique au niveau des postes d'émissions significatifs ;
- **Étape 7 :** Synthèse de la démarche.

III.6.4. Contenu des étapes

ÉTAPE 1 : IDENTIFIER LES ACTIVITÉS À MENER / MENÉES DANS LE CADRE DU PROJET

On parlera d'**activités à mener** en général dans le cadre d'une EIES puisque les études sont conduites par anticipation, avant la mise en place du projet.
Du fait de la diversité des secteurs d'activités dans lesquels sont conduites les EES, il sera difficile de lister ici toutes les activités potentielles d'un projet.
Pour aider à l'identification des Activités dans le cadre d'un projet, un exemple est pris dans le secteur de l'Agriculture.

Titre du projet : Développement d'une exploitation agricole dans le département de Bouaké (cas d'une EIES).
Activités potentielles : Plantation de cultures de rente et vivrière et utilisation d'engrais chimiques, Construction d'un Bâtiment administratif, construction d'un entrepôt de stockage, Utilisation de machines agricoles pour le labour, Utilisation de véhicules pour la commercialisation des produits, etc.

ÉTAPE 2 : IDENTIFIER LES SOURCES DE PRODUCTION DES GAZ À EFFET DE SERRE DE CHACUNE DES ACTIVITÉS MENÉES

En ayant à l'esprit que toutes les activités (celles identifiées à l'Étape 1) ne sont pas sources d'émissions de GES, il faut pouvoir identifier celles qui sont émettrices de GES.
Pour l'identification des sources de production de GES, il faut identifier au niveau des activités menées dans le cadre du projet, celles qui engendrent :

- Des consommations d'énergie (gaz, fioul, bois, vapeur, électricité) dans les bâtiments mobilisés pour le projet et les process ;
- Des consommations de carburants pour les déplacements professionnels des agents : flotte de véhicules légers, flotte de véhicules lourds, autres déplacements professionnels (véhicules personnels, avion, train, bus…) ;
- Une climatisation des locaux (émissions indirectes dues à la consommation de fluides frigorigènes) ;
- Des déchets
- Etc.

Exemple de Postes d'émissions de GES

1. Postes correspondants aux émissions directes	2. Postes correspondants aux émissions indirectes liées à la consommation d'énergie	3. Postes correspondants aux autres émissions indirectes
Poste 1 : Émissions directes des sources fixes de combustion Brûleurs, fours, turbines, torchères, chaudières, groupes électrogènes, etc. ***Poste 2 : Émissions directes des sources mobiles de combustion*** Véhicules terrestres, aériens, ferroviaires, maritimes ou fluviaux. ***Poste 3 : Émissions directes des procédés*** Décarbonatation du calcaire, production d'aluminium par électrolyse, fabrication de certains composants électroniques, épandage d'engrais, etc. **Poste 4 : Émissions directes fugitives** Utilisation de GES, réactions anaérobies, réactions de nitrification et dénitrification, émissions de méthane, etc. **Poste 5 : Émissions directes issues de l'Utilisation des Terres, leurs Changements et la Forêt** (UTCF).	***Poste 6 : Émissions indirectes liées à la consommation d'électricité*** Couvre la phase de production de l'électricité (combustibles, sauf émissions en amont de la station de production, émissions dues à la construction de la station de production et émissions allouées au transport et aux pertes en ligne). ***Poste 7 : Émissions indirectes liées à la consommation d'énergie de réseau (hors électricité)*** Émissions dues à la construction de la station de production et émissions allouées au transport et aux pertes en ligne.	***Poste 8 : Émissions liées à l'énergie non incluses dans les postes 1 à 7*** Proviennent de la chaîne de production d'énergie finale (extraction, transport, raffinage/ traitement et distribution de combustible). ***Poste 9 : Achat de produits et services*** Proviennent de la fabrication de biens et de services achetés par l'organisation et consommés rapidement (extraction des matières premières, consommation d'énergie pour les étapes de transformation, activités agricoles, transport des produits entre toutes les étapes de transformation, traitement des rebus de production). ***Poste 10 : Biens immobilisés*** Proviennent de la production de biens et services immobilisés par l'organisation (équipement, machines, constructions et véhicules utilisés pendant 5 à 50 ans).

ÉTAPE 3 : IDENTIFIER LES TYPES DE GES ASSOCIÉS AUX SOURCES

Les GES pris en compte dans le cadre du Changement Climatique sont essentiellement ceux définis dans le Protocole de Kyoto – initiative internationale phare en matière de réduction des émissions de gaz à effet de serre – à savoir : **le dioxyde de carbone (CO_2), le méthane (CH_4), l'oxyde nitreux (N_2O), les hydrofluorocarbures ($C_nH_mF_p$), les perfluorocarbures (C_nF_{2n+2}) et l'hexafluorure de soufre (SF_6).**

Pour coller à la réalité du terrain ou des projets, d'autres types gaz à effet de serre tels que les chlorofluorocarbures (CFC), la vapeur d'eau stratosphérique, les oxydes d'azote (NO_x), etc. peuvent être pris en compte.

Il faut pouvoir identifier les types de GES émis par chaque activité.

Type de gaz concerné	Type de procédé concerné	Quelles informations nécessaires se trouvent chez vous ? (exemples)	Quelles informations seront peut-être à chercher à l'extérieur (exemples)	Où les trouver ? (exemples)
CO_2 Dioxyde de Carbone	Production de Matériaux de construction (décarbonisation)	Production réalisée	Nature et volume de gaz à effet de serre produit par unité de production	Mesures internes ; Centre de recherche ; Organismes, professionnels…
	Pétrochimie (torchères)	Volume de gaz brulé (compteur de la torchère)	Contenu en carbone du gaz brulé	Mesures internes ; Centre de recherche ; Organismes professionnels…
	Assainissement (décomposition)	Volume ou tonnage de déchet traité	Émissions de gaz carbonique par unité de poids ou par volume	Mesures internes ; Centre de recherche ; Organismes professionnels…
CH_4 Méthane	Élevage : digestion des ruminants	Composition de cheptel. Éventuellement masse de l'alimentation	Émissions en fonction du type d'alimentation. Émissions en fonction du type de système de traitement des déjections	INRA, GIEC, Centres techniques de la profession, Universités
	Traitement de déchets	Tonnage de déchets traités	émissions en fonction du type de traitement et du type de déchets	Mesures internes ; Centre de recherche ; Organismes professionnels…
	Exploitation gazinière	Fuites : différence de compteur	Équivalent carbone de gaz qui fuit	ADEME, MIES, GIEC
N_2O Oxyde nitreux	Sources industrielles	Volumes achetés ou produits	Nature et volume de gaz à effet de serre produit par unité de production	Union des industries chimiques Mesures internes ; Centre de recherche
	Utilisation d'engrais	Tonnage répandus - surface fertilisées	Facteurs d'émissions en fonction du type de culture et la nature du sol	INRA, GIEC, Centres techniques de la profession, Universités
HFC, PFC Hydrofluorocarbones et Perfluorocarbones	Chaîne du froid	Facture de rechange de fluide réfrigérant	Équivalent carbone de gaz qui fuit	ADEME, GIEC , syndicat professionnel des frigoristes
	Émissions d'électrolyse de l'alumine	Chiffres de la production	Émissions par unité de poids en fonction de la nature du procédé utilisé	Mesures internes ; Centre de recherche ; syndicat professionnel des fondeurs d'aluminium
	Industrie des semi - conducteurs	Factures d'achats de composés chimiques	Équivalent carbone des gaz émis	ADEME, GIEC , syndicat professionnel
SF_6 Hexafluorure de Soufre	Doubles virages, fabrication de matériel électrique	Facture d'achet de SF6	Taux de fuites lors des procédés industriels ; taux de fuite en fin de vie lors des produits vendus	Mesures internes ; Centre de recherche

NB : Les différents gaz ne contribuent pas tous à la même hauteur à l'effet de serre. En effet, certains ont un pouvoir de réchauffement plus important que d'autres et/ou une durée de vie plus longue au niveau de l'atmosphère.

Sachez que le CO_2 est choisi comme le gaz de référence et les autres GES à savoir le CH_4, le N_2O, le HFC, PFC et le SF_6 sont convertis en CO_2 en tenant compte de leur pouvoir de réchauffement, d'où l'expression de tonne équivalent CO_2 (teqCO_2).
Sur cette base, il faut donc comprendre par le tableau ci-dessous que le CH_4 réchauffe 21 fois plus que le CO_2 et que le N_2O réchauffe 310 fois plus que le CO_2, etc.

Formule chimique	Durée de vie dans l'atmosphère	Pouvoir de réchauffement Global sur 100 ans
CO_2	variable §	1
CH_4	12±3	21
N_2O	120	310
HFC	3.7 - 264	150 - 11700
PFC	2600 - 50000	6500 - 9200
SF_6	3200	23900

Source : unfccc.int, (GIEC, 2ème rapport d'Évaluation), 2021

ETAPE 4 : QUANTIFIER LES ÉMISSIONS DE GES

La formule simplifiée pour quantifier les émissions de GES est la suivante :

E = DA x FE

Avec :
E : Émissions de GES en teqCO_2
DA : Donnée d'activité ou quantité consommée
FE : Facteur d'émission
(Utiliser les facteurs d'émission existantes ou celles par défaut. (Voir FE du GIEC)

- **La Donnée d'activité** correspond Ici à la quantité consommée et elle s'exprime dans l'unité du produit (**litres d'essence, m^2 de surface, kg d'ananas, etc.**).
- **Un facteur d'émission** est un coefficient permettant de convertir les données d'activité en émissions de GES. **Il précise la quantité de CO_2 émise par une unité consommée**. C'est le taux d'émission moyen d'une source donnée, par rapport aux unités d'activité ou aux processus.

NB : L'estimation des émissions de teqCO_2 se fait en général sur une base annuelle ce qui correspond aux émissions cumulées de teqCO_2 sur toute l'année de l'activité, du projet ou du programme. Si le projet ou l'activité dure par exemple 10 ans, l'émission totale générée sur toute la durée de vie du projet correspondra à l'émission annuelle multipliée par la durée de vie du projet.

Où trouver le facteur d'émission ?

Il faudra utiliser prioritairement des Facteurs d'émissions nationaux, propres au pays. En l'absence de données nationales, utiliser des facteurs d'émission par défaut en tenant compte de conditions climatiques et environnementales similaires d'un pays voisin par exemple. Mais, il faudra justifier le choix du facteur choisi par défaut.

Les données nationales peuvent être disponibles au Ministère en charge de l'Environnement, au niveau des Directions en Charge du Changement Climatique, notamment la Direction de la Lutte contre les Changements Climatiques qui abritent le Point Focal National Changement Climatique. Ou bien en consultant les documents ci-dessous disponibles sur le site Web de la Convention Cadre des Nations Unies sur le Changement Climatique (unfccc.int).

- Communication Nationale sur les inventaires GES de la Côte d'Ivoire ;

- Rapport des BURs, BUR1, etc.

Pour les Facteurs d'émission par défaut, vous pouvez consulter également le site unfccc.int, celui du GIEC et https://www.ipcc-nggip.iges.or.jp/EFDB/main.php.

Prendre en compte les Incertitudes associées aux données d'activités

Il revient à l'utilisateur de déterminer les incertitudes associées aux données d'activités, Il doit donc définir des règles d'attributions d'incertitudes cohérentes entre elles et avec la réalité physique des choses pour assurer la qualité de la donnée.
L'incertitude doit être fixée à partir de seuils empiriques et réalistes transcrivant des situations-types en valeurs quantifiées.
Les principes suivants doivent être respectés :

- **2 données dont la qualité est comparable doivent présenter une incertitude égale ou proche** ;
- Plus la qualité de la donnée est dégradée, plus l'incertitude relative doit être élevée.

À titre d'exemple, voici une grille pouvant être appliquée (Source ADEME) :

- 0% à 5% pour une donnée issue d'une mesure directe (factures ou compteurs) ;
- 15% pour une donnée fiable non mesurée ;
- 30% pour une donnée recalculée (extrapolation) ;
- 50% pour une donnée approximative (donnée statistique) ;
- 80% pour une donnée connue en ordre de grandeur.

Appliquer les incertitudes liées aux facteurs d'émission

Prendre également en compte les incertitudes portant sur les facteurs d'émission. À partir des incertitudes associées à la valeur d'une donnée d'activité et d'un facteur d'émissions, nous pouvons les combiner pour obtenir l'incertitude du résultat de la multiplication. Des formules de modélisation sont alors utilisées.
Un intervalle de confiance de 95% généralement utilisé pour les inventaires, soit 95% de probabilité d'englober la vraie valeur.

Remarque : Les émissions de CO_2 liées à la combustion de la biomasse s'inscrivent dans le cycle naturel du carbone : le carbone présent dans l'atmosphère est capté par la biomasse végétale par photosynthèse, puis rejeté dans l'atmosphère par décomposition ou combustion. Néanmoins, le bilan étant finalement neutre pour l'effet de serre, il faut utiliser un facteur d'émission nul pour les émissions de CO_2 liées à la combustion de biomasse.

ÉTAPE 5 : IDENTIFIER LES POSTES D'ÉMISSIONS SIGNIFICATIFS

Étape importante afin de fixer des objectifs de réduction sur les postes d'émissions importants sans se disperser sur les postes secondaires. Pour cela, il faudra :

- Ranger les postes d'émissions par ordre décroissant, soit de l'activité la plus émettrice vers la moins émettrice ;
- Trouver le pourcentage de contribution aux émissions de chacune des activités ;
- Sélectionner toutes les activités cumulées par ordre décroissant et dont le total représente 95% des émissions totales de GES.

ÉTAPE 6 : ÉTABLIR UN PLAN D'ACTION DE RÉDUCTION DES ÉMISSIONS BASE SUR L'ACTION SPÉCIFIQUE AU NIVEAU DES POSTES D'EMISSIONS SIGNIFICATIFS

Chaque action sera caractérisée par :

- **Une estimation quantitative** : du gain potentiel en CO_2eq ; des économies réalisées ; des ressources humaines et financières nécessaires à son application.
- **Une estimation qualitative de la difficulté de mise en œuvre grâce à :** Une estimation des ressources humaines et financières nécessaires ; Une analyse de la nature de la modification (changement de comportement, réorientation du cœur de métier, etc.).

Par exemple : Énergie dans les bâtiments :

- Action 1 : Réaliser les diagnostics de performance énergétique (DPE) obligatoires ;
- Action 2 : Maîtriser les consommations et dépenses d'électricité ;
- Action 3 : Développer durablement le recours aux énergies renouvelables (utilisation de technologies nouvelles) ;
- Action 4 : Sensibiliser les agents et usagers des bâtiments aux enjeux de la maîtrise de l'énergie et de la qualité de l'air intérieur.

NB : Il faut noter que ce Plan de Gestion de Réduction de Gaz à Effet de Serre doit également apparaître dans le Plan de Gestion Environnementale et Sociale (PGES) du rapport EIES. Il va permettre de faire le suivi des activités menées.

ETAPE 7 : SYNTHESE DE LA DEMARCHE

- Rapport sur les émissions de GES ;
- Rapport d'amélioration.

Tableau de synthèse

NB : n'y inclure que les activités sources de production de GES

Activités menées dans le cadre du projet	Sources de production des gaz à effet de serre de chacune des activités menées	Types de GES associés aux sources	Émissions de GES (teqCO_2)	Plan d'action de réduction des émissions basé sur l'action spécifique au niveau des postes d'émissions significatifs

III.7. GESTION DES RISQUES ET DES ACCIDENTS

La mise en œuvre et l'exploitation du présent projet peuvent être à l'origine d'accidents aux conséquences majeures. Le BEEA analysera les dangers associés au projet, présentera un bilan des accidents passés dans de projets similaires, établira les scénarios d'accidents majeurs potentiels, en estimera les conséquences, les fréquences, l'entendu de propagation et le risque. Cette analyse tiendra compte des lois, des règlements et des codes de pratiques auxquels doit se conformer le projet envisagé. Les exigences du Code du Travail en Côte d'Ivoire seront d'une importance capitale dans cette analyse. Au cours de l'analyse de ces risques, le BEEA accordera une attention particulière aux éléments sensibles du milieu pouvant être affectés lors d'un accident.

D'une manière spécifique, le BEEA procédera à :

- L'estimation des risques qui concerne les aspects suivants :
  - Risques liés aux pannes éventuelles des équipements qui pourraient présenter un risque pour l'environnement et les installations, risques liés aux causes éventuelles de ces pannes dangereuses par exemple des erreurs commises par les opérateurs, l'usure ou le vieillissement des installations, la corrosion, la perte de contrôle sur le procédé, un incendie, une explosion, etc. ;
  - Risques liés à l'utilisation de produits chimiques dangereux ; etc. ;
- L'élaboration des mesures de sécurité (présentation des mesures de sécurité prévues sur le site d'exploitation, incluant les installations connexes localisées à l'extérieur de l'emplacement principal) :
  - Limitations d'accès au site du projet ;
  - Programme d'entretien et de suivi de l'intégrité du site ;
  - Programme de gestion des risques (protection du personnel, consultation ou suivi médical des employés, formation adéquate, déclaration du personnel à la CNPS) ;
  - Le mode de gestion de la santé du personnel ;
  - Liste des règles ou codes de pratiques comme référence ;
  - Etc.
- L'élaboration d'un plan de mesure d'urgence en cas d'accident. Ce plan doit identifier les situations d'urgence et les réponses en cas d'urgence. Ce plan doit inclure par exemple :
  - Les mesures de sécurité, en vigueur sur le site ;
  - Les structures d'intervention, en urgence et les mécanismes de décision à l'intérieur de l'entreprise ;
  - Le mode de communication interne et externe, etc.

Le BEEA présentera un Plan d'Urgence (PU) sommaire qui intégrera les aspects suivants :

- Le matériel de protection individuelle ;
- Les consignes relatives à l'emploi et à la circulation des engins ;
- Les mesures de protection contre les dangers des machines ;
- Les mesures relatives à la bonne pratique contre le bruit ;
- La formation du personnel ;
- Les plans de simulation des exercices d'évacuation en cas de sinistre ;
- Le plan de lutte contre les sinistres (incendie, etc.).

La présentation de ces aspects énumérés ci-dessus devra permettre au BEEA de faire une analyse de la politique environnementale du promoteur en matière d'hygiène sécurité Environnement, santé et environnement. Le BEEA mettra également en exergue le code de bonnes pratiques environnementales et sécuritaires, en précisant les normes internationalement reconnues disponibles ayant servis de base à la mise en œuvre de cette politique environnementale.

III.8. PLAN DE GESTION ENVIRONNEMENTALE ET SOCIALE

L'objectif majeur étant d'améliorer les conditions environnementales du projet, il est indispensable de proposer un Plan de Gestion Environnementale et Sociale (PGES) qui devra traduire les recommandations de l'EIESA sous forme de plan opérationnel.

Par conséquent, le BEEA décrira les mécanismes mis en place (actions requises) pour assurer le respect des exigences environnementales et le bon fonctionnement des travaux. Il présentera la méthode de suivi de l'évolution de certaines composantes du milieu naturel et humain affectées par le projet.

III.8.1. Plan de mise en œuvre des mesures proposées

L'EIESA doit déboucher sur la production d'un Plan de Gestion Environnementale et Sociale (PGES) qui comprendra le plan de mise en œuvre des mesures proposées, déterminera les responsabilités pour leur mise en œuvre et estimera les coûts nécessaires à l'application de ces mesures.

III.8.2. Surveillance et suivi environnemental

Conformément à la réglementation en vigueur, tout projet ayant fait l'objet d'une EIESA doit être soumis à la surveillance administrative et technique, et au suivi environnemental durant toutes les phases de sa mise en œuvre et, le cas échéant, après sa fermeture.

La surveillance consiste à s'assurer que le promoteur respecte ses engagements et ses obligations de prise en compte de l'environnement et d'application des mesures d'atténuation des impacts négatifs requises pendant toute la durée du projet. Le plan de surveillance doit comporter entre autre :

- La liste des exigences et des obligations légales et réglementaires de prise en compte de l'environnement pour la réalisation du projet ;
- La description de l'ensemble des mesures et moyens destinés à protéger l'environnement ;
- Les engagements pris par le promoteur pour l'application des mesures d'atténuation et de compensation des impacts négatifs du projet ;
- Le chronogramme ou l'échéancier de mise en œuvre de ces mesures ;
- Les mécanismes et la fréquence d'envoi des rapports périodiques sur les résultats des programmes de surveillance aux autorités compétentes (Ministère en charge de l'Environnement et Ministères sectoriels concernés).

Le suivi quant à lui consiste à suivre l'évolution de certaines composantes de l'environnement affectées par la réalisation du projet. Cette activité vise à vérifier l'efficacité des mesures d'atténuation préconisées et la performance environnementale du projet. Le plan de suivi environnemental doit comporter entre autres:

- L'identification des actions et composantes devant faire l'objet d'un suivi ;
- La description des activités et moyens prévus pour suivre les effets réels du projet sur les composantes de l'environnement les plus sensibles ;
- Les méthodes d'échantillonnage et d'analyse requises ;
- Le chronogramme de mise en œuvre des mesures de suivi ;
- L'ensemble des mesures et moyens pour faire face aux circonstances imprévues et apporter les changements appropriés ;

- Les responsables, mécanismes et la fréquence d'exécution et de diffusion des résultats du plan de suivi environnemental.

Une matrice de synthèse sera élaborée par le BEEA et tiendra compte des aspects suivants : les impacts et les mesures d'atténuation en fonction des différentes phases de mise en œuvre du projet et des indicateurs environnementaux pertinents et judicieusement identifiés. Cette matrice est présentée ci-après.

Matrice du Plan de Gestion Environnementale et Sociale

Phase du projet	Zone concernée	Activités/ source d'impact	Composante du milieu affectée	Nature de l'impact	Mesures d'atténuation préconisées	Responsable d'exécution ou de surveillance	Responsable de suivi	Indicateurs de suivi environnementaux	Source de vérification des indicateurs	Coût	Source de financement

***NB** : Le coût de chaque mesure d'atténuation sera évalué et le coût total de ces mesures doit être intégré au rapport de l'EIESAEIES*

III.9. PARTICIPATION DU PUBLIC

Un projet conçu dans la perspective du développement durable doit intégrer le principe d'équité sociale en même temps que l'intégrité de l'environnement et l'amélioration de l'efficacité économique. Sur cette base, la participation des populations dans le processus de planification et de décision est une exigence dans la mise en œuvre des projets de développement.

Il est important d'amorcer la consultation le plus tôt possible dans le processus de planification. En effet, plus la consultation intervient tôt dans le processus qui mène à une décision, plus grande est l'influence des citoyens sur l'ensemble du projet et nécessairement, le projet devient plus acceptable socialement.

Dans le cas du présent projet, le BEEA précisera l'étendue des consultations qu'il aura entreprises en vue de recueillir les points de vue et les préoccupations de toutes les parties intéressées par la réalisation du projet. À cet effet, il mettra en place un processus efficace d'information et de consultation des populations des zones directes et indirectes d'influence du projet.

Compte tenu de l'envergure du projet, la consultation du public doit être la plus large et inclusive possible. **Elle doit s'étendre aux Autorités Administratives, Traditionnelles, Religieuses, aux associations de jeunes, de femmes, aux cadres de la commune de Port-Bouët, ainsi qu'aux voisins immédiats (le PARIF, les locaux SERVAIR, les Douanes Ivoiriennes) et dans le rayon d'impact du projet, etc.** Des réunions d'information et de consultation du public doivent être tenues avant et pendant la réalisation de l'Étude d'Impact Environnemental et Social. En effet, seule une approche participative pourra conduire à un développement durable du projet et à des solutions comprises et acceptées par tous.

Ainsi, le BEEA décrira les préoccupations et attentes de la population concernant le projet, les éléments controversés qui ont été soulevés et les réponses apportées à ces préoccupations.

Les missions du consultant doivent être participatives afin de sensibiliser les populations, les ONG, l'administration locale et le secteur privé œuvrant dans le milieu ou l'activité sera réalisée, sur le mode opératoire de cette activité et ses objectifs d'une part, et recueillir leurs préoccupations, observations et recommandations afin de les refléter dans l'étude d'autre part. Une synthèse de cette consultation du public durant la conduite de l'étude devra faire partie du rapport et l'intégralité portée en annexe du document tout comme les procès-verbaux de ces consultations et déposés à l'ANDE en vue de son évaluation en commission interministérielle de validation des rapports d'EIESA.

IMPORTANT

Le BEEA présentera de façon claire **la méthodologie de la consultation des parties prenantes et la manière dont les résultats de ces consultations ont été documentés :**

a. Méthodologie de la consultation
À ce niveau, le BEEA présentera :

- ***le calendrier ou programme de réalisation des consultations***. Il s'agit de présenter les différentes étapes de la consultation en mettant en exergue le temps nécessaire et les entités rencontrées ;

- ***les supports ayant servi pour la consultation***. Ces supports qui devront comporter entre autres un résumé de l'objectif du projet proposé, la description du projet et les impacts potentiels. Les différents supports utilisés seront annexés au rapport de l'étude ;

- ***les voies appropriées pour consulter***. Selon les caractéristiques des différents groupes de personnes consultées, les problèmes à débattre, la tradition locale et autres considérations spécifiques de la zone du projet, le BEEA présentera les moyens utilisés, les techniques et les instruments de collecte de données. Il s'agira par exemple de réunions publiques, de discussions de groupe (focus groupes), d'enquêtes auprès des ménages ;

- ***le contenu des consultations.*** Le BEEA décrira de manière exhaustive :
  - les aspects avantageux ou impacts positifs du projet à discuter ;
  - les impacts négatifs du projet pouvant engendrer une dégradation de la qualité de vie qui doivent être connus par les parties prenantes.

b. Documentation des résultats des consultations
Il s'agira ici, pour le BEEA de donner les résultats de la consultation à travers les procès-verbaux des réunions publiques, des discussions de groupe, des enquêtes auprès des ménages, etc. Ces procès-verbaux, annexés au rapport, présenteront en détail les éléments majeurs suivants :
- les informations communiquées ou discutées ;
- les questions ou préoccupations soulevées par les parties prenantes ;
- les réponses apportées aux préoccupations soulevées ;
- la manière dont les commentaires et suggestions reçus pendant les consultations ont été prises en compte dans les décisions concernant la conception du projet et les modalités de mise en œuvre ;
- les accords conclus ou les désaccords avec les parties prenantes.

Le BEEA annexera également au rapport les accusés de réception du courrier adressé aux différentes parties prenantes.

NB : Les listes de présence des structures, des personnes rencontrées et des différentes composantes du voisinage, susceptibles d'être impactés par le projet, les procès-verbaux et comptes rendus dûment signés des consultations du public, les accusés de réception des courriers adressés aux différentes parties prenantes.

IV. DURÉE DE L'ÉTUDE

La durée probable de l'étude est laissée à l'appréciation de la compagnie **AIR COTE D'IVOIRE.** Le BEEA proposera un planning d'exécution de l'étude en tenant compte des aspects indicatifs suivants :

- la consultation des autorités administratives locales ;
- la consultation des populations des villages riverains ou touchés par le projet ;
- les enquêtes socio-économiques ;
- l'inventaire d'un éventuel recensement agraire ;
- l'acquisition des données physiques, biologiques, physico-chimique etc. ;
- la compilation des données ;
- etc.

V. VALIDITÉ DES TERMES DE RÉFÉRENCES

Les présents TDR ont une durée de validité d'un (01) an à compter de la date de transmission au promoteur. Passé ce délai, le promoteur doit prendre attache avec l'ANDE pour son actualisation.

VI. ÉQUIPE D'EXPERTS

L'Etude doit être réalisée par un consultant ou Bureau d'Études Environnementales Agréé par le Ministère de l'Environnement, du Développement Durable et de la Transition Ecologique. Les experts requis pour la réalisation de l'étude auront une qualification suffisante et justifiée d'au moins cinq (5) années d'expérience pour le Chef d'équipe EIESA et trois (3) années pour les autres experts. Une expérience dans les études ou projets connexes est requise.

L'équipe chargée de l'élaboration de l'étude d'impact sera composée des profils suivants :

- ***Un Gestionnaire en Environnement, spécialiste en EIESA*** **:** Chef d'équipe, il sera chargé de coordonner les activités des membres de l'équipe et de la rédaction des différents rapports d'étape. En particulier, il orientera les membres de l'équipe sur les activités à prendre en compte, décrira les propriétés physicochimiques des produits pétroliers, des conditions de transport et de manipulation des matières dangereuses ; précisera la méthodologie à mettre en œuvre et organisera les échanges. Il sera chargé en collaboration avec les autres consultants d'assurer la présentation de l'EIESA auprès de l'ANDE ;
- ***Un Socio–économiste*** **:** il sera chargé d'identifier les déterminants sociaux et économiques, d'analyser les répercussions possibles des activités sur les activités socio-économiques et d'évaluation des impacts sociaux du projet sur les activités avoisinantes ;
- ***Un Ingénieur(e), spécialisé(e) en risques industriels liés à l'activité*** **:** il sera chargé de l'étude relative aux équipements à installer et identifier les impacts associés. Il fera également la description de la mise en place d'un Plan d'Opération Interne en cas de déversement.
- ***Un Spécialiste de la Santé Publique*** **:** il sera chargé de faire l'étude épidémiologique dans la zone d'influence directe du projet et mise en évidence des impacts potentiels du projet sur la santé des populations riveraines, en relation avec le sociologue.
- ***Un ou une Expert en Santé et Sécurité au Travail*** chargé(e) d'élaborer et/ou proposer un système de management de la santé et sécurité au travail, une étude des risques sanitaires, un Plan de Gestion de la Main-d'œuvre (PGMO), un

Mécanisme de Gestion des Plaintes (MGP) ou Plan de Gestion des Plaintes (PGP), etc., dans le cadre du projet.

Outre ces profils de base, le BEEA peut s'adjoindre, le cas échéant, d'autres consultants spécialisés.

VII. CONTENU ET PRÉSENTATION DU RAPPORT DE L'EIESA

Pour la rédaction du rapport d'EIES et son contenu, le BEEA devra se référer au model indicatif de l'annexe 4 du décret n°96-894 du 08 novembre 1996, déterminant les règles et procédures applicables aux études relatives à l'Impact Environnemental des projets de développement :

- **Résumé non technique**
- **Introduction**
  - Objectifs de l'étude ;
  - Responsables de l'EIESA ;
  - Procédure et portée de l'EIESA ;
  - Politique nationale en matière d'environnement ;
  - Cadre institutionnel et réglementaire des EIESA ;
  - Méthodologie et programme de travail.
- **Description du projet**
  - Promoteur du projet ;
  - Site du projet ;
  - Justification du projet ;
  - Description du projet et de ses alternatives (incluant la situation sans le projet) ;
  - Chronogramme de mise en œuvre des activités ;
  - Nécessité d'une EIESA.
- **État initial de l'environnement**
  - Méthodes de collecte des données ;
  - Données de base sur le cadre physique, biologique et le contexte socio-économique ;
  - Relations entre le projet et les autres activités de développement dans la Région ;
  - Tendances de l'état de l'environnement ;
  - Lacunes de données.
- **Identification, analyse/prédiction et évaluation de l'importance des impacts induits par le projet**
  - Description et analyse des incidences potentielles des activités du projet sur les composantes biophysiques et socio-économiques (phases de construction et d'exploitation) ;
  - Évaluation de l'importance des impacts ;
  - Évaluation comparative des variantes ;
  - Méthodes et techniques utilisées ;
  - Incertitudes et insuffisances des connaissances.
- **Mesures de protection de l'environnement**
  - Description des mesures de protection envisagées (prévention, atténuation, compensation, restauration).
- **Plan de gestion environnementale et sociale**
  - Plan de surveillance de l'environnement ;
  - Plan de suivi de l'environnement ;

- Programme de formation et de sensibilisation.

- **Références bibliographiques**
- **Annexes**
  - Liste des personnes rencontrées ;
  - Participation du public (enquêtes publiques, consultations publiques, etc.) ;
  - Support de communication (coupures de presse, opinions écrites, etc.) ;
  - Programme de collecte des données sur le terrain ;
  - Contrat de cession du terrain ;
  - Carte de situation du projet ;
  - Plan général du site avec les différentes installations (Bureau, unité de traitement, de stockage, etc.).
  - Résultat de l'expertise foncière et agricole ;
  - Etc.

VIII. SOURCES DE DONNÉES ET D'INFORMATIONS

Les personnes rencontrées, les Ministères et structures consultés, le programme de collecte de données sur le terrain, les opinions écrites et la participation du public seront consignés dans l'étude.
Les principales difficultés rencontrées dans la collecte des données seront aussi mentionnées dans cette partie de l'étude.

IX. RÉFÉRENCES BIBLIOGRAPHIQUES

Le BEEA mentionnera toute la documentation ayant servi à l'élaboration du rapport de l'EIESA.

Le Sous-Directeur des EIES et du Contrôle des Projets

KOUASSI Brou N'Gbin

Le Directeur

BOUAKY Ernest

Annexe 2 : Liste de présence des consultations

ENVINOVA

Air Côte d'Ivoire

ETUDE D'IMPACT ENVIRONNEMENTAL ET SOCIAL APPROFONDIE (EIESA) PROJET DE CONSTRUCTION D'UN HANGAR DE MAINTENANCE AU SEIN DE L'AÉROPORT INTERNATIONAL DE FÉLIX HOUPHOUËT BOIGNY A PORT-BOUET

LISTE DE PRESENCE

REUNION D'INFORMATION ET DE CONSULTATION DU PUBLIC

DÉPARTEMENT : Abidjan COMMUNE : Port-bouet

Date et Lieu : 21/05/2025 MAIRIE DE PORT-BOUET

N	NOM ET PRÉNOM	STRUCTURE	FONCTION	CONTACT	SIGNATURE
1	Nguessan Brou	presidente des femmes portbouet	Commerçante	0505350763	X
2	Tiemera Coulibaly	Président CGQ Vice président Président AR-CAA	Retraité	0707454765 01413519 30	
3	Col Degré Konassé	Cité douanes aéroport	Retraité	0707061222 0103916767	
4	DJELOU BORIS	Président des jeunes Abouabou		05 07 56 32 33 0101384627	

ENVINOVA
Pôle Sécurité Industrielle & Environnement

Air Côte d'Ivoire

ETUDE D'IMPACT ENVIRONNEMENTAL ET SOCIAL APPROFONDIE (EIESA) PROJET DE CONSTRUCTION D'UN HANGAR DE MAINTENANCE AU SEIN DE L'AÉROPORT INTERNATIONAL DE FÉLIX HOUPHOUËT BOIGNY A PORT-BOUET

LISTE DE PRESENCE

REUNION D'INFORMATION ET DE CONSULTATION DU PUBLIC

DÉPARTEMENT : Abidjan COMMUNE : P-b (AERIA)

Date et Lieu : 22-05-2025 – les locaux de AERIA

N	NOM ET PRÉNOM	STRUCTURE	FONCTION	CONTACT	SIGNATURE
1	HIS hervé	AERIA	Directeur Etudes et Projets	herve.his@aeria-ci.com 87.97.32.04.24	
2	ZAMBLE BOI TAH Jean-Jacques	AERIA. DOM	Chargé Gestion Foncière	0787723780 zamble.bi@aeria-ci.com	
3	AKA Cedric	AERIA	CSEP	0777847092 aka.cedric@aeria-ci.com	
4	KONELY JULIEN	AIR CÔTE D'IVOIRE	DIRECTEUR DU SUIVI DE LA CONFORMITE	0758700453	

ENVINOVA

Air Côte d'Ivoire

ETUDE D'IMPACT ENVIRONNEMENTAL ET SOCIAL APPROFONDIE (EIESA) PROJET DE CONSTRUCTION D'UN HANGAR DE MAINTENANCE AU SEIN DE L'AÉROPORT INTERNATIONAL DE FÉLIX HOUPHOUËT BOIGNY A PORT-BOUET

LISTE DE PRESENCE

REUNION D'INFORMATION ET DE CONSULTATION DU PUBLIC

DÉPARTEMENT : Abidjan COMMUNE : PORT-bouet

Date et Lieu : 21/05/2025 MAIRIE DE PORT-BOUET

N	NOM ET PRÉNOM	STRUCTURE	FONCTION	CONTACT	SIGNATURE
1	SAKI CHRISTIAN	Mairie port-Bouet	CM	07-59-59-3203	
2	KOUELY JULIEN	AIR CÔTE D'IVOIRE	CHARGÉ DES QUESTIONS ENVIRONNEMENTALES	0758700453	
3	SILUE Dohsongma Junior	Air Côte d'Ivoire	CHEF de DPT CHEF PROJET	0778723344	
4					

ENVINOVA

Pôle Sécurité Industrielle & Environnement

Air Côte d'Ivoire

ETUDE D'IMPACT ENVIRONNEMENTAL ET SOCIAL APPROFONDIE (EIESA) PROJET DE CONSTRUCTION D'UN HANGAR DE MAINTENANCE AU SEIN DE L'AÉROPORT INTERNATIONAL DE FÉLIX HOUPHOUËT BOIGNY A PORT-BOUET

LISTE DE PRESENCE

REUNION D'INFORMATION ET DE CONSULTATION DU PUBLIC

DÉPARTEMENT : Abidjan COMMUNE : P-b AERIA

Date et Lieu : 22-05-2025 les locaux de AERIA

N	NOM ET PRÉNOM	STRUCTURE	FONCTION	CONTACT	SIGNATURE
1	GUEHI Ramatou	AERIA	CD OA	0779143077	
2	ALY OUATTARA	AERIA	CD CGR	0749239084	
3	Silue Dobongma J.	AIR CI	Chef Projet MRO	0778723347	
4	Koutouan Stéphane	AERIA	DOM	0757440286	
5	ALLA MICHAEL	AERIA	Chargé AMT	0705945978	
6	EHUI SOPIE	ENVINOVA			

ENVINOVA

Pôle Sécurité Industrielle & Environnement

Air Côte d'Ivoire

ETUDE D'IMPACT ENVIRONNEMENTAL ET SOCIAL APPROFONDIE (EIESA) PROJET DE CONSTRUCTION D'UN HANGAR DE MAINTENANCE AU SEIN DE L'AÉROPORT INTERNATIONAL DE FÉLIX HOUPHOUËT BOIGNY A PORT-BOUET

LISTE DE PRESENCE

REUNION D'INFORMATION ET DE CONSULTATION DU PUBLIC

DÉPARTEMENT : Abidjan COMMUNE : Port-bouet

Date et Lieu : Mercredi 21 mai 2025 à la mairie de Port-bouët

N	NOM ET PRÉNOM	STRUCTURE	FONCTION	CONTACT	SIGNATURE
1	Dr NICHO Lionel A.	MCLU	S/D	0747679809	
2	DJAISATE LADJT.K	MCLU	Technicien superieur	07 78 91 02 15	
3	Ognagoran Chia Yvette	CFL-PB	Pôle des femmes P.B	0708484879	
4	DIAMANT JEAN-NOEL ABEL	Chefferie du village d'Abouabou	Secrétaire	0505050635	

ENVINOVA

Air Côte d'Ivoire

ETUDE D'IMPACT ENVIRONNEMENTAL ET SOCIAL APPROFONDIE (EIESA) PROJET DE CONSTRUCTION D'UN HANGAR DE MAINTENANCE AU SEIN DE L'AÉROPORT INTERNATIONAL DE FÉLIX HOUPHOUËT BOIGNY A PORT-BOUET

LISTE DE PRESENCE

REUNION D'INFORMATION ET DE CONSULTATION DU PUBLIC

DÉPARTEMENT : Abidjan COMMUNE : Port-bouet

Date et Lieu : 21/05/2025, Préfecture d'Abidjan

N	NOM ET PRÉNOM	STRUCTURE	FONCTION	CONTACT	SIGNATURE
1	ADINGRA née KOUADIO	Préfecture d'Abidjan	Chargée d'études	0749990253	
2	EHUI SOPIE ANGE	ENVINOVA	CE	0709142691	
3					
4					

ENVINOVA

Air Côte d'Ivoire

ETUDE D'IMPACT ENVIRONNEMENTAL ET SOCIAL APPROFONDIE (EIESA) PROJET DE CONSTRUCTION D'UN HANGAR DE MAINTENANCE AU SEIN DE L'AÉROPORT INTERNATIONAL DE FÉLIX HOUPHOUËT BOIGNY A PORT-BOUET

LISTE DE PRESENCE

REUNION D'INFORMATION ET DE CONSULTATION DU PUBLIC

DÉPARTEMENT : Abidjan COMMUNE : P-b (Locaux de AERO-club)

Date et Lieu : 22-05-2025 AERO-club

N	NOM ET PRÉNOM	STRUCTURE	FONCTION	CONTACT	SIGNATURE
1	TOURE DAOUDA	AERO-Club d'Abidjan	P Resident de L'AERO-club	0707181914	
2	KOUELY JULIEN	AIR CÔTE D'IVOIRE	DIRECTEUR DU SUIVI DE LA CONFORMITE	0758700453	
3	SILUE DOHSONGDA J.	AIR CÔTE D'IVOIRE	CHEF DU PROJET MRO	0778723347	
4	EHUI SOPIE ANGE	ENVINOVA.	CE	0705142651	

ENVINOVA
Pro. Sécurité Industrielle & Environnement

Air Côte d'Ivoire

ETUDE D'IMPACT ENVIRONNEMENTAL ET SOCIAL APPROFONDIE (EIESA) PROJET DE CONSTRUCTION D'UN HANGAR DE MAINTENANCE AU SEIN DE L'AÉROPORT INTERNATIONAL DE FÉLIX HOUPHOUËT BOIGNY A PORT-BOUET

LISTE DE PRESENCE

REUNION D'INFORMATION ET DE CONSULTATION DU PUBLIC

DÉPARTEMENT : Abidjan COMMUNE : Cocody

Date et Lieu : 23-05-2025 les locaux de la Direction Général de l'Environnement

N	NOM ET PRÉNOM	STRUCTURE	FONCTION	CONTACT	SIGNATURE
1	Kouassi Konan D	DGE	CS	0702398826	
2	DIBI Armand	DGE	C.E	0749782074	
3	SORO PAGAGNIGUI SEYDOU	DGE	C.E	0779562019	
4	EAUI SOPIE	ENVINOVA	CE	0709142691	

ENVINOVA

LISTE DE PRESENCE

Activité : Réunion de Cadrage projet construction d'un hangar à l'aéroport

Date et Lieu : 12/05/25

N°	NOM ET PRENOMS	GENRE	STRUCTURE	FONCTION	CONTACT	SIGNATURE
	Silue Dolisongma Junior	M	Air CI	Chef Projet NRO	0747682289	
	KOUELY JULIEN	M	AIR CI	DSC	0758700453	
	AZAH Nicodème	M	Envinova	DT	0780204	
	Koffi Ahoutou Mathias	M	ENVINOVA	CE	07 09 38 46 22	
	EHUI SOPIE ANGE	F	ENVINOVA	CE	0709142691	
	TRAORE AROUNA	M	ENVINOVA	CE	01 73 39 51 11	
	AGOH ANOMAN OLIVIER	M	ENVINOVA	CE	01 73900788 / 0749225595	

ENVINOVA
Pool Sécurité industrielle & Environnement

OLA ENERGY
WE KEEP YOU GOING

5	KOFFI AHOUTOU MATHIAS	ENVINOVA	CE	0709384622	
6	Gbibro Adagie épS NIAMIEN	présidente de coopérative port bouet	commerciale	0768629330	
7	Kouassi Franck	Mairie de Port-Bouët	CS	0709929160	
8	Salou Naouha	ENVINOVA		0704728375	
9	Gossé charles	"		0142286502	
10	EHUI SOPIE	ENVINOVA	CE		
11					
12					
13					

ENVINOVA
Pool Sécurité industrielle & Environnement

5	YESSOH DJOBOSSE JACOB	PRESIDENT DES Jeunes ADJAHUI	Agents DE RECOUVREMENT	0546899758	
6	NANOUMI Courme Estelle	Secretaire association de femmes Agbabou	Informatienne	0707655718	
7	SÉA YOUPÉ DOMINIAN É	cité olorong AEROPORT	AGPMT 06 MAIRIÉ	07-77-44-40 LIY	
8	KADSI JACOB	Representant CGQ cité de air	MUSICIEN	0768855004	
9	Kouamé YAO Augustin	UNION DES Jeunes de Prt-Bouët	Président Communal	0708959567	
10	AMON Kouadio JAPI PRIVAT	C G V Abouabou	chauffeur	0708970274	
11	Pauline Koffi	Representante des Femmes PB		0749795337	
12	N'Kouré N'EDOUARD	Mutuelle Aporabou	Président	0711.08.1462	
13	Mme Kouassi épse OUAH	Pesi des coopératives de PB PLACOVICI	CM	0707578218	

Annexe 3 : Décharge des courriers de consultation

MINISTERE DE LA CONSTRUCTION,
DU LOGEMENT ET DE L'URBANISME

REPUBLIQUE DE CÔTE D'IVOIRE
Union - Discipline - Travail

CABINET DU MINISTRE

LE DIRECTEUR DE CABINET

N° 1389 /MCLU/CAB/DC/dn

Abidjan, le 20 MAI 2025

A
Monsieur le Directeur ENVINOVA
ABIDJAN

Objet : Participation du MCLU à la consultation publique

Monsieur le Directeur,

J'accuse réception de votre correspondance référencée ES/EIESA/2025/05/16/008 en date du 16 mai 2025, relative à la consultation sur l'Etude Impact Environnemental Social Approfondie du projet de construction d'un hangar de maintenance au sein de l'Aéroport International Félix Houphouët Boigny à Port-Bouët.

Vous avez, à cet effet, sollicité la participation du Ministère de la Construction, du Logement et de l'Urbanisme (MCLU) à cette consultation qui se tiendra le mardi 21 mai 2025 à la salle de conférence de la Mairie de Port-Bouët.

En retour, j'ai l'honneur de porter à votre connaissance que **Monsieur N'CHO Lionel Arnaud, Sous-Directeur de l'Appui aux Projets Urbains à la Direction de l'Urbanisme et du Développement Urbain,** (**Tél. : 07 47 67 98 09**, **Email : nokilac@outlook.com**), est désigné pour représenter le MCLU.

Je vous prie d'agréer, **Monsieur le Directeur,** l'assurance de ma parfaite considération.

Ministère de la Construction, du Logement et de l'Urbanisme
Directeur de Cabinet

GBA Tean

Ampliation : Directeur de l'Urbanisme et du Développement Urbain

• Cité Administrative - Plateau, Tour A, 17ème étage
• BP V 153 Abidjan • Tél. : (+225) 27 20 21 82 35 / 40 25

ENVINOVA
Pool Sécurité Industrielle & Environnement

Abidjan, le 16 Mai 2025

A l'attention de Madame la Directrice de la Construction et de la Maintenance

Abidjan

N/réf: ES/EIESA/2025/05/16/008

Objet : Consultation publique relative à l'Étude Impact Environnemental et Social Approfondie du projet de construction d'un hangar de maintenance au sein de l'aéroport International Felix Houphouët-Boigny à Port-Bouët

Madame la Directrice,

La compagnie Air Côte d'Ivoire a mandaté le cabinet ENVINOVA pour la réalisation de l'Étude d'Impact Environnemental et Social Approfondie (EIES-A) du projet cité en objet conformément à la Loi **n° 2023-900 du 23 novembre 2023** portant Code de l'Environnement ainsi que son décret n° **24-595 du 26 juin 2024**, déterminant les règles et procédures applicables aux Évaluations Environnementales et Sociales.

Cette étude, qui se déroulera au sein de l'aéroport International Felix Houphouët-Boigny à Port-Bouët, requiert une consultation des populations, des opérateurs économiques, des chefs coutumiers, des autorités administratives et politiques et du voisinage de la zone du projet. Ladite consultation a pour objectif de vous présenter le projet afin de recueillir votre avis et vos préoccupations.

Nous vous remercions pour toutes les dispositions que vous voudriez bien prendre auprès de vos services afin de participer à cette consultation qui aura lieu le Mercredi **21 Mai 2025 à 10h00** en salle de conférence de la mairie de Port-Bouët.

Pour tout renseignement complémentaire, veuillez contacter Mlle EHUI SOPIE au 07 09 14 26 91 / 01 73 90 12 11 ou par e-mail à ehui.benedicte@envinova.ci.

Rassuré de votre bonne compréhension, nous vous prions d'agréer, Madame la Directrice, l'expression de notre profond respect.

Ministère de la Construction du Logement et de l'Urbanisme
COURRIER ARRIVÉE
Date 16/05/2025
N° 03832

La Direction

ENVINOVA
25 BP 415 Abidjan 25
Tél: 25 22 00 79 80 / 07 87 62 74 17

ENVINOVA
Pool Sécurité Industrielle

République de Côte d'Ivoire
PREFECTURE D'ABIDJAN
COURRIER ORDINAIRE
ARRIVÉE, LE 16-05-25
N° 1088 /PA

Abidjan, le 16 Mai 2025

A l'attention de Monsieur le Préfet de la Préfecture d'Abidjan

Abidjan

N/réf : ES/EIESA/2025/05/16/008

Objet : Consultation publique relative à l'Étude Impact Environnemental et Social Approfondie du projet de construction d'un hangar de maintenance au sein de l'aéroport International Felix Houphouët-Boigny à Port-Bouët

Monsieur le Préfet,

La compagnie Air Côte d'Ivoire a mandaté le cabinet ENVINOVA pour la réalisation de l'Étude d'Impact Environnemental et Social Approfondie (EIES-A) du projet cité en objet conformément à la Loi **n° 2023-900 du 23 novembre 2023** portant Code de l'Environnement ainsi que son décret n° **24-595 du 26 juin 2024**, déterminant les règles et procédures applicables aux Évaluations Environnementales et Sociales.

Cette étude, qui se déroulera au sein de l'aéroport International Felix Houphouët-Boigny à Port-Bouët, requiert une consultation des populations, des opérateurs économiques, des chefs coutumiers, des autorités administratives et politiques et du voisinage de la zone du projet. Ladite consultation a pour objectif de vous présenter le projet afin de recueillir votre avis et vos préoccupations.

Nous vous remercions pour toutes les dispositions que vous voudriez bien prendre auprès de vos services afin de participer à cette consultation qui aura lieu le Mercredi **21 Mai 2025 à 10h00** en salle de conférence de la mairie de Port-Bouët.

Pour tout renseignement complémentaire, veuillez contacter Mlle EHUI SOPIE au 07 09 14 26 91 / 01 73 90 12 11 ou par e-mail à ehui.benedicte@envinova.ci.

Rassuré de votre bonne compréhension, nous vous prions d'agréer, Monsieur le Préfet, l'expression de notre profond respect.

La Direction

ENVINOVA
25 BP 415 Abidjan 25
Tél : 25 22 00 79 80 / 07 07 58 40 49

S.A.R.L. au capital de 20 000 000 F CFA
n° RCCM : CI-ABJ-2015-B-228 – n° CC : 1500407E
Compte Banque : CI059 01004 121231475301 84
Siège social : Cocody - II Plateaux – Vallon
www.envinova.ci
Adresse Postale : 25 BP 415 Abidjan 25 RCI
Tél : (+225) 25 22 00 79 80
(+225) 07 87 62 74 17
(+225) 07 07 58 40 49

ENVINOVA
Pool Sécurité Industrielle

Abidjan, le 16 Mai 2025

A l'attention de Monsieur le Ministre de l'Hydraulique, de l'Assainissement et de la Salubrité

Abidjan

N/réf: ES/EIESA/2025/05/16/008

Objet : Consultation publique relative à l'Étude Impact Environnemental et Social Approfondie du projet de construction d'un hangar de maintenance au sein de l'aéroport International Felix Houphouët-Boigny à Port-Bouët

Monsieur,

La compagnie Air Côte d'Ivoire a mandaté le cabinet ENVINOVA pour la réalisation de l'Étude d'Impact Environnemental et Social Approfondie (EIES-A) du projet cité en objet conformément à la Loi **n° 2023-900 du 23 novembre 2023** portant Code de l'Environnement ainsi que son décret n° **24-595 du 26 juin 2024**, déterminant les règles et procédures applicables aux Évaluations Environnementales et Sociales.

Cette étude, qui se déroulera au sein de l'aéroport International Felix Houphouët-Boigny à Port-Bouët, requiert une consultation des populations, des opérateurs économiques, des chefs coutumiers, des autorités administratives et politiques et du voisinage de la zone du projet. Ladite consultation a pour objectif de vous présenter le projet afin de recueillir votre avis et vos préoccupations.

Nous vous remercions pour toutes les dispositions que vous voudriez bien prendre auprès de vos services afin de participer à cette consultation qui aura lieu le Mercredi **21 Mai 2025 à 10h00** en salle de conférence de la mairie de Port-Bouët.

Pour tout renseignement complémentaire, veuillez contacter Mlle EHUI SOPIE au 07 09 14 26 91 / 01 73 90 12 11 ou par e-mail à ehui.benedicte@envinova.ci.

Rassuré de votre bonne compréhension, nous vous prions d'agréer, Monsieur le Ministre, l'expression de notre profond respect.

2720210641

Ministère de l'Hydraulique, de l'Assainissement et de la Salubrité
CABINET / Courrier Arrivé
Le 16 -05- 2025
HEURE.....
N° 1088

La Direction

ENVINOVA
25 BP 415 Abidjan 25
Tél: 25 22 00 79 80 / 07 07 58 40 49

ENVINOVA
Pool Sécurité Industrielle

Abidjan, le 16 Mai 2025

MINEDDTE

A l'attention de Madame la Directrice Générale de l'environnement (DGE)

Abidjan

N/réf: ES/EIESA/2025/05/16/008

Objet : Consultation publique relative à l'Étude Impact Environnemental et Social Approfondie du projet de construction d'un hangar de maintenance au sein de l'aéroport International Felix Houphouët-Boigny à Port-Bouët

Monsieur le Directrice Générale,

La compagnie Air Côte d'Ivoire a mandaté le cabinet ENVINOVA pour la réalisation de l'Étude d'Impact Environnemental et Social Approfondie (EIES-A) du projet cité en objet conformément à la Loi **n° 2023-900 du 23 novembre 2023** portant Code de l'Environnement ainsi que son décret n° **24-595 du 26 juin 2024**, déterminant les règles et procédures applicables aux Évaluations Environnementales et Sociales.

Cette étude, qui se déroulera au sein de l'aéroport International Felix Houphouët-Boigny à Port-Bouët, requiert une consultation des populations, des opérateurs économiques, des chefs coutumiers, des autorités administratives et politiques et du voisinage de la zone du projet. Ladite consultation a pour objectif de vous présenter le projet afin de recueillir votre avis et vos préoccupations.

Nous vous remercions pour toutes les dispositions que vous voudriez bien prendre auprès de vos services afin de participer à cette consultation qui aura lieu le Mercredi **21 Mai 2025 à 10h00** en salle de conférence de la mairie de Port-Bouët.

Pour tout renseignement complémentaire, veuillez contacter Mlle EHUI SOPIE au 07 09 14 26 91 / 01 73 90 12 11 ou par e-mail à ehui.benedicte@envinova.ci.

Rassuré de votre bonne compréhension, nous vous prions d'agréer, Monsieur le Directrice Générale, l'expression de notre profond respect.

16/05/2025

Secrétariat DGE

Ministère de l'Environnement, du Développement Durable et de la Transition Écologique
LA DIRECTRICE GENERALE DE L'ENVIRONNEMENT

La Direction

ENVINOVA
25 BP 415 Abidjan 25

ENVINOVA
Pôle Sécurité Industrielle

Abidjan, le 16 Mai 2025

A l'attention du Commandant de l'Office national de la protection civile (ONPC)

Abidjan

N/réf: ES/EIESA/2025/05/16/008

Objet : Consultation publique relative à l'Étude Impact Environnemental et Social Approfondie du projet de construction d'un hangar de maintenance au sein de l'aéroport International Felix Houphouët-Boigny à Port-Bouët

Monsieur,

La compagnie Air Côte d'Ivoire a mandaté le cabinet ENVINOVA pour la réalisation de l'Étude d'Impact Environnemental et Social Approfondie (EIES-A) du projet cité en objet conformément à la Loi **n° 2023-900 du 23 novembre 2023** portant Code de l'Environnement ainsi que son décret n° **24-595 du 26 juin 2024**, déterminant les règles et procédures applicables aux Évaluations Environnementales et Sociales.

Cette étude, qui se déroulera au sein de l'aéroport International Felix Houphouët-Boigny à Port-Bouët, requiert une consultation des populations, des opérateurs économiques, des chefs coutumiers, des autorités administratives et politiques et du voisinage de la zone du projet. Ladite consultation a pour objectif de vous présenter le projet afin de recueillir votre avis et vos préoccupations.

Nous vous remercions pour toutes les dispositions que vous voudriez bien prendre auprès de vos services afin de participer à cette consultation qui aura lieu le Mercredi **21 Mai 2025 à 10h00** en salle de conférence de la mairie de Port-Bouët.

Pour tout renseignement complémentaire, veuillez contacter Mlle EHUI SOPIE au 07 09 14 26 91 / 01 73 90 12 11 ou par e-mail à ehui.benedicte@envinova.ci.

Rassuré de votre bonne compréhension, nous vous prions d'agréer, Mon Commandant, l'expression de notre profond respect.

La Direction

Ministere de l'Intérieur et de la Sécurite
OFFICE NATIONAL DE LA PROTECTION CIVILE
16 -05- 2025
COURRIER ARRIVÉE
N°: 980

ENVINOVA
25 BP 415 Abidjan 25
Tel : 25 22 00 79 80 / 07 07 58 40 49

S.A.R.L. au capital de 20 000 000 F CFA
n° RCCM : CI-ABJ-2015-B-228 – n° CC : 1500407E
Compte Banque : CI059 01004 121231475301 84
Siège social : Cocody - II Plateaux – Vallon
www.envinova.ci
Adresse Postale : 25 BP 415 Abidjan 25 RCI
Tél : (+225) 25 22 00 79 80
(+225) 07 87 62 74 17
(+225) 07 07 58 40 49

ENVINOVA
Pool Sécurité Industrielle & Environnement

MAIRIE DE PORT-BOUET
COURRIER ARRIVEE
15 -05- 2025
Sous/N°: 02658
SECRETARIAT GENERAL

Abidjan, le 15 mai 2025

Mairie de Port-Bouët
.....
A Monsieur
Le Maire de la Commune
de Port-Bouët
Abidjan

N/Réf : ES/EIESA/2025/05/15/007

Objet : **Consultation publique relative à l'Étude Impact Environnemental et Social Approfondie du projet de construction d'un hangar de maintenance au sein de l'aéroport International Felix Houphouët-Boigny à Port-Bouët**

Monsieur le Maire,

Dans le cadre de la réalisation du projet cité en objet, nous venons par la présente solliciter auprès de votre haute bienveillance la réalisation d'une consultation publique.

Cette rencontre permettra au cabinet ENVINOVA, mandaté par la société Air Côte d'Ivoire d'informer les autorités administratives, coutumières et toutes les parties prenantes du projet. Ainsi, le cabinet souhaiterait organiser ladite consultation au sein de la salle de la Mairie commise à cet effet.

C'est pourquoi, en tant que première autorité administrative du Département, nous avons l'honneur de vous inviter à cette séance et de vous demander d'en accepter la présidence. Aussi, nous sollicitons auprès de votre haute bienveillance, l'implication de vos services pour la satisfaction des besoins suivants :

- L'obtention de la salle de réunion de la Mairie ;
- La convocation des parties prenantes listées en pièce jointe.
- Cette consultation est prévue pour le **mercredi 21 mai 2024 à 10h**.

Nous vous prions Monsieur le Maire, de bien vouloir trouver ci-joint, la liste des parties prenantes conviées à cette réunion.

Pour tout renseignement, veuillez contacter Mademoiselle **EHUI Sopie** au 07 09 14 26 91 ou par e-mail à ehui.benedicte@envinova.ci.

Rassuré de votre bonne compréhension, nous vous prions d'agréer, Monsieur le Maire, l'expression de notre profond respect.

La Direction

ENVINOVA
25 BP 415 Abidjan 25
Tél: 25 22 00 79 80 / 07 07 58 40 49

S.A.R.L. au capital de 20 000 000 F CFA
n° RCCM : CI-ABJ-2015-B-228 – n° CC : 1500407E
Compte Banque : CI059 01004 121231475301 84
Siège social : Cocody - II Plateaux – Vallon
www.envinova.ci
Adresse Postale : 25 BP 415 Abidjan 25 RCI
Tél : (+225) 25 22 00 79 80
(+225) 07 87 62 74 17
(+225) 07 07 58 40 49

Scanné avec CamScanner

sps

MINISTERE DE L'ENVIRONNEMENT, DU DEVELOPPEMENT DURABLE ET DE LA TRANSITION ECOLOGIQUE

DIRECTION GENERALE DE L'ENVIRONNEMEN

REPUBLIQUE DE COTE D'IVOIRE
Union-Discipline-Travail

N° 000170 **.....MINEDDTE/DGE**

Abidjan, le 20 .05. 2025

/-)

Monsieur le Directeur du Cabinet ENVINOVA

ABIDJAN

Objet : Consultation publique relative à l'Etude d'Impact Environnemental et Social Approfondie du projet de construction d'un hangar de maintenance au sein de l'aéroport international Félix Houphouët-Boigny à Port-Bouët

Référence : ES/EIESA/2025/05/16/008 du 16 mai 2025

Monsieur le Directeur,

Par correspondance citée en référence, vous avez sollicité une séance de travail avec la Direction Générale de l'Environnement.

En retour, tout en vous remerciant pour cette initiative, je porte à votre connaissance que ladite séance se tiendra le **vendredi 23 mai 2025 à 09 heures,** dans nos locaux, sis à la Riviera Bonoumin, Carrefour 9km, Rue I 75, Clos du Hameau.

Monsieur KOUASSI Konan Mathieu, Chef de Service, joignable au **07 79 14 16 65** se tient à la disposition de vos Services compétents pour toutes informations complémentaires.

Je vous prie d'agréer, **Monsieur le Directeur,** l'expression de ma considération distinguée.

La Directrice Générale

Ministère de l'Environnement, du Développement Durable et de la Transition Ecologique ★ LA DIRECTRICE GÉNÉRALE DE L'ENVIRONNEMENT

Dr N'TAIN Y. Jeanne

Ministère de l'Environnement, du Développement Durable et de la Transition Ecologique (MINEDDTE)
Direction Générale de l'Environnement (DGE) -Riviera Bonoumin, Carrefour 9km, Rue I 75 clos du Hameau
dge@environnement.gouv.ci - tel: *07 99 14 81 11/27 22 40 48 90*

Air Côte d'Ivoire

HF/DSC/2505414-JK

Abidjan, le 14 Mai 2025

/-)

Monsieur le Directeur Général de
AERIA
Abidjan

Objet : Consultation publique relative à l'Étude Impact Environnemental et Social Approfondie du projet de construction d'un hangar de maintenance au sein de L'aéroport International Felix Houphouët-Boigny à Port-Bouët

Monsieur le Directeur Général,

La compagnie Air Côte d'Ivoire a mandaté le cabinet ENVINOVA pour la réalisation de l'Étude d'Impact Environnemental et Social Approfondie (EIES-A) du projet cité en objet, conformément à la Loi n° 2023-900 du 23 novembre 2023 portant Code de l'Environnement ainsi que son décret n° 24-595 du 26 juin 2024, déterminant les règles et procédures applicables aux Évaluations Environnementales et Sociales.

Cette étude, qui se déroulera au sein de l'aéroport International Félix Houphouët-Boigny à Port-Bouët, requiert une consultation des populations, des opérateurs économiques, des chefs coutumiers, des autorités administratives et politiques et du voisinage de la zone du projet. Ladite consultation a pour objectif de vous présenter le projet afin de recueillir votre avis et vos préoccupations.

Je vous saurais donc gré de recevoir le cabinet ENVINOVA pour un entretien avec votre structure le vendredi 16 mai 2025.

Pour tout renseignement complémentaire, veuillez contacter :

- Mlle EHUI Sopie Ange au 07 09 14 26 91 | 01 73 90 12 11 ou par e-mail à ehui.benedicte@envinova.ci
- M. KOUELY Julien au 07 58 70 04 53 ou par e-mail à ju.kouely@aircotedivoire.com

Veuillez agréer, Monsieur le Directeur Général, l'assurance de ma considération distinguée.

Le Directeur Général

16-05-25

Laurent LOUKOU

Société Anonyme avec Conseil d'Administration au capital de 130.000.000.000 FCFA • RCCM : CI-ABJ-2012-B-8636
Compte Contribuable N° : 1256016W • Siège social : Abidjan – Zone Aéroportuaire • Adresse postale : 07 BP 592 Abidjan 07
Tél.: +225 27 21 75 00 55 / 56 • Fax : +225 27 21 58 07 34 • Courriel : info@aircotedivoire.com

Air Côte d'Ivoire

HF/DSC/2505415-JK

Abidjan, le 14 Mai 2025

/-)

Monsieur le Directeur Général de
AERIA
Abidjan

Objet : Mesures environnementales relatives à l'Étude Impact Environnemental et Social Approfondie du projet de construction d'un hangar de maintenance au sein de l'aéroport International Felix Houphouët-Boigny à Port-Bouët

Monsieur le Directeur Général,

La compagnie Air Côte d'Ivoire a mandaté le cabinet ENVINOVA pour la réalisation de l'Étude d'Impact Environnemental et Social Approfondie (EIES-A) du projet cité en objet, conformément à la Loi n° 2023-900 du 23 novembre 2023 portant Code de l'Environnement ainsi que son décret n° 24-595 du 26 juin 2024, déterminant les règles et procédures applicables aux Évaluations Environnementales et Sociales.

Cette étude, qui se déroulera au sein de l'aéroport International Félix Houphouët-Boigny à Port-Bouët, requiert des études spécifiques, notamment des mesures du niveau sonore et de la qualité de l'air, ainsi que l'analyse du sol. Ces études spécifiques ont pour objectif de faire une caractérisation de l'état initial du site du projet pour la bonne conduite de l'EIESA.

Je vous saurais donc gré d'autoriser le cabinet ENVINOVA à réaliser ces études spécifiques le lundi 19 mai 2025.

Pour tout renseignement complémentaire, veuillez contacter :

- M. AGOH Olivier au 07 49 22 55 95 ou par e-mail à agoh.olivier@envinova.ci
- M. KOUELY Julien au 07 58 70 04 53 ou par e-mail à ju.kouely@aircotedivoire.com

Veuillez agréer, Monsieur le Directeur Général, l'assurance de ma considération distinguée.

16-05-25

Le Directeur Général

Laurent LOUKOU

P.J :

- *Description des travaux et ressources à engager*

Société Anonyme avec Conseil d'Administration au capital de 130.000.000.000 FCFA • RCCM : CI-ABJ-2012-B-8636
Compte Contribuable N° : 1256016W • Siège social : Abidjan – Zone Aéroportuaire • Adresse postale : 07 BP 592 Abidjan 07
Tél.: +225 27 21 75 00 55 / 56 • Fax : +225 27 21 58 07 34 • Courriel : info@aircotedivoire.com

Air Côte d'Ivoire

HF/DSC/2505414-JK

Abidjan, le 14 Mai 2025

/-)

Monsieur le Président de l'AERO CLUB
Abidjan

Objet : Consultation publique relative à l'Étude Impact Environnemental et Social Approfondie du projet de construction d'un hangar de maintenance au sein de L'aéroport International Felix Houphouët-Boigny à Port-Bouët

Monsieur le Président,

La compagnie Air Côte d'Ivoire a mandaté le cabinet ENVINOVA pour la réalisation de l'Étude d'Impact Environnemental et Social Approfondie (EIES-A) du projet cité en objet, conformément à la Loi n° 2023-900 du 23 novembre 2023 portant Code de l'Environnement ainsi que son décret n° 24-595 du 26 juin 2024, déterminant les règles et procédures applicables aux Évaluations Environnementales et Sociales.

Cette étude, qui se déroulera au sein de l'aéroport International Félix Houphouët-Boigny à Port-Bouët, requiert une consultation des populations, des opérateurs économiques, des chefs coutumiers, des autorités administratives et politiques et du voisinage de la zone du projet. Ladite consultation a pour objectif de vous présenter le projet afin de recueillir votre avis et vos préoccupations.

Je vous saurais donc gré de recevoir le cabinet ENVINOVA pour un entretien avec votre structure le vendredi 16 mai 2025.

Pour tout renseignement complémentaire, veuillez contacter :

- Mlle EHUI Sopie Ange au 07 09 14 26 91 | 01 73 90 12 11 ou par e-mail à ehui.benedicte@envinova.ci
- M. KOUELY Julien au 07 58 70 04 53 ou par e-mail à ju.kouely@aircotedivoire.com

Veuillez agréer, Monsieur le Président, l'assurance de ma considération distinguée.

Le Directeur Général

14H 57 mn

Laurent LOUKOU

AERO CLUB D'ABIDJAN * 07 B.P. 56 ABIDJAN 07 - RCI * TEL 27 21 27 83 63

Société Anonyme avec Conseil d'Administration au capital de 130.000.000.000 FCFA • RCCM : CI-ABJ-2012-B-8636
Compte Contribuable N° : 1256016W • Siège social : Abidjan – Zone Aéroportuaire • Adresse postale : 07 BP 592 Abidjan 07
Tél.: +225 27 21 75 00 55 / 56 • Fax : +225 27 21 58 07 34 • Courriel : info@aircotedivoire.com

Air Côte d'Ivoire

HF/DSC/2505414-JK

Abidjan, le 14 Mai 2025

/-)

Monsieur le Directeur Général de l'ANAC
Abidjan

Objet : Consultation publique relative à l'Étude Impact Environnemental et Social Approfondie du projet de construction d'un hangar de maintenance au sein de L'aéroport International Felix Houphouët-Boigny à Port-Bouët

Monsieur le Directeur Général,

La compagnie Air Côte d'Ivoire a mandaté le cabinet ENVINOVA pour la réalisation de l'Étude d'Impact Environnemental et Social Approfondie (EIES-A) du projet cité en objet, conformément à la Loi n° 2023-900 du 23 novembre 2023 portant Code de l'Environnement ainsi que son décret n° 24-595 du 26 juin 2024, déterminant les règles et procédures applicables aux Évaluations Environnementales et Sociales.

Cette étude, qui se déroulera au sein de l'aéroport International Félix Houphouët-Boigny à Port-Bouët, requiert une consultation des populations, des opérateurs économiques, des chefs coutumiers, des autorités administratives et politiques et du voisinage de la zone du projet. Ladite consultation a pour objectif de vous présenter le projet afin de recueillir votre avis et vos préoccupations.

Je vous saurais donc gré de recevoir le cabinet ENVINOVA pour un entretien avec votre structure le vendredi 16 mai 2025.

Pour tout renseignement complémentaire, veuillez contacter :

- Mlle EHUI Sopie Ange au 07 09 14 26 91 | 01 73 90 12 11 ou par e-mail à ehui.benedicte@envinova.ci
- M. KOUELY Julien au 07 58 70 04 53 ou par e-mail à ju.kouely@aircotedivoire.com

Veuillez agréer, Monsieur le Directeur Général, l'assurance de ma considération distinguée.

AUTORITE NATIONALE DE L'AVIATION CIVILE
ANAC
16 -05- 2025
COURRIER ARRIVÉE

Le Directeur Général

Laurent LOUKOU

Société Anonyme avec Conseil d'Administration au capital de 130.000.000.000 FCFA • RCCM : CI-ABJ-2012-B-8636
Compte Contribuable N° : 1256016W • Siège social : Abidjan – Zone Aéroportuaire • Adresse postale : 07 BP 592 Abidjan 07
Tél.: +225 27 21 75 00 55 / 56 • Fax : +225 27 21 58 07 34 • Courriel : info@aircotedivoire.com

Air Côte d'Ivoire

HF/DSC/2505414-JK

Abidjan, le 14 Mai 2025

/-)

Monsieur le Représentant de
ASECNA en Côte d'Ivoire
Abidjan

Objet : Consultation publique relative à l'Étude Impact Environnemental et Social Approfondie du projet de construction d'un hangar de maintenance au sein de L'aéroport International Felix Houphouët-Boigny à Port-Bouët

Monsieur le Représentant,

La compagnie Air Côte d'Ivoire a mandaté le cabinet ENVINOVA pour la réalisation de l'Étude d'Impact Environnemental et Social Approfondie (EIES-A) du projet cité en objet, conformément à la Loi n° 2023-900 du 23 novembre 2023 portant Code de l'Environnement ainsi que son décret n° 24-595 du 26 juin 2024, déterminant les règles et procédures applicables aux Évaluations Environnementales et Sociales.

Cette étude, qui se déroulera au sein de l'aéroport International Félix Houphouët-Boigny à Port-Bouët, requiert une consultation des populations, des opérateurs économiques, des chefs coutumiers, des autorités administratives et politiques et du voisinage de la zone du projet. Ladite consultation a pour objectif de vous présenter le projet afin de recueillir votre avis et vos préoccupations.

Je vous saurais donc gré de recevoir le cabinet ENVINOVA pour un entretien avec votre structure le jeudi 22 mai 2025.

Pour tout renseignement complémentaire, veuillez contacter :

- Mlle EHUI Sopie Ange au 07 09 14 26 91 | 01 73 90 12 11 ou par e-mail à ehui.benedicte@envinova.ci
- M. KOUELY Julien au 07 58 70 04 53 ou par e-mail à ju.kouely@aircotedivoire.com

Veuillez agréer, Monsieur le Représentant, l'assurance de ma considération distinguée.

Le Directeur Général

ASECNA
Représentation auprès de la République de Côte d'Ivoire
15 BP 918 Abidjan 15 - Tél.: 21 21 54 98
21/05/25

Air Côte d'Ivoire
Direction Générale
07 BP 592 Abidjan 07
Tél : (225) 27 21 00 55 / (225) 27 21 75 07 14

Laurent LOUKOU

Société Anonyme avec Conseil d'Administration au capital de 130.000.000.000 FCFA • RCCM : CI-ABJ-2012-B-8636
Compte Contribuable N° : 1256016W • Siège social : Abidjan – Zone Aéroportuaire • Adresse postale : 07 BP 592 Abidjan 07
Tél.: +225 27 21 75 00 55 / 56 • Fax : +225 27 21 58 07 34 • Courriel : info@aircotedivoire.com

Air Côte d'Ivoire

HF/DSC/2505414-JK

Abidjan, le 14 Mai 2025

/-)

Monsieur le Directeur Général
d'AVISECURE
Abidjan

Objet : Consultation publique relative à l'Étude Impact Environnemental et Social Approfondie du projet de construction d'un hangar de maintenance au sein de L'aéroport International Felix Houphouët-Boigny à Port-Bouët

Monsieur le Directeur Général,

La compagnie Air Côte d'Ivoire a mandaté le cabinet ENVINOVA pour la réalisation de l'Étude d'Impact Environnemental et Social Approfondie (EIES-A) du projet cité en objet, conformément à la Loi n° 2023-900 du 23 novembre 2023 portant Code de l'Environnement ainsi que son décret n° 24-595 du 26 juin 2024, déterminant les règles et procédures applicables aux Évaluations Environnementales et Sociales.

Cette étude, qui se déroulera au sein de l'aéroport International Félix Houphouët-Boigny à Port-Bouët, requiert une consultation des populations, des opérateurs économiques, des chefs coutumiers, des autorités administratives et politiques et du voisinage de la zone du projet. Ladite consultation a pour objectif de vous présenter le projet afin de recueillir votre avis et vos préoccupations.

Je vous saurais donc gré de recevoir le cabinet ENVINOVA pour un entretien avec votre structure le vendredi 16 mai 2025.

Pour tout renseignement complémentaire, veuillez contacter :

- Mlle EHUI Sopie Ange au 07 09 14 26 91 | 01 73 90 12 11 ou par e-mail à ehui.benedicte@envinova.ci
- M. KOUELY Julien au 07 58 70 04 53 ou par e-mail à ju.kouely@aircotedivoire.com

Veuillez agréer, Monsieur le Directeur Général, l'assurance de ma considération distinguée.

Reçu le 16/05/2025
AVISecure
Sûreté de l'Aéroport International d'Abidjan
07 BP 180 ABIDJAN 07
Tel.: 27 21 75 79 59

Le Directeur Général

Laurent LOUKOU

Air Côte d'Ivoire

HF/DSC/2505414-JK

Abidjan, le 14 Mai 2025

/-)

Monsieur le Directeur Général
d'AVISECURE
Abidjan

Objet : Consultation publique relative à l'Étude Impact Environnemental et Social Approfondie du projet de construction d'un hangar de maintenance au sein de L'aéroport International Felix Houphouët-Boigny à Port-Bouët

Monsieur le Directeur Général,

La compagnie Air Côte d'Ivoire a mandaté le cabinet ENVINOVA pour la réalisation de l'Étude d'Impact Environnemental et Social Approfondie (EIES-A) du projet cité en objet, conformément à la Loi n° 2023-900 du 23 novembre 2023 portant Code de l'Environnement ainsi que son décret n° 24-595 du 26 juin 2024, déterminant les règles et procédures applicables aux Évaluations Environnementales et Sociales.

Cette étude, qui se déroulera au sein de l'aéroport International Félix Houphouët-Boigny à Port-Bouët, requiert une consultation des populations, des opérateurs économiques, des chefs coutumiers, des autorités administratives et politiques et du voisinage de la zone du projet. Ladite consultation a pour objectif de vous présenter le projet afin de recueillir votre avis et vos préoccupations.

Je vous saurais donc gré de recevoir le cabinet ENVINOVA pour un entretien avec votre structure le vendredi 16 mai 2025.

Pour tout renseignement complémentaire, veuillez contacter :

- Mlle EHUI Sopie Ange au 07 09 14 26 91 | 01 73 90 12 11 ou par e-mail à ehui.benedicte@envinova.ci
- M. KOUELY Julien au 07 58 70 04 53 ou par e-mail à ju.kouely@aircotedivoire.com

Veuillez agréer, Monsieur le Directeur Général, l'assurance de ma considération distinguée.

Reçu le 16/05/2025
AVISecure
Sûreté de l'Aéroport International d'Abidjan
07 BP 180 ABIDJAN 07
Tel.: 27 21 75 79 59

Le Directeur Général

Laurent LOUKOU

Air Côte d'Ivoire

HF/DSC/2505414-JK

Abidjan, le 14 Mai 2025

DIRECTION GENERALE DES DOUANES
SERVICE COURRIER
Courrier Arrivée
5050 16.05.2025

/-)

Monsieur le Directeur Général de la Douane de Côte d'Ivoire
Abidjan

Objet : Consultation publique relative à l'Étude Impact Environnemental et Social Approfondie du projet de construction d'un hangar de maintenance au sein de L'aéroport International Felix Houphouët-Boigny à Port-Bouët

Monsieur le Directeur Général,

La compagnie Air Côte d'Ivoire a mandaté le cabinet ENVINOVA pour la réalisation de l'Étude d'Impact Environnemental et Social Approfondie (EIES-A) du projet cité en objet, conformément à la Loi n° 2023-900 du 23 novembre 2023 portant Code de l'Environnement ainsi que son décret n° 24-595 du 26 juin 2024, déterminant les règles et procédures applicables aux Évaluations Environnementales et Sociales.

Cette étude, qui se déroulera au sein de l'aéroport International Félix Houphouët-Boigny à Port-Bouët, requiert une consultation des populations, des opérateurs économiques, des chefs coutumiers, des autorités administratives et politiques et du voisinage de la zone du projet. Ladite consultation a pour objectif de vous présenter le projet afin de recueillir votre avis et vos préoccupations.

Je vous saurais donc gré de recevoir le cabinet ENVINOVA pour un entretien avec votre structure le vendredi 16 mai 2025.

Pour tout renseignement complémentaire, veuillez contacter :

- Mlle EHUI Sopie Ange au 07 09 14 26 91 | 01 73 90 12 11 ou par e-mail à ehui.benedicte@envinova.ci
- M. KOUELY Julien au 07 58 70 04 53 ou par e-mail à ju.kouely@aircotedivoire.com

Veuillez agréer, Monsieur le Directeur Général, l'assurance de ma considération distinguée.

Le Directeur Général

Laurent LOUKOU

Société Anonyme avec Conseil d'Administration au capital de 130.000.000.000 FCFA ▪ RCCM : CI-ABJ-2012-B-8636
Compte Contribuable N° : 1256016W ▪ Siège social : Abidjan – Zone Aéroportuaire ▪ Adresse postale : 07 BP 592 Abidjan 07
Tél.: +225 27 21 75 00 55 / 56 ▪ Fax : +225 27 21 58 07 34 ▪ Courriel : info@aircotedivoire.com

Air Côte d'Ivoire

HF/DSC/2505414-JK

Abidjan, le 14 Mai 2025

/-)

Monsieur le Commandant du
Groupement de Sécurité
Aéroportuaire
Gendarmerie Nationale
Abidjan

Objet : Consultation publique relative à l'Étude Impact Environnemental et Social Approfondie du projet de construction d'un hangar de maintenance au sein de L'aéroport International Felix Houphouët-Boigny à Port-Bouët

Monsieur le Commandant,

La compagnie Air Côte d'Ivoire a mandaté le cabinet ENVINOVA pour la réalisation de l'Étude d'Impact Environnemental et Social Approfondie (EIES-A) du projet cité en objet, conformément à la Loi n° 2023-900 du 23 novembre 2023 portant Code de l'Environnement ainsi que son décret n° 24-595 du 26 juin 2024, déterminant les règles et procédures applicables aux Évaluations Environnementales et Sociales.

Cette étude, qui se déroulera au sein de l'aéroport International Félix Houphouët-Boigny à Port-Bouët, requiert une consultation des populations, des opérateurs économiques, des chefs coutumiers, des autorités administratives et politiques et du voisinage de la zone du projet. Ladite consultation a pour objectif de vous présenter le projet afin de recueillir votre avis et vos préoccupations.

Je vous saurais donc gré de recevoir le cabinet ENVINOVA pour un entretien avec votre structure le vendredi 16 mai 2025.

Pour tout renseignement complémentaire, veuillez contacter :

- Mlle EHUI Sopie Ange au 07 09 14 26 91 | 01 73 90 12 11 ou par e-mail à ehui.benedicte@envinova.ci
- M. KOUELY Julien au 07 58 70 04 53 ou par e-mail à ju.kouely@aircotedivoire.com

Veuillez agréer, Monsieur le Commandant, l'assurance de ma considération distinguée.

16/05/2025
P.O A/C

GENDARMERIE NATIONALE
SECURITE AEROPORT

Le Directeur Général

Laurent LOUKOU

Société Anonyme avec Conseil d'Administration au capital de 130.000.000.000 FCFA • RCCM : CI-ABJ-2012-B-8636
Compte Contribuable N° : 1256016W • Siège social : Abidjan – Zone Aéroportuaire • Adresse postale : 07 BP 592 Abidjan 07
Tél.: +225 27 21 75 00 55 / 56 • Fax : +225 27 21 58 07 34 • Courriel : info@aircotedivoire.com

Air Côte d'Ivoire

HF/DSC/2505414-JK

Abidjan, le 14 Mai 2025

IATS
16 -05- 2025
COURRIER ARRIVEE

/-)

Monsieur le Président Directeur Général du Groupe International Aircraft Service (IAS)
Abidjan

Objet : Consultation publique relative à l'Étude Impact Environnemental et Social Approfondie du projet de construction d'un hangar de maintenance au sein de L'aéroport International Felix Houphouët-Boigny à Port-Bouët

Monsieur le Président Directeur Général,

La compagnie Air Côte d'Ivoire a mandaté le cabinet ENVINOVA pour la réalisation de l'Étude d'Impact Environnemental et Social Approfondie (EIES-A) du projet cité en objet, conformément à la Loi n° 2023-900 du 23 novembre 2023 portant Code de l'Environnement ainsi que son décret n° 24-595 du 26 juin 2024, déterminant les règles et procédures applicables aux Évaluations Environnementales et Sociales.

Cette étude, qui se déroulera au sein de l'aéroport International Félix Houphouët-Boigny à Port-Bouët, requiert une consultation des populations, des opérateurs économiques, des chefs coutumiers, des autorités administratives et politiques et du voisinage de la zone du projet. Ladite consultation a pour objectif de vous présenter le projet afin de recueillir votre avis et vos préoccupations.

Je vous saurais donc gré de recevoir le cabinet ENVINOVA pour un entretien avec votre structure le vendredi 16 mai 2025.

Pour tout renseignement complémentaire, veuillez contacter :

- Mlle EHUI Sopie Ange au 07 09 14 26 91 | 01 73 90 12 11 ou par e-mail à ehui.benedicte@envinova.ci
- M. KOUELY Julien au 07 58 70 04 53 ou par e-mail à ju.kouely@aircotedivoire.com

Veuillez agréer, Monsieur le Président Directeur Général, l'assurance de ma considération distinguée.

Le Directeur Général

Laurent LOUKOU

Société Anonyme avec Conseil d'Administration au capital de 130.000.000.000 FCFA • RCCM : CI-ABJ-2012-B-8636
Compte Contribuable N° : 1256016W • Siège social : Abidjan – Zone Aéroportuaire • Adresse postale : 07 BP 592 Abidjan 07
Tél.: +225 27 21 75 00 55 / 56 • Fax : +225 27 21 58 07 34 • Courriel : info@aircotedivoire.com

Air Côte d'Ivoire

HF/DSC/2505414-JK

Abidjan, le 14 Mai 2025

/-)

Monsieur le Directeur Général de
NAS IVOIRE
Abidjan

Objet : Consultation publique relative à l'Étude Impact Environnemental et Social Approfondie du projet de construction d'un hangar de maintenance au sein de L'aéroport International Felix Houphouët-Boigny à Port-Bouët

Monsieur le Directeur Général,

La compagnie Air Côte d'Ivoire a mandaté le cabinet ENVINOVA pour la réalisation de l'Étude d'Impact Environnemental et Social Approfondie (EIES-A) du projet cité en objet, conformément à la Loi n° 2023-900 du 23 novembre 2023 portant Code de l'Environnement ainsi que son décret n° 24-595 du 26 juin 2024, déterminant les règles et procédures applicables aux Évaluations Environnementales et Sociales.

Cette étude, qui se déroulera au sein de l'aéroport International Félix Houphouët-Boigny à Port-Bouët, requiert une consultation des populations, des opérateurs économiques, des chefs coutumiers, des autorités administratives et politiques et du voisinage de la zone du projet. Ladite consultation a pour objectif de vous présenter le projet afin de recueillir votre avis et vos préoccupations.

Je vous saurais donc gré de recevoir le cabinet ENVINOVA pour un entretien avec votre structure le vendredi 16 mai 2025.

Pour tout renseignement complémentaire, veuillez contacter :

- Mlle EHUI Sopie Ange au 07 09 14 26 91 | 01 73 90 12 11 ou par e-mail à ehui.benedicte@envinova.ci
- M. KOUELY Julien au 07 58 70 04 53 ou par e-mail à ju.kouely@aircotedivoire.com

Veuillez agréer, Monsieur le Directeur Général, l'assurance de ma considération distinguée.

Le Directeur Général

COURRIER REÇU
LE 16 -05- 2025
DEST:
CC:

Laurent LOUKOU

Société Anonyme avec Conseil d'Administration au capital de 130.000.000.000 FCFA • RCCM : CI-ABJ-2012-B-8636
Compte Contribuable N° : 1256016W • Siège social : Abidjan – Zone Aéroportuaire • Adresse postale : 07 BP 592 Abidjan 07
Tél.: +225 27 21 75 00 55 / 56 • Fax : +225 27 21 58 07 34 • Courriel : info@aircotedivoire.com

Air Côte d'Ivoire

HF/DSC/2505414-JK

Abidjan, le 14 Mai 2025

/-)

Madame le Directeur Général de
NHV Côte d'Ivoire
Abidjan

Objet : Consultation publique relative à l'Étude Impact Environnemental et Social Approfondie du projet de construction d'un hangar de maintenance au sein de L'aéroport International Felix Houphouët-Boigny à Port-Bouët

Madame le Directeur Général,

La compagnie Air Côte d'Ivoire a mandaté le cabinet ENVINOVA pour la réalisation de l'Étude d'Impact Environnemental et Social Approfondie (EIES-A) du projet cité en objet, conformément à la Loi n° 2023-900 du 23 novembre 2023 portant Code de l'Environnement ainsi que son décret n° 24-595 du 26 juin 2024, déterminant les règles et procédures applicables aux Évaluations Environnementales et Sociales.

Cette étude, qui se déroulera au sein de l'aéroport International Félix Houphouët-Boigny à Port-Bouët, requiert une consultation des populations, des opérateurs économiques, des chefs coutumiers, des autorités administratives et politiques et du voisinage de la zone du projet. Ladite consultation a pour objectif de vous présenter le projet afin de recueillir votre avis et vos préoccupations.

Je vous saurais donc gré de recevoir le cabinet ENVINOVA pour un entretien avec votre structure le vendredi 16 mai 2025.

Pour tout renseignement complémentaire, veuillez contacter :

- Mlle EHUI Sopie Ange au 07 09 14 26 91 | 01 73 90 12 11 ou par e-mail à ehui.benedicte@envinova.ci
- M. KOUELY Julien au 07 58 70 04 53 ou par e-mail à ju.kouely@aircotedivoire.com

Veuillez agréer, Madame le Directeur Général, l'assurance de ma considération distinguée.

Le Directeur Général

Laurent LOUKOU

NHV-CI
1 . 05. 2025
Courrier Arrivée
N°

Société Anonyme avec Conseil d'Administration au capital de 130.000.000.000 FCFA • RCCM : CI-ABJ-2012-B-8636
Compte Contribuable N° : 1256016W • Siège social : Abidjan – Zone Aéroportuaire • Adresse postale : 07 BP 592 Abidjan 07
Tél.: +225 27 21 75 00 55 / 56 • Fax : +225 27 21 58 07 34 • Courriel : info@aircotedivoire.com

Air Côte d'Ivoire

HF/DSC/2505414-JK

Abidjan, le 14 Mai 2025

/-)

Monsieur le Directeur Général de
SERVAIR
Abidjan

Objet : Consultation publique relative à l'Étude Impact Environnemental et Social Approfondie du projet de construction d'un hangar de maintenance au sein de L'aéroport International Felix Houphouët-Boigny à Port-Bouët

Monsieur le Directeur Général,

La compagnie Air Côte d'Ivoire a mandaté le cabinet ENVINOVA pour la réalisation de l'Étude d'Impact Environnemental et Social Approfondie (EIES-A) du projet cité en objet, conformément à la Loi n° 2023-900 du 23 novembre 2023 portant Code de l'Environnement ainsi que son décret n° 24-595 du 26 juin 2024, déterminant les règles et procédures applicables aux Évaluations Environnementales et Sociales.

Cette étude, qui se déroulera au sein de l'aéroport International Félix Houphouët-Boigny à Port-Bouët, requiert une consultation des populations, des opérateurs économiques, des chefs coutumiers, des autorités administratives et politiques et du voisinage de la zone du projet. Ladite consultation a pour objectif de vous présenter le projet afin de recueillir votre avis et vos préoccupations.

Je vous saurais donc gré de recevoir le cabinet ENVINOVA pour un entretien avec votre structure le vendredi 16 mai 2025.

Pour tout renseignement complémentaire, veuillez contacter :

- Mlle EHUI Sopie Ange au 07 09 14 26 91 | 01 73 90 12 11 ou par e-mail à ehui.benedicte@envinova.ci
- M. KOUELY Julien au 07 58 70 04 53 ou par e-mail à ju.kouely@aircotedivoire.com

Veuillez agréer, Monsieur le Directeur Général, l'assurance de ma considération distinguée.

SERVAIR ABIDJAN
RECEPTION COURRIER
LE 16 -05- 2025
Tél.:21 75 08 13/19

Le Directeur Général

Laurent LOUKOU

Société Anonyme avec Conseil d'Administration au capital de 130.000.000.000 FCFA • RCCM : CI-ABJ-2012-B-8636
Compte Contribuable N° : 1256016W • Siège social : Abidjan – Zone Aéroportuaire • Adresse postale : 07 BP 592 Abidjan 07
Tél.: +225 27 21 75 00 55 / 56 • Fax : +225 27 21 58 07 34 • Courriel : info@aircotedivoire.com

Air Côte d'Ivoire

HF/DSC/2505414-JK

Abidjan, le 14 Mai 2025

/-)

Monsieur le Directeur Général de la SODEXAM
Abidjan

Objet : Consultation publique relative à l'Étude Impact Environnemental et Social Approfondie du projet de construction d'un hangar de maintenance au sein de L'aéroport International Felix Houphouët-Boigny à Port-Bouët

Monsieur le Directeur Général,

La compagnie Air Côte d'Ivoire a mandaté le cabinet ENVINOVA pour la réalisation de l'Étude d'Impact Environnemental et Social Approfondie (EIES-A) du projet cité en objet, conformément à la Loi n° 2023-900 du 23 novembre 2023 portant Code de l'Environnement ainsi que son décret n° 24-595 du 26 juin 2024, déterminant les règles et procédures applicables aux Évaluations Environnementales et Sociales.

Cette étude, qui se déroulera au sein de l'aéroport International Félix Houphouët-Boigny à Port-Bouët, requiert une consultation des populations, des opérateurs économiques, des chefs coutumiers, des autorités administratives et politiques et du voisinage de la zone du projet. Ladite consultation a pour objectif de vous présenter le projet afin de recueillir votre avis et vos préoccupations.

Je vous saurais donc gré de recevoir le cabinet ENVINOVA pour un entretien avec votre structure le jeudi 22 mai 2025.

Pour tout renseignement complémentaire, veuillez contacter :

- Mlle EHUI Sopie Ange au 07 09 14 26 91 | 01 73 90 12 11 ou par e-mail à ehui.benedicte@envinova.ci
- M. KOUELY Julien au 07 58 70 04 53 ou par e-mail à ju.kouely@aircotedivoire.com

Veuillez agréer, Monsieur le Directeur Général, l'assurance de ma considération distinguée.

Reçu par Mme le 21/05/25

Société d'Exploitation et de Développement Aéroportuaire, Aéronautique et Météorologique
Service Courrier
Tél: 27 21 58 02 95
15 BP 990 ABIDJAN 15
sodexam

Le Directeur Général

Air Côte d'Ivoire
Direction Générale
07 BP 592 Abidjan 07
Tél.: (225) 27 21 00 55 / (225) 27 21 58 07 14

Laurent LOUKOU

Air Côte d'Ivoire

HF/DSC/2505414-JK

Abidjan, le 14 Mai 2025

/-)

Madame le Directeur Général de
SOLENTA Aviation Côte d'Ivoire
Abidjan

Objet : Consultation publique relative à l'Étude Impact Environnemental et Social Approfondie du projet de construction d'un hangar de maintenance au sein de L'aéroport International Felix Houphouët-Boigny à Port-Bouët

Madame le Directeur Général,

La compagnie Air Côte d'Ivoire a mandaté le cabinet ENVINOVA pour la réalisation de l'Étude d'Impact Environnemental et Social Approfondie (EIES-A) du projet cité en objet, conformément à la Loi n° 2023-900 du 23 novembre 2023 portant Code de l'Environnement ainsi que son décret n° 24-595 du 26 juin 2024, déterminant les règles et procédures applicables aux Évaluations Environnementales et Sociales.

Cette étude, qui se déroulera au sein de l'aéroport International Félix Houphouët-Boigny à Port-Bouët, requiert une consultation des populations, des opérateurs économiques, des chefs coutumiers, des autorités administratives et politiques et du voisinage de la zone du projet. Ladite consultation a pour objectif de vous présenter le projet afin de recueillir votre avis et vos préoccupations.

Je vous saurais donc gré de recevoir le cabinet ENVINOVA pour un entretien avec votre structure le vendredi 16 mai 2025.

Pour tout renseignement complémentaire, veuillez contacter :

- Mlle EHUI Sopie Ange au 07 09 14 26 91 | 01 73 90 12 11 ou par e-mail à ehui.benedicte@envinova.ci
- M. KOUELY Julien au 07 58 70 04 53 ou par e-mail à ju.kouely@aircotedivoire.com

Veuillez agréer, Madame le Directeur Général, l'assurance de ma considération distinguée.

Le Directeur Général

Laurent LOUKOU

16/05/25

Société Anonyme avec Conseil d'Administration au capital de 130.000.000.000 FCFA • RCCM : CI-ABJ-2012-B-8636
Compte Contribuable N° : 1256016W • Siège social : Abidjan – Zone Aéroportuaire • Adresse postale : 07 BP 592 Abidjan 07
Tél.: +225 27 21 75 00 55 / 56 • Fax : +225 27 21 58 07 34 • Courriel : info@aircotedivoire.com

MINISTERE DES TRANSPORTS

AUTORITE NATIONALE DE L'AVIATION CIVILE DE CÔTE D'IVOIRE

A.N.A.C.

Abidjan, le 30 MAI 2025

N° 005196 /ANAC/DSV/DSNAA/SDA/SEIA
N/Ref :4959/ANAC/DSNAA/SDA/SEIA
V/Ref : HF/DSC/2505414-JK

LE DIRECTEUR GENERAL

/-)

Monsieur le Directeur Général
de Air Côte d'Ivoire

ABIDJAN

Objet : Transmission du questionnaire de consultation de l'Etude Impact Environnemental et social (EIES)

Monsieur le Directeur Général,

À la suite de la séance de travail tenue le 26 mai 2025 relativement à l'Etude Impact Environnemental et social (EIES) du projet de construction d'un hangar de maintenance d'Air Côte d'Ivoire, j'ai l'honneur de vous transmettre ci-joint le formulaire « GUIDE D'ENTRETIEN » dument renseigné.

Je vous invite à prendre en compte les observations formulées dans la poursuite dudit projet.

Veuillez agréer, **Monsieur le Directeur Général**, l'assurance de ma considération distinguée.

ANAC AUTORITE NATIONALE DE L'AVIATION CIVILE LE DIRECTEUR GENERAL

Sinaly SILUE

P.J : (01)
- GUIDE D'ENTRETIEN renseigné

ORGANE DE RÉGLEMENTATION DE CONTRÔLE DE SÛRETÉ ET DE SÉCURITÉ DU TRANSPORT AÉRIEN EN CÔTE D'IVOIRE
07 B.P. 148 ABIDJAN 07 - Tél.: (225) 27 21 27 73 93 / 27 21 27 75 33 / 27 21 58 69 00/01 - Fax : (225) 27 21 27 63 46 - E-mail : info@anac.ci/anac_ci@yahoo.fr

Air Côte d'Ivoire

HF/DSC/Qual/2507416-JK

Abidjan, le 15 Juillet 2025

/-)

Monsieur le Directeur Général
Ivoire Hélicoptère

Abidjan

Objet : Consultation publique relative à l'Étude Impact Environnemental et Social Approfondie du projet de construction d'un hangar de maintenance au sein de l'aéroport International Felix Houphouët-Boigny à Port-Bouët.

Monsieur le Directeur Général,

La compagnie Air Côte d'Ivoire a mandaté le cabinet ENVINOVA pour la réalisation de l'Étude d'Impact Environnemental et Social Approfondie (EIES-A) du projet cité en objet conformément à la Loi n° 2023-900 du 23 novembre 2023 portant Code de l'Environnement ainsi que son décret n° 24-595 du 26 juin 2024, déterminant les règles et procédures applicables aux Évaluations Environnementales et Sociales.

Cette étude, qui se déroulera au sein de l'aéroport International Felix Houphouët-Boigny à Port-Bouët, requiert une consultation des populations, des opérateurs économiques, des chefs coutumiers, des autorités administratives et politiques et du voisinage de la zone du projet. Ladite consultation a pour objectif de vous présenter le projet afin de recueillir votre avis et vos préoccupations.

Je vous saurais donc gré de recevoir le cabinet ENVINOVA pour un entretien avec votre structure le mercredi 23 juillet 2025.

Pour tout renseignement complémentaire, veuillez contacter :

- Mlle EHUI Sopie Ange au 0709142691 | 0173901211 | ehui.benedicte@envinova.ci
- M. KOUELY Julien au 0758700453 | ju.kouely@aircotedivoire.com

Veuillez agréer, Monsieur le Directeur Général, nos sincères salutations.

AMHLASH
LE 17-07-2025
COURRIER ARRIVEE

Le Directeur Général
Air Côte d'Ivoire
Direction Générale
07 BP 592 Abidjan 07
Tel : (225) 27 21 00 55 - (225) 27 21 56 07 14
Laurent LOUKOU

Société Anonyme avec Conseil d'Administration au capital de 130.000.000.000 FCFA • RCCM : CI-ABJ-2012-B-8636
Compte Contribuable N° : 1256016W • Siège social : Abidjan – Zone Aéroportuaire • Adresse postale : 07 BP 592 Abidjan 07
Tél.: +225 27 21 75 00 55 / 56 • Fax : +225 27 21 58 07 34 • Courriel : info@aircotedivoire.com

Annexe 4 : guide d'entretien avec les parties prenantes

ENVINOVA

ETUDE D'IMPACT ENVIRONNEMENTAL ET SOCIAL APPROFONDIE (EIESA) PROJET DE CONSTRUCTION D'UN HANGAR DE MAINTENANCE AU SEIN DE L'AÉROPORT INTERNATIONAL DE FÉLIX HOUPHOUËT BOIGNY A PORT-BOUET

Air Côte d'Ivoire

Date : 21/07/2025

GUIDE D'ENTRETIEN/

NOM ET PRENOMS DU REPONDANT	STRUCTURE	FONCTION	CONTACTS
Bruno THERY	IAS	DGA	Tel : Cel : 00 225 07 49 64 40 29 E-mail :b.thery@iasgroup.aero

1. Avez-vous connaissance du projet de construction d'un hangar de maintenance au sein de l'aéroport international de FHB ?

Cochez une réponse.

a) Oui [x]

b) Non [ ]

Si oui, par quel canal ? Précisez.

Réunion AERIA

2. Pouvez-vous énumérer quelques risques liés à la réalisation de ce projet et proposer des solutions ?

Voir présentation jointe

3. Quels sont les aspects positifs du projet selon vous ?

Si toutes les conditions de continuité des opérations sont remplies avec le même niveau de satisfaction client, bénéficier d'infrastructures neuves et construites selon les nouvelles normes est un point positif.

4. Quelles sont vos suggestions quant à la réalisation du projet, énumérez les suivant les thématiques suivent.

Social :

- **Assurer un accès direct à la zone Est pour ne pas augmenter les temps de trajet domicile-travail**
- **Garantir l'accès à une zone de restauration**

Trafic routier :

- **Voies bitumées jusqu'à la zone Est**
- **Assurer la possibilité à tout le personnel de garer son véhicule**
- **Garantir l'accès des salles d'embarquement aux passagers en provenance du Terminal 2**

Environnemental :

Santé et sécurité :

- **Installation d'un Poste de contrôle dédié**
- **Assurer la présence de MEDICIS**

- **Garantir l'accès des services de secours**

Autres :

- **Construction d'un Hélipad**
- **Construction d'un taxiway**
- **Construction de plots hélicoptères et avions**
- **Garantir l'accès rapide au bureau de piste**
- **Garantir l'accès rapide du service de ravitaillement**
- **Relocalisation des soutes à carburant IH**

5. Quel est votre avis relativement à la réalisation de ce projet ? Cochez une case.

a) Favorable : ☐

b) Favorable sous réserve : ☐

c) Refus : ☒

d) Raisons de cet avis :

IAS estime que la relocalisation en zone EST ne permet pas de garantir le niveau de service qui est assuré à ses clients aujourd'hui, notamment en termes de réactivité quant aux évacuations sanitaires, conditions primordiales de réalisation des contrats signés, en termes de qualité de prestations rendues que ce soit aux passagers offshore ou aux passagers VIP. IAS insiste sur le choix d'une solution négocié en zone Nord-Ouest qui comporte beaucoup mois de risques.

Bruno THERY
Directeur Général Adjoint
Groupe IAS

Signature

ETUDE D'IMPACT ENVIRONNEMENTAL ET SOCIAL APPROFONDIE (EIESA) PROJET DE CONSTRUCTION D'UN HANGAR DE MAINTENANCE AU SEIN DE L'AÉROPORT INTERNATIONAL DE FÉLIX HOUPHOUËT BOIGNY A PORT-BOUET

Date : 18/06/2025 (date de rédaction du guide d'entretien)

GUIDE D'ENTRETIEN

NOM ET PRENOMS DU REPONDANT	STRUCTURE	FONCTION	CONTACTS
El-Hadj Aly OUATTARA	DCGR	Chef Département Conformité des Risques	E-mail : Ouattara.aly@aeria-ci.com
& Hervé HIS	& DEP	& Directeur Etudes et Projets	E-mail : herve.his@aeria-ci.com

1. Avez-vous connaissance du projet de construction d'un hangar de maintenance au sein de l'aéroport international de FHB ?

Cochez une réponse.

a) Oui [X]

b) Non [ ]

Si oui, par quel canal ? Précisez.

En réunion avec les représentants d'Air Cote d'Ivoire

……

2. Pouvez-vous énumérer quelques risques liés à la réalisation de ce projet et proposer des solutions ?

- Risque de gestion de changement --- Engager les parties prenantes
- Difficulté à faire évacuer les eaux pluviales --- réaliser des infrastructures capables de drainer ces eaux
- Pénétration des servitudes aéronautiques --- Mener des études de sécurité et prendre des mesures
- Risque de dégradation des chaussés aéronautique ---- définir des aires de lavage des aéronefs
- Risque de collision et présence de FOD --- Mener des études de sécurité et prendre des mesures
- Augmentation du risque technologique
- Augmentation des risques professionnels en phase de construction
- Risque sur la sécurité et la santé par l'utilisation d'équipements dangereux
- Production de déchets
- Pollution du sous-sol
- Pollution de l'eau
- Nuisances sonores
- Augmentation de l'empreinte carbone air Côte d'Ivoire
- Etc.

3. Quels sont les aspects positifs du projet selon vous ?

- Rapprocher l'ensemble des activités d'air Côte d'Ivoire
- Création d'un MRO à l'Aéroport d'Abidjan
- Assainir d'avantage la zone de l'aviation générale

……

4. Quelles sont vos suggestions quant à la réalisation du projet, énumérez les suivant les thématiques suivent.

Social :

- Amélioration des conditions économiques par la création d'emplois
- Participation au développement communautaire ;
- Promotion du genre à travers le recrutement des femmes ;
- Respect des droits des travailleurs conformément à la règlementation nationale
- .....

Trafic routier :

- Définir un périmètre de sécurité avec le voisinage lors des travaux
- Définir clairement les accès au site de construction pour les camions de transport des matériaux de construction
- .....

Environnemental :

- Réaliser une EIES
- Élaborer un plan de gestion des déchets et les faire enlever régulièrement
- Faire une surveillance de la qualité des eaux souterraines
- Utiliser des sources d'énergies renouvelables pour le fonctionnement du MRO
- Etc.

.....

Santé et sécurité :

- Mener des études de sécurité aéroportuaire et prendre des mesures ;
- Disposer d'un responsable HSE ;
- Etablir un plan de prévention des risques professionnels ;
- Faire l'évaluation de l'ensemble des risques du site.
- .....
.....

Autres :

.....
.....

5. Quel est votre avis relativement à la réalisation de ce projet ? Cochez une case.

a) Favorable : [X]

b) Favorable sous réserve : [ ]

c) Refus : [ ]

d) Raisons de cet avis :

Projet innovant
.....
.....

ENVINOVA

ETUDE D'IMPACT ENVIRONNEMENTAL ET SOCIAL APPROFONDIE (EIESA) PROJET DE CONSTRUCTION D'UN HANGAR DE MAINTENANCE AU SEIN DE L'AÉROPORT INTERNATIONAL DE FÉLIX HOUPHOUËT BOIGNY A PORT-BOUET

Air Côte d'Ivoire

Date : ...27.../...05.../ 2025

GUIDE D'ENTRETIEN

NOM ET PRENOMS DU REPONDANT	STRUCTURE	FONCTION	CONTACTS
KOUAME DONGO EDGAR	ANAC	Sous-Directeur des Aérodromes	Cel : 07 09 02 50 65 E-mail : dongoedgar@anac.ci
COULIBALY MAMADOU	ANAC	Sous-Directeur de la Navigabilité des Aéronefs	Cel : 07 07 43 27 16 E-mail : coulmamadou@anac.ci

1. Avez-vous connaissance du projet de construction d'un hangar de maintenance au sein de l'aéroport international de FHB ?

Cochez une réponse.

a) Oui [X]

b) Non [ ]

Si oui, par quel canal ? Précisez.

Par le biais d'un courrier d'Air Côte d'Ivoire adressé à l'ANAC

2. Pouvez-vous énumérer quelques risques liés à la réalisation de ce projet et proposer des solutions ?

Les principaux risques identifiés sont entre autres :

- **Pendant la phase d'étude et de planification**
  - Non-conformités réglementaires
  - Non prise en compte de certaines parties prenantes
  - Manque de Coordination avec les autres entités pertinentes
  - Choix inadapté du site : Proximité de pistes, impact sur les procédures de vol et plan de servitude aéronautique
  - Etc.
- **Pendant les travaux :**
  - Risques liés aux terrassements et aux mouvements d'engins et de personnes
  - Pollution trop prononcée du sol
  - Utilisation de grues de hauteur supérieures aux hauteurs autorisées et autres équipements lourds
  - Enjeux de sûreté sur le chantier
  - Incursions sur piste
  - Présence de FOD
  - Non-respect des délais d'exécution entrainant des re-publications ou extension de NOTAM

- etc.

- **Relocalisation des entités existantes sur le site :**
  - Nécessité d'identifier de nouveaux sites d'accueil
  - Aménagement des voies d'accès et signalisation
  - Respect des signalisations et des servitudes aéronautiques
  - Familiarisation du personnel sur les changements induits
- **Pendant l'exploitation du hangar :**
  - Problèmes de sécurité liés aux changements de pratiques opérationnelles de l'aérodrome
  - Risques liés à la configuration des aires de trafic et des voies de circulation
  - Respect des surfaces de limitation des obstacles et procédures de vol
  - Sureté
  - Congestion au niveau des points de contrôle sûreté (PARIF)
  - Problèmes de ségrégation, de collecte, d'enlèvement et de traitement des déchets industriels produits par l'organisme de maintenance (huiles, graisses, métaux, matières dangereuses, et autres.)
  - etc.

Solutions proposées : Il est impératif que chaque phase du projet fasse l'objet d'une étude d'impact spécifique sur la sécurité aéroportuaire, en collaboration étroite avec l'exploitant de l'aérodrome et les autres parties prenantes concernées.

.

3. Quels sont les aspects positifs du projet selon vous ?

- **Accroissement de la capacité de la compagnie qui induit un accroissement du trafic et un développement Augmentation de la capacité opérationnelle de la compagnie aérienne, entraînant une hausse du trafic aérien et un développement global de l'activité aéroportuaire.**
- **Renforcement des compétences techniques du personnel.**
- **Amélioration de l'image de l'aviation civile ivoirienne, consolidant son rôle de leader dans la sous-région.**

4. Quelles sont vos suggestions quant à la réalisation du projet, énumérez les suivant les thématiques suivent.

Social :

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

Trafic routier :

Mettre en place un plan de circulation temporaire pour limiter les perturbations pendant les travaux, notamment en ce qui concerne les accès au PARIF.

Environnemental :

Intégrer des mesures de réduction des nuisances sonores et de gestion des déchets de chantier lors des travaux. Ce dernier peut impacter la prévention du péril animalier

Mettre en place un programme de gestion des déchets pour la phase d'exploitation, en coordination avec les entités pertinentes.

Santé et sécurité :

- **Renforcer les dispositifs de sécurité sur le chantier et former le personnel aux risques spécifiques à l'environnement aéroportuaire lors des travaux.**

Autres :

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

5. Quel est votre avis relativement à la réalisation de ce projet ? Cochez une case.

a) Favorable : ☐

b) Favorable sous réserve : ☒

c) Refus : ☐

d) Raisons de cet avis :

Des études d'impact approfondies doivent être menées pour identifier toutes les contraintes liées à la phase de construction et d'exploitation future. Ces études devront être validées par l'ANAC et intégrer des mesures d'atténuation adéquates.

CONSULTATIONS PUBLIQUES

Signature

AUTORITÉ NATIONALE DE L'AVIATION CIVILE
Sous-Directeur des Aérodromes
ANAC

Dongo KOUAME

ENVINOVA

ETUDE D'IMPACT ENVIRONNEMENTAL ET SOCIAL APPROFONDIE (EIESA) PROJET DE CONSTRUCTION D'UN HANGAR DE MAINTENANCE AU SEIN DE L'AÉROPORT INTERNATIONAL DE FÉLIX HOUPHOUËT BOIGNY A PORT-BOUET

Air Côte d'Ivoire

Date : 06/08/2025

GUIDE D'ENTRETIEN

NOM ET PRENOMS DU REPONDANT	STRUCTURE	FONCTION	CONTACTS
DONA-FOLOGO Agathe	NHV Côte d'Ivoire	Directeur Général	Tel : 2721581030 Cel : 0758654631 E-mail : agathedona-fologo@nhv.be

1. Avez-vous connaissance du projet de construction d'un hangar de maintenance au sein de l'aéroport international de FHB ?

Cochez une réponse.

a) Oui ☑

b) Non ☐

Si oui, par quel canal ? Précisez.

AERIA et AIR COTE D'IVOIRE

Pouvez-vous énumérer quelques risques liés à la réalisation de ce projet et proposer des solutions ?

Transfert de nos installations et locaux conforment aux dispositions de l'aviation civile (certification-PEA) sur un nouveau site non-conforme aux dites dispositions.

Propositions : conserver les mêmes dispositifs règlementaires en matière d'infrastructures.

2. Quels sont les aspects positifs du projet selon vous ?
   - Nouvelles installations
   - Zone dédiée aux opérations d'aviation générale
3. Quelles sont vos suggestions quant à la réalisation du projet, énumérez les suivant les thématiques suivent.

Social :

- Aménagement adéquat des bureaux insonorisés car proche de la piste d'atterrissage de l'aéroport FHB
- Création d'environnement convivial au niveau des installations (cafétaria, douches adéquates en partant sur l'existentiel)

Trafic routier :

Accès facile et rapide aux nouvelles installations avec un parking pour les véhicules des travailleurs du nouveau site.

Environnemental :

Exigences législatives et règlementaires de l'ANAC à respecter

Santé et sécurité :

CONSULTATIONS PUBLIQUES

- Respect des pratiques actuelles mises en œuvre (gestion carbone, pollution, gestion des déchets industriels).
- Sécurisation du nouveau site et du patrimoine volant (aéronefs).

Autres :

Création de plusieurs Spots (H).

4. Quel est votre avis relativement à la réalisation de ce projet ? Cochez une case.

a) Favorable : ☐

b) Favorable sous réserve : ☑

c) Refus : ☐

d) Raisons de cet avis :

Le nouveau site doit avoir les mêmes dispositifs, sinon plus que l'ancien.

Signature

CONSULTATIONS PUBLIQUES

ENVINOVA

ETUDE D'IMPACT ENVIRONNEMENTAL ET SOCIAL APPROFONDIE (EIESA) PROJET DE CONSTRUCTION D'UN HANGAR DE MAINTENANCE AU SEIN DE L'AÉROPORT INTERNATIONAL DE FÉLIX HOUPHOUËT BOIGNY A PORT-BOUET

Air Côte d'Ivoire

Date : 21/05/2025

GUIDE D'ENTRETIEN

NOM ET PRENOMS DU REPONDANT	STRUCTURE	FONCTION	CONTACTS
N'CHO Lionel Armand	MCLU	S/D	Tel : Cel : 0747679809 E-mail : nokilac@outlook.com

1. Avez-vous connaissance du projet de construction d'un hangar de maintenance au sein de l'aéroport international de FHB ?

Cochez une réponse.

a) Oui ☐

b) Non ☒

Si oui, par quel canal ? Précisez.

.....

2. Pouvez-vous énumérer quelques risques liés à la réalisation de ce projet et proposer des solutions ?

Accidents le chantier en phase travaux

3. Quels sont les aspects positifs du projet selon vous ?

Accroissement des capacités d'aéroport FHB

4. Quelles sont vos suggestions quant à la réalisation du projet, énumérez les suivant les thématiques suivent.

Social :

Permettre aux populations de participer aux travaux

Trafic routier :

CONSULTATIONS PUBLIQUES

0709142691.Ehui.benedicte@envinova.ci

1

Ne pas entraver la circulation en phase travaux

Environnemental :

mettre en place un mécanisme de gestion des déchets

Santé et sécurité :

mettre en place un mécanisme de gestion des risque

Autres :

5. Quel est votre avis relativement à la réalisation de ce projet ? Cochez une case.

a) Favorable : ☐

b) Favorable sous réserve : ☒

c) Refus : ☐

d) Raisons de cet avis :

Signature

CONSULTATIONS PUBLIQUES

0709142691.Ehui.benedicte@envinova.ci

ENVINOVA

ETUDE D'IMPACT ENVIRONNEMENTAL ET SOCIAL APPROFONDIE (EIESA) PROJET DE CONSTRUCTION D'UN HANGAR DE MAINTENANCE AU SEIN DE L'AÉROPORT INTERNATIONAL DE FÉLIX HOUPHOUËT BOIGNY A PORT-BOUET

Air Côte d'Ivoire

Date : 21/05/2025

GUIDE D'ENTRETIEN

NOM ET PRENOMS DU REPONDANT	STRUCTURE	FONCTION	CONTACTS
AMON Kouadio Papi Privat	CGV Abouabou	Chauffeur	Tel : ~~07~~ Cel : 0709970274 E-mail :

1. Avez-vous connaissance du projet de construction d'un hangar de maintenance au sein de l'aéroport international de FHB ?

Cochez une réponse.

a) Oui ☐

b) Non ☒

Si oui, par quel canal ? Précisez.

.....

.....

2. Pouvez-vous énumérer quelques risques liés à la réalisation de ce projet et proposer des solutions ?

.....

.....

.....

.....

3. Quels sont les aspects positifs du projet selon vous ?

Main d'oeuvre pour la population

.....

.....

.....

4. Quelles sont vos suggestions quant à la réalisation du projet, énumérez les suivant les thématiques suivent.

Social :

.....

.....

.....

.....

Trafic routier :

CONSULTATIONS PUBLIQUES

0709142691.Ehui.benedicte@envinova.ci

1

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

Environnemental :

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

Santé et sécurité :

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

Autres :

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

5. Quel est votre avis relativement à la réalisation de ce projet ? Cochez une case.

a) Favorable : ☑

b) Favorable sous réserve : ☐

c) Refus : ☐

d) Raisons de cet avis :

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

Signature

CONSULTATIONS PUBLIQUES

0709142691.Ehui.benedicte@envinova.ci

ENVINOVA

ETUDE D'IMPACT ENVIRONNEMENTAL ET SOCIAL APPROFONDIE (EIESA) PROJET DE CONSTRUCTION D'UN HANGAR DE MAINTENANCE AU SEIN DE L'AÉROPORT INTERNATIONAL DE FÉLIX HOUPHOUËT BOIGNY A PORT-BOUET

Air Côte d'Ivoire

Date : 21/05/2025

GUIDE D'ENTRETIEN

NOM ET PRENOMS DU REPONDANT	STRUCTURE	FONCTION	CONTACTS
Guibro Pelagie epS MIANMIEN	presidente de la coopective B.D	Commerçante	Tel : 0748629330 Cel : E-mail :

1. Avez-vous connaissance du projet de construction d'un hangar de maintenance au sein de l'aéroport international de FHB ?

Cochez une réponse.

a) Oui ☐

b) Non ☒

Si oui, par quel canal ? Précisez.

.....

2. Pouvez-vous énumérer quelques risques liés à la réalisation de ce projet et proposer des solutions ?

.....

3. Quels sont les aspects positifs du projet selon vous ?

Main d'oeuvre, ça va aider à accroître la démographie

4. Quelles sont vos suggestions quant à la réalisation du projet, énumérez les suivant les thématiques suivent.

Social :

.....

Trafic routier :

CONSULTATIONS PUBLIQUES

0709142691.Ehui.benedicte@envinova.ci

1

ENVINOVA

ETUDE D'IMPACT ENVIRONNEMENTAL ET SOCIAL APPROFONDIE (EIESA) PROJET DE CONSTRUCTION D'UN HANGAR DE MAINTENANCE AU SEIN DE L'AÉROPORT INTERNATIONAL DE FÉLIX HOUPHOUËT BOIGNY A PORT-BOUET

Air Côte d'Ivoire

Route bien adapté pour la circulation des .....

Environnemental :

.....

Santé et sécurité :

.....

Autres :

.....

5. Quel est votre avis relativement à la réalisation de ce projet ? Cochez une case.

a) Favorable : ☒

b) Favorable sous réserve : ☐

c) Refus : ☐

d) Raisons de cet avis :

.....

Signature

CONSULTATIONS PUBLIQUES

0709142691.Ehui.benedicte@envinova.ci

ENVINOVA

ETUDE D'IMPACT ENVIRONNEMENTAL ET SOCIAL APPROFONDIE (EIESA) PROJET DE CONSTRUCTION D'UN HANGAR DE MAINTENANCE AU SEIN DE L'AÉROPORT INTERNATIONAL DE FÉLIX HOUPHOUËT BOIGNY A PORT-BOUET

Air Côte d'Ivoire

Date : 21/05/2025

GUIDE D'ENTRETIEN

NOM ET PRENOMS DU REPONDANT	STRUCTURE	FONCTION	CONTACTS
DOMINIQUE SEA	ABA	Président cité Lama	Tel : 07 77 44 40 Cel : 44 E-mail :

1. Avez-vous connaissance du projet de construction d'un hangar de maintenance au sein de l'aéroport international de FHB ?

Cochez une réponse.

a) Oui [X]

b) Non [ ]

Si oui, par quel canal ? Précisez.

PAR TELEPHONE

2. Pouvez-vous énumérer quelques risques liés à la réalisation de ce projet et proposer des solutions ?

YA AUCUN RISQUE

3. Quels sont les aspects positifs du projet selon vous ?

TRES BON PROJET EMBELIR PLUS NOTRE AEROPORT

4. Quelles sont vos suggestions quant à la réalisation du projet, énumérez les suivant les thématiques suivent.

Social :

AUCUN

Trafic routier :

CONSULTATIONS PUBLIQUES

0709142691.Ehui.benedicte@envinova.ci

1

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

Environnemental :

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

Santé et sécurité :

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

Autres :

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

5. Quel est votre avis relativement à la réalisation de ce projet ? Cochez une case.

a) Favorable : [X]

b) Favorable sous réserve : [ ]

c) Refus : [ ]

d) Raisons de cet avis :

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

Signature

CONSULTATIONS PUBLIQUES

0709142691.Ehui.benedicte@envinova.ci

ENVINOVA

ETUDE D'IMPACT ENVIRONNEMENTAL ET SOCIAL APPROFONDIE (EIESA) PROJET DE CONSTRUCTION D'UN HANGAR DE MAINTENANCE AU SEIN DE L'AÉROPORT INTERNATIONAL DE FÉLIX HOUPHOUËT BOIGNY A PORT-BOUET

Air Côte d'Ivoire

Date : 21/05/2025

GUIDE D'ENTRETIEN

NOM ET PRENOMS DU REPONDANT	STRUCTURE	FONCTION	CONTACTS
NANOUMI Corinne Estelle	Association des femmes d'Agbabou	Informaticienne	Tel : Cel : 0707655718 E-mail : estellecorinne@gmail.com

1. Avez-vous connaissance du projet de construction d'un hangar de maintenance au sein de l'aéroport international de FHB ?

Cochez une réponse.

a) Oui ☐

b) Non ☒

Si oui, par quel canal ? Précisez.

.....

2. Pouvez-vous énumérer quelques risques liés à la réalisation de ce projet et proposer des solutions ?

Nuisance sonore dû aux materiels qui sera utilisé

3. Quels sont les aspects positifs du projet selon vous ?

L'aspect positif de ce projet est la création d'emplois

4. Quelles sont vos suggestions quant à la réalisation du projet, énumérez les suivant les thématiques suivent.

Social :

Donner la priorité aux jeunes des villages d'Agbabou et Adjahui lors du recrutement de la main-d'oeuvre lié à ce projet

Trafic routier :

CONSULTATIONS PUBLIQUES

0709142691.Ehui.benedicte@envinova.ci

1

Environnemental :

Santé et sécurité :

Les materiels et les produits qui seront utilisé ne seront pas nefaste sur la santé de la population environnante.

Autres :

5. Quel est votre avis relativement à la réalisation de ce projet ? Cochez une case.

a) Favorable : ☐

b) Favorable sous réserve : ☒

c) Refus : ☐

d) Raisons de cet avis :

Si et seulement si les retombées positives se font ressentir aussi sur le village d'Agboabou.

Signature

CONSULTATIONS PUBLIQUES

0709142691.Ehui.benedicte@envinova.ci

ENVINOVA

ETUDE D'IMPACT ENVIRONNEMENTAL ET SOCIAL APPROFONDIE (EIESA) PROJET DE CONSTRUCTION D'UN HANGAR DE MAINTENANCE AU SEIN DE L'AÉROPORT INTERNATIONAL DE FÉLIX HOUPHOUËT BOIGNY A PORT-BOUET

Air Côte d'Ivoire

Date : 21/05/2025

GUIDE D'ENTRETIEN

NOM ET PRENOMS DU REPONDANT	STRUCTURE	FONCTION	CONTACTS
Lemagoran Chia yvette	CFL-PB	Pdte des femmes de Port Bouet	Tel : Cel 0708484879 E-mail : ychia1974@gmail.com

1. Avez-vous connaissance du projet de construction d'un hangar de maintenance au sein de l'aéroport international de FHB ?

Cochez une réponse.

a) Oui ☐

b) Non ☒

Si oui, par quel canal ? Précisez.

.....

2. Pouvez-vous énumérer quelques risques liés à la réalisation de ce projet et proposer des solutions ?

ma proposition fait une fondation solide de la Construction de l'Hangar

3. Quels sont les aspects positifs du projet selon vous ?

L'aspect du projet est bonne elle va arrange ceux qui voyage ainsi que la populati

4. Quelles sont vos suggestions quant à la réalisation du projet, énumérez les suivant les thématiques suivent.

Social :

ma suggestion après la construction pensée aussi à nos enfants

Trafic routier :

CONSULTATIONS PUBLIQUES

0709142691.Ehui.benedicte@envinova.ci

1

ENVINOVA

ETUDE D'IMPACT ENVIRONNEMENTAL ET SOCIAL APPROFONDIE (EIESA) PROJET DE CONSTRUCTION D'UN HANGAR DE MAINTENANCE AU SEIN DE L'AÉROPORT INTERNATIONAL DE FÉLIX HOUPHOUËT BOIGNY A PORT-BOUET

Air Côte d'Ivoire

Date : 21/05/2025

GUIDE D'ENTRETIEN

NOM ET PRENOMS DU REPONDANT	STRUCTURE	FONCTION	CONTACTS
DEGRE KOWASSI	CIRÉdemo AEORPORT	Manoeuvre	Tel : 0707061222 Cel : E-mail :

1. Avez-vous connaissance du projet de construction d'un hangar de maintenance au sein de l'aéroport international de FHB ?

Cochez une réponse.

a) Oui [X]

b) Non [ ]

Si oui, par quel canal ? Précisez.

PAR APPEL TELEPHONIQUE

2. Pouvez-vous énumérer quelques risques liés à la réalisation de ce projet et proposer des solutions ?

PLUSIEUR Risque

3. Quels sont les aspects positifs du projet selon vous ?

AUCUN

4. Quelles sont vos suggestions quant à la réalisation du projet, énumérez les suivant les thématiques suivent.

Social :

Trafic routier :

CONSULTATIONS PUBLIQUES

0709142691.Ehui.benedicte@envinova.ci

1

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

Environnemental :

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

Santé et sécurité :

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

Autres :

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

5. Quel est votre avis relativement à la réalisation de ce projet ? Cochez une case.

a) Favorable : ☒

b) Favorable sous réserve : ☐

c) Refus : ☐

d) Raisons de cet avis :

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

Signature

CONSULTATIONS PUBLIQUES

0709142691.Ehui.benedicte@envinova.ci

ENVINOVA

ETUDE D'IMPACT ENVIRONNEMENTAL ET SOCIAL APPROFONDIE (EIESA) PROJET DE CONSTRUCTION D'UN HANGAR DE MAINTENANCE AU SEIN DE L'AÉROPORT INTERNATIONAL DE FÉLIX HOUPHOUËT BOIGNY A PORT-BOUET

Air Côte d'Ivoire

Date : 28/05/2025

GUIDE D'ENTRETIEN

NOM ET PRENOMS DU REPONDANT	STRUCTURE	FONCTION	CONTACTS
SORO PAGAGNIGUI SEYDOU	DGE	C.E	Tel : 0779562019 Cel : pagagniguisoro E-mail : gmail.com

1. Avez-vous connaissance du projet de construction d'un hangar de maintenance au sein de l'aéroport international de FHB ?

Cochez une réponse.

a) Oui [X]

b) Non [ ]

Si oui, par quel canal ? Précisez.

Commission (cabinet ENVINOVA)

2. Pouvez-vous énumérer quelques risques liés à la réalisation de ce projet et proposer des solutions ?

- Risque de pollution : Céder la gestion des déchets par une structure agréée
- Risque d'accident : Plan de circulation du site
- Risque d'incendie : Réalisation d'POI

3. Quels sont les aspects positifs du projet selon vous ?

- Augmentation des recettes fiscales
- Création d'emplois
- Amélioration des conditions de voyageurs
- Amélioration de la qualité du service

4. Quelles sont vos suggestions quant à la réalisation du projet, énumérez les suivant les thématiques suivent.

Social :

- Déclaration du personnel à la CNPS
- Recrutement de la main d'œuvre locale

Trafic routier :

CONSULTATIONS PUBLIQUES

0709142691.Ehui.benedicte@envinova.ci

1

ENVINOVA

ETUDE D'IMPACT ENVIRONNEMENTAL ET SOCIAL APPROFONDIE (EIESA) PROJET DE CONSTRUCTION D'UN HANGAR DE MAINTENANCE AU SEIN DE L'AÉROPORT INTERNATIONAL DE FÉLIX HOUPHOUËT BOIGNY A PORT-BOUET

Air Côte d'Ivoire

- Perturbation du trafic routier : faire un plan de circulation du site

Environnemental :

- Emanation de poussière
- Emission de ~~poss~~ bruit
- Emission de gaz
- Production de déchet

Santé et sécurité :

Fournir des EPI adapté

- Mettre de gestion de la santé du personnel
- Renforcer une HSE en phase travaux

Autres :

Confier l'enlèvement des Huiles usagées par une structure Agréé

5. Quel est votre avis relativement à la réalisation de ce projet ? Cochez une case.

a) Favorable : ☐

b) Favorable sous réserve : ☒

c) Refus : ☐

d) Raisons de cet avis :

- Prise en compte des observations

Signature

Ministère de l'Environnement, du Développement Durable et de la Transition Ecologique
LA DIRECTION GENERALE DE L'ENVIRONNEMENT

0709142691.Ehui.benedicte@envinova.ci

2

CONSULTATIONS PUBLIQUES

ENVINOVA

ETUDE D'IMPACT ENVIRONNEMENTAL ET SOCIAL APPROFONDIE (EIESA) PROJET DE CONSTRUCTION D'UN HANGAR DE MAINTENANCE AU SEIN DE L'AÉROPORT INTERNATIONAL DE FÉLIX HOUPHOUËT BOIGNY A PORT-BOUET

Air Côte d'Ivoire

Date : 21/05/2025

GUIDE D'ENTRETIEN

NOM ET PRENOMS DU REPONDANT	STRUCTURE	FONCTION	CONTACTS
Tiecoura Coulibaly	Président CGQ Aéroportuaire / Président CGQ Président ARCAA / CGQ/ARCAA	Président CGQ Aéroportuaire / Président CGQ Président ARCAA	Tel : 07 Cel : 07074547 65 E-mail tiecouracoulibaly@gmail.com tiecouracoulibaly@gmail.com,

1. Avez-vous connaissance du projet de construction d'un hangar de maintenance au sein de l'aéroport international de FHB ?

Cochez une réponse.

a) Oui ☐

b) Non ☒

Si oui, par quel canal ? Précisez.

.....

2. Pouvez-vous énumérer quelques risques liés à la réalisation de ce projet et proposer des solutions ?

Je souhaite que vos pour ces chantiers de travaux importantes pour éviter tout désagréments des agents y travaillent. Des solutions idoines trouvées pour éviter tout dommage ou dommage humaine.

3. Quels sont les aspects positifs du projet selon vous ?

Le projet n'influence pas l'extérieur de l'aéroport. tout se fera au sein de l'aéroport.

4. Quelles sont vos suggestions quant à la réalisation du projet, énumérez les suivant les thématiques suivent.

Social :

RAS

Trafic routier :

CONSULTATIONS PUBLIQUES

0709142691.Ehui.benedicte@envinova.ci

1

Environnemental :

Santé et sécurité :

Vous le problème de la nuisance sonore environnementale pour les riverains

Autres :

5. Quel est votre avis relativement à la réalisation de ce projet ? Cochez une case.

a) Favorable : ☒

b) Favorable sous réserve : ☐

c) Refus : ☐

d) Raisons de cet avis :

Signature

CONSULTATIONS PUBLIQUES

0709142691.Ehui.benedicte@envinova.ci

ENVINOVA

ETUDE D'IMPACT ENVIRONNEMENTAL ET SOCIAL APPROFONDIE (EIESA) PROJET DE CONSTRUCTION D'UN HANGAR DE MAINTENANCE AU SEIN DE L'AÉROPORT INTERNATIONAL DE FÉLIX HOUPHOUËT BOIGNY A PORT-BOUET

Air Côte d'Ivoire

Date : 21/05/2025

GUIDE D'ENTRETIEN

NOM ET PRENOMS DU REPONDANT	STRUCTURE	FONCTION	CONTACTS
Kouassi André Franck Yves	Mairie de Port-Bouët	CS Environnement	Tel : 0709929160 Cel : E-mail : kandafg@gmail.com

1. Avez-vous connaissance du projet de construction d'un hangar de maintenance au sein de l'aéroport international de FHB ?

Cochez une réponse.

a) Oui ☑

b) Non ☐

Si oui, par quel canal ? Précisez.

Courrier

2. Pouvez-vous énumérer quelques risques liés à la réalisation de ce projet et proposer des solutions ?

- Nuisances de voisinage
- Accident de travail
- perturbation du trafic routier
- production de déchets

3. Quels sont les aspects positifs du projet selon vous ?

- Augmentation des capacités de Air Côte d'Ivoire
- Création d'emplois

4. Quelles sont vos suggestions quant à la réalisation du projet, énumérez les suivant les thématiques suivent.

Social :

- favoriser l'emploi de la main d'œuvre locale qualifiée ou non en se rapprochant de la plateforme service communale

Trafic routier :

CONSULTATIONS PUBLIQUES

0709142691.Ehui.benedicte@envinova.ci

1

ENVINOVA

ETUDE D'IMPACT ENVIRONNEMENTAL ET SOCIAL APPROFONDIE (EIESA) PROJET DE CONSTRUCTION D'UN HANGAR DE MAINTENANCE AU SEIN DE L'AÉROPORT INTERNATIONAL DE FÉLIX HOUPHOUËT BOIGNY A PORT-BOUET

Air Côte d'Ivoire

Se rapprocher de l'OFT pour les questions de fluidité aériens

Environnemental :

Prendre les dispositions necessaires pour limiter les effets environnementaux

Santé et sécurité :

Mettre à la disposition des travailleurs des EPI et EPC

Autres :

Que Air Côte d'Ivoire défine sa demarche RSE auprès des Communautés villageoises voisines au domaine Aeroportuaire.

5. Quel est votre avis relativement à la réalisation de ce projet ? Cochez une case.

a) Favorable : ☑

b) Favorable sous réserve : ☐

c) Refus : ☐

d) Raisons de cet avis :

Projet permettant à Air côte d'Ivoire d'être operationnel et compétitive.

Signature

CONSULTATIONS PUBLIQUES

0709142691.Ehui.benedicte@envinova.ci

ENVINOVA

ETUDE D'IMPACT ENVIRONNEMENTAL ET SOCIAL APPROFONDIE (EIESA) PROJET DE CONSTRUCTION D'UN HANGAR DE MAINTENANCE AU SEIN DE L'AÉROPORT INTERNATIONAL DE FÉLIX HOUPHOUËT BOIGNY A PORT-BOUET

Air Côte d'Ivoire

Date : 21/05/2025

GUIDE D'ENTRETIEN

NOM ET PRENOMS DU REPONDANT	STRUCTURE	FONCTION	CONTACTS
ADINGRA née KOUADIO	Préfecture d'Abidjan	Chargée d'Etudes	Tel : Cel : 07 49 99 02 13 E-mail : kouadio appaulk@gmail.com

1. Avez-vous connaissance du projet de construction d'un hangar de maintenance au sein de l'aéroport international de FHB ?

Cochez une réponse.

a) Oui ☒

b) Non ☐

Si oui, par quel canal ? Précisez.

COURRIER de la part du cabinet ENVINOVA

2. Pouvez-vous énumérer quelques risques liés à la réalisation de ce projet et proposer des solutions ?

- Risque de perturbation sonore, vibration

3. Quels sont les aspects positifs du projet selon vous ?

- une ligne Abidjan - Paris
- Des recettes fiscale

4. Quelles sont vos suggestions quant à la réalisation du projet, énumérez les suivant les thématiques suivent.

Social :

- Prendre des dispositions sécuritaire pour les employés

Trafic routier :

CONSULTATIONS PUBLIQUES

0709142691.Ehui.benedicte@envinova.ci

1

- Perturbation du trafic routier
- Faire une plan de circulation

Environnemental :

- Faire les mesures Environnementales avant projet et pendant la phase de d'exploitation

Santé et sécurité :

- Equipé les Employés des EPI
- Déclaration à la CNPS
- un permis de démolition et n'assurer qu'ils ont été Agrée par la CIAPOL

Autres :

- Pour ne pas qu'il est des chevauchement de Projet au niveau de l'aeroport, informer les structures administratives et aux les projets en cours

5. Quel est votre avis relativement à la réalisation de ce projet ? Cochez une case.

a) Favorable : ☐

b) Favorable sous réserve : ☒

c) Refus : ☐

d) Raisons de cet avis :

sous reserve de la paise en compte des recommandations.

République de Côte d'Ivoire
DEPARTEMENT D'ABIDJAN
PREFECTURE D'ABIDJAN
Ministère de l'Intérieur et de la Sécurité

Signature

0709142691.Ehui.benedicte@envinova.ci

CONSULTATIONS PUBLIQUES

ENVINOVA

ETUDE D'IMPACT ENVIRONNEMENTAL ET SOCIAL APPROFONDIE (EIESA) PROJET DE CONSTRUCTION D'UN HANGAR DE MAINTENANCE AU SEIN DE L'AÉROPORT INTERNATIONAL DE FÉLIX HOUPHOUËT BOIGNY A PORT-BOUET

Air Côte d'Ivoire

Date : 21 / 05 /2025

GUIDE D'ENTRETIEN

NOM ET PRENOMS DU REPONDANT	STRUCTURE	FONCTION	CONTACTS
DIAMANT JEAN-NOEL ABEL	Chefferie du village d'Abouabou	Secrétaire de la Chefferie	Tel : 0505050635 Cel : / E-mail : jean.noelabeldiamant@gmail.com

1. Avez-vous connaissance du projet de construction d'un hangar de maintenance au sein de l'aéroport international de FHB ?

Cochez une réponse.

a) Oui ☒

b) Non ☐

Si oui, par quel canal ? Précisez.

Par le Canal de la Direction des Services Techniques de la Mairie de Port-Bouët

2. Pouvez-vous énumérer quelques risques liés à la réalisation de ce projet et proposer des solutions ?

Des problèmes d'environnement et d'impact

3. Quels sont les aspects positifs du projet selon vous ?

L'extension de l'aéroport est un facteur de développement. La construction d'un hangar plus grand va désengorger l'aéroport avec une flotte importante d'Air Côte d'Ivoire

4. Quelles sont vos suggestions quant à la réalisation du projet, énumérez les suivant les thématiques suivent.

Social :

Pas de suggestions.

Trafic routier :

CONSULTATIONS PUBLIQUES

0709142691.Ehui.benedicte@envinova.ci

1

Environnemental :

Prise en compte des compagnies impactées

Santé et sécurité :

Des dispositions seront prises

Autres :

Les purges coutumières n'ont pas depuis 1957 été versées au village d'Abouabou / Que l'AERIA et toutes les autres structures se mettent en rapport avec le village d'Abouabou

5. Quel est votre avis relativement à la réalisation de ce projet ? Cochez une case.

a) Favorable : ☒

b) Favorable sous réserve : ☐

c) Refus : ☐

d) Raisons de cet avis :

Signature

CONSULTATIONS PUBLIQUES

ENVINOVA

ETUDE D'IMPACT ENVIRONNEMENTAL ET SOCIAL APPROFONDIE (EIESA) PROJET DE CONSTRUCTION D'UN HANGAR DE MAINTENANCE AU SEIN DE L'AÉROPORT INTERNATIONAL DE FÉLIX HOUPHOUËT BOIGNY A PORT-BOUET

Air Côte d'Ivoire

Date : 21/05/2025

GUIDE D'ENTRETIEN

NOM ET PRENOMS DU REPONDANT	STRUCTURE	FONCTION	CONTACTS
DJABATE LADJI IS	ACI	AGENT	Tel : Cel : 07-78-91-02-15 E-mail :

1. Avez-vous connaissance du projet de construction d'un hangar de maintenance au sein de l'aéroport international de FHB ?

Cochez une réponse.

a) Oui ☐

b) Non ☒

Si oui, par quel canal ? Précisez.

.....

2. Pouvez-vous énumérer quelques risques liés à la réalisation de ce projet et proposer des solutions ?

En Construction, les Chutes,

3. Quels sont les aspects positifs du projet selon vous ?

Pompe installé sur le site
belle offre

4. Quelles sont vos suggestions quant à la réalisation du projet, énumérez les suivant les thématiques suivent.

Social :

Embaucher un projet de fin

Trafic routier :

0709142691.Ehui.benedicte@envinova.ci

CONSULTATIONS PUBLIQUES

1

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

Environnemental :

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

Santé et sécurité :

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

Autres :

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

5. Quel est votre avis relativement à la réalisation de ce projet ? Cochez une case.

a) Favorable : [X]

b) Favorable sous réserve : [ ]

c) Refus : [ ]

d) Raisons de cet avis :

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

Signature

0709142691.Ehui.benedicte@envinova.ci

ENVINOVA

ETUDE D'IMPACT ENVIRONNEMENTAL ET SOCIAL APPROFONDIE (EIESA) PROJET DE CONSTRUCTION D'UN HANGAR DE MAINTENANCE AU SEIN DE L'AÉROPORT INTERNATIONAL DE FÉLIX HOUPHOUËT BOIGNY A PORT-BOUET

Air Côte d'Ivoire

Date : 21/05/2025

GUIDE D'ENTRETIEN

NOM ET PRENOMS DU REPONDANT	STRUCTURE	FONCTION	CONTACTS
KADJI JACOB	CGIQ Cote de l'air		Tel : 0768850 04 Cel : E-mail :

1. Avez-vous connaissance du projet de construction d'un hangar de maintenance au sein de l'aéroport international de FHB ?

Cochez une réponse.

a) Oui [X]

b) Non [ ]

Si oui, par quel canal ? Précisez.

par la Consultation Public

2. Pouvez-vous énumérer quelques risques liés à la réalisation de ce projet et proposer des solutions ?

Comment les riverains seront pour les deplacement

3. Quels sont les aspects positifs du projet selon vous ?

La emploi pour la jeunesse

4. Quelles sont vos suggestions quant à la réalisation du projet, énumérez les suivant les thématiques suivent.

Social :

pour la realisation du projet qu'on prend des jeunes de port Bouet et premier les jeunes des quatiers et villages concernés

Trafic routier :

CONSULTATIONS PUBLIQUES

0709142691.Ehui.benedicte@envinova.ci

1

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

Environnemental :

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

Santé et sécurité :

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

Autres :

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

5. Quel est votre avis relativement à la réalisation de ce projet ? Cochez une case.

a) Favorable : ☐

b) Favorable sous réserve : ☑

c) Refus : ☐

d) Raisons de cet avis :

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

Signature

CONSULTATIONS PUBLIQUES

0709142691.Ehui.benedicte@envinova.ci

ENVINOVA

ETUDE D'IMPACT ENVIRONNEMENTAL ET SOCIAL APPROFONDIE (EIESA) PROJET DE CONSTRUCTION D'UN HANGAR DE MAINTENANCE AU SEIN DE L'AÉROPORT INTERNATIONAL DE FÉLIX HOUPHOUËT BOIGNY A PORT-BOUET

Air Côte d'Ivoire

Date : 21 / 03 /2025

GUIDE D'ENTRETIEN

NOM ET PRENOMS DU REPONDANT	STRUCTURE	FONCTION	CONTACTS
DJELOU BONIS	S.G des Jeunes d'Abouabou	Sans Emploi	Tel : 05 07 56 32 33 Cel : 01 01 33 46 27 E-mail :

1. Avez-vous connaissance du projet de construction d'un hangar de maintenance au sein de l'aéroport international de FHB ?

Cochez une réponse.

a) Oui ☒

b) Non ☐

Si oui, par quel canal ? Précisez.

Mairie de Port-Bouët

2. Pouvez-vous énumérer quelques risques liés à la réalisation de ce projet et proposer des solutions ?

3. Quels sont les aspects positifs du projet selon vous ?

Ce projet sera positif pour la Jeunesse de P-B parce que il nous donne des emplois

4. Quelles sont vos suggestions quant à la réalisation du projet, énumérez les suivant les thématiques suivent.

Social :

Trafic routier :

CONSULTATIONS PUBLIQUES

0709142691.Ehui.benedicte@envinova.ci

1

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

Environnemental :

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

Santé et sécurité :

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

Autres :

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

5. Quel est votre avis relativement à la réalisation de ce projet ? Cochez une case.

a) Favorable : ☒

b) Favorable sous réserve : ☐

c) Refus : ☐

d) Raisons de cet avis :

Ce projet est très bien et il s'inscrit dans le cadre du concepte du chef de l'Etat qui parle du developpement.

Signature

CONSULTATIONS PUBLIQUES

0709142691.Ehui.benedicte@envinova.ci

ENVINOVA

ETUDE D'IMPACT ENVIRONNEMENTAL ET SOCIAL APPROFONDIE (EIESA) PROJET DE CONSTRUCTION D'UN HANGAR DE MAINTENANCE AU SEIN DE L'AÉROPORT INTERNATIONAL DE FÉLIX HOUPHOUËT BOIGNY A PORT-BOUET

Air Côte d'Ivoire

Date : 21./05./2025

GUIDE D'ENTRETIEN

NOM ET PRENOMS DU REPONDANT	STRUCTURE	FONCTION	CONTACTS
N'KOUSSE N'EDOUMS	~~Mutelle~~ Mutuelle	Président	Tel : Cel : 07-11-08-14-62 E-mail :

1. Avez-vous connaissance du projet de construction d'un hangar de maintenance au sein de l'aéroport international de FHB ?

Cochez une réponse.

a) Oui ☐

b) Non ☒

Si oui, par quel canal ? Précisez.

.....

.....

2. Pouvez-vous énumérer quelques risques liés à la réalisation de ce projet et proposer des solutions ?

.....

.....

.....

.....

3. Quels sont les aspects positifs du projet selon vous ?

Cet Hangar Permettra l'Aéroport ~~[illegible]~~ de Recevoir les gros Avions, C'est un Avantage Pour la Côte d'Ivoire

4. Quelles sont vos suggestions quant à la réalisation du projet, énumérez les suivant les thématiques suivent.

Social :

Projet, Projet, Projet, Si Vous plaît, Payez nos Dettes.

Trafic routier :

CONSULTATIONS PUBLIQUES

0709142691.Ehui.benedicte@envinova.ci

1

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

Environnemental :

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

Santé et sécurité :

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

Autres :

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

5. Quel est votre avis relativement à la réalisation de ce projet ? Cochez une case.

a) Favorable : ☐

b) Favorable sous réserve : ☐

c) Refus : ☐

d) Raisons de cet avis :

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

Signature

CONSULTATIONS PUBLIQUES

0709142691.Ehui.benedicte@envinova.ci

ENVINOVA

ETUDE D'IMPACT ENVIRONNEMENTAL ET SOCIAL APPROFONDIE (EIESA) PROJET DE CONSTRUCTION D'UN HANGAR DE MAINTENANCE AU SEIN DE L'AÉROPORT INTERNATIONAL DE FÉLIX HOUPHOUËT BOIGNY A PORT-BOUET

Air Côte d'Ivoire

Date : 21/05/2025

GUIDE D'ENTRETIEN

NOM ET PRENOMS DU REPONDANT	STRUCTURE	FONCTION	CONTACTS
Rocamé YAO Augustin	UNION des Jeunes de Port-Bouët	Président Communal	Tel : 0708959567 Cel : 0140404323 E-mail : pracugustin@gmail.com

1. Avez-vous connaissance du projet de construction d'un hangar de maintenance au sein de l'aéroport international de FHB ?

Cochez une réponse.

a) Oui ☐

b) Non ☑

Si oui, par quel canal ? Précisez.

.....

2. Pouvez-vous énumérer quelques risques liés à la réalisation de ce projet et proposer des solutions ?

.....

3. Quels sont les aspects positifs du projet selon vous ?

Main d'œuvre, accueille le grand public

4. Quelles sont vos suggestions quant à la réalisation du projet, énumérez les suivant les thématiques suivent.

Social :

.....

Trafic routier :

CONSULTATIONS PUBLIQUES

0709142691.Ehui.benedicte@envinova.ci

1

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

Environnemental :

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

Santé et sécurité :

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

Autres :

Implication de la Communauté et de la jeunesse Communale

5. Quel est votre avis relativement à la réalisation de ce projet ? Cochez une case.

a) Favorable : ☒

b) Favorable sous réserve : ☐

c) Refus : ☐

d) Raisons de cet avis :

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

Signature

0709142691.Ehui.benedicte@envinova.ci

ENVINOVA

ETUDE D'IMPACT ENVIRONNEMENTAL ET SOCIAL APPROFONDIE (EIESA) PROJET DE CONSTRUCTION D'UN HANGAR DE MAINTENANCE AU SEIN DE L'AÉROPORT INTERNATIONAL DE FÉLIX HOUPHOUËT BOIGNY A PORT-BOUET

Air Côte d'Ivoire

Date : 21 / 05 /2025

GUIDE D'ENTRETIEN

NOM ET PRENOMS DU REPONDANT	STRUCTURE	FONCTION	CONTACTS
YESSOH DJOBOSSE JACOB	PRESIDENT DES JEUNNES DU VILLAGE ADJAMUI COUDE	AGENT DE RECOUVREMENT	Tel : Cel : 0546899758 E-mail :

1. Avez-vous connaissance du projet de construction d'un hangar de maintenance au sein de l'aéroport international de FHB ?

Cochez une réponse.

a) Oui ☐

b) Non ☒

Si oui, par quel canal ? Précisez.

.....

2. Pouvez-vous énumérer quelques risques liés à la réalisation de ce projet et proposer des solutions ?

.....

3. Quels sont les aspects positifs du projet selon vous ?

permet d'avoir des avions plus performants

4. Quelles sont vos suggestions quant à la réalisation du projet, énumérez les suivant les thématiques suivent.

Social :

.....

Trafic routier :

CONSULTATIONS PUBLIQUES

0709142691.Ehui.benedicte@envinova.ci

1

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

Environnemental :

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

Santé et sécurité :

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

Autres :

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

5. Quel est votre avis relativement à la réalisation de ce projet ? Cochez une case.

a) Favorable : [X]

b) Favorable sous réserve : [ ]

c) Refus : [ ]

d) Raisons de cet avis :

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

Signature

CONSULTATIONS PUBLIQUES

0709142691.Ehui.benedicte@envinova.ci

Annexe 5 : Contrat entre AIR CÔTE d'IVOIRE et LASSIRE DECHETS SERVICES

lassire déchets services

TRANSPORTS, PRESTATIONS, COLLECTE DE DECHETS INDUSTRIELS ET DOMESTIQUES

ABIDJAN, LE 1er AOUT 2015

CONTRAT N° 15-08-758

ENTRE **LASSIRE DECHETS SERVICES 18 BP 2565 ABIDJAN 18**
RCCM : CI-ABJ-1999-B-235442, CC : 99 03 608 X, Tel 21 35 86 56
Représentée par son Gérant, Monsieur **Frédéric LANES** D'UNE PART
ET :
AIR COTE D'IVOIRE 07 BP 592 ABIDJAN 07 RCCM : CI-ABJ-2012-B-8636,
CC : 12 56016 W, Tel 21 75 00 55, Représentée par son Directeur Général,
Monsieur **René DECUREY** D'AUTRE PART
IL A ETE CONVENU CE QUI SUIT :

ARTICLE 1 : LASSIRE DECHETS SERVICES MET A VOTRE DISPOSITION **2 BACS DE 600 L** SUR VOTRE SITE : **ROUTE DE L'AEROPORT** SIS **PORT BOUET**
Tout dommage ou destruction de ces Bacs par le client lui sera imputé

LASSIRE DECHETS SERVICES S'ENGAGE A LA PERMUTATION DE CES BACS A LA CADENCE SUIVANTE : **3 FOIS / SEMAINE (Lundi – Mercredi – vendredi)**

ARTICLE 2 : **AIR COTE D'IVOIRE** CERTIFIE QUE CES DECHETS SONT CONFORME AUX AUTORISATIONS DE **MISE EN DECHARGE D'AKOUEDO**

ARTICLE 3 : **AIR COTE D'IVOIRE** S'ENGAGE A REGLER LES PRESTATIONS INDIQUEES CI DESSUS AUX CONDITIONS CI APRES :

LOCATION MENSUELLE PAR BAC	U1 : 20 000 F CFA
TRANSPORT PAR ENLEVEMENT PAR BAC	U1 : 11 000 F CFA

Frais de Mise en Décharge Inclus - à ce Jour 5500 FCFA HT / TONNE

TVA : A CE JOUR 18 % EN SUS

ARTICLE 4 : CE CONTRAT EST VALABLE POUR UNE DUREE D'UN AN ET SERA RENOUVELABLE PAR TACITE RECONDUCTION. IL POURRA ETRE RESILIE APRES PREAVIS D'UN MOIS PAR L'UNE OU L'AUTRE DES PARTIES CONTRACTANTES.

ARTICLE 5 : **AIR COTE D'IVOIRE** S'ENGAGE A REGLER LES PRESTATIONS SOUS **30** JOURS A DATER DE LA RECEPTION DES FACTURES.

POUR LASSIRE DECHETS SERVICES
LA DIRECTION

LASSIRE DECHETS SERVICES
18 B.P. 2565 ABIDJAN 18
Tél: 21 35 86 56 / 21 35 31 92
Fax: 21 34 12 93

POUR AIR COTE D'IVOIRE
Mr René DECUREY

Air Côte d'Ivoire
COURRIER
21 SEP. 2015
ARRIVÉE

SARL au capital de 100 000 000 F CFA - Siège social et ateliers : Impasse du Canal, Zone 4
18 BP 2565 ABIDJAN 18 - ☎ 21 35 86 56 - 21 35 31 92 - Cel. : 07 13 47 13 - Fax : 21 34 12 93 - E-mail : lds@lds-ci.com / lds@afnet.net
BICICI N° CI006 01561 000302200042 90 - BIAO N° CI042 01231 031360281258 06 - RC N° CI-ABJ-1999-B-235442 - CC N° 99 03 608 X - Régime réel, DGE

Annexe 6 : autorisation de l'ANAGED

MINISTERE DE LA SALUBRITE, DE L'ENVIRONNEMENT
ET DU DEVELOPPEMENT DURABLE

AGENCE NATIONALE
DE GESTION DES DECHETS

REPUBLIQUE DE COTE D'IVOIRE
Union-Discipline-Travail

DECISION N° 0 1 / MINSEDD/ANAGED/DG DU 19 AVR 2018

PORTANT RENOUVELLEMENT D'AGREMENT A **L'ENTREPRISE LASSIRE DECHETS SERVICES** POUR L'EXERCICE DES ACTIVITES DE COLLECTE, DE TRANSPORT ET D'ELIMINATION DES DECHETS PRIVES

LE DIRECTEUR GENERAL

Vu la Constitution;

Vu la loi n° 96-766 du 3 octobre 1996 portant Code de l'Environnement;

Vu la loi n° 2003-208 du 7 juillet 2003 portant transfert et répartition de compétences de l'Etat aux collectivités territoriales ;

Vu l'ordonnance n° 2007-586 du 4 octobre 2007 abrogeant certaines dispositions de la loi n°2003-208 du 7 juillet 2003 portant transfert et répartition de compétences de l'Etat aux collectivités territoriales ;

Vu le décret n° 2017 -692 du 25 octobre 2017 portant création, attributions, organisation et fonctionnement d'un établissement public à caractère industriel et commercial dénommé « Agence Nationale de Gestion des Déchets » (ANAGED) ;

Vu le décret n° 2017-12 du 10 janvier 2017 portant nomination du Premier Ministre ;

Vu L'arrêté n° 002/MVSU/CAB du 16 janvier 2008 portant sur la propreté des voies publiques et de leurs emprises ;

Vu L'arrêté n° 02/MVSU du 12 janvier 2010 fixant les modalités d'octroi d'agréments pour l'exercice d'activités relatives à la collecte et au transport de déchets autres que les ordures ménagères.

DECIDE

Article 1er : **L'entreprise LASSIRE DECHETS SERVICES** est agréée pour la collecte, le transport et l'élimination des déchets privés.

Article 2 : l'agrément délivré à **l'entreprise LASSIRE DECHETS SERVICES,** lui confère un droit d'accès à la décharge publique.

Article 3 : la rémunération de l'entrepreneur chargé de l'élimination des déchets privés à la décharge publique est du ressort du requérant. Le montant de la tonne de déchets éliminés est fixé à **trois mille (3 000) Francs CFA TTC.** L'entreprise de collecte rémunère directement la société chargée de l'élimination des déchets à la décharge publique sur la base des tickets de pesage émis lors du passage des camions sur le pont-bascule de ladite décharge.

Pour toute opération de déversement des déchets à la décharge publique, l'entreprise de collecte est priée de faire une avance ou caution pour le paiement des frais de mise en décharge. Le paiement de cette caution se fait à l'Agence Comptable de l'ANAGED. Cette caution sera déduite en fonction du tonnage réalisé par l'entreprise de collecte. Lorsque la caution est épuisée l'entreprise de collecte doit la renouveler.

Les paiements en espèces pour les frais de mise en décharge des déchets éliminés ne sont pas acceptés.

La part de l'ANAGED pour les droits de mise en décharge s'élève à **deux mille (2 000) Francs CFA** par tonne de déchets éliminés à la décharge publique.

Article 4 : A la fin de chaque mois, l'ANAGED établit un décompte mensuel dont copie pourra être remise au requérant.

Ce décompte mensuel prend en compte le montant total cumulé des sommes perçues par l'ANAGED.

Le décompte mensuel précisera, le cas échéant, les sommes restant à devoir à l'ANAGED après vérification et validation, par l'ANAGED, la société chargé de l'élimination des déchets privés et l'entreprise de collecte concernée, des attachements afférents.

Article 5 : tout déversement de déchets autres que ceux pour lesquels l'agrément a été obtenu, **notamment les déchets spéciaux et dangereux** expose l'entreprise au paiement d'une amende dont le montant est fixé à **trois cent mille (300 000) francs CFA**, sans préjudice des poursuites pénales qu'elle pourrait encourir.

Article 6 : l'agrément est délivré pour une durée **d'un (1) an**, prenant effet à compter de la signature de la présente décision.

Article 7 : l'agrément sera retiré à l'entreprise dans les cas suivants :

- le non-respect par le prestataire de ses obligations légales et règlementaires ;
- la non-conformité de l'exécution des prestations ;
- les cas de redressement judiciaire, de liquidation judiciaire ou de faillite de l'entreprise ;
- les cas de force majeure qui mettent les parties dans l'impossibilité absolue de remplir leurs engagements.

Article 8 : le Directeur des Affaires Administratives, Juridiques et Financières, l'Agent Comptable et le Contrôleur Budgétaire de l'ANAGED sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution de la présente décision qui prend effet à compter de sa date de signature et qui sera publiée partout où besoin sera.

Fait à Abidjan, le 19 AVR 2018

AGENCE NATIONALE DE GESTION DES DÉCHETS
ANAGED
Le Directeur Général

Sarrahn T. OUATTARA

AMPLIATIONS	
MINSEDD	01
Contrôleur Budgétaire	01
Agent Comptable	01
DAAJF	01
Décharge d'Akouédo	01

Annexe 7 : Contrat entre AIR CÔTE d'IVOIRE et ENVIPUR

ENVIPUR
Source de Bien-être

CONTRAT

ENTRE

ENVIPUR SA

ET

AIR COTE D'IVOIRE

Pour

La prise en charge des déchets industriels spéciaux

REFERENCE: ES-EI/CL/AIRCI/009/03/25

Société Anonyme avec Conseil d'Administration au capital de 500 000 000 F Cfa – RCCM : N°CI-ABJ-2006-B-5295 - CC : N° 0703519 P réel normal - siège social: Zone 4C G76 Rue Paul Langevin 15 BP 194 Abidjan 15 - République de Côte d'Ivoire- TEL (225) 27 21 24 34 37 - FAX (225) 27 21 24 34 18- e-mail : info@envipur.com - site : www.envipur.com

CONTRAT POUR LA PRISE EN CHARGE DES DECHETS INDUSTRIELS SPECIAUX

SOMMAIRE

PREAMBULE 4
ARTICLE 1 : OBJET DU CONTRAT 4
ARTICLE 2 : DESCRIPTIF 4
ARTICLE 4 : COUT DES PRESTATIONS 5
ARTICLE 5 : REGLEMENT 6
ARTICLE 6 : REVISION DES PRIX 6
ARTICLE 7 : CONFIDENTIALITE 6
ARTICLE 8 : CAS DE FORCE MAJEURE 6
ARTICLE 9 : LOI APPLICABLE - DIFFEREND 7
ARTICLE 10 : RESILIATION 7
ARTICLE 11 : DATE D'EFFET ET DUREE DU CONTRAT 7

CONTRAT POUR LA PRISE EN CHARGE DES DECHETS INDUSTRIELS SPECIAUX

Entre les soussignées :

L'entreprise **ENVIPUR S.A,** Société Anonyme avec Conseil d'administration au capital de cinq cent millions (500 000 000) de francs CFA, dont le siège social est situé à Abidjan Zone 4C rue Paul Langevin 15 BP 194 Abidjan 15, Tel : 27 21 24 34 37, fax : 225 27 21 24 34 18 immatriculée au Registre de Commerce sous le numéro CI-ABJ-2006-B-5295 dûment représentée aux fins des présentes par son Directeur Général, **Monsieur César AKA-KHIE,**

Ci-après désignée " **ENVIPUR SA**"

D'une part,

Et

AIR CÔTE D'IVOIRE au capital de 190.000.000.000 de francs CFA, dont le siège social est situé En Zone Aéroportuaire, Immeuble le Carré Massina, Abidjan Port-Bouët, 07 BP 592 Abidjan 07, Côte d'Ivoire Tél +225 27 21 75 00 55, immatriculée au registre de commerce et du crédit mobilier d'Abidjan sous le numéro CI-ABJ-2012-B8636 dûment représentée aux fins des présentes par son Directeur Général, LAURENT LOUKOU

Ci-après désignée "**AIR CÔTE D'IVOIRE**"

D'autre part,

Ensemble désignées les « Parties » ou séparément une/la « Partie »

CONTRAT POUR LA PRISE EN CHARGE DES DECHETS INDUSTRIELS SPECIAUX

PREAMBULE

AIR CÔTE D'IVOIRE, au travers de ses activités, génère des déchets industriels spéciaux. Ladite structure souhaite confier le transfert de ces déchets à une entreprise dotée d'une solide expérience en la matière.

ENVIPUR SA est une société qui dispose de compétences éprouvées dans le domaine du traitement des déchets industriels spéciaux qui lui permettent d'exécuter les prestations demandées par **AIR CÔTE D'IVOIRE.**

AIR CÔTE D'IVOIRE a donc sollicité les services d'**ENVIPUR SA** qui a déclaré pouvoir fournir en toute sécurité, les prestations demandées.

Par la suite, les Parties se sont rapprochées en vue de déterminer par le présent contrat de collecte, de transfert et de traitement des déchets, les conditions et modalités du traitement des déchets industriels spéciaux générés par **AIR CÔTE D'IVOIRE.**

ARTICLE 1 : OBJET DU CONTRAT

Le présent contrat a pour objet de définir les conditions juridiques, financières et techniques selon lesquelles **AIR CÔTE D'IVOIRE** confie à **ENVIPUR SA** qui l'accepte, la mission de collecte, de transfert, de traitement des déchets industriels spéciaux générés sur tous les sites de la compagnie AIR CÔTE D'IVOIRE.

ARTICLE 2 : DESCRIPTIF

- La prise en charge des déchets industriels spéciaux tels que :
  - Les filtres usagés;
  - Les chiffons souillés ;
  - Les déchets informatiques;
  - Les boites d'huile vides.

Les enlèvements des déchets industriels spéciaux se feront chaque mois selon un planning défini par les deux parties.

NB :

- ***ENVIPUR déclare avoir l'agrément nécessaire et valide pour l'exécution de la prestation délivré par le Ministère de l'environnement, des eaux et forêts.***

ARTICLE 3 : OBLIGATIONS

LES OBLIGATIONS D'ENVIPUR

- **ENVIPUR SA** s'engage à réaliser des prestations de qualité avec un personnel formé et compétent pour la collecte, le conditionnement et le transport des déchets.
- **ENVIPUR SA** s'engage à respecter les règles d'accès, d'hygiène et de sécurité sur les sites d'enlèvement des déchets préalablement communiqués par AIR COTE D'IVOIRE ;

CONTRAT POUR LA PRISE EN CHARGE DES DECHETS INDUSTRIELS SPECIAUX

- **ENVIPUR SA** s'engage à respecter la réglementation nationale en vigueur dans l'exécution des prestations objet du contrat ;
- **ENVIPUR SA** s'engage à transmettre un rapport d'activité mensuel ;
- **ENVIPUR SA** s'engage à respecter le délai maximum d'intervention de **quarante-huit (48) heures** dès la demande formulée par **AIR COTE D'IVOIRE**. Le non-respect de ce délai engage la responsabilité d'**ENVIPUR SA** sanctionné dès le premier jour de retard par le paiement d'intérêts de retard si ce retard n'est pas dû à un cas de force majeure.
- **ENVIPUR SA** s'engage à mettre à disposition un bordereau de réception des travaux, une attestation de destruction ENVIPUR, une fiche de suivi des déchets et un rapport de supervision des activités délivré par le **CIAPOL** pour les déchets industriels spéciaux.
- **ENVIPUR SA** s'engage à disposer de moyens de transport adapté pour le transport des déchets.
- **ENVIPUR SA** s'engage à apporter tous les soins et toutes les diligences nécessaires à la réalisation de la mission.
- **En cas** d'anomalie, de doute ou d'incident susceptible d'affecter la bonne exécution de la Mission, **ENVIPUR SA** s'engage à informer **AIR COTE D'IVOIRE dans un délai maximum de 24 heures.**
- **ENVIPUR SA** est tenu de souscrire une police d'assurance de responsabilité civile couvrant les risques professionnels pour toutes les activités et obligations découlant du présent contrat.

ENVIPUR SA s'expose aux paiements de dommages et intérêts de 1% du montant de la facture en cas de non-respect du planning ou de retard relatif à l'enlèvement des déchets, si le non-respect ou le retard ne sont pas dus à un cas de force majeure.

LES OBLIGATIONS D'AIR CÔTE D'IVOIRE

- Mettre les déchets à la disposition d'**ENVIPUR SA** ;
- Faire le tri des déchets par type et encadrer le personnel à une gestion optimale de la pré-collecte ;
- Identifier les déchets avant leur prise en charge par **ENVIPUR SA ;**
- Mettre à la disposition d'**ENVIPUR SA** tout document ou fiche technique relatif aux déchets à collecter ;
- Porter à la connaissance d'**ENVIPUR SA** les règlements intérieurs d'**AIR CÔTE D'IVOIRE.**
- **Respecter les délais de paiement indiqués dans le présent contrat sous peine de paiement d'intérêts de retard de 1% après mise en demeure restée infructueuse dans un délai de quinze (15) jours.**

ARTICLE 4 : COUT DES PRESTATIONS

Les interventions seront facturées comme ci-dessous indiquées :

4.1 TARIFICATION

- Pour la prise en charge des déchets industriels spéciaux, la tarification se fera comme suit :

- Les filtres usagés : **350 FCFA HT / Kg;**

CONTRAT POUR LA PRISE EN CHARGE DES DECHETS INDUSTRIELS SPECIAUX

- Les chiffons souillés: **350 FCFA HT / Kg ;**
- Les déchets informatiques : **300 FCFA HT / Kg ;**
- Les boites d'huile vides : **450 FCFA HT / Kg.**

Pour les frais logistiques et administratifs, un forfait de 100 000 FCFA HT / opération pour des quantités maximales de deux (2) tonnes.

4.2 FACTURATION

La facturation se fera après chaque opération.

ARTICLE 5 : REGLEMENT

Les règlements se feront sous trente (30) jours à compter de la date de réception des factures.

ARTICLE 6 : REVISION DES PRIX

ENVIPUR SA ne peut augmenter ses prix qu'avec l'accord d'AIR **CÔTE D'IVOIRE** et cela en fournissant les éléments qui motivent cette augmentation.

ARTICLE 7 : CONFIDENTIALITE

ENVIPUR SA ainsi que son personnel s'engage, pendant et après l'exécution du contrat (pour une durée de cinq (5) ans), à ne pas divulguer d'informations confidentielles relatives au présent contrat ou qui auraient pu lui être communiquées ou découvertes à l'occasion de son exécution.

ARTICLE 8 : CAS DE FORCE MAJEURE

Les parties ne peuvent être tenues pour responsables, lorsque l'inexécution totale ou partielle de leurs obligations contractuelles trouve sa cause dans un cas de force majeure tel que défini par le Code civil de la Côte d'Ivoire.

La partie affectée par l'évènement ayant caractère de force majeure en avise l'autre dans un délai de 24 heures maximum par lettre recommandée avec accusé de réception ou au porteur, en précisant la nature de l'évènement, son effet sur l'exécution du contrat ainsi que sa durée. La suspension de l'exécution des obligations affectées par la force majeure étant subordonnée à ladite notification.

La Partie empêchée sera exemptée de l'exécution de ses obligations, dans la limite de cet empêchement. Elle devra faire tous ses efforts pour remédier rapidement à l'inexécution et reprendre l'exécution de ses obligations ainsi suspendues le plus rapidement possible.

Toutefois, la suspension due à un cas de force majeure ne pourra être supérieure à un (01) mois et, à l'expiration de cette période, Les parties décideront d'un commun accord des mesures à prendre pour pallier aux conséquences qui en résulteront, les

Modalités administratives et financières correspondantes, ainsi que, le cas échéant, les conditions de reprise des prestations ou de résiliation conformément à l'article 10 ci-dessous. Cette résiliation n'ouvrira droit au paiement d'aucune indemnité.

CONTRAT POUR LA PRISE EN CHARGE DES DECHETS INDUSTRIELS SPECIAUX

ARTICLE 9 : LOI APPLICABLE - DIFFEREND

Le présent contrat est régi par le droit ivoirien.

Les parties s'obligent à rechercher dans un délai de 30 jours à compter de la naissance du différend lié à l'application de ce contrat, un règlement à l'amiable. A défaut d'accord, le Tribunal de Commerce demeure compétent pour régler le différend.

ARTICLE 10 : RESILIATION

Le présent contrat sera résilié en cas de manquement par l'une ou l'autre partie de ses obligations contractuelles après une mise en demeure, adressée par lettre recommandée avec accusé de réception ou décharge, restée sans effet pendant un mois.

Le contrat pourra être également résilié sur simple demande par **AIR CÔTE D'IVOIRE** à tout moment, par courrier recommandé, en respectant un préavis de trois (3) mois, sans qu'**ENVIPUR SA** ne puisse en demander une quelconque indemnisation compensatoire.

Les prestations réalisées jusqu'à la date de résiliation seront dues par **AIR CÔTE D'IVOIRE.**

ARTICLE 11 : DATE D'EFFET ET DUREE DU CONTRAT

Le présent contrat prend effet dès la signature par les deux parties. Il est conclu pour une durée d'un an à compter de sa date de signature et est renouvelable par tacite reconduction.

La partie qui ne souhaite pas le reconduire doit aviser l'autre partie deux (02) mois avant son terme par lettre recommandée avec accusé de réception ou décharge.

Fait à Abidjan, le 14 avril 2025 en deux exemplaires,

POUR ENVIPUR	AIR CÔTE D'IVOIRE
ENVIPUR Source de Bien-Être résident Directeur Général 15 BP 194 ABIDJAN 15 t: +225 21 24 34 18 - Fax: +225 21 24 34 18	Air Côte d'Ivoire Direction Générale 07 BP 602 Abidjan 07 Tél : (225) 27 21 00 55 - (225) 27 21 58 07 14
M. CESAR AKA-KHIE Président Directeur Général	LAURENT LOUKOU Directeur Général

7