



EIES

PROJET DE DRAGAGE DU CHENAL DU PORT MINERALIER DE NOUADHIBOU

REPUBLIQUE ISLAMIQUE DE MAURITANIE

Projet Antea Group :
INTP140100
Rapport : 85343/E



VOLUME VI : CONSULTATIONS

Chef de Projet: Camille ANEX – +33(0) 1.57.63.13.93 – camille.anex@anteagroup.com

Préparé pour:



Société Nationale Industrielle et Minière
Direction de L'environnement
B.P. 42 SNIM – Nouadhibou
Mauritanie

Réalisé par :



Antea Group (France/Belgique)
Direction Internationale
29 avenue Aristide Briand - CS 10006
94117 ARCUEIL CEDEX - FRANCE
Tel. Secrétaire : + 33 (0)1 57 63 13 76
www.anteagroup.fr

En collaboration avec



SCETRIM

Ksar ZGE 023 C – PB 40031
Nouakchott - Mauritanie
Tel : +222 45 25 01 93
Fax : +222 45 25 01 94
Mail : scetrim@scetrim.mr
www.scetrim.mr



Fiche Signalétique

RAPPORT

Titre : Etude d'Impact Environnemental et Social du projet de dragage du canal du port minéralier de Nouadhibou – VOLUME VI : CONSULTATIONS – Chapitre 12, 13 et 14.

Projet N°: INTP140100

Réf Rapport : 85343/E

Version No: E

Version	Date	Description de la modification	Nb de pages
A	27/06/2016	Première version pour relecture client	14
B	24/08/2016	Intégration des commentaires clients – ajustement des mesures proposées	14
C	14/10/2016	Validation des modifications	14
D	15/11/2016	Relecture finale	14
E	28/07/2017	Reprise rapport pour intégration commentaires BAD	14

CLIENT

Détails Client : **SNIM**

*Service Assistance Technique et Prestations de Services
Direction des achats et de la logistique
B.P. 42 SNIM – Nouadhibou
Mauritanie*

N° de téléphone: +222(0) 45 74 10 51

Contact : *Moctar Ould Zeyad,
Directeur de l'Environnement et la Sécurité
tel : (222) 4544 7021*

Mariama Hademine
Achats
Email : mhademine@snim.com

ANTEA GROUP/SCETRIM

Unité Réalisatrice : Direction Internationale – Arcueil (France)

Nom des intervenants et fonction remplie dans le projet :

- Directeur de projet : Isabelle CANTIN
- Chef de projet : Camille ANEX
- Cheikh LEBYADH : Chef de mission local
- Mohamed Mahfoud : socio-économiste

QUALITE

Rôle	Nom	Poste	Date
Rédacteur	Camille ANEX Elissa VIMONT Khadija BOURARACH	Ingénieur de Projets, Direction Internationale Expert EIES – Antea Group Expert Milieu Socio-Economique	28/07/2017
Relecteur	Charlotte GUY	Expert EIES – Antea Group	
Valideur	Isabelle CANTIN	Directeur de Projets, Direction Internationale	



Sommaire

Fiche Signalétique.....2

Chapitre 12 : Résumé des consultations publiques et des opinions exprimés

- 1 **Groupes affectés par le projet**5
- 2 **Approche méthodologique suivie**5
- 3 **Résumé des Consultations menées**.....6
 - 3.1 Parties prenantes rencontrées6
 - 3.2 Enquêtes ménages Erreur ! Signet non défini.
 - 3.2.1 Analyse statistique des données sur les individus rencontrés Erreur ! Signet non défini.
 - 3.2.2 Informations sur la Pêche ou les activités liées à la pêche..... Erreur ! Signet non défini.
 - 3.2.3 Discussions sur les impacts potentiels du projet.....6
 - 3.3 Principaux enjeux identifiés lors de la Réunion de Consultation Publique8
 - 3.4 Préoccupations de la fédération des pêcheurs9

Chapitre 13 : Capacité institutionnelles et plan Renforcement

- 4 **Contexte et besoin au niveau gouvernemental**.....10
- 5 **Contexte et besoins Au niveau de la SNIM**.....12

Chapitre 14 : Conclusion



Observation 1 -

Ce rapport, ainsi que les cartes ou documents, et toutes autres pièces annexées constituent un ensemble indissociable ; en conséquence, l'utilisation qui pourrait être faite d'une communication ou reproduction partielle de ce rapport et annexes ainsi que toute interprétation au-delà des énonciations d'Antea Group ne sauraient engager la responsabilité de celle-ci. Il en est de même pour une éventuelle utilisation à d'autres fins que celles définies pour la présente prestation.

Observation 2 -

Ce rapport a été réalisé à partir d'informations extérieures non garanties par Antea Group ; sa responsabilité ne saurait être engagée en la matière.



Chapitre 12 : Résumé des consultations publiques et des opinions exprimés

1 Groupes affectés par le projet

Les populations consultées ne sont pas considérées comme Personnes Affectées par le Projet car celui-ci ne sera pas à l'origine de déplacements de populations ou de pertes de revenu.

Une consultation publique incluant des entretiens avec des ménages a toutefois été réalisée auprès d'un échantillon de ménages de la zone directe d'influence du projet, des organisations des pêcheurs artisanaux, la société civile opérant dans le domaine de l'environnement maritime et des administrations directement concernées par le projet dragage dans le but de collecter des informations socio-économiques et de collecter les opinions des populations concernant le projet.

2 Approche méthodologique suivie

Pour la collecte des données sur le terrain auprès des différentes administrations concernées par le projet, les associations des pêcheurs et la société civile, une **approche méthodologique participative** a été adoptée. Cette approche permet, en utilisant des outils sociologiques et anthropologiques, de faire participer aux différentes phases d'une enquête tous les acteurs, même ceux qui ont plus de difficultés ou moins d'habitude à s'exprimer. La méthode participative permet également de faire une analyse en profondeur et consensuelle, ce qui augmente la possibilité de rendre opérationnelles les recommandations de l'étude socio-économique dans le cadre de l'évaluation des impacts. Elle trouve sa représentativité à travers l'échantillonnage « à choix raisonné » et sa validation à travers la « triangulation », qui croise l'information sur la même thématique en provenance de différentes sources. Elle est donc moins intéressée à un jugement sur l'action, mais plutôt à **capitaliser des enseignements en termes d'opinions et de perceptions des interviewés**.

L'implication active de tous les acteurs ciblés et les échanges constants entre eux et avec l'équipe des enquêteurs transforment l'étude socio-économique de l'étude du milieu en une autoévaluation, tout en gardant aussi un regard extérieur.

Les **outils et techniques** qui ont été **utilisés** au cours de cette étude socio-économique sont :

- Questionnaire/guide sur les différentes thématiques à développer (socioéconomiques et impacts)
- Compilation des données secondaires à partir de la bibliographie exploitée
- Guide thématique pour les entretiens des focus groupes
- Les observations directes des participants.

Dans le cadre de l'étude socio-économique incluant des entretiens, 40 ménages à Nouadhibou et 15 à Nouamghar ont été rencontrés. Le compte-rendu détaillé de cette étude socio économique, ainsi que les PV des entretiens sont présentés en Annexe 5.

La synthèse des résultats de l'étude socioéconomique est présentée dans l'annexe 6 (Volume VII) de ce présent rapport.



3 Résumé des Consultations menées

3.1 Parties prenantes rencontrées

Les entités ou personnes suivantes ont été rencontrées ou contactées, dans le cadre de l'enquête socio-économiques :

- **Des entités gouvernementales au niveau national:**
A travers des représentants de: Office National Statistique, Ministère des Pêches et de l'Economie Maritime, Ministère du Pétrole de l'Energie et des Mines, Ministère de l'Environnement et du développement Durable, Ministère du Commerce de l'Artisanat et du Tourisme, Ministère de la Culture et de la Jeunesse, Ministère de l'Hydraulique et de l'Assainissement, Ministère de l'Education Nationale, Ministère de la Santé.
- **Des entités administratives de niveau régional:**
A travers des représentants de: Autorité de la Zone Franche, Wilaya de Dakhlet Nouadhibou, Hakem de Nouadhibou, la commune de Nouadhibou, la Délégation Régionale du Ministère de l'Environnement et du Développement Durable de Nouadhibou, l'Antenne Régionale du PNBA à Nouadhibou, l'antenne de la FNP de Nouadhibou, Le Port autonome de Nouadhibou et l'IMROP.
- **Des Représentants de la Société Civile:**
 - *Trois associations des mareyeurs de Nouadhibou,*
 - *trois réseaux d'ONGs locales,*
 - *Représentants de la GIZ en Mauritanie,*
 - *Une consultant ayant travaillé pour Greenpeace en Mauritanie,*
 - *Des représentants de l'IUCN en Mauritanie,*
 - *le Directeur d'exploitation de l'établissement public de la baie du repos « port artisanal de NDB,*
 - *Et les représentants de 55 ménages de Nouadhibou et Nouamgar.*

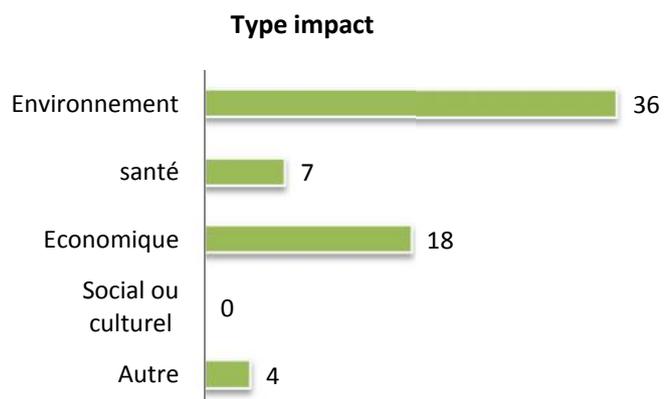
En plus des entretiens individuels et collectifs, des observations ont été effectuées par les membres de l'équipe des enquêteurs au niveau des infrastructures portuaires, fédérations des pêcheurs (FNP et associations des mareyeurs), marchés des poissons, places publiques et au niveau des différents secteurs de la ville de Nouadhibou.

3.2 Discussions sur les impacts potentiels du projet

IMPACTS MENTIONNES PAR LES MENAGES CONSULTES

Interrogés sur les impacts négatifs des opérations de dragage du chenal du port minéralier de Nouadhibou, 71% des avis pensent que ces opérations auront des impacts négatifs contre 29% qui soutiennent que les impacts seront mineurs ou négligeables.

Les types d'impacts les plus récurrents et mis en avant par les personnes interrogées sont par ordre d'importance : l'environnement, l'économie et la santé. Aucun impact n'a été signalé par les personnes interrogées sur la vie sociale et culturelle.



Malgré que les répondants estiment à 71% qu'il y aurait des impacts négatifs, les impacts d'ordre économique sur les ménages ne représenteraient que 18%. Ceci revient au fait qu'ils savent que la zone du port est une zone interdites et le peu de pêcheurs qui s'y aventurent ne respectent pas la réglementation.



Par contre, les impacts environnementaux constituent le double en termes de pourcentage (soit 36%).

Malgré que les répondants estiment à 71% qu'il y aurait des impacts négatifs, les impacts d'ordre économique sur les ménages ne représenteraient que 18%.

Par contre, les impacts environnementaux constituent le double en terme de pourcentage (soit 36%).

Les impacts négatifs les plus récurrents et mis en avant par les personnes interrogées au cours de l'enquête sociale et au cours des informations recueillies à travers les entretiens avec les administrations concernées, la société civile et les associations des pêcheurs, concernent essentiellement la **pollution de la faune et de la flore**, les problèmes induits par les activités du projet sur le trafic maritime, la **probabilité d'introduction des espèces nuisibles par les navires étrangers**, la **pollution des zones protégées** (la faune et la flore), **l'augmentation du taux de pauvreté** (pêcheurs traditionnels), la **probabilité d'émigration des poissons des zones habituelles de la pêche artisanale à cause des bruits** des engins de l'entreprise chargée du dragage du canal, la **diminution de la contribution du secteur de la pêche au budget de l'Etat et l'appui à la sécurité alimentaire** (malnutrition des femmes et des enfants dans la zone du projet) etc.

La liste ci dessous fournit dans l'ordre d'importance, une liste des impacts potentiels mentionnés par les populations interrogées:

- Déplacement des populations de poissons / influence sur les zones de productions de poissons, voire destruction de la faune halieutique;
- Pollution de mer ;
- Réduction des zones de pêche ;
- Chômage ;
- Impacts liés à la présence des navires dans le canal notamment lors de la traversée des couloirs des navires, et en particulier, risque d'accident si les petites pirogues entre en collision les grands bateaux
- Nuisances liées au bruit des engins

Note: La liste complète est fournie dans le rapport socio-économique en annexe.

MESURES SUGGEREES PAR LES MENAGES ENQUETES

Les mesures d'atténuation/réduction des impacts proposées par les personnes interrogées sont les suivantes :

- Mesures permettant de limiter les impacts :
 - Annuler ou Limiter les travaux de dragage ;
 - Instaurer un Suivi et Contrôle pendant les travaux ;
 - Prendre des mesures contre les risques de déversements accidentels ;
 - Prévention (et potentiellement traitement) de la pollution de mer ;
- Mesures permettant de réduire l'impact sur les pêcheurs :
 - Faire les travaux au moment de l'arrêt biologique ;
 - Prendre en considération de point de vue des Pêcheurs / journées de concertation ;
 - Autoriser la pêche aux zones protégées ;
 - Créer une zone pour les pêcheurs / Créer un port pour les Pêcheur artisanaux ;
 - Création d'une société de pêche ;
- Soutien financier pour réduire l'impact sur les pêcheurs à travers:
 - Diminution du prix du carburant ;
 - Appui au profit des pêcheurs en particulier les pêcheurs traditionnels;
 - Le remboursement aux Pêcheurs du matériel, la main d'œuvre et le carburant;
 - Recrutement de pêcheurs au sein de la SNIM ;
- Soutien aux population de la zone en général :
 - Et notamment, il a été suggéré que pendant deux années (durant et après les travaux), la SNIM fournisse des denrées primaires comme le riz ou le poisson;
 - Engager la Construction d'hôpitaux ;
- Sensibilisation et information:



- Développement d'une politique de sensibilisation
- Conception d'un programme d'Information Education Communication (IEC)

Note: certaines propositions ont été rassemblées et certaines formulations non claires ont été retirées de la liste – pour la liste complète, se référer au rapport en annexe 5.

IMPACTS POSITIFS

Du point de vue des personnes ayant répondu à la question, 89% soutiennent que les impacts seront positifs, tandis que 11% pensent le contraire.

Les impacts positifs les plus importants mis en avant par les répondants, revêtent les formes suivantes :

- Création d'emploi pour la réduction de la pauvreté;
- Augmentation des exportations de la SNIM;
- Contribution de la SNIM au budget de l'Etat;
- Développement des infrastructures et équipements collectifs; et
- Renforcement de l'économie du pays

3.3 Principaux enjeux identifiés lors de la Réunion de Consultation Publique

De façon très schématique, les comptes rendus de la réunion et des consultations subséquentes font ressortir les aspects suivants concernant les impacts des opérations de dragage :

- Globalement, les représentants de la société civile interrogés bien que conscients des **avantages positifs du projet de dragage** en termes de développement des infrastructures portuaires de la zone franche, l'augmentation de la capacité d'exportation de la SNIM et réduction du chômage par la création de nouveaux emplois, **considèrent que le projet pourra avoir des impacts négatifs qu'il faudra maîtriser** ;
- Tous pensent que des **mesures d'accompagnement**, allant de la sensibilisation à la compensation des éventuels risques induits par le projet doivent être prises dans le cadre du **Plan de Gestion Environnementale et Sociale (PGES)** du projet, en particulier il est attendu une **mobilisation sur l'ensemble de la durée du projet** et une **coordination concertée** entre le projet et les **opérateurs du trafic maritime** en vue d'éviter des accidents éventuels et alléger la navigation pour les pêcheurs artisanaux ;
- Concernant **une potentielle contamination de la faune par les espèces étrangères** que peuvent amener les navires qui accosteront dans ce port (risque en particulier sur les zones protégées, notamment le PNBA) il est attendu qu'une attention particulière soit portée sur cet aspect pour en réduire les impacts négatifs;
- Il a été rappelé que le secteur de la pêche artisanale dans la zone franche et même pour tout le pays est la principale source de création d'emploi et d'amélioration de revenus, en particulier pour les populations les plus vulnérables. Dans ce contexte, il y a des craintes relatives aux **impacts des opérations de dragage sur les activités de pêche** notamment **augmentation des coûts** (carburant et temps mis) liés aux détours des embarcations pour éviter des accidents ou des collisions avec les engins du projet dragage (travaux de construction) et à **un impact sur la ressource halieutique**.
- En particulier il est envisagé par les personnes consultées que **la pêche sportive** qui se pratique parfois dans la zone du projet (de façon informelle et sans autorisation) soit la première à être impactée.



- L'entretien exclusif avec la Zone Franche s'est particulièrement focalisé sur **le futur projet de port en eau profonde**. Le représentant de l'AZF envisageant l'utilisation des sédiments dragués pour le terrain du futur port en eau profonde ainsi que le respect scrupuleux de la nouvelle réglementation de la zone franche en termes de trafic maritime et des démarcations et embarcations. Selon la zone franche, le nouveau site du port en eau profonde vient d'être fixé par une commission interministérielle et sera incessamment rendu public par voie de décret.
- De façon similaire, les responsables des infrastructures portuaires de Nouadhibou, estiment **qu'une coordination étroite** doit être instituée avant le démarrage du projet pour la **mise en place d'un système de balisage des couloirs d'entrée et sortie des navires en vue d'éviter les risques liés aux collisions et accidents** dont les résultats peuvent rendre l'impact plus négatif du projet (marée noire etc.).
- Ils soulignent tous, la nécessité de préserver les ressources de la mer qui sont les principaux moyens de subsistance des populations, en particulier celles qui sont les plus pauvres de Nouadhibou et même les autres wilayas du pays. A cet effet, les responsables des établissements portuaires pensent qu'un grand effort doit être fait en vue de réduire, atténuer et compenser les pêcheurs artisanaux les plus exposés aux opérations de dragage.

3.4 Préoccupations de la fédération des pêcheurs

La SNIM a organisé en juillet 2017 une session d'information et de consultation auprès de la Fédération Nationale de Pêche de Nouadhibou (Section pêche artisanale), l'objet, la portée et les résultats de l'étude d'impact environnemental et social du projet de Dragage du chenal d'accès au port minéralier.

(Liste des participants présentée dans le compte-rendu en annexe)

La Fédération a émis les demandes suivantes :

- Etre informée au moment du démarrage des travaux ;
- Etre assistée dans la sensibilisation des pêcheurs sur le projet ;
- SNIM doit baliser le chenal et donner les coordonnées GPS de son début et de sa fin ;
- SNIM doit apporter une contribution au profit des pêcheurs pendant la phase de réalisation du projet pour compenser les manques à gagner occasionnés par la nécessité de contourner la zone des travaux (sous forme de don d'un lot de matériels de pêche, réalisation d'une infrastructure spécifique, etc.).



Chapitre 13 : Capacité institutionnelles et plan Renforcement

4 Contexte et besoin au niveau gouvernemental

Le renforcement des capacités de gestion environnementale et sociale devra concerner des acteurs clefs du projet afin de garantir la durabilité.

En application de la loi 001-2013 du 02 janvier 2013 et du protocole d'accord de transfert de compétences signé avec le Ministère en charge de l'environnement, l'Autorité de la Zone Franche de Nouadhibou (AN-ZF) est désormais l'entité institutionnelle concernée par le suivi environnemental du projet.

Un **intérêt particulier en matière de renforcement sera accordé à la Direction du Contrôle Environnemental et au Comité de Pilotage du projet appartenant à l'Autorité de la Zone Franche de Nouadhibou**. Les autres acteurs (commune, population riveraines, fédération des pêcheurs, associations, promoteurs privés, etc.) bénéficieront de séances d'information, de sensibilisation et de communication autour du projet, les normes et les lois en vigueur.

Pour rappel **La Direction du Contrôle Environnemental (DCE)**, est chargée essentiellement de :

- (i) Publier les directives concernant les EIE et de valider les termes de référence des EIE (Service de l'Evaluation Environnementale) ;
- (ii) Et diffuser les normes environnementales existantes et d'assurer le contrôle environnemental (Service des Normes et du Contrôle).

Pour assumer avec performance leur tâche. Un renforcement des capacités est recommandé surtout concernant le développement de normes et des directives claires au niveau des guides des procédures des EIES et comment vulgariser ces normes et directives auprès des différents partenaires.

Par la suite, il faudra **s'assurer de l'application effective des mesures d'atténuation** et autres, inscrites dans les EIES et notamment dans les Plans de Gestion Environnementale et Sociale ; exercer un **rôle de surveillance et de police environnementale** dans les conditions qui seront fixées par les lois et la réglementation en vigueur. Ceci concernera également les membres du comité de pilotage de l'AnZF

Les cadres de cette direction devraient être en mesure d'évaluer, en étroite collaboration avec les structures techniques concernées, la recevabilité de l'étude d'impact sur l'environnement, sur la base de sa consistance technique donner au Ministre pour décision à prendre un avis sur la proposition de projet, en étroite collaboration avec les structures concernées du Département.

L'Évaluation des capacités de gestion environnementale et sociale tirée des programmes antérieurement exécutés dans le pays a révélé le **besoin d'un soutien en renforcement et d'un accompagnement pour le suivi environnemental et social**.

La Direction du Contrôle Environnemental dispose des compétences humaines requises dans le domaine des Évaluations et Études d'Impacts sur l'Environnement, pour mener à bien sa mission. **Toutefois, ses capacités pour le suivi des PGES et ses moyens matérielles et financières sont relativement réduites pour lui permettre d'assurer correctement l'accomplissement de sa mission**, notamment concernant la validation des TDR, le suivi des PGES.



Ce renforcement pourra se faire dans le cadre du projet. Dans cette perspective, les capacités des agents de cette devront être davantage renforcées, **notamment sur le plan du suivi environnemental et social des activités**. Pour atteindre ce but, il est suggéré de **renforcer les mesures d'appui institutionnel et technique, de formation et de sensibilisation pour renforcer les capacités des structures et des ressources humaines**. Ces actions d'appui technique, de formation et de sensibilisation visent à rendre opérationnelle la stratégie de gestion environnementale et de protéger l'environnement du port, la santé et la sécurité des populations et des ouvriers.

PLAN D'ACTION : MESURES DE RENFORCEMENT INSTITUTIONNEL

1. **Renforcement institutionnel du Comité de Pilotage de Projet** qui sera mis en place pour piloter et surveiller la mise en œuvre du projet devra être élargi aux services, si besoin, à d'autres personnes clefs, ce qui permettra de mieux prendre en compte les orientations stratégiques d'ordre environnemental et d'assurer le respect des normes environnementales et sociales. Cependant, c'est l'Autorité de la zone franche de Nouadhibou qui sera appelée à jouer un rôle majeur dans la gestion et le suivi environnemental et social.

Le **Comité de pilotage devra veiller à la désignation d'un Expert en Sauvegardes Environnementales et Sociales (ESES)** au sein de sa direction, pour assurer la fonction Environnementale et Sociale dans la préparation et le suivi de la mise en œuvre des activités relatives à leur secteur. Cet ESES sera renforcé en capacités de gestion environnementales et sociales, mais aussi en moyens d'intervention et de suivi par le comité de pilotage, pour leur permettre de remplir les fonctions qui leur sont dévolues dans le projet.

2. Formation du comité de pilotage sur l'élaboration de la situation de base : élaboration des outils, collecte des données et suivi des indicateurs, et correction chaque fois si besoin est.

3. **Mesures d'appui d'accompagnement et suivi-évaluation** : Les mesures de renforcement technique concernent : (i) l'élaboration d'un manuel d'entretien et de bonnes pratiques environnementales ; (ii) un guide de la mise en œuvre du Plan de Gestion Environnementale et Sociale, si nécessaire ; (iii) le suivi et l'évaluation des activités du comité.

4. **Programme d'information et de sensibilisation des pêcheurs sur le projet** et sur la réglementation qui établit une zone de sécurité portuaires. Délimitant ainsi la zone interdite à la pratique de l'activité de la pêche.

5. **Programme de sensibilisation et de mobilisation au niveau de la fédération des pêcheurs** et du conseil de la ville (commune) : Accompagnement social dans un souci de gérer les doléances et les réclamations. La Fédération des pêcheurs et la wilaya de Nouadhibou devront pourvoir être le relais du comité de pilotage de l'AN-ZF durant le processus de préparation et de mise en œuvre des activités notamment lors des séances d'information et de sensibilisation. Elles devront coordonner la mise en œuvre des campagnes d'information et de sensibilisation selon les besoins, afin de communiquer autour du projet, expliquer son apport pour la zone et pour le pays, expliquer la nature et la durée des travaux, les impacts potentiels et les mesures d'atténuation prises pour atténuer les impacts négatifs, etc.

6. **Formation des cadres de l'AN-ZF sur les Mécanismes de surveillance environnementale et sociale** : Le suivi et l'évaluation sont complémentaires. Le suivi vise à corriger « en temps réel », à travers une surveillance continue, les méthodes d'exécution des interventions et d'exploitation des infrastructures. Quant à l'évaluation, elle vise (i) à vérifier si les objectifs ont été respectés et (ii) à tirer les enseignements d'exploitation pour modifier les stratégies futures d'intervention. Le premier niveau du suivi concerne la surveillance ou le contrôle de proximité. Le second niveau est le suivi environnemental et social. Le troisième niveau est celui de l'inspection (ou supervision).



5 Contexte et besoins Au niveau de la SNIM

A minima, il est nécessaire de mettre en place au sein des services de la SNIM au port de Nouadhibou une équipe environnementale qui sera composée :

- D'un **responsable Environnemental et Social**, familier de la Gestion E&S et en particulier des standards des bailleurs de fonds internationaux (ayant suivi la formation de la SNIM mentionnée en introduction).
- Ce responsable de section Environnement et Social devra être appuyé par du **personnel technique (types techniciens) en charge des inspections de terrains et du suivi environnemental**.
- Une **personne en charge de la communication et des relations communautaires** pourrait également être intégrée au département.

Pour le suivi environnemental du projet, la SNIM désignera une équipe spécialisée et qui a bénéficié des formations spécifiques sur les évaluations, normes et standards de la SFI et de la Banque mondiale, dont l'une a été assurée par le bureau ANTEA GROUP.

Cette équipe est composée de :

Noms et prénoms	Formations	Poste	N° tel	E-mail
Moulay Ismail Sidaty	Ingénieur environnement	Responsable management opérationnel	22939703	i.sidaty@snim.com
Abbe Ould Daddah	Ingénieur environnement	Responsable des opérations au niveau de Nouadhibou	22939700	adeddah@snim.com
Henoune Mohamed Salem	Ingénieur génie civil	Responsable génie civil au département port	22874134	henoune@snim.com

Ce personnel sera renforcé par l'équipe d'un Bureau D'études externe qui sera chargé du suivi d'exécution du projet.

Le volet communication et des relations communautaires sera à la charge de l'Attaché de Direction de la SNIM, Mr Mohamed El Mamy Ould Ahmed Bezeid, Nro Tél. : 27 66 61 16. et ses collaborateurs.



Chapitre 14 : Conclusion

L'EIES et le PGES ont permis d'identifier les risques liés au projet et les mesures à mettre en œuvre pour les limiter afin de s'assurer qu'il se déroule dans les meilleures conditions possibles tout en prenant en considération son milieu et sa durabilité.

Une identification préliminaire des parties prenantes a été réalisée dans le cadre de l'état initial et de la définition du plan de gestion pour définir les modalités et responsabilités de mise en œuvre de ces mesures.

En effet, ce projet sera une clé majeure pour plus de développement dans la zone de Nouadhibou puisqu'il permet à plus de navires de grande taille à accéder au port, facilitant ainsi l'exportation de minerais en des plus grands volumes. Quoique pour augmenter la taille du chenal du port, il faut considérer les impacts que pourra avoir ce projet sur son environnement et sur les activités qui l'entourent. En effet, au cours de projet, il y aura un risque de collisions avec la mégafaune ou encore la perturbation de la faune pélagique mais aussi la destruction de benthos au niveau des zones de clapage. N'oubliant pas non plus les impacts de déversements d'eaux usées et de déchets, ainsi que la pollution lumineuse qui peuvent se produire lors des travaux.

Pour cela, on a énuméré toute les mesures de renforcement et d'atténuation qu'on doit mettre en œuvre pendant la phase de travaux et la phase d'exploitation du chenal. On peut citer, à titre d'exemple, la création d'un Plan de Prévention de la Pollution qui traite la gestion d'hydrocarbures et leurs risques de déversements. Ou encore, on va éviter la technique de dragage par injection d'eau dans la roche ou le sédiment (Jetsed) lors du prélèvement des sédiments pour diminuer la turbidité de l'eau... De plus, un plan de gestion de déchets va être mis en place pour minimiser les rejets et traiter les eaux usées et les eaux noires des navires. Pour le volet développement durable, on va étudier la possibilité de réutiliser les sédiments pour la construction du port en eau profonde dans la même région.

En outre, on a créé un programme de suivi le long des travaux et du projet en suivant l'évolution de plusieurs variables environnementales et sociale comme la qualité de l'eau, les levées bathymétriques, l'évolution de la faune et la flore maritime au niveau du chenal...

Toutes ces mesures vont être établie après la désignation des responsabilités des différents intervenants et acteurs sur le projet pour chaque mesure et suivi, en se soumettant à un calendrier de mise en œuvre où les durées et les indicateurs de vérification sont indiqués.



Antea Group France :

ZAC du Moulin, 803 Boulevard Duhamel du Monceau,
CS 30602, 45166 Olivet Cedex – France
Antea France – SAS avec un capital de 4 700 000 €
SIREN 393 206 735 – Code APE 7112 B

www.anteagroup.com