

RAPPORT

Résumé Non-Technique

Etude d'Impact Environnemental et Social du Nouveau
Terminal à Conteneurs et Hydrocarbures au Port
Autonome de Nouakchott

Client: Arise Mauritanie

Référence: BF3959IBRP1904212246

Statut: Finale/01

Date: 18 avril 2019



HASKONINGDHV NEDERLAND B.V.

George Hintzenweg 85
3068 AX ROTTERDAM

Industry & Buildings

Trade register number: 56515154

+31 88 348 90 00 **T**

+31 10 209 44 26 **F**

info@rhdhv.com **E**

royalhaskoningdhv.com **W**

Titre du document: Résumé Non-Technique

Titre abrégé du Résumé EIES
document:
Référence: BF3959IBRP1904212246
Statut: 01/Finale
Date: 18 avril 2019

Nom du projet: ESIA Nouakchott Port

No. de projet: BF3959

Auteur: Martine Leman, Audrey van Mastrigt

Classification

Projet connexes



Disclaimer

No part of these specifications/printed matter may be reproduced and/or published by print, photocopy, microfilm or by any other means, without the prior written permission of HaskoningDHV Nederland B.V.; nor may they be used, without such permission, for any purposes other than that for which they were produced. HaskoningDHV Nederland B.V. accepts no responsibility or liability for these specifications/printed matter to any party other than the persons by whom it was commissioned and as concluded under that Appointment. The integrated QHSE management system of HaskoningDHV Nederland B.V. has been certified in accordance with ISO 9001:2015, ISO 14001:2015 and OHSAS 18001:2007.

Table des matières

1	Introduction	3
1.1	Contexte	3
1.2	Objectif du document	3
2	Description sommaire du projet	4
2.1	Emplacement du projet	4
2.2	Composantes du projet	4
2.3	Activités du projet	6
2.4	Politique et cadre réglementaire du projet	7
3	Impacts potentiels et atténuation	8
3.1	Méthodologie	8
3.2	Impacts positifs	9
3.3	Impacts sur l'environnement terrestre	9
3.4	Impacts sur l'environnement marin	10
3.5	Impacts sociaux	12
3.6	Mesures de gestion des principaux impacts	13
4	Consultation et gestion des griefs	16
4.1	Plan d'Engagement des Parties Prenantes	16
4.2	Consultations des parties prenantes	16
4.3	Gestion des griefs	16

1 Introduction

1.1 Contexte

Arise Mauritania S.A. (**Arise**), une société en joint-venture détenue par Arise Mauritius et Meridiam, envisage de construire et d'exploiter un nouveau terminal à conteneurs et d'hydrocarbures dans le port de Nouakchott en Mauritanie (désigné ci-après par "**le projet**").

Arise a confié au bureau d'études mauritanien spécialisé en environnement EnviroConseil la réalisation de l'étude d'impact sur l'environnement (EIE) du Projet, conformément aux exigences réglementaires nationales relatives à l'octroi de permis. Cette EIE nationale a été menée entre octobre et décembre 2018 et a été approuvée par le ministère de l'Environnement le 5 février 2019 avec l'émission d'un *Avis de faisabilité environnementale*.

En novembre 2018, Arise a confié au bureau d'études international Royal HaskoningDHV la réalisation de l'évaluation de l'impact environnemental et social (EIES) du projet, conformément aux standards de performance de la Société Financière Internationale (SFI) relatives à la durabilité environnementale et sociale.

Le présent document constitue un Résumé Non-Technique (RNT) de la première version finale de l'EIES émise le 10 avril 2019.

1.2 Objectif du document

L'objectif de l'EIES est d'identifier les impacts environnementaux et sociaux positifs et négatifs pouvant découler du projet, d'identifier les mesures à prendre pour gérer, atténuer, améliorer et contrôler ces impacts, et d'évaluer l'impact net après atténuation.

L'objectif de ce document est de fournir une version abrégée et simplifiée de l'EIES accessible à toutes les parties prenantes du projet. Ce document est disponible en anglais, en français et en arabe et est publié sur le site Web d'Arise (www.arisemauritania.com).

Le document présente le projet, ses principaux impacts environnementaux et sociaux et les mesures d'atténuation et d'amélioration prévues, ainsi que le montage proposé pour l'engagement des parties prenantes et la gestion des griefs durant la construction et l'exploitation du nouveau terminal.

2 Description sommaire du projet

2.1 Emplacement du projet

Le projet sera situé dans l'enceinte du port existant de Nouakchott (Port autonome de Nouakchott dit Port de l'Amitié ou PANPA), à environ 15 km au sud-ouest de la ville de Nouakchott. Le port est situé dans la région administrative (Wilaya) de Nouakchott-Sud, et plus précisément dans le département sous-régional (Moughataa) d'El Mina.

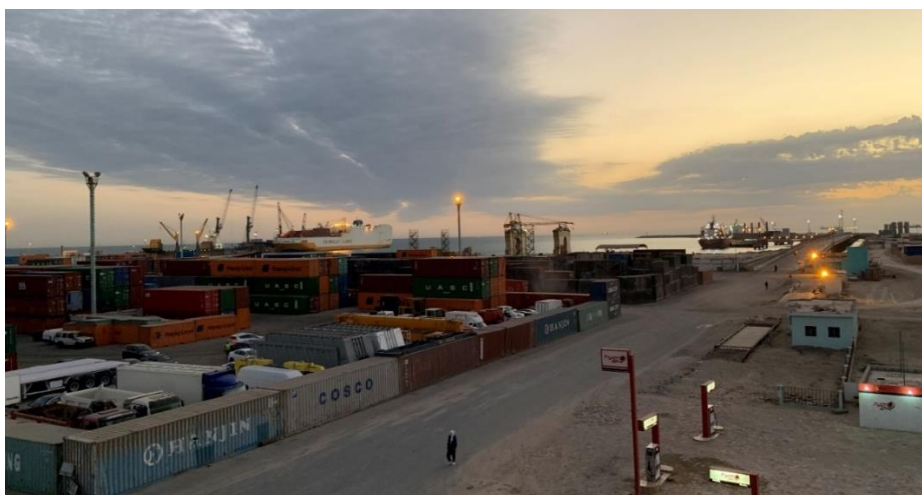


Figure 2-1: Prise de vue du port de Nouakchott

2.2 Composantes du projet

Le nouveau terminal à conteneurs et d'hydrocarbures inclura les principaux éléments suivants :

- Un poste d'amarrage principal qui est en réalité un tablier sur piles (de 570 x 56,56 m) ;
- Un parc à conteneurs de 600 x 120 m (7,20 ha) pour accueillir les conteneurs y compris les conteneurs réfrigérés et les conteneurs de fret dangereux ;
- Un chenal de navigation et un bassin portuaire améliorés par le biais de travaux de dragage jusqu'à une profondeur de -15,7 m. Les matériaux de dragage (environ 5,2 millions de m³) seront rejetés dans des sites d'immersion en mer. L'étendue du dragage ainsi que les sites d'immersion en mer envisagés (A, B et C) sont illustrés à la Figure 2-5. La longueur totale du chenal à draguer est prévue d'être de 7,57 km. Le dragage consistera à la fois à approfondir les zones récemment draguées et à draguer de nouvelles surfaces ;
- L'extension du brise-lames existant situé sur l'épi au nord du port afin de réduire l'agitation des vagues dans le bassin du port ;
- L'installation de quatre pipelines reliant le nouveau poste à quai au point de raccordement existant (sur une longueur d'environ 500 m) et démolition de la jetée pétrolière et des pipelines existants qui relient la jetée pétrolière au même point de raccordement.
- La construction de plusieurs installations, telles que : un édifice à bureaux, une salle de commande, un atelier, une station d'épuration des eaux usées, un pont-bascule, une ligne de distribution de 15 kV sur 6 km (à installer sous terre dans l'emprise de la ligne électrique existante le long de la route côtière d'accès au port) et une sous-station électrique.

La Figure 2-2 montre la configuration actuelle du port avec l'emplacement des différents postes d'amarrage. Les Figures 2-3 et 2-4 illustrent le plan masse et les limites du terminal proposé (ligne rouge extérieure).

5

La Figure 2-5 montre une vue générale de l'emprise du projet et de la zone d'influence.



Figure 2-5: Emplacement des principales composantes du projet et délimitation de la zone d'influence du projet

Les trois sites d'immersion en mer ont été approuvés en 2011 par le Ministère Mauritanien de l'Équipement et des Transports (MET) pour l'immersion des matériaux de dragage associés aux travaux de l'extension du port réalisés par la Société Nationale Chinoise des Travaux de Ponts et Chaussées (SNCTPC).

2.3 Activités du projet

2.3.1 Phase de construction

Il est envisagé que la construction sera entamée en 2019 dès que Arise aura obtenu tous les permis et droits fonciers nécessaires pour démarrer la construction et que l'EIES aura été divulguée et finalisée sur la base des commentaires reçus au cours de la période de divulgation de l'EIES prévue en mai-juin 2019.

La construction durera environ 22 mois avec les durées suivantes prévues pour chacune des activités de construction du projet :

- 16 mois pour la construction du poste d'amarrage, y compris le parc à conteneurs et les réseaux divers;
- 8 mois de travaux de construction;
- 3 mois pour le montage et les essais des équipements portuaires; et
- 5 mois pour les travaux de dragage à la fin de la période de construction.

AFCONS est l'entreprise contractée pour le marché EPC (ingénierie, approvisionnement et construction) dans le cadre de ce projet. L'entreprise en dragage n'a pas encore été sélectionnée.

Les activités de construction devraient nécessiter une main d'œuvres estimée à environ 750 personnes pendant les périodes de pointe. Un camp d'hébergement pour les ouvriers devrait être construit dans la zone portuaire.

2.3.2 Phase d'exploitation

Les activités d'exploitation du projet incluent l'exploitation du nouveau terminal à conteneurs (d'une capacité de 250 000 EVP) et d'hydrocarbures (d'une capacité pouvant atteindre 50 000 TPL).

Au cours de l'exploitation du port, 500 emplois (directs + indirects) devraient être créés.

2.4 Politique et cadre réglementaire du projet

La Politique Environnement Durable et la Politique de Santé et Sécurité de Arise déclare l'engagement de la société à gérer ses activités commerciales de manière à réduire les risques pour l'environnement et les communautés, ainsi que son engagement à fournir un lieu de travail sain et sûr. Ces politiques sont présentées à l'Annexe 1.

Le projet sera conforme à la législation environnementale et sociale mauritanienne (conditions de travail).

En outre, le projet sera guidé par les meilleures pratiques internationales, notamment :

- Les Normes de Performance en matière de durabilité environnementale et sociale de la SFI (2012);
- Les Directives environnementale, santé et sécurité (ESS) du Groupe Banque Mondiale, notamment: les Directives ESS générales (2007), les Directives ESS pour les Ports et Terminaux (2017) and les Directives ESS pour le transport maritime (2007).

3 Impacts potentiels et atténuation

3.1 Méthodologie

Un impact est, en gros, tout changement apporté à une ressource ou à un récepteur par la présence d'une composante du projet ou par l'exécution d'une activité liée au projet.

L'identification des impacts potentiels a été réalisée par une équipe indépendante de spécialistes de l'environnement et des sciences sociales sur la base de l'analyse :

- des activités du projet qui représentent une source d'impact,
- des sensibilités des conditions environnementales et sociales de base,
- des préoccupations et des attentes exprimées par les parties prenantes en relation avec le projet.

Pour chaque impact identifié, des mesures d'atténuation pour éviter, réduire ou gérer les impacts négatifs potentiels, ou des mesures d'amélioration pour augmenter les impacts positifs ont été identifiées. Ces mesures seront traduites en plans de gestion plus détaillés au cours de la mise en œuvre du projet. Un tel processus est illustré à la Figure 3-1.

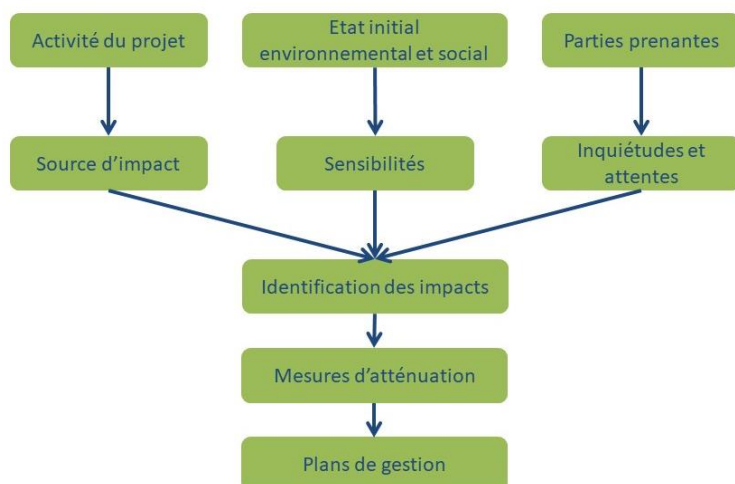


Figure 3-1: Processus d'EIES simplifié

L'évaluation d'impact a pris en compte les indicateurs, récepteurs ou ressources environnementaux et sociaux suivants :

- | | |
|---|---|
| <ul style="list-style-type: none"> • Qualité de l'air et climat • Bruit et vibration • Qualité des sols et des terres • Hydrologie de surface, qualité des eaux et des eaux souterraines • Géomorphologie côtière, processus côtiers et transport de sédiments • Qualité de l'eau et des sédiments marins • Désignations des zones protégées | <ul style="list-style-type: none"> • Ecologie terrestre • Ecologie marine et côtière • Services écosystémiques • Diversité des paysages • Santé et sécurité des communautés • Economie et moyens de subsistance • Infrastructure • Héritage culturel • Travail et conditions de travail. |
|---|---|

3.2 Impacts positifs

Le projet contribuera à la croissance économique de la Mauritanie et créera des opportunités pour les affaires et pour le développement socio-économique du pays. Les avantages du projet incluent :

- Un investissement étranger direct d'environ 390 millions USD pour la durée de la concession du projet ;
- Création de possibilités d'emploi pour les travailleurs nationaux pendant la construction et l'exploitation ;
- Création d'opportunités pour les sociétés mauritaniennes pour fournir des services et des approvisionnements pendant la construction et l'exploitation ;
- Augmentation de la compétitivité des manutentionnaires dans le port ; et
- Augmentation de la capacité potentielle d'importation/exportation de Nouakchott.

Le projet permettra également de réduire le coût de la vie des Mauritaniens grâce aux facteurs suivants :

- Les conteneurs importés arriveront au pays à bord de navires plus grands, ce qui permettra des économies d'échelle sur le transport et, par conséquent, les prix des marchandises importées dans le pays pourraient en bénéficier et être réduits ;
- Les hydrocarbures seront importés directement à Nouakchott, et n'auront plus besoin d'être préalablement transbordés à Nouadhibou, ce qui constituait une opération coûteuse.

Spécifiquement pour les autres opérateurs économiques dans la zone portuaire, le projet offrira les avantages suivants :

- L'extension du brise-lames réduira l'agitation de la houle dans le bassin portuaire et, par suite, réduira le temps d'indisponibilité de toutes les opérations portuaires ;
- Les pêcheries devraient bénéficier du nouveau terminal à conteneurs, car les produits d'exportation pourront être conteneurisés dans des conteneurs réfrigérés, préservant ainsi leur qualité et, par suite, leur valeur en tant que produit d'exportation.

3.3 Impacts sur l'environnement terrestre

3.3.1 Conditions de base

Le port de Nouakchott est situé le long de la côte mauritanienne. Nouakchott bénéficie d'un climat désertique chaud avec des températures élevées et des précipitations pratiquement nulles durant toute l'année. La zone entourant le port est constituée de plaines côtières de faible altitude. Le long de la partie nord de la côte, des systèmes de dunes assurant la protection naturelle du littoral sont présents et au sud, un système de digues a été construit pour protéger contre les inondations côtières. A la suite de la construction des digues, une zone humide s'est développée au sud du port, où plusieurs espèces de flore et d'avifaune sont présentes.

Comme la zone du projet est entourée de sable du désert, les niveaux de poussière sont supposés être déjà élevés. De même, du fait que le projet est situé au sein d'une zone portuaire et industrielle, la qualité de l'air contient vraisemblablement des niveaux élevés de particules fines et de polluants provenant des gaz d'échappement des moteurs, des émissions des industries et du trafic intense. De même, il est attendu que les niveaux de bruit et de vibration actuels soient relativement élevés.

Afin d'acquérir une information de base sur la qualité des sols et d'évaluer la gestion des sols pour les travaux d'excavation nécessaires pour l'enlèvement des pipelines, des échantillons de sol ont été prélevés dans la zone du port où le quai et les nouveaux pipelines seront construits. Les résultats ont montré que

les concentrations des paramètres étudiés (métaux et hydrocarbures pétroliers totaux) ne dépassaient pas des niveaux préoccupants. La zone de la route côtière d'accès au port où seront creusées les tranchées requises pour l'installation d'un câble électrique de 15 kV ne présente pas non plus de signes visibles de contamination par des déversements.

Dans la zone du port et à l'intérieur de la zone de travail du projet, peu de faune et de flore terrestre sont présentes. Il n'y a pas de zones protégées à proximité du port. La zone protégée la plus proche est le parc national Banc d'Arguin, situé à 150 km au nord du port.

3.3.2 Principaux impacts

Compte tenu des récepteurs terrestres potentiellement sensibles identifiés et des risques associés aux activités portuaires, les principaux impacts environnementaux terrestres potentiellement négatifs sont les suivants :

Phase de construction :

- Altération de la qualité de l'air due aux émissions de gaz d'échappement des véhicules, des navires et des moteurs d'engins ;
- Emissions de poussières provenant de la préparation des sols, la préparation du béton et le transport des matériaux ;
- Contamination du sol et des eaux souterraines par des déversements accidentels de matières dangereuses stockées sur le site et par une élimination inadéquate des déchets de construction et des eaux usées ;
- Contamination des sols par les opérations d'enlèvement des pipelines d'hydrocarbures et de la jetée pétrolière.

Phase d'exploitation

- Altération de la qualité de l'air due aux émissions de gaz d'échappement des véhicules, des navires et des moteurs d'engins ;
- Emissions de composés organiques volatils (COV) provenant des réservoirs de stockage des combustibles et des activités de transfert de carburant ;
- Contamination des sols et des eaux souterraines par des déversements accidentels de matières dangereuses stockées sur le site ou à partir des pipelines d'hydrocarbures, et par une élimination inappropriée des déchets et des eaux usées.

3.4 Impacts sur l'environnement marin

3.4.1 Conditions de base

La zone marine mauritanienne se caractérise par une productivité biologique élevée due à la remontée des eaux froides et riches en oxygène le long de la côte (phénomène d'upwelling). Les périodes de remontée côtière ont lieu de novembre à juin. Au cours de cette période, les températures de la mer sont relativement basses de 15 à 17°C. En été, lorsque le vent change de direction, la mer mauritanienne est alimentée par les eaux de surface chaudes provenant du sud (courant de Guinée), qui élèvent la température de l'eau jusqu'à 25-27°C. Ces différents phénomènes permettent à une grande variété d'espèces et d'écosystèmes de se développer le long des côtes mauritaniennes. Les principaux groupes d'espèces réceptrices sensibles qui intéressent ce projet incluent les mammifères marins, les tortues marines, les oiseaux marins et la faune benthique.

Le projet n'est pas situé dans une zone protégée ou un site d'intérêt biologique et écologique. Le parc national marin le plus proche est le parc national du Banc d'Arguin, qui se trouve à environ 150 km au nord de Nouakchott. Il s'agit d'un site d'hivernage et de reproduction majeur pour les oiseaux migrateurs. Bien que la plupart des oiseaux migrateurs se concentrent dans cette région, l'ensemble du littoral mauritanien est reconnu comme étant une zone importante pour les oiseaux.

La construction du port en 1979 a entraîné une modification importante du littoral. La côte s'est élargie au nord du port et s'est érodée au sud. En 2014, la Société Nationale Chinoise des Travaux des Ponts et Chaussées (SNCTPC) a construit un nouveau quai comprenant quatre postes d'amarrage dans le port. De plus, le chenal d'accès a été dragué et les sédiments dragués ont été rejetés dans des sites d'immersion désignés en mer. La majeure partie de la zone dans laquelle l'extension du port aura lieu n'est pas vierge et a été perturbée relativement récemment en raison d'activités antérieures liées au port.

La zone côtière qui pourrait être touchée par les activités est principalement constituée de sable avec des zones rocheuses intermittentes. Les espèces benthiques des zones sableuses telles que les polychètes (vers), les bivalves et les crustacés (crabes) sont celles que l'on trouve le long du littoral mauritanien en général. Aux endroits où des habitats rocheux ont été découverts, la croissance des coraux et d'éponges a été identifiée. Les zones rocheuses ont tendance à avoir une biodiversité plus élevée et les espèces associées, telles que les éponges et les coraux, sont généralement plus sensibles aux perturbations. Il n'a pas été possible d'identifier les espèces exactes dans le cadre des enquêtes terrains d'analyse de l'état initial. La qualité des sédiments dans l'emprise de dragage n'a montré aucun signe de contamination et est donc sans danger pour l'immersion en mer.

3.4.2 Principaux impacts

Compte tenu des récepteurs marins sensibles identifiés et des risques associés aux activités portuaires, les principaux impacts environnementaux potentiellement négatifs sont les suivants :

Phase de construction

- Augmentation de la turbidité et des concentrations en sédiments en suspension dans l'eau en raison des activités de dragage et d'immersion ;
- Ensevelissement d'habitats sensibles causé par la sédimentation due aux activités de dragage et d'immersion ;
- Perte d'habitats causée par le dragage et l'immersion des matériaux de dragage ;
- Augmentation des niveaux de polluants dans les eaux marines en cas de rejet d'eaux usées non traitées résultant d'activités sur terre dans le port ;
- Modification du comportement des espèces marines locales (mammifères marins, tortues, oiseaux) en raison de l'augmentation du bruit et des vibrations (sous-marines) ;
- Risque accru de perturbation et de collision des espèces sensibles en raison de l'augmentation du trafic maritime et de l'utilisation d'équipements de dragage.

Phase d'exploitation

- Progression possible de la modification du littoral en raison de l'allongement et de l'approfondissement du chenal d'accès. Les études préliminaires et de modélisation du milieu marin ont indiqué que les changements locaux de la bathymétrie dans le chenal d'accès entraîneraient une certaine érosion du littoral au sud du port ;
- Augmentation des risques de collisions avec des mammifères marins et des tortues marines en raison de l'augmentation du trafic maritime ;
- Augmentation des risques d'incidents de pollution en raison de l'augmentation du trafic de navires (y compris les pétroliers) ;

- Impact du dragage d'entretien et de l'immersion sur les espèces marines réceptrices sensibles ;
- Augmentation des niveaux de polluants dans les eaux marines en cas de rejet d'eaux usées non traitées provenant d'activités sur terre dans le port et d'effluents générés par les navires, y compris les eaux usées, les eaux de ballast, les eaux de cale et le nettoyage des navires.

3.5 Impacts sociaux

3.5.1 Conditions de base

Le site du port est une installation existante établie au sein d'une zone industrielle désignée. L'accès au port est limité à deux routes principales reliant à la ville de Nouakchott. Le port actuel compte 8 postes d'amarrage pouvant accueillir des pétroliers/gaziers et des porte-conteneurs. Les employés du port incluent les opérateurs de transport maritime, les associations de manutentionnaires de conteneurs et de dockers, les principales sociétés étant APMT, CMA-CGM, OPM, Maurilog, Sogeco). La zone entourant le port est une zone industrielle économique désignée comprenant plusieurs installations industrielles (incluant notamment un dépôt d'hydrocarbures appartenant à l'état, deux cimenteries et une fabrique de farine).

Les eaux au large de Nouakchott (et de toute la Mauritanie) abritent un nombre important d'espèces de poissons, dont beaucoup sont ciblées par les flottes de pêche artisanale et côtière et par les flottes industrielles. La pêche artisanale cible des espèces côtières telles que le mullet, le Tambour Brésilien (*Micropogonias undulatus*), le poisson bleu et le bonga shad (*Ethmalosa fimbriata*), ainsi que plusieurs espèces de requins et de raies. Plus récemment, cette flotte a développé sa capacité de pêche plus au large et a commencé à capturer de manière significative des espèces de "petits pélagiques" telles que les sardines et le chinchard. L'industrie de la pêche est principalement concentrée autour de Nouadhibou. L'exportation et le commerce du poisson à Nouakchott sont relativement peu importants. En raison de la réglementation et de la zone de sécurité à l'intérieur de la zone d'influence du projet, il est prévu que la pêche artisanale serait limitée. Les principales associations locales de pêcheurs sont SMPN, SMCP et FLPA.



Image 3-1: Centre de pêche artisanale de Nouakchott

Il n'y a pas de lieux de loisirs et/ou de tourisme, ni de sites importants du patrimoine historique et culturel à proximité de la zone du projet.

Il n'y a pas de bâtiments résidentiels dans la zone immédiate du port. Cependant, trois petits groupements d'habitation informels semi-permanents (cabanes) sont présents à environ 5 km au nord du port, c'est-à-dire au sein de la zone d'influence du projet. Ces groupements ne seront pas directement affectés par les

principales activités du projet, mais ils seront marginalement affectés par les travaux d'installation de la nouvelle ligne électrique de 15 kV ainsi que par l'accroissement généralisé du transit routier local. Ainsi, les récepteurs humains d'impacts potentiels du projet comprennent les ouvriers du projet, les employés de la zone portuaire et industrielle existante, les résidents des groupements d'habitation informels et aux pêcheurs pêchant juste en dehors de la zone de sécurité marine existante.

3.5.2 Principaux impacts

Phase de construction

- Augmentation des risques d'incidents routiers ;
- Augmentation des risques d'incidents pour le trafic maritime ;
- Impact des activités de construction sur la santé des communautés (poussière, bruit et accroissement du risque d'accidents);
- Impact sur les lieux de pêche et les accès à la pêche ;
- Entrave aux opérations portuaires ;
- Impact de l'afflux de la main d'œuvre expatriée sur le patrimoine culturel ;
- Problèmes potentiels liés aux griefs relatifs aux conditions de travail, à la discrimination, à l'égalité des chances, à la chaîne d'approvisionnement, au risque de travail des enfants et au travail forcé ;
- Impact sur la santé et la sécurité au travail lié aux activités de construction.

Phase d'exploitation

- Augmentation des risques d'incidents routiers ;
- Impact sur les lieux de pêche et les accès à la pêche ;
- Impact de la phase d'exploitation sur les conditions de travail ;
- Impact sur la santé et la sécurité au travail lors des activités d'exploitation habituelles ;
- Impact des accidents d'incendie et d'explosion au niveau des postes d'hydrocarbures et des pipelines d'hydrocarbures sur la santé et la sécurité au travail.

3.6 Mesures de gestion des principaux impacts

Pour chacun des impacts mentionnés précédemment, des mesures ont été identifiées pour atténuer les impacts négatifs et renforcer les impacts positifs.

Plusieurs mesures d'atténuation identifiées seront couvertes par des procédures standards de travail ou des bonnes pratiques. Ceci comprend notamment :

- Protection adéquate de l'environnement lors de la réalisation des travaux par : la collecte et l'élimination appropriées et contrôlées des déchets, utilisation non excessive de machines et de véhicules motorisés, utilisation contrôlée de ressources telles que l'eau ou l'électricité ;
- Entretien régulier des équipements et des véhicules afin de minimiser les émissions sonores, les risques pour la sécurité et les émissions de gaz d'échappement ;
- Drainage adéquat du site, y compris la mise en place de déshuileurs et de digues de retenue dans les zones de stockage de matières dangereuses ;
- Planification adéquate des travaux, afin d'éviter tout transport/trafic inutile et toute entrave aux autres activités portuaires ;
- Bonne gestion des ressources humaines et orientation des ouvriers, y compris une formation appropriée ;

- Réunions d'information régulières sur la sécurité, panneaux de signalisation de sécurité, équipement approprié de protection individuelle, etc., afin de garantir un lieu de travail sûr et une culture de sécurité efficace ; et
- Une communication correcte et efficace entre toutes les couches de l'organisation, entre les différentes parties exécutantes et les parties prenantes externes.

Les autres mesures clés visant à atténuer les impacts potentiels sur **l'environnement terrestre** incluent notamment :

- Acquisition d'équipements (STS et RTG) entièrement électriques et non à moteur diesel afin de réduire les émissions de gaz d'échappement;
- Elaboration et mise en œuvre d'un plan de gestion des déchets pour les phases de construction et d'exploitation;
- Mise en œuvre de mesures spécifiques pour réduire les risques et les impacts de déversements accidentels à partir des pipelines d'hydrocarbures (par exemple, vannes d'arrêt d'urgence, maintenance vis-à-vis de la corrosion, système de détection des fuites, fourniture d'équipements d'intervention en cas de déversement et formation en matière de prévention, de confinement et d'intervention en cas de déversement d'hydrocarbures).

Les principales mesures spécifiques aux activités pouvant avoir un impact sur **l'environnement marin** incluent notamment :

- Elaboration et mise en œuvre d'un plan de gestion du dragage pour aider à choisir la méthode, la cadence et le planning du dragage, ainsi que l'emplacement du ou des site(s) d'immersion afin de minimiser l'impact sur les espèces réceptrices sensibles ;
- En fonction de l'importance de l'impact potentiel sur la modification du trait côte, définition de mesures de protection côtière appropriées (par exemple, utilisation du dragage pour la recharge des plages) ;
- Observer la présence de tortues et de mammifères marins au moins 30 minutes avant le début des activités de construction navale (notamment le dragage et les piles) et suspendre les activités lorsque des espèces de la grande faune se trouvent à proximité ;
- Procéder à un démarrage ralenti et en douceur lors de l'installation des piles et du dragage ;
- En cas d'utilisation d'une drague suceuse, ne démarrer les pompes que lorsque la tête suceuse est proche du fond marin. En cas de problème, envisager l'utilisation de chaînes gratteuses ou de déflecteurs de tortues sur la tête suceuse pour réduire le risque d'aspirer une tortue ;
- Traitement des effluents (eaux usées, eaux pluviales) provenant des activités terrestres avant leur rejet à la mer ;
- Mise à jour, en collaboration avec l'Autorité Portuaire, du plan d'intervention d'urgence en cas de marée noire (plan POLMAR) afin de prendre en compte le nouveau terminal d'hydrocarbures et s'assurer que des équipements et du personnel qualifié sont disponibles pour sa mise en œuvre.

Les principales mesures d'atténuation liées aux **impacts sociaux** comprennent :

- Elaboration et mise en œuvre d'un plan de gestion de la circulation afin de réduire les risques d'accidents de la route pendant la phase de construction, en particulier en liaison avec le transport des matériaux de construction. Le plan comprendra notamment la conception des points d'accès, la signalisation, les limitations de vitesse, la formation et l'aptitude des conducteurs, la maintenance des véhicules et la sensibilisation des autres usagers de la route ;
- Délimitation claire des zones de travail en mer, utilisation d'équipements de navigation appropriés et collaboration efficace avec les utilisateurs du milieu marin afin de minimiser le risque d'accidents liés à la circulation des navires ;
- Développement et mise en œuvre d'un plan pour l'emploi local afin de maximiser l'emploi de la main-d'œuvre locale et mauritanienne ;

- Adoption et mise en œuvre d'une politique de ressources humaines conforme aux dispositions applicables du Code du Travail de la Mauritanie et aux exigences de la norme de performance 2 de la SFI ;
- Exiger que les entreprises de construction se conforment à la Politique de Santé et Sécurité au Travail (SST) d'Arise et élaborer et mettre en œuvre un Plan de Gestion SST spécifique au projet et les Procédures qui l'accompagnent ;
- Elaborer et mettre en œuvre un plan de préparation et d'intervention en cas d'urgence ;
- Développement et mise en œuvre d'un plan d'engagement des parties prenantes.

Les mesures d'atténuation susmentionnées seront appliquées et intégrées dans un Système de Gestion Environnementale et Sociale (SGES) global du projet qui servira à atteindre les objectifs de conformité aux réglementations en matière d'environnement, de santé et de sécurité et aux autres engagements connexes. Les mesures seront adoptées par Arise et imposées en tant que conditions contractuelles aux entreprises mandatées pour le projet. Un suivi et un contrôle seront effectués pour assurer leur efficacité.

Tel que mentionné ci-dessus, des politiques et des plans détaillés seront développés pour soutenir la mise en œuvre du SGES. Le calendrier de développement des plans sera par phases : les plans liés à la construction seront finalisés et mis en place avant le démarrage des travaux de construction et les plans relatifs à l'exploitation seront finalisés et mis en place avant le démarrage de l'exploitation.

4 Consultation et gestion des griefs

4.1 Plan d'Engagement des Parties Prenantes

Arise a adopté un Plan d'Engagement des Parties Prenantes (PEPP). Le PEPP contient une analyse et une identification des parties prenantes, une description des actions de consultation et de divulgation pour les différentes phases du projet, ainsi qu'un mécanisme de gestion des griefs.

4.2 Consultations des parties prenantes

Arise et l'équipe EIES du projet (Royal HaskoningDHV et EnviroConseil) ont entrepris un certain nombre de consultations avec les parties prenantes dans le cadre du processus EIES.

Une première réunion de consultation s'est tenue le 22 novembre 2018 en même temps que la consultation publique officielle organisée pour l'EIE Nationale. L'objectif de cette réunion était d'offrir aux parties prenantes une occasion d'exprimer leurs préoccupations, leurs attentes et leurs observations concernant le projet, et ce, afin de s'assurer qu'aucun problème n'ait été omis lors de la définition de l'EIES.



Figure 4-1: Réunion de consultation de novembre 2018

Des réunions supplémentaires de groupes de discussion ont ensuite été organisées de décembre 2018 à janvier 2019 avec les principales parties prenantes suivantes :

- Associations locales de pêcheurs : Fédération Libre de la Pêche Artisanale (FLPA), Société Mauritanienne de Commercialisation de Poissons (SMCP) and Société Mauritanienne pour la Pêche et la Navigation (SMPN)
- Autorités locales : Wilaya Nouakchott Sud
- Direction du PANPA
- Opérateurs portuaires : APMT, CMA-CGM and OPM
- Association des travailleurs du port : Securim SRMOP
- Compagnies locales : Les Grandes Moulins de Mauritanie
- ONG : UICN Mauritanie

4.3 Gestion des griefs

Arise a mis en place un mécanisme de gestion des griefs pour éviter le passage en litige en cas de plainte ou de dispute. Toute personne concernée ou intéressée par le projet peut faire appel à ce mécanisme

sans renoncer à son droit de recourir à tout moment au système judiciaire mauritanien. Ce mécanisme couvre tout type de plainte quels que soient le sujet et la nature, et comporte trois étapes principales :

- L'enregistrement du grief;
- Une proposition de résolution par Arise; et,
- Une médiation indépendante pouvant être déclenchée si nécessaire.

La mise en œuvre de ce système par Arise n'est pas une obligation pour trouver nécessairement une solution à tout grief, mais constitue une obligation de recevoir, d'enregistrer, de traiter et de documenter tout grief. Tout grief soumis via le mécanisme de règlement des griefs:

- recevra un accusé de réception dans un délai maximum de trois jours à compter de sa soumission; et
- aboutira à un projet de résolution dans un délai maximal de trois à quatorze jours, en fonction de la priorité du grief.

À l'heure actuelle, les interlocuteurs où les parties prenantes peuvent déposer un grief (ou poser une question ou laisser un message) sont l'agent Santé, Sécurité et Environnement ou le Représentant des Affaires Corporatives d'Arise :

Sidi Mohamed Ehmedane
(+222) 4300 5843
sidi.ehmedane@arisenet.com

Hilaire Courau
(+222) 4300 5820
hilaire.courau@arisenet.com

Une soumission de grief peut être faite par écrit à l'aide du Formulaire de Soumission de Grief fourni à l'Annexe 2, ou verbalement auprès de l'agent de liaison si la partie prenante n'est pas en mesure de soumettre un grief écrit.

Annexe 1

Politique Environnement Durable et Politique de Santé et Sécurité de Arise

Annexe 2

Formulaire de Soumission de Grief