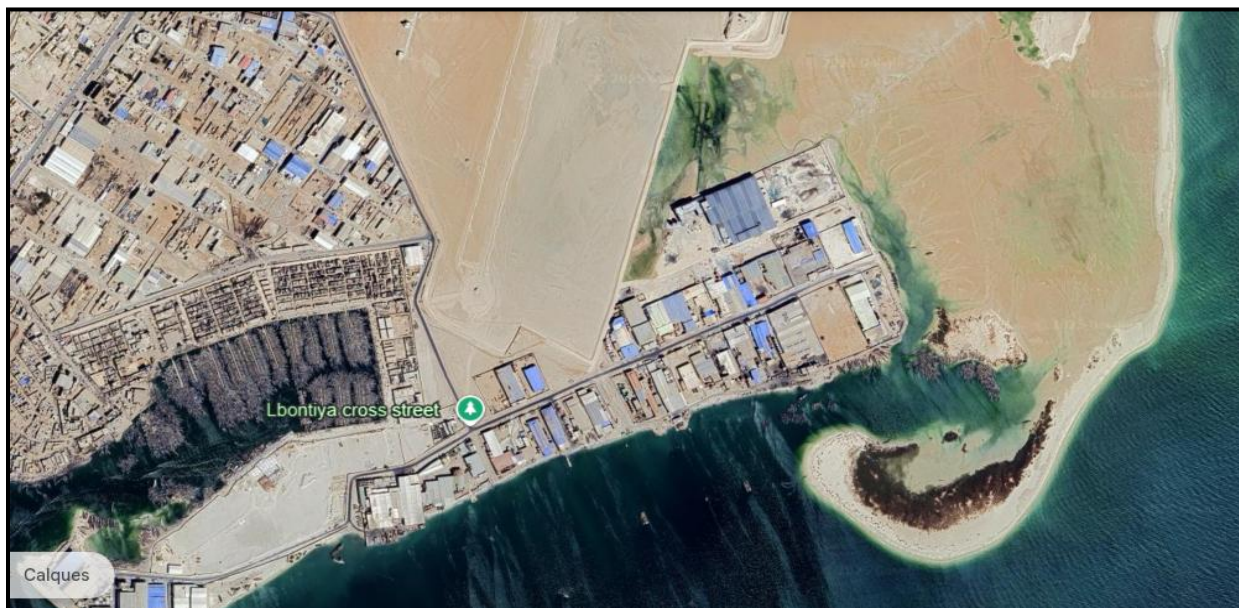

MINISTRE DES PECHES, DES INFRASTRUCTURES MARITIMES ET PORTUAIRES
(MPIMP)

ETABLISSEMENT PORTUAIRE DE LA BAIE DE REPOS (EPBR)



PROJET D'AMENAGEMENT D'UNE ZONE DE STATIONNEMENT DES EMBARCATIONS
ARTISANALES ET LA CONSTRUCTION D'UNE DIGUE D'ACCES EN REMBLAI COTE
TERRESTRE

Notice d'Impact Environnemental et Social

Mai 2025

Table des matières

I INTRODUCTION.....	4
1 Objectif de la présente notice d'impact environnementale et sociale	4
1.2 Contenu du rapport d'étude	5
1.3 Méthodologie	5
1.4 Cadrage de la mission avec l'administration de l'EPBR	5
1.5 Recherche documentaire.....	6
1.6 Visite de reconnaissance de la zone du projet et collecte de données sur le terrain.....	6
1.7 Réunion de consultation avec les parties prenantes sur le terrain.....	6
1.8 Analyse des données recueillies sur le terrain	7
1.9 Elaboration du rapport.....	7
II CADRE POLITIQUE, JURIDIQUE ET INSTITUTIONNEL	8
2.1 Cadre politique	8
2.1.1 Stratégie Nationale de Développement Durable (SNDD)	8
2.1.2 Stratégie Nationale de l'Environnement et Développement Durable	8
2.1.3 Stratégie d'aménagement et de développement durable et intégré des pêches maritimes 2020-2024	9
2.1.4 Stratégie Nationale pour l'établissement et la gestion des aires protégées marines et côtières et des zones d'intérêt biologique (ZIB).....	9
2.1.5 Stratégie Nationale de Gestion des Risques de Catastrophe	10
2.1.6 Stratégie et Plan d'Action National de la Biodiversité 2011-2020 (SNB)	11
2.1.7 Programme National d'Adaptation aux Changements Climatiques.....	11
2.1.8 Plan Directeur d'Aménagement du Littoral Mauritanien (PDALM).....	11
2.1.9 Statuts spécifiques de l'Autorité de Zone Franche de Nouadhibou.....	12
2.1.10 Statut foncier de la Zone Franche de Nouadhibou	12
2.2 Cadre juridique.....	12
2.2.1 Textes internationaux	12
2.2.2 Textes nationaux	13
2.3 Cadre réglementaire.....	14
2.4 Cadre institutionnel.....	14
III PRESENTATION DE L'ETABLISSEMENT PORTUAIRE DE LA BAIE DE REPOS (EPBR)....	15
3.1 Présentation de l'Etablissement Portuaire de la Baie de Repos (EPBR)	15
3.2 Justification du projet d'aménagement d'une zone de stationnement et la construction d'une digue d'accès en remblai côté terrestre	16
3.3 Localisation et situation administrative du projet.....	17
3.4 Localisation et description des travaux d'aménagement au niveau de la Baie de Repos	17
IV ANALYSE DE L'ETAT INITIAL DE L'ENVIRONNEMENT DE LA BAIE DE REPOS	20
4.1 Délimitation des différentes zones d'influence du projet.....	20
4.2 Cadre physique et biophysique de la zone du projet	20
4.2.1 Contexte climatique.....	20
4.2.2 Géologie, Sols et géomorphologie	21
4.2.3 Hydrologie et influence de la marée.....	21
4.2.4 Phénomène Up Welling et convergence entre le courant des Canaries et le Courant de Guinée	22
4.2.5 Végétation et faune	23

4.3 Cadre socioéconomique de la zone du projet.....	23
4.3.1 Caractéristiques démographiques	23
4.3.2 Principal secteur économique en rapport avec le projet	23
4.4 Enjeux environnementaux et sociaux majeurs en rapport avec le projet	24
V IDENTIFICATION ET EVALUATION DES IMPACTS ENVIRONNEMENTAUX DU PROJET ..	25
5.1 Analyse des impacts environnementaux et sociaux	25
5.1.1 Impacts positifs	25
5.1.2 Impacts négatifs.....	25
5.1.3 Synthèse des impacts négatifs potentiels et les mesures d'atténuation	26
VI PLAN DE GESTION ENVIRONNEMENTALE ET SOCIALE	28
VII CONSULTATION DES PARTIES PRENANTES ET ACCEPTABILITE DU PROJET	29
7.1 Synthèse des conclusions de la réunion consultation des parties du projet	29
7.1.1 Acceptabilité et faisabilité du projet.....	29
7.1.2 Synthèse des préoccupations	30
CONCLUSION	30
BIBLIOGRAPHIE CONSULTEE	31
ANNEXES	32

I. INTRODUCTION

La Mauritanie dispose des politiques et procédures stratégiques de même que des instruments juridiques pour la gestion environnementale et sociale. On peut citer entre autres le Code de l'Environnement (Loi N°2000-045) et son décret 105-2007, portant champs d'application, contenu et procédure de réalisation et de validation de l'évaluation environnementale stratégique (EES), de l'étude d'impact environnemental et social (EIES) et de la notice d'impact environnemental et social (NIES).

Soucieux des bonnes pratiques respectueuses de l'environnement et pour se conformer à la législation en vigueur, l'Etablissement Portuaire de la Baie du Repos (EPBR) a entrepris la réalisation de Notice d'Impact Environnemental et Social de son projet d'aménagement d'une zone de stationnement et la construction d'une digue d'accès en remblai côté terrestre au niveau de point Rey de la Baie de Repos. Cette évaluation environnementale s'inscrit dans la mise en œuvre des principes de prévention, d'intégration, de précaution et de participation du public. C'est dans ce contexte que la présente étude a été engagée conformément au TdR de la mission effectuée et concerne uniquement les travaux du projet cité ci-dessus.

1. Objectif de la présente notice d'impact environnementale et sociale

La présente Notice d'Impact Environnemental et Social est une étude simplifiée à caractère analytique et prospectif qui vise à identifier et évaluer les incidences sur l'environnement les travaux à réaliser dans le cadre du projet d'aménagement d'une zone de stationnement et la construction d'une digue d'accès en remblai côté terrestre entrepris par l'EPBR. Il est à rappeler que lorsque les techniques d'évaluation sont intégrées directement dès le début du projet dans le processus de planification de ce projet, elles permettent l'EPBR de tenir systématiquement compte et de façon globale, de tous les besoins environnementaux dans le processus de prise de décision permettant d'atteindre les objectifs de la protection environnementale de cet écosystème de Baie de Repos à des coûts réduits. La conduite de la présente étude permettra d'une part à l'EPBR de se conformer à la réglementation en vigueur, et d'autre part de mettre en œuvre les mesures préconisées afin de respecter les normes sécuritaires et environnementales. Selon les termes de référence l'objectif de l'étude envisagée est d'évaluer les impacts potentiels du projet sur l'environnement au niveau de la pointe Rey afin de garantir sa durabilité.

De manière spécifique, il s'agira de :

- ✓ de décrire la situation de départ des sites du projet sur le plan économique, social et environnemental, ainsi que les activités du projet ;
- ✓ d'analyser les impacts potentiels sociaux et environnementaux d'une évolution de la zone en l'absence du projet (scénario « sans projet ») ;
- ✓ d'analyser les impacts potentiels sociaux et environnementaux des travaux, par comparaison au scénario sans projet ;
- ✓ de proposer éventuellement des améliorations pour optimiser les impacts positifs et éviter, atténuer ou compenser ses impacts négatifs potentiels ;
- ✓ de proposer un plan de gestion environnementale et sociale (PGES) du projet

1.2 Contenu du rapport d'étude

Le rapport de la notice d'impact environnemental et social va s'organiser conformément au canevas type de rapport, suivant la Loi n° 2000-045 portant code de l'environnement et son Décret d'application 2007-105 du 13 avril 2007 portant conditions et procédure de réalisation et de validation de l'évaluation environnementale stratégique, l'étude et de la notice d'impact environnemental et sociale. A cet effet, il comprendra les grands points suivants :

- ✓ un résumé non technique ;
- ✓ une introduction ;
- ✓ les objectifs d'étude ;
- ✓ le Contexte, la justification et la description du projet ;
- ✓ le cadre législatif, juridique et administratif/institutionnel ;
- ✓ la description de l'environnement du projet (situation initiale des sites, zone d'influence du projet, description succincte du milieu physique, biologique et humain de la zone d'influence du projet) ;
- ✓ l'analyse des impacts environnementaux et sociaux positifs et négatifs potentiels du projet et des interrelations entre les activités du projet et les composantes environnementales et sociales ;
- ✓ l'identification et proposition de mesures d'atténuation, de bonification et initiatives complémentaires ;
- ✓ les mesures de gestion des impacts résiduels attendus et des risques environnementaux ;
- ✓ l'analyse des impacts sur les différents domaines de l'environnement et la définition des mesures appropriées d'atténuation et de bonification visant à prévenir, minimiser, atténuer ou compenser les risques et impacts négatifs ou à accroître les bénéfices environnementaux et sociaux du projet, incluant les responsabilités, rôles et les coûts associés ;
- ✓ la stratégie de consultations et d'information du public, le Plan de Gestion Environnementale et Social incluant les indicateurs, les responsabilités institutionnelles, les coûts associés et le plan de renforcement des capacités institutionnelles, le cas échéant.

1.3 Méthodologie

La démarche utilisée pour la conduite de l'étude comprend le cadrage, la recherche documentaire, l'élaboration d'un outil (fiche screening) de collecte des données primaires, la collecte des données sur le terrain, l'analyse et la synthèse des informations recueillies en collaboration avec l'administration de l'EPBR. Avant tout, un cadrage a été nécessaire avec la Direction de l'Evaluation et du Contrôle Environnemental (DECE) du Ministère de l'Environnement et du Développement Durable (MEDD) en vue de mieux orienter la conduite de l'étude.

1.4 Cadrage de la mission avec l'administration de l'EPBR

La réunion de cadrage avec le promoteur a permis de mieux comprendre le projet et les attentes de cette NIES. Il a été également l'occasion pour le consultant de présenter la méthodologie et le chronogramme pour la conduite de l'étude, puis de recueillir les amendements, avis et suggestions de la direction de l'EPBR.

1.5 Recherche documentaire

une recherche de la documentation disponible a été réalisée auprès de l'administration de l'EPBR, par internet, au niveau de quelques services techniques des sectoriels concernés en vue de disposer de données nécessaires sur la zone du projet. Cette revue bibliographique sur la zone du projet a permis de collecter les données relatives aux aspects suivants :

- ✓ le cadre législatif et institutionnel des EIES en Mauritanie et des textes internes relatifs aux conventions internationales ;
- ✓ les caractéristiques biophysiques sur le milieu marin en général et de la zone de la Baie de Repos en particulier ;
- ✓ les conditions environnementales initiales au niveau du site de la pointe Rey de la Baie de Repos retenu pour le projet ;
- ✓ les données sociodémographiques de la ville de Nouadhibou ;
- ✓ les principales atouts et contraintes de la zone du projet ;
- ✓ les activités socio-économiques exercées au niveau de la zone d'emprise et d'influence élargie du projet.

1.6 Visite de reconnaissance de la zone du projet et collecte de données sur le terrain

Pour faciliter la collecte des données relatives à la situation environnementale et socioéconomique de la zone du projet et des travaux prévues, une fiche de collecte de données ont été élaborée. La collecte de données sur le terrain a été effectuée, et a concerné les composantes de l'environnement biophysique, les activités socioéconomiques qui sont susceptibles d'être impactées par le projet. Elle a également consisté à l'identification et une prise de contact avec les principaux acteurs du projet notamment quelques membres de la Fédération Nationale de Pêche (FNP). Pendant deux jours du 12 au 13 mai 2025, les visites de terrain ont concerné respectivement les sites dédiés à la construction d'une digue d'accès avec un point de connexion avec la digue en remblai en cours de réalisation par la ZFN et la zone à draguer pour le stationnement des embarcations. Cette visite de reconnaissance a été l'occasion d'une part, de compléter les données bibliographiques et d'autre part, d'identifier les milieux récepteurs des travaux du projet, afin d'apprécier ses enjeux environnementaux, socio-économiques et culturels. Les données collectées sont intégrées dans le présent rapport.

1.7 Réunion de consultation avec les parties prenantes sur le terrain

Une réunion de consultation du public élargie aux membres de la FNP a été organisée par l'administration de l'EPBR dans le but d'appréhender les réalités du milieu récepteur ainsi que les impacts potentiels du projet sur le milieu naturel et humain. Elle avait pour but d'inviter les usagers à donner leurs avis et suggestions sur les propositions de solutions envisagées au niveau de la pointe Rey, mais aussi d'apprécier leur acceptabilité sociale du projet et asseoir les bases d'une mise en œuvre concertée et durable des actions prévues par le projet pour le stationnement d'embarcations de pêche artisanale afin de décongestionner la zone portuaire. Une liste des acteurs ayant participé à ladite réunion de consultation du public est jointe en annexes.

1.8 Analyse des données recueillies sur le terrain

Les données collectées ont porté sur : i) les caractéristiques du projet, ii) le niveau de connaissance du projet par les parties prenantes (EPBR, FNP, etc) et leurs impressions sur les impacts positifs et négatifs ainsi que sur les mesures environnementales et sociales à définir dans le PGES, iii) l'état initial aux plans biophysique et humain du site de réalisation des activités du projet.

L'ensemble des données collectées a fait l'objet d'analyse et de mise en contexte pour dégager les impacts/risques potentiels de ce projet.

1.9 Elaboration du rapport

L'analyse des données collectées au cours de la recherche documentaire, des entretiens et des visites du site du projet a permis d'élaborer le rapport provisoire de la présente Notice d'Impact environnemental et Social.

II CADRE POLITIQUE, JURIDIQUE ET INSTITUTIONNEL

La Mauritanie dispose de politiques et de procédures stratégiques et des instruments juridiques pour la gestion de ses ressources environnementales. Il contribue aussi au niveau international à travers la ratification d'accords et conventions internationaux en matière de protection de l'environnement, de lutte contre les pollutions et les nuisances, de prévention des risques environnementaux, de lutte contre la désertification, de gestion des espèces et des écosystèmes et de prise en compte des aspects liés aux changements climatiques et aux objectifs de développement durable.

2.1 Cadre politique

2.1.1 Stratégie Nationale de Développement Durable (SNDD)

La Stratégie Nationale de Développement Durable (SNDD) place l'Homme au centre de la décision, avec comme priorité la satisfaction des besoins des groupes les plus pauvres et les plus marginalisés. Elle entend établir un consensus sur une vision commune du développement durable du pays à long terme, à travers une approche stratégique intégrant à la fois les dimensions sociales, économiques et environnementales. Elle définit les grands axes prioritaires sur lesquels doivent se concentrer l'action pour que le développement du pays puisse être durable. Ainsi, l'Homme est considéré comme individu au niveau économique, comme groupe au niveau social, et comme espèce vivante ayant sa place au sein de la nature au niveau environnemental.

L'adoption par le Gouvernement de la SNDD et du Plan d'Action National pour l'Environnement (PANE) a fourni un cadre d'orientation claire pour introduire les changements nécessaires dans le mode initial de gestion de l'environnement et: (i) fédérer les efforts déjà consentis en matière de gestion durable de l'environnement, à travers le renforcement du nouveau cadre institutionnel de coordination et de suivi adéquat et (ii) engager les actions prioritaires telles que définies dans le Plan d'Action National pour l'Environnement.

La mise en œuvre de la SNDD est assurée à travers des plans d'action dont le premier est le PANE I, a été élaboré sous forme d'une matrice opérationnelle et a couvert la période 2007-2011. Le second plan d'action dénommé PANE 2 qui a couvert la période allant de 2012 à 2016 a été le résultat d'une concertation générale où tous les acteurs et parties prenantes concernés par le secteur ont participé, de la société civile aux parlementaires environnementalistes, en passant par les acteurs régionaux et les services publics. Ce plan met l'environnement au cœur de l'engagement politique, économique et social de la Mauritanie. Il devrait déboucher sur une gestion durable des ressources naturelles et environnementales, prendre en compte les défis dus aux changements climatiques imminents, l'importance de la diversité biologique dans la gestion actuelle des ressources naturelles et d'assurer l'aménagement et le fonctionnement des aires protégées du pays.

2.1.2 Stratégie Nationale de l'Environnement et Développement Durable

Stratégie Nationale de l'Environnement et Développement durable (SNEDD) adoptée en 2017 pour une période de 5 ans (2016-2021) fait suite à la SNDD et au PANE II.

Elle vise à identifier, formuler et planifier l'ensemble des actions nécessaires à la mise en œuvre d'une politique environnementale conforme au concept du développement durable.

Les résultats attendus sont :

- Une politique intégrée de conservation, de gestion et d'exploitation durable des écosystèmes est mise en place ;
- Les ressources naturelles et culturelles sont préservées et valorisées ;
- Des mesures concrètes de protection du littoral et/ou d'adaptation des villes côtières sont mises en œuvre pour répondre aux priorités identifiées dans le cadre de l'adaptation au changement climatique ;
- Des mesures concrètes d'atténuation et de suivi des pollutions urbaines et industrielles sont mises en œuvre, réduisant à long terme les risques de catastrophes.

La SNEDD est structurée en quatre axes stratégiques : (i) la gouvernance qui pilote de façon horizontale la gestion environnementale et les grands ensembles écosystémiques ((ii) environnement terrestre et (iii) environnement marin, ainsi que (iv) les menaces des écosystèmes par les pollutions et risques liés aux activités anthropiques. Cette organisation permet de prendre en compte la complexité des écosystèmes et leurs interrelations avec les activités humaines et la gouvernance globale. L'axe stratégique III « Gestion durable de l'environnement marin et côtier (environnement 'bleu') », se recoupe avec les ODD principaux¹, 6, 11, 12, 13, et 14. Il concerne une problématique centrale pour le développement. Le grand complexe écosystémique des espaces marins et du littoral est le pôle essentiel des activités socio-économiques en Mauritanie. La SNEDD est assortie d'un plan national dit 'PANEDD' s'étalant sur la période 2017-2021 et qui vise la réalisation d'activités pour la réalisation des objectifs de la SNEDD.

2.1.3 Stratégie d'aménagement et de développement durable et intégré des pêches maritimes 2020-2024

La stratégie d'aménagement et de développement durable et intégré des pêches maritimes 2020-2024, succédant à celle élaborée pour la période 2015-2019. Cette nouvelle stratégie vise sur le long terme la promotion du secteur des pêches maritimes sur la base de 4 piliers : la durabilité, l'intégration à l'économie nationale, la création d'emploi et le bénéfice à la population dans son ensemble.

Cette stratégie s'articule autour des trois axes principaux suivants :

Axe 1 : Ressource, environnement marin et côtier et pêcheries,

Axe 2 : Chaines de valeurs, et Axe 3 : Gouvernance du secteur.

L'axe 1 constitue un élément essentiel de la gestion durable du secteur et les résultats attendus des autres axes de cette stratégie sont, en grande partie, tributaires de sa bonne mise en œuvre.

2.1.4 Stratégie Nationale pour l'établissement et la gestion des aires protégées marines et côtières et des zones d'intérêt biologique (ZIB)

La stratégie nationale pour l'établissement et la gestion des aires protégées marines et côtières et des zones d'intérêt biologique (ZIB) (2015 – 2020)¹ : Les orientations

¹MEDD- février 2018, Sixième rapport national à la Convention sur la Diversité Biologique, avec l'appui du PNUD.

stratégiques de cette stratégie sont :

- Concilier la conservation de la biodiversité marine et côtière au sens strict et l'exploitation rationnelle des ressources naturelles.
- Sécuriser l'existant au niveau des Parcs Nationaux en place (PNBA/RSCB et PND), qui place actuellement la Mauritanie à environ 50 % de l'atteinte de l'Objectif 11 d'Aïchi.
- Appuyer les processus de classement en cours et qui sont à des stades plus ou moins avancés.
- Enfin, créer et développer le réseau par l'identification de nouvelles Zones d'Intérêt pour la Biodiversité (ZIB) et/ou par l'extension de leurs classements et réseautage aux échelles idoine.

L'Objectif général de la SN-RZIBM est l'amélioration de la conservation de la biodiversité marine et côtière en Mauritanie, la préservation et la valorisation de ses services rendus. Cet Objectif général est décliné en deux Objectifs spécifiques :

- Etablir et gérer un réseau national des (ZIB) permettant la conservation aux échelles idoine et la gestion rationnelle des usages ayant un impact sur la biodiversité marine et côtière
- Promouvoir la prise en compte de la conservation de la biodiversité dans la gestion des principaux usages de la zone côtière et marine

Les résultats attendus

- Un processus d'identification et de reconnaissance de ZIB marines et côtières en Mauritanie est fonctionnel ;
- Un réseau fonctionnel des ZIB est établi et ses services écosystémiques rendus préservés et valorisés dans le cadre d'une gestion rationnelle des usages ;
- Les ressources financières pérennes du réseau des ZIB sont assurées ;
- Les politiques sectorielles et cadres juridiques nationaux intègrent les engagements nationaux et internationaux de protection de la biodiversité marine et côtière ;
- Le Plan de Développement et d'Aménagement du Littoral Mauritanien (PDALM), les Plans d'Aménagement des Pêcheries, les Plans d'Actions Nationaux, les Contrats pétroliers (CEP) et tous autres cadres de planification ou de politique nationale prennent en compte les ZIB;
- Les ressources financières durables sont dédiées en appui aux cadres de planification prenant en compte les ZIB.

2.1.5 Stratégie Nationale de Gestion des Risques de Catastrophe

La Stratégie Nationale de Gestion des Risques de Catastrophes et son Plan d'Action national pour la Gestion des Risques de Catastrophes (PANGRC) validée en octobre 2017. La Stratégie nationale de GRC détermine la politique nationale de gestion des risques et des catastrophes. Elle s'inscrit dans le cadre global des activités relatives à la protection et à la sécurité civile. Le cadre stratégique est bâti autour des cinq principes suivants :

- Il met l'accent sur l'identification, l'analyse, le contrôle et le traitement systématique de tous les risques suivant une approche multirisque intégrée et holistique (toutes les étapes du cycle des catastrophes)

- Il consiste à réduire les faiblesses physiques des personnes, les vulnérabilités sociales, environnementales et économiques et promeut les méthodologies d'analyse et d'évaluation des risques dans la planification pour le développement,
- Il vise le renforcement du cadre national institutionnel et des moyens pour la coordination, tout en construisant simultanément les compétences locales et communautaires pour se préparer à affronter les catastrophes et réduire leurs impacts,
- Il est davantage centré sur les personnes et place les communautés au centre des préoccupations en termes de gestion des cataclysmes, notamment les plus pauvres et les plus faibles. Il insiste sur les savoir-faire locaux, les méthodes d'apprentissage locales, cherche à comprendre et à renforcer les mécanismes communautaires pour faire face aux catastrophes, par le biais de stratégies technologiques et de mitigation appropriées,
- Il encourage l'aide internationale à être en cohérence avec les principes énoncés plus haut.

2.1.6 Stratégie et Plan d'Action National de la Biodiversité 2011-2020 (SNB)

Cette stratégie prône : i) La nécessité de restaurer les écosystèmes et leur fonctionnement ; ii) L'enjeu positif de la biodiversité pour les décideurs ; iii) La prise en compte de la préservation de la biodiversité dans la décision économique. Le plan d'action est constitué par les actions prioritaires urgentes et réalisables dans un délai de cinq ans. Parmi les zones à protéger en priorité sont citées les zones humides et les écosystèmes côtiers, etc.

2.1.7 Programme National d'Adaptation aux Changements Climatiques

Le « Programme National d'Adaptation aux Changements Climatiques » (PANA-RIM), élaboré en 2004 a défini des activités prioritaires résumant les besoins urgents et immédiats. Concernant les écosystèmes marins et côtiers, il ne développe qu'un plan de sauvegarde de la ville de Nouakchott et de ses infrastructures mais vise à réduire la vulnérabilité des populations et à renforcer leurs résiliences face aux sécheresses récurrentes à travers des activités dans les secteurs suivants : élevage, forêts, agriculture, eaux (superficielles et souterraines), écosystèmes arides et semi-arides, écosystèmes marins et côtiers, pêche, habitat et infrastructures socio-économiques, terres basses et zones humide, et ce dans le cadre de la Contribution Prévue, Déterminée au niveau National (CPDN, 2015) et la troisième communication nationale sur les changements climatiques de 2017.

2.1.8 Plan Directeur d'Aménagement du Littoral Mauritanien (PDALM)

Le « Plan Directeur d'Aménagement du Littoral Mauritanien » (PDALM), élaboré en 2005 (actualisé en 2017) dans le cadre des mesures prises par le Gouvernement en vue d'anticiper les mutations importantes du littoral qui constitue aujourd'hui la véritable colonne vertébrale du pays. Il s'agit notamment du développement urbain et industriel, de l'ouverture de la route Nouakchott-Nouadhibou, du développement des transports maritimes et terrestres ou encore de l'exploitation pétrolière offshore. Le cadre politique trace les grandes orientations et fixe les stratégies, les outils de programmation et les plans d'actions, le cadre légal, les matérialise dans le corpus juridique, en les inscrivant dans le cadre législatif et réglementaire du pays et en

dotant des institutions de prérogatives pour encadrer les interventions pour la conservation de la biodiversité marine et côtière.

2.1.9 Statuts spécifiques de l'Autorité de Zone Franche de Nouadhibou

La Loi 2013-001 du 02 janvier 2013 portant création de la Zone Franche de Nouadhibou a défini le cadre juridique et institutionnel relatif à la zone franche de Nouadhibou. Il s'agit d'une zone de développement économique prioritaire dans la Wilaya de Dakhlet-Nouadhibou. L'Article 3 de la loi précise les objectifs. Il s'agit : d'attirer les investissements et d'encourager le développement du secteur privé, de développer les infrastructures, de promouvoir le développement de Nouadhibou, de créer de nouveaux emplois et d'impulser un développement économique et social. L'Etat garantit aux entreprises agréées la stabilité des conditions fiscales applicables à leur investissement pendant 20 ans. L'ensemble de la zone franche de Nouadhibou constitue un territoire douanier spécifique, les marchandises qui y sont introduites bénéficient d'un régime spécial les exonérant des droits et taxes à l'importation et à l'exportation.

Depuis 2013, les prérogatives des différents départements ministériels sont déléguées par l'Etat mauritanien à l'Autorité de la Zone Franche à Nouadhibou notamment celles du Ministère de l'Environnement et du Développement Durable. A ce titre, l'AZFN est chargée de diligenter les études d'impact environnemental et social avec les promoteurs qui veulent développer des projets dans son territoire.

2.1.10 Statut foncier de la Zone Franche de Nouadhibou

La Zone franche est immatriculée au nom de l'Autorité. Les terrains non situés sur le domaine public sont cessibles par l'Autorité, qui peut également les donner à bail commercial ou emphytéotique. L'Autorité est également compétente pour gérer les immeubles appartenant au domaine public de l'Etat situé à l'intérieur de la Zone Franche. En cas de cession d'une propriété ou d'un bail par un tiers relatif à un immeuble bâti ou non bâti situé dans la Zone Franche, l'Autorité bénéficie d'un droit de préemption pour la reprise du bail ou du titre de propriété.

2.2 Cadre juridique

Le cadre politique trace les grandes orientations et fixe les stratégies, les outils de programmation et les plans d'actions, le cadre légal, les matérialise dans le corpus juridique, en les inscrivant dans le cadre législatif et réglementaire du pays et en dotant des institutions de prérogatives pour encadrer les interventions pour la conservation de la biodiversité marine et côtière relatif à ce domaine d'intervention.

2.2.1 Textes internationaux

La Mauritanie a ratifié plusieurs conventions internationales en matière d'environnement. Les matières concernées sont constituées entre autres des ressources en eau, des ressources forestières, fauniques et halieutiques, des pollutions et nuisances engendrées par les activités humaines. Le tableau ci-dessous suivant montre entre autres quelques textes juridiques internationaux ratifiés et en lien avec le projet par la Mauritanie et auxquels l'établissement doit se conformer.

Intitulé de la Convention ou de l'Accord	Ratification
Convention sur la diversité biologique, Rio de Janeiro	1994
Accord relatif à la mise en œuvre de la partie XI de la convention des Nations Unies sur les droits de la mer du 10 Décembre 1982, New York 1994	1982, 1994
Convention sur la conservation des espèces migratrices appartenant à la faune sauvage, Bonn	1998
Convention sur le commerce international des espèces de faune et de flore sauvages menacées d'extinction, Washington 1973 et amendée à Bonn en 1979, CITES	1998
Accord portant création de l'Organisation intergouvernementale d'information et de coopération pour la commercialisation des produits de la pêche en Afrique, Abidjan	1991
Convention et Protocole de Vienne pour la protection de la couche d'ozone	1994
Convention cadre des Nations Unies sur les changements climatiques, New York	1994
Protocole amendant la Convention sur les zones humides d'importance internationale, spécialement en tant qu'habitat aquatique, Paris	1982
Convention sur les zones humides d'importance internationale, spécialement en tant qu'habitat aquatique, Ramsar	1983
Convention de Bâle sur le contrôle des mouvements transfrontières des déchets et substances dangereuses, Bâle	1989
Convention africaine sur la conservation de la nature et des ressources naturelles, Alger	1968
Convention relative à la protection de l'héritage culturel et naturel mondial, Paris	1972
Convention internationale de 1979 sur la recherche et le sauvetage maritimes (SAR 79).	1979

2.2.2 Textes nationaux

La Mauritanie ayant signé et ratifié ces différents accords est donc soumise au respect des principes généraux qui y sont contenus. L'opérationnalisation de ces conventions s'est concrétisée au niveau national par l'adoption d'instruments législatifs et réglementaires. Ces textes témoignent de la volonté du gouvernement mauritanien à faire de la protection de l'environnement et de l'amélioration du cadre de vie une préoccupation. Ils sont soit généraux et couvrent la gestion de l'environnement dans tous ses aspects, soit spécifiques à des problématiques environnementales.

Pour la présente notice il est cité entre autres quelques textes du cadre législatif en vigueur en Mauritanie et applicable aux présents travaux d'aménagement d'une zone de stationnement des embarcations artisanales et d'une piste d'accès projet au niveau de l'EPBR et qui se résume comme suit.

- ✓ La Loi-cadre sur l'environnement n° 2000-045 adoptée en juillet 2000, qui a pour objectif d'établir les principes généraux qui doivent fonder la politique nationale en matière de protection de l'environnement et servir de base pour l'harmonisation des impératifs écologiques avec les exigences d'un développement économique et social durable ;
- ✓ L'Ordonnance n°2007-037 relative à l'aménagement, la protection, la gestion et la valorisation du littoral. Il a pour objet de définir les règles relatives à l'aménagement, à la protection, à la gestion et à la valorisation du littoral ;
- ✓ La Loi n°2000-025 portant Code des Pêches - Gestion des ressources halieutiques des eaux sous juridiction mauritanienne considérées patrimoine national.

- ✓ Le Décret 2004 – 094 du 04 novembre 2004 relatif à l'Étude d'Impact, modifié et complété par le Décret 2007 – 105. Il est pris en application des dispositions du Code de l'Environnement en ce qui concerne la réalisation des Études d'Impacts sur l'Environnement (EIE) ;

2.3 Cadre réglementaire

Dans le souci de mettre en application cet arsenal législatif, la Mauritanie a élaboré des textes réglementaires pour encadrer la préservation de l'environnement et partant, les évaluations environnementales. Ce sont entre autres :

Le Décret d'application 2007-105 du 13 avril 2007 portant conditions et procédure de réalisation et de validation de l'évaluation environnementale stratégique, l'étude et de la notice d'impact environnementale et sociale.

Il définit les conditions de réalisation et de validation de l'EES, l'EIES et de la NIES pour les activités susceptibles d'avoir des impacts sur l'environnement. Selon l'article 4 « les travaux, ouvrages, aménagements et activités susceptibles d'avoir des impacts significatifs directs ou indirects sur l'environnement sont classés en trois (03) catégories ainsi qu'il suit :

Catégorie A : Activités soumises à une étude d'impact environnemental et social (EIES) ;

Catégorie B : Activités soumises à une notice d'impact environnemental et social (NIES) ;

Catégorie C : Activités faisant objet de prescriptions environnementales et sociales. La liste de ces travaux, ouvrages, aménagements et activités est jointe en annexe au présent décret.

A la lumière de ces dispositions et sur les indications de l'annexe I du décret, le présent projet est classé en catégorie B et fait l'objet d'une notice d'impact environnemental et social conformément à la procédure exigée par ce décret.

2.4 Cadre institutionnel

Au plan institutionnel, la gestion de l'environnement est de la responsabilité du Ministère de l'Environnement et du Développement Durable. Il a pour mission la mise en œuvre et le suivi de la politique nationale en matière d'environnement. Ce département sectoriel est chargé entre autres d'assurer la qualité de l'environnement, la prévention, la réduction ou la suppression des pollutions, nuisances et risques divers que peuvent entraîner pour l'environnement les équipements et les grands aménagements, les activités agricoles, commerciales ou industrielles.

Sur le plan opérationnel, la Direction de l'Evaluation et du Contrôle Environnemental (DECE) est le bras armé du Ministère de l'Environnement et du Développement Durable en charge de l'environnement pour la mise en œuvre des évaluations environnementales. Elle a pour missions, la coordination de la mise en œuvre et du suivi de l'application de la réglementation et de la politique nationale en matière d'environnement.

III PRESENTATION DE L'ETABLISSEMENT PORTUAIRE DE LA BAIE DE REPOS (EPBR)

3.1 Présentation de l'Etablissement Portuaire de la Baie de Repos (EPBR)

Le port de pêche artisanale de Nouadhibou abrite essentiellement des pirogues motorisées et autres navires à petit tirant d'eau qui se rendent dans la baie du Lévrier, et parfois plus au large, pour capturer des espèces nobles comme les dorades ou les soles, ainsi que les poulpes particulièrement prisés sur les marchés extérieurs. L'EPBR est un établissement public à caractère industriel et commercial créé en 1996 par le décret n°96-71 du 23 novembre 1996. Il est chargé de la gestion des installations du port de pêche artisanale de Nouadhibou. Il est depuis 2013 sous la tutelle de l'Autorité de la Zone Franche de par la loi portant création de celle-ci et conformément à une convention entre le Ministère des Pêches et de l'Economie Maritime et l'Autorité en date du 19 juin 2013. Le domaine foncier de l'EPBR est délimité par un décret et comprend une zone nord loties et une zone comprenant un terrain nu. L'EPBR est dirigé par un directeur général et dispose d'un conseil d'administration.

L'Etablissement Portuaire de la Baie du Repos est administré par un Conseil d'Administration (CA) comprenant, outre son Président, les membres qui sont désignés par décret pris en conseils des ministres sur proposition du président de l'Autorité de la Zone Franche de Nouadhibou.

La composition du CA de l'EPBR est définie conformément au décret 2014/140 modifiant certaines dispositions décret n°96-71 du 23 novembre 1996 portant création de l'Etablissement Portuaire de la Baie du Repos.

Les membres du CA de l'EPBR se composent comme suit :

- ✓ Deux représentants de l'Autorité de la Zone Franche de Nouadhibou ;
- ✓ Un représentant du Ministère des Finances ;
- ✓ Un représentant du Ministère des Affaires Economiques et du Développement ;
- ✓ Un représentant du Ministère chargé des Pêches et de l'Economie Maritime ;
- ✓ Le Wali de Dakhlet Nouadhibou ou son représentant ;
- ✓ Un représentant des travailleurs de l'Etablissement Portuaire de la Baie du Repos ;
- ✓ Deux représentants de la section des artisans de la Fédération Nationale des Pêches ;
- ✓ Un représentant des manutentionnaires de Nouadhibou.

Le conseil peut, en outre, inviter à ses séances à titre d'observateur toute personne dont la présence est jugée utile. Le Directeur de l'Etablissement portuaire de la Baie du Repos assiste de plein droit aux réunions du Conseil d'Administration avec voix consultative. Les pêcheurs sont impliqués dans la gouvernance de l'EPBR, son conseil d'administration comprend deux représentants de la section des artisans de la Fédération Nationale des Pêche (FNP).

Pour ce qui est des infrastructures, l'EPBR compte plusieurs dont on peut citer :

- ✓ Des bureaux administratifs ;
- ✓ Plusieurs boutiques;
- ✓ 2 pontons de 100 m de largeur allant de 1 m à 2,5 m, 4 sont dédiés aux embarquements débarquements et 8 aux amarrages ;

- ✓ Un terre-plein occupé en grande partie par des magasins d'avitaillement et 216 entrepôts utilisés par les armements ;
- ✓ Une halle à marée (marché de poisson) comprenant 18 ateliers ;
- ✓ 15 fabriques de glace environ ;
- ✓ 10 dépôts de carburant destinés aux unités artisanales ;
- ✓ Un complexe frigorifique composé d'une fabrique à glace, d'une salle de traitement et de deux chambres de stockage ;
- ✓ Un atelier de réparation mécanique et navale avec un élévateur à bateaux « Travelift » de 40 tonnes de capacité ;
- ✓ Un réseau de canaux collecteurs des eaux usées ;
- ✓ Une station d'évacuation des eaux usées d'un débit maximal de 10 m³/h.

L'EPBR assure la réalisation, le renouvellement et la maintenance des ouvrages et installations du domaine mis à sa disposition. Il a pour missions de :

- ✓ Promouvoir la pêche artisanale et côtière ;
- ✓ Offrir des services de proximité aux pêcheurs artisans ;
- ✓ Gérer et exploiter l'ensemble des installations du port de pêche artisanale ;
- ✓ Assurer l'entretien, le renouvellement et l'amélioration des installations portuaires et des infrastructures.

3.2 Justification du projet d'aménagement d'une zone de stationnement et la construction d'une digue d'accès en remblai côté terrestre

En termes de justification le projet permettra d'améliorer plusieurs registres aux plans, technique, socio-économique et environnemental tout en préservant son environnement : (i) la zone de stationnement, d'embarcation et de débarquement des pirogues artisanales de l'EPBR est actuellement encombré et la pression humaine croît de plus en plus, ce qui constitue un danger et une menace de plus en plus importante pour les personnes et les biens ; (ii) Il contribuera à l'amélioration des conditions socio-économiques des usagers de l'EPBR et de décongestionner l'encombrement actuel des embarcations, d'améliorer la circulation automobile et autres ainsi que les infrastructures de base au niveau de l'EPBR ; (iii) Il est attendu que l'aboutissement du projet permettra à l'EPBR d'améliorer les conditions de travail et de sécurité ((éclairage, caméras de surveillance, gardiennage) aux divers usagers(pêcheurs, mareyeurs, vendeurs de matériels de pêche, réparateurs, et transporteurs), mais de limiter également les risques notamment ceux liés aux risques d'accidents, d'incendies et aux potentiels conflits entre les usagers des embarcations de pêche artisanale ; (iv) le décongestionnement des embarcations artisanales rentre dans le cadre des priorités exprimées par la Direction Générale de l'EPBR et répond à des besoins ressentis et exprimés par les usagers au niveau de l'EPBR (artisans pêcheurs, la FNP, etc) ; (v) la prise en charge de la gestion des déchets liquides et solides (les épaves et autres déchets solides, les eaux usées issues des usines de transformation de poisson, etc), qui peuvent avoir des impacts non négligeables sur l'environnement et sur la santé publique si elles ne sont pas traitées avant leur rejet en mer ; (vi) d'assurer la fluidité du trafic interne de l'EPBR à travers, la construction d'une digue en remblai côté terrestre. Toutes ces questions seront prises en charge dans le projet par le plan de gestion environnementale et sociale, qui accordera une attention particulière pendant les

phases de travaux et d'exploitation à la sécurité des travailleurs et des usagers.

3.3 Localisation et situation administrative du projet

Le présent rapport concerne l'étude de faisabilité environnementale et sociale pour la réalisation d'un projet d'aménagement d'une zone de stationnement et la construction d'une digue d'accès en remblai côté terrestre au niveau de la Baie de Repos de Nouadhibou. Ce projet est porté par L'Etablissement Portuaire de la Baie du Repos (EPBR) est chargé de gérer l'ensemble des installations du Port de Pêche Artisanale de la Baie du Repos à Nouadhibou et leurs dépendances. Le projet d'aménagement d'une zone de stationnement et la construction d'une digue d'accès. Il est situé administrativement dans le quartier Kra Nasrani de la ville de Nouadhibou qui, relève de la Moughataa de Nouadhibou, Wilaya de Dakhlet Nouadhibou. La ville de Nouadhibou est la capitale économique de la Mauritanie et elle est située sur la rive orientale de la presqu'île du Ras Nouadhibou (anciennement cap Blanc), qui limite la baie du Lévrier. Elle est limitée à l'Est et au Sud par l'océan atlantique, à l'Ouest par le chemin de fer Nouadhibou-Zouerate et au Nord par une zone sableuse. Depuis 2013, la ville de Nouadhibou abrite une zone franche dénommée, Zone Franche de Nouadhibou.

3.4 Localisation et description des travaux d'aménagement au niveau de la Baie de Repos

La zone d'implantation du projet est située principalement au niveau de la pointe Rey de la zone sud de l'EPBR. Les travaux consistent à aménager des bassins, au niveau de la pointe Rey, pour le stationnement d'embarcations de pêche artisanale afin de désengorger la zone portuaire. Comme l'illustre la figure ci-dessous, le projet porte sur :

- ✓ l'aménagement de 3 petites baies rectangulaires d'une surface individuelle de 30 000 m² (300 m x 100 m) et d'une profondeur de 2 m chacune ;
- ✓ l'aménagement d'une baie, par dragage, de la zone située à l'intérieur de la langue de terre autour de la pointe Rey dont la superficie est de **2, 5 ha**, concernées par les travaux d'aménagement des bassins une opération de dragage (bassin de stationnement et chenal d'accès) à la profondeur de **2m** ainsi que la mise en place de dispositifs d'amarrage (corps morts) ;
- ✓ la construction d'une digue d'accès en remblai côté terrestre d'une longueur de 2,3 km connectée au bitumage de réalisée par la Zone Franche de Nouadhibou.

- ✓ l'assainissement de la zone par évacuation des pirogues abandonnées.

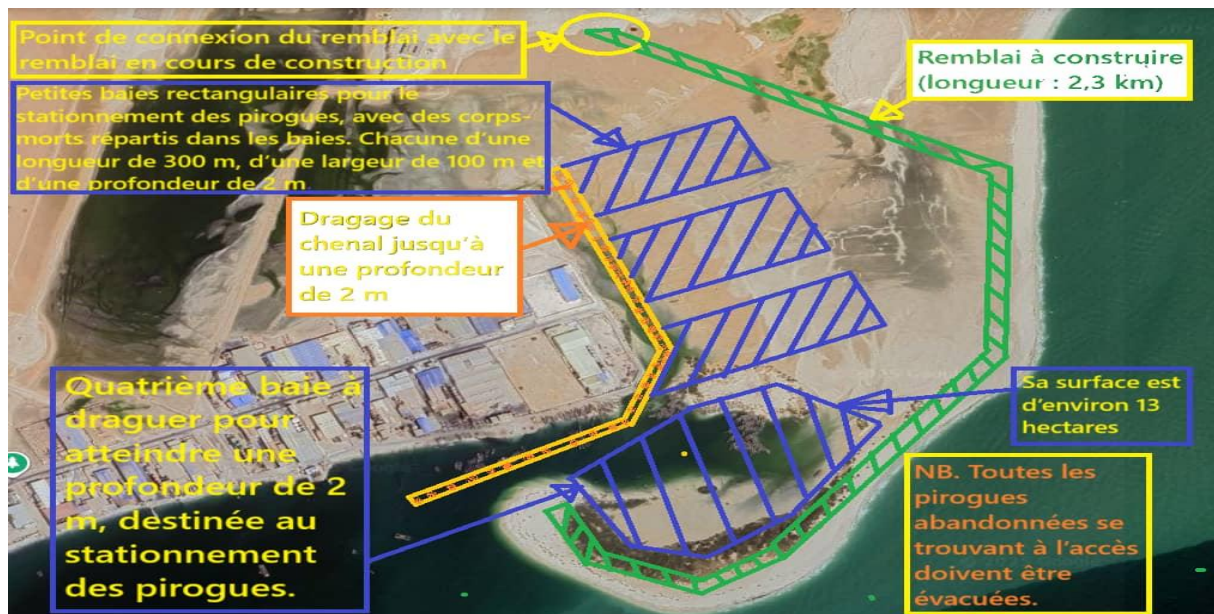


Figure 1: Découpage zonale de la Zone du Projet

Les dragages sont des opérations nécessaires pour assurer l'accessibilité des zones portuaires et pour le stationnement des embarcations en zone d'accostage. L'absence de dragage dans les ports et leurs chenaux combinée à la sédimentation et aux transports solides réduit l'accessibilité des ports et finit par les rendre, avec le temps, hors service.

Pour réaliser le dragage, il existe deux grandes familles de techniques : (i) le dragage hydraulique qui s'effectue par aspiration et qui permet de draguer les sédiments en même temps que l'eau est aspirée ; (ii) le dragage mécanique qui consiste quant à lui en une extraction des sédiments à l'aide d'une pelle mécanique ou d'une benne preneuse positionnées soit à terre, soit sur un ponton flottant. Avec cette seconde technique, la teneur en eau du matériau dragué est plus faible qu'avec le dragage hydraulique.

Pour la réalisation du Projet, il a été opté la deuxième technique (dragage mécanique) qui a les avantages d'éviter le clapage des sédiments en mer et de permettre la valorisation des sédiments dragués qui seront récupérés côté terrestre, par exemple, dans la construction du remblai si la composition et la granulométrie des sédiments s'y prêtent. Le produit de dragage recueilli fera l'objet d'un tri qui va séparer les macrodéchets et les matériaux granulaires. Les macrodéchets seront triés par type de matériaux : ferraille, cailloux ou autres (cordes, pneus, plastiques, etc.). A l'exception des cailloux, les autres macrodéchets seront évacués à la décharge publique. Les granulats, quant à eux seront soumis à un tri granulométrique de manière à séparer les fractions sableuses valorisables (notamment dans des travaux de construction du remblai prévu) de celles qui le sont moins. Les sondages réalisés à proximité de la zone à draguer ainsi que les travaux de dragage déjà réalisés dans les Ports de la zone montrent que le produit de dragage est constitué de sédiments, de vase et de déchets solides. L'activité

projetée porte uniquement sur une exploitation de l'emprise du projet comme zone de stationnement d'embarcations. A cet effet, l'exploitation ne portera que sur des opérations d'amarrage et de désamarrage des embarcations. L'activité humaine sera donc réduite à son strict minimum dans cette zone.

IV ANALYSE DE L'ETAT INITIAL DE L'ENVIRONNEMENT DE LA BAIE DE REPOS

Ce chapitre a pour objectifs la caractérisation exhaustive de l'état initial de l'environnement du milieu du point de vue de ses différentes composantes biophysiques et socio-économiques en vue de ressortir les éléments sensibles aux travaux et/ou aux activités projetées.

4.1 Délimitation des différentes zones d'influence du projet

Pour permettre de mieux cerner les impacts sur l'environnement des activités et aménagements projetés sur le site visité, trois zones d'influence ont été identifiées à savoir la zone d'influence directe ou restreinte, la zone d'influence locale, la zone d'influence élargie.

La zone d'influence restreinte concerne le site situé à l'intérieur de la langue de terre autour de la pointe Rey de la Baie de Repos sur lequel seront concentrés les travaux d'aménagements projetés (dragage de zone d'une superficie de 2,5ha avec une profondeur de 2m prévue pour le stationnement des embarcations). Il s'agit également de ses environs immédiats d'implantation des infrastructures et du terrain sur lequel seront construits une digue d'accès en remblai du côté terrestre d'une longueur environs 2,3km, les équipements (éclairage solaire, caméras de surveillance, (baraques étanches pour le poste de contrôle, les corps-morts pour les pirogues) dont on aura besoin pour le fonctionnement du projet.

La zone d'influence locale couvre les environs immédiats du site occupés par les activités et services qui sont notées au sein de l'EPBR, ainsi que les infrastructures voisines (les usines de transformations de farine de poisson, les magasins de commerce, les bâtiments administratives de l'EPBR, le marché de poisson ; etc).

La zone d'influence élargie du projet pour la NIES s'étend sur toute la commune car elle concerne les activités socio-économiques induites dont les incidences pourraient influencer de façon significative le développement local de la commune. Cette délimitation de la zone d'influence tient compte les rayons de l'EPBR suggérés pour les différents paramètres biophysiques, humains, et socio-économiques. Ce choix permet également de mieux comprendre les contraintes et les facteurs favorables en prenant en compte l'approche retenue par la Direction de l'EPBR.

4.2 Cadre physique et biophysique de la zone du projet

La zone d'intervention du projet est située au niveau de l'EPBR et sa zone d'influence élargie est matérialisée par la ville de Nouadhibou, qui constitue la zone d'influence élargie du projet. Par contre le site concerné par les travaux se situe au niveau de la pointe Rey et restreint à l'enceinte de l'EPBR, sous la tutelle de la Zone Franche de Nouadhibou (ZFN).

4.2.1 Contexte climatique

Vu la situation géographique de la ville de Nouadhibou, le climat, qui règne dans cette zone, est un peu spécifique par rapport au reste du pays.

Le climat de Nouadhibou est de type saharien océanique, marqué par des températures très modérées qui fluctuent entre des moyennes annuelles de 22°C en hiver et 30 degrés en été. La ville de Nouadhibou, dispose d'un climat plus adouci que le reste de la Mauritanie grâce au courant froid océanique provenant des Canaries et à l'alizé maritime. Les vents dominants sont de Nord à Nord-Ouest, atteignent des vitesses de plus de 9 m/s.

La pluviométrie est très variable d'une année à l'autre et présente un caractère orageux avec une moyenne annuelle de l'ordre de 42 mm/an.

4.2.2 Géologie, Sols et géomorphologie

Le secteur de Nouadhibou se trouve dans le domaine géologique du bassin sédimentaire de la côte atlantique. Ce bassin sédimentaire côtier est constitué de dépôts marins, lacustres et continentaux. Ces dépôts sont formés de sédiments et de roches sédimentaires constitués pendant la période allant du Crétacé Inférieur au Quaternaire. Des grès calcaires sans ensablement notable recouvrent la majeure partie de la presqu'île du Cap Blanc.

Les sols de la zone du littoral de Nouadhibou comportent des sebkhas, dépressions à fond plat, généralement salées, limitant la présence de la végétation. Le Nord de la ville de Nouadhibou est délimité par la sebkha de la baie de l'Etoile.

La bande littorale Est de la péninsule est recouverte de zones de sebkhas plus ou moins actives. Ponctuellement, on note la présence de cordons littoraux formés de sables, déposés par l'action des vagues et des courants marins. Les sols de ce secteur sont soumis à l'érosion à cause de forts vents persistants provenant du Nord.

Au niveau de l'EPBR la zone a fait l'objet de travaux de remblai pour l'extension du terre-plein. Cette extension réalisée contribue à résoudre un problème d'encombrement et de saturation des quais, les linéaires d'accostage disponibles et les terres pleines créés permettent une optimisation de l'exploitation, une augmentation des capacités d'amarrage de la pêche artisanale et de déchargement de la pêche côtière. Les matériaux de remblai sont constitués de sols en grès composés de sables siliceux consolidés. Ils appartiennent à la famille des roches sédimentaires et sont constitués pour l'essentiel de grains de quartz liés par un ciment calcaire. Il s'agit pour la majorité de roches poreuses mais néanmoins résistantes.

Du point de vue relief, la zone portuaire de l'EPBR présente un relief relativement plat avec quelques variations liées aux monticules de sables qui découlent de l'effet mécanique des vents.

4.2.3 Hydrologie et influence de la marée

La presqu'île de Nouadhibou est caractérisée par une absence de réseau hydrographique. Le caractère désertique de la zone du projet et l'irrégularité des précipitations fait en sorte que les eaux de surface sont, à toutes fins pratiques, absentes de la zone. Cette situation confère toute son importance aux ressources régionales en eau souterraine. La seule ressource de la ville de Nouadhibou est le champ captant de Bou Lanouar, situé à 90 km de Nouadhibou. La nappe de Bou Lanouar se situe dans les aquifères du bassin occidental récent, dans des sables et grès plus ou moins argileux.

Il faut préciser que la nappe salée est située par endroit à moins de 1 mètre du sol. C'est pourquoi, les marées ont une influence plus ou moins importante dans la

zone. A Nouadhibou, le marnage est de + 2,5 m et les principaux niveaux d'eau à prendre en considération sont les suivants : (i) Plus hautes mers de vives eaux : + 2.40 m / + 2.50 m et (ii) Plus basses mers de vives eaux : + 0.20 m / + 0.25 m. A ces niveaux s'ajoutent les surcotes liées aux vents et à la houle dont les valeurs ne sont pas connues. Le niveau moyen de la mer à Nouadhibou est de +1.3 m.

4.2.4 Phénomène Up Welling et convergence entre le courant des Canaries et le Courant de Guinée

Le milieu marin mauritanien est régi par deux phénomènes principaux inter-reliés : l'upwelling et le front thermique au niveau de la zone de convergence entre le Courant des Canaries et le Courant de Guinée.

- **L'upwelling** : Les eaux mauritaniennes sont caractérisées par une zone d'upwelling importante dont découlent une productivité biologique, une abondance halieutique et une biodiversité importante. Sous l'action des vents, les masses d'eau profondes (et froides) sont déplacées le long du talus continental, depuis les grandes profondeurs jusque sur le plateau continental. Ces masses d'eau profondes sont ainsi transportées vers la surface et vers la côte, puis elles sont ensuite entraînées vers le large, en dehors de la zone de remontée, par la dérive de surface (Roy, 1992). Ce phénomène de remontée d'eau froide et profonde à la côte s'accompagne d'un apport de sels nutritifs dans la zone euphotique. Les zones d'upwelling au niveau du talus continental sont ainsi le siège d'une très forte production phytoplanctonique et de microalgues qui constituent le plus bas échelon d'une chaîne trophique. Le littoral mauritanien appartient ainsi à l'une des zones marines les plus productives au monde. Le phénomène d'upwelling dans les eaux mauritaniennes n'est pas homogène ni spatialement ni temporellement :
 - Spatialement, la remontée des eaux semble facilitée dans certaines zones bien spécifiques (notamment au niveau des canyons).
 - Temporellement, en été (juillet à septembre), lorsque le vent change de direction et que la mer Mauritanienne est alimentée par des eaux de surface chaudes venant du Sud (le courant de Guinée), une grande partie de l'upwelling s'arrête, sauf au niveau du Cap Blanc où il se maintient toute l'année (Antea, 2016 ; NDIAYE S.A.A.S, 2007). Grâce à l'upwelling permanent au niveau du Cap Blanc, les eaux au large constituent un "hotspot" de biodiversité pélagique (Chavez F. P. & Messié M., 2009 ; Pinela et al., 2010).
- **Le front thermique** : C'est la zone de convergence entre le Courant des Canaries et le Courant de Guinée. Cette zone migre saisonnièrement (Ould Taleb Sidi, 2005 ; Zeeberg J. et al., 2008). Le Front thermique permet de suivre le déplacement des eaux froides et chaudes dans la zone mauritanienne. Il est caractérisé par une bande avec une température minimale de 22 °C et une température maximale de 24°C. Les deux systèmes de courants transportent des eaux à températures très différentes (17 à 20° et 24 à 28°). Ils sont à leur point de rencontre séparés par un front à fort gradient thermique. Ce front se situe au niveau du cap Blanc en saison chaude.

4.2.5 Végétation et faune

De façon globale, la zone de Nouadhibou est située dans une zone aride où la végétation naturelle est quasi inexistante. Dans le périmètre communal on ne distingue que quelques rares espèces composées d'*Euphorbia balsamifera*, *Atriplex halimus*, *tamaris sp*, *Acacia tortilis*. Ces espèces sont disséminées et dispersées dans l'espace. Cette végétation raréfiée résulte de l'urbanisation et l'incidence mécanique et physiologique de l'action du vent. La végétation fragilisée par le sable abrasant d'une part, et le déficit hydrique du sol, d'autre part, entraîne un fléchissement remarquable du couvert végétal sur l'ensemble de la pointe. La flore observée aux alentours de l'aéroport est constituée d'espèces ornementales destinées à l'aménagement paysager. La végétation naturelle et la faune sont inexistantes sur le site du projet. Cette quasi-absence de couvert végétal est en grande partie liée à la nature des sols qui est fortement anthropisé et à la rigueur du climat à Nouadhibou. Ces contraintes climatiques ne permettent pas le développement de certaines espèces végétales².

4.3 Cadre socioéconomique de la zone du projet

4.3.1 Caractéristiques démographiques

L'habitat de la ville est ainsi très hétérogène. On peut le classer en trois grands types allant de l'habitation précaire (mais pas illégale) aux édifices de haut standing des zones résidentielles réparties en secteurs centre et nord, en passant par les zones d'habitat évolutif qui caractérisent surtout le quartier nord.

Le domaine original de l'EPBR tient sur environ quinze hectares (15 ha), murés avec deux points d'entrée véhiculaire. Le principal est localisé à la pointe Ouest. Il relie le port directement à l'avenue de l'aéroport par une route goudronnée de 300 m de long. Une brèche dans le mur d'enceinte du Nord a été pratiquée et fait office d'entrée secondaire. Elle est orientée vers plusieurs entreprises artisanales et industrielles disséminées un peu plus au Nord dans un grand espace sous-utilisé et que nous examinerons plus bas.

Le quartier administratif de l'EPBR est localisé dans le centre géographique et circulatoire du domaine. Il est bien placé à la tête de la courte avenue principale donnant sur le cœur des activités portuaires. Il est composé de plusieurs pavillons bien entretenus répartis sur une parcelle murée d'environ 0,4 hectare. On y retrouve l'immeuble administratif principal, une mosquée, un service d'incendie, une buvette et un petit poste de santé (photos). Le service de gendarmerie est situé en face, dans l'avenue d'entrée principale et vers le marché et les pontons.

4.3.2 Principal secteur économique en rapport avec le projet

La pêche : C'est un secteur stratégique qui se concrétise en premier lieu avec l'ensemble portuaire et industriel de la ville de Nouadhibou. Cette richesse halieutique fait de la pêche un secteur d'activité majeur pour la ville.

Usines de traitement et de congélation de poisson : La principale activité de ces unités de traitement et de congélation de poisson est la préparation des produits, la

² Rapport final EIES, projet de construction de deux stations de pompage de poissons, d'une halle à marée et d'un bâtiment R+1 PAN et EPBR

congélation et le stockage. Les principales sources d'approvisionnement de ces usines sont la pêche artisanale et côtière. La congélation du poisson est souvent réalisée sur des bateaux-usines au large, sans débarquement de la production. Ceci est notamment lié aux infrastructures portuaires de Nouadhibou trop peu développées et à l'insuffisance des capacités de production d'énergie pour alimenter assez d'entrepôts frigorifiques. En effet, les capacités de stockage frigorifique de 28 000 tonnes, dont seulement la moitié est en état de fonctionner, sont trop faibles. Le secteur de la pêche est aujourd'hui un moteur économique de Nouadhibou à valoriser davantage.

Usines de transformation du poisson L'activité de ces usines est la transformation du poisson en farine et en huile. Cette activité a commencé à Nouadhibou en 2005 avec 5 usines mais elle a connu un essor rapide et a impulsé le développement du parc piroguier de la zone nord (Nouadhibou). En effet, les principales sources d'approvisionnement de ces usines sont la pêche artisanale et côtière notamment des petits pélagiques. La transformation de poisson existant aujourd'hui est faible en volume et consiste principalement en une congélation des poissons et une production de farines de poisson (environ 150 000 tonnes par an), activité pénalisante pour l'environnement et à faible valeur ajoutée.

4.4 Enjeux environnementaux et sociaux majeurs en rapport avec le projet

L'analyse des conditions environnementales du milieu récepteur a permis de déterminer les enjeux au plan socio-environnemental, auxquels il faudra accorder une attention particulière. Il s'agit entre autres les rejets liquides (eaux usées peu ou pas traitées) des usines de transformation de farine de poisson, les épaves, les embarcations abandonnés, les déchets plastiques, etc.

V IDENTIFICATION ET EVALUATION DES IMPACTS ENVIRONNEMENTAUX ET SOCIAUX DU PROJET

L'objet de cette partie est d'examiner aux phases de préparation, de réalisation et d'exploitation du projet, les impacts potentiels et leurs effets directs et indirects sur les composantes pertinentes de l'environnement à savoir le milieu humain, biologique et physique. Elle concerne essentiellement les conséquences sur l'environnement des activités projetées notamment, l'aménagement d'une zone de stationnement et la construction d'une digue d'accès.

5.1 Analyse des impacts environnementaux et sociaux

Le projet générera des impacts environnementaux, tant positifs que négatifs. Les impacts du projet seront générés à la phase de travaux qui consiste à la réalisation des opérations de dragage et à la phase d'exploitation qui va porter sur les opérations de stationnement des embarcations. Dans l'ensemble, pour ce projet, aucun impact Majeur environnemental irréversible n'a été identifié.

Le projet ne présente pas d'impact sur la pêche, cette zone n'étant pas dédiée à la pêche ou à la reproduction des espèces aquatiques.

Le projet ne présente pas non plus d'impact négatif sur la qualité de l'air aussi bien en phase travaux qu'en phase d'exploitation (pas de dégagement d'odeurs), ni sur la qualité de l'eau (aucun rejet dans la mer n'est prévu aussi bien durant les travaux que pendant l'exploitation). Les travaux ainsi que l'exploitation du Projet ne présentent pas d'impact sur la direction des courants marins ou sur la réflexion de la houle (les travaux n'apportent pas de modification sur la morphologie de la partie du littoral frappée par la houle ou sur sa bathymétrie).

5.1.1 Impacts positifs

Les impacts positifs du projet seront, essentiellement, les suivants :

- ✓ Amélioration de l'accessibilité à l'EPBR ;
- ✓ Amélioration de la sécurité en mer en réduisant les risques liés aux accidents et à la propagation des sinistres qui sont imprévisibles ;
- ✓ Augmentation de la célérité des opérations d'accostage et de débarquement dans les installations de l'EPBR ;
- ✓ Assainissement de la zone par évacuation de pirogues et dissuasion des possibles récidives ;
- ✓ Renforcement de la présence de l'Autorité portuaire et maîtrise de la zone du Projet avec comme conséquences :
 - Un meilleur contrôle des occupations du plan d'eau et du rivage ;
 - Un meilleur contrôle de l'activité dans la zone, en particulier les rejets des usines à proximité ;
 - Un meilleur contrôle des sources de pollution liée à la présence de l'activité humaine.

5.1.2 Impacts négatifs

Le Projet pourrait occasionner éventuellement les impacts négatifs suivants :

- ✓ Pollution par déversement accidentel de carburant ;
- ✓ Perturbation des activités de pêche sur la zone draguée ;
- ✓ Perturbation de la faune aquatique et des espèces protégées en raison des

- travaux ou de l'exploitation ;
 - ✓ Émissions de bruit sous-marins et son impact indirect sur la pêche ;
 - ✓ production de déchets solides
- Les déchets qui pourraient être générés comprennent généralement des :
- articles en papier et en carton,
 - produits en verre et en aluminium,
 - objets en plastique,
 - ordures ménagères,
 - matériaux de mobilier ,
 - des déchets de produits électroniques (épaves d'ordinateurs, imprimantes etc.
 - des cartouches d'encre d'imprimantes.
- ✓ Impacts sur la production d'eaux usées.

5.1.3 Synthèse des impacts négatifs potentiels et les mesures d'atténuation

En réalité, les mesures d'atténuation ne sont préconisées que pour les deux premiers impacts potentiels cités, les autres étant sans objet. Le tableau suivant récapitule la liste des impacts négatifs potentiels ainsi que les mesures d'atténuation préconisées en cas de ces impacts.

Impacts négatifs potentiels et mesures prévues pour leurs atténuations :	
Impacts négatifs potentiels	Mesure d'atténuation
Pollution par déversement accidentel de carburant.	Impact mineur : Les travaux se font côté terre avec la mobilisation d'une pelle mécanique à bras long. Avant le début des travaux, la pelle fera l'objet de vérification pour s'assurer de l'absence de toute source de fuite de carburant ou autres produit liquide. En plus, pour plus de sécurité, il sera exigé du prestataire qu'un géotextile soit installée, au préalable, sous l'emprise de l'engin. Quant à la phase exploitation, elle sera accompagnée par un suivi rigoureux de l'état des embarcations qui ne devront présenter aucune source de fuite d'hydrocarbure aussi bien dans cette zone que partout dans le Port et ses environs.
Production de déchets solides	Impact mineur : De façon globale toutes les activités du projet occasionneront des déchets de nature et de quantité variables. Il est donc important de mettre sur pied un système efficace en vue de la gestion adéquate desdits déchets qui peuvent constituer un danger pour la santé humaine et source pollution pour l'environnement. Pour cela, il sera nécessaire de : • Mettre en place un système de collecte sélectif ✓ Installer sur le site suffisamment de poubelles de stockage des déchets • Procéder à l'enlèvement régulier des poubelles (en régie ou à l'entreprise)

	• Sensibiliser tous les usagers sur la gestion écologique des déchets solides
Perturbation des activités de pêche sur la zone draguée.	Sans impact : La zone draguée se situe à l'intérieur d'une pointe, proche de la côte et assez éloignée de la zone de pêche.
Perturbation de la faune aquatique et des espèces protégées en raison des travaux ou de l'exploitation.	Sans Impact : La zone des travaux n'est pas fréquentée par du poisson ou des espèces protégées.
Émissions de bruit sous-marins et impact indirect sur la pêche.	Sans Impact : L'engin de dragage va travailler par le côté terrestre et l'endroit reste éloignée de la zone de pêche.

De l'analyse de synthèse des impacts négatifs potentiels et les mesures d'atténuation susvisés on peut tirer les conclusions suivantes :

- ✓ les impacts sur le milieu biophysique (dont la faune et la flore) sont négligeables voire nuls du fait que les sites (zone de stationnement des embarcations et celui de la digue d'accès) sont quasiment dépourvus de végétation et de ressources fauniques. Aucune espèce végétale ou animale à statut particulier n'y a été relevée, ce qui implique que l'ensemble des sites d'intervention ne constituent pas des espaces riches aussi bien sur le plan de la flore que sur le plan de la faune.
- ✓ les impacts sur le milieu humain (déplacement de populations et les perturbations des activités socio-économiques) sont inexistants, car au final l'ensemble des sites d'intervention du projet sont hors du rayon de la zone dédiée aux activités de pêches et les autres services connexes de l'EPBR.

VI ESQUISSE DE PLAN DE GESTION ENVIRONNEMENTALE ET SOCIALE SIMPLIFIE

La prise en compte globale des enjeux environnementaux et sociaux de la zone du projet nécessite de mettre en œuvre des mesures spécifiques proposées dans le Plan de Gestion Environnementale et Sociale (PGES). Le PGES vise à assurer la réalisation correcte, et dans les délais prévus du projet en respectant les principes de gestion environnementale et sociale (atténuation des impacts négatifs et bonification des impacts positifs). Les objectifs sont entre autres de : (i) s'assurer que les activités du projet sont entreprises en conformité avec toutes les exigences légales et réglementaires ; (ii) s'assurer que les enjeux environnementaux et sociaux du projet sont bien compris et pris en compte.

Dans le cadre de ce projet et au regard de l'analyse des impacts négatifs potentiels identifiés sont classés de mineurs pour certains et d'autres sans impact. A cet effet, les mesures préconisées pour atténuer ces impacts négatifs susceptibles d'être générés par le projet d'aménagement d'une zone de stationnement et la construction d'une digue d'accès seront de deux types :

Les mesures préventives destinées à éviter un impact négatif à la conception du projet ou lors de son exécution par une entreprise en charge des travaux. Ces mesures comprennent essentiellement :

- des propositions techniques adaptées à l'environnement naturel et humain du projet ;
- des recommandations à l'entreprise par le biais du cahier des charges ;
- des mesures de surveillance et de suivi environnemental et social du projet.

Les mesures curatives visent à corriger ou atténuer un impact négatif inévitable du projet. La mise en œuvre du projet n'aura que des impacts négligeables, temporaires et de portée spatiale très limitée (effets circonscrits aux périmètres des travaux et aux environs immédiats des chantiers). Ces mesures aux impacts inévitables du projet sont mentionnées dans le tableau ci-dessous et prises en charge par l'EPBR.

Actions	Unité	Coût unitaire en MRU	Montant en MRU
Campagne de sensibilisation des usagers (mareyeurs, vendeurs de poisson, pêcheurs, etc) et autres usagers bénéficiaires des ouvrages	forfait	215 500	215 500
Mise en place d'un dispositif de collecte des déchets (solides et liquides)	forfait	523 530	523 530
Surveillance du système d'évacuation et rejets des eaux usées des usines de transformation de poisson)	forfait	215 500	215 500
Total			566 500

Le coût global des mesures spécifiques du PGES est spécifique au projet d'aménagement d'une zone de stationnement et la construction d'une digue d'accès est estimé à 566 500 MRU.

Il est à noter que d'autres impacts sur le milieu biophysique dans l'environnement immédiat du projet constitués de rejets des eaux usées des usines, des épaves, des embarcations abandonnées et d'autres déchets solides sont identifiés. Ces impacts feront l'objet dans le futur d'une étude plus globale au niveau de l'EPBR.

VII CONSULTATION DES PARTIES PRENANTES ET ACCEPTABILITE DU PROJET

Après la finalisation des visites de terrain, une réunion de consultation tenue le 13 mai 2025 par le biais de la Direction Générale de l'EPBR, qui a facilité l'organisation. Cette séance de consultation a vu la participation acteurs (voire liste en annexe) et parties prenantes du projet sous la présidence du DG de l'EPBR, des membres de la FNP, de l'administration de l'EPBR. Cette consultation du public a été au cœur du processus de préparation de cette notice et a permis d'impliquer davantage les différentes parties prenantes du projet et d'intégrer leurs attentes et préoccupations dans le rapport.

L'objectif général des consultations est d'assurer la participation et l'engagement de tous acteurs impliqués dans le projet de manière à favoriser la prise en compte de leurs avis, attentes, préoccupations dans le processus de préparation, de mise en œuvre et de suivi. Dans le cadre de ce projet, il s'est agi plus exactement : (i) d'informer tout acteur concerné sur le projet ; (ii) de leur permettre de se prononcer sur le projet, (iii) d'émettre leur avis, préoccupations, besoins, attentes, craintes vis-à-vis du projet ; et, (iv) de recueillir leurs suggestions pour le projet. La prise de parole libre sous forme de débat a permis aux représentants des différentes parties prenantes d'exprimer leurs attentes et préoccupations par rapport au projet d'aménagement d'une zone de stationnement des embarcations et la construction d'une digue d'accès. Une synthèse des débats menés est présentée ci-dessous.

7.1 Synthèse des conclusions de la réunion consultation des parties du projet

7.1.1 Acceptabilité et faisabilité du projet

Cette consultation avec les différentes parties prenantes a permis d'évaluer l'acceptabilité sociale du projet. L'objectif poursuivie était de permettre aux participants non informés de ce projet dans la zone d'avoir non seulement l'information, mais aussi d'exprimer leurs opinions ou de faire des suggestions. Les acteurs rencontrés lors des échanges apprécient positivement le projet.

Au plan social, les principales réalisations projetées (aménagement d'une zone de stationnement et construction d'une digue d'accès en remblai) connaissent une pleine adhésion de la part des participants intervenant dans la zone. La mise en œuvre du projet contribuera augmenter l'accessibilité des zone portuaires et pour le stationnement des embarcations en zone d'accostage et aussi de désengorger la zone portuaire.

Lors des visites de terrain sur les zones prévues pour la construction de la digue d'accès et la zone de stationnement des embarcations, des entretiens individuels avec des personnes ressources ont été menés. Dans l'ensemble, ces personnes rencontrées adhèrent pleinement à la mise en œuvre du projet sur le site choisi. En effet, la mise en œuvre du projet à accroître la fluidité pour le stationnement des embarcations en zone d'accostage.

La réalisation de ce projet est l'un des besoins essentiels des propriétaires des embarcations de pêches artisanales. Le projet de ce point de vue, n'est pas une réalisation sujette à controverses pour les pêcheurs et est accepté par tous les acteurs (EPBR, propriétaires des embarcations, FNP, etc). Au contraire, il contribue à régler plusieurs contraintes que sont : (i) problème d'encombrement des embarcations, (ii) blocage des pirogues des voies d'accès, (iii) absence de couloir d'accès pour de potentielles d'incendies, etc.

7.1.2 Synthèse des préoccupations

Tout au long de nos échanges, l'administration de l'EPBR et les membres de la FNP bénéficiaires ont globalement apprécié la réalisation du projet dans cette zone autour de la pointe Rey. Néanmoins, ils ont posé quelques préoccupations qui se résument entre autres à :

- ✓ la réalisation rapide du projet d'aménagement d'une zone de stationnement des embarcations et de la construction d'une digue d'accès ;
- ✓ la nécessité de sensibiliser les usagers pour le bon fonctionnement des ouvrages et équipements projetés ;
- ✓ l'enlèvement des épaves au niveau de la zone d'influence du projet ;
- ✓ l'existence de plusieurs conduites des eaux usées des usines de transformations de poissons dans la Baie ;
- ✓ L'assainissement de la zone par évacuation des pirogues abandonnées ;
- ✓ La gestion des déchets plastiques.

CONCLUSION

La réalisation de ce projet d'aménagement d'une zone de stationnement et la construction d'une digue d'accès en remblai dans la langue de terre autour de la pointe apportera des avantages environnementaux, sociaux et économiques certains aux usagers dans la zone du projet. La mise en œuvre de ce projet va contribuer à l'amélioration des conditions des pêcheurs et créer un impact social et économique (création d'emplois pour les vendeurs, les mareyeurs et autres services, etc). A travers la mise en œuvre de ce projet, il en résulte un désengorgement de la zone portuaire se feront sentir au niveau des usagers des embarcations. Ces impacts positifs se manifesteront en termes d'amélioration des infrastructures existantes, l'amélioration des conditions de travail des bénéficiaires, l'amélioration de la sécurité au niveau des usagers. Aussi, le renforcement des capacités de gestion environnementale donnera lieu à une meilleure gestion des déchets provenant de la mise en œuvre du projet.

Mais quelques impacts négatifs sont à mentionner. Ils se résument principalement, pendant la phase de réalisation, à la production des déchets, aux nuisances sonores (bruit), à la perturbation des voies de circulation, la poussière, etc. C'est ainsi que le déclenchement du principe de la sauvegarde environnementale et les politiques nationales en matière environnementale et sociale, ont rendu nécessaires la présente Notice d'Impact Environnemental et Sociale assortie d'un Plan de Gestion Environnementale et Sociale (PGES) destiné à prendre en charge les impacts négatifs induits par le projet sur l'environnement et les usagers dans la zone d'intervention.

Sur la base des appréciations ci-dessus, on peut conclure que les impacts négatifs potentiels que le projet va générer seront modérés à mineurs et pourront être évités ou fortement atténués si l'ensemble des mesures prévues, et définies dans le plan de gestion environnementale et sociale.

BIBLIOGRAPHIE CONSULTÉE

- ✓ Loi n° 2000-045/portant code de l'environnement ;
- ✓ Décret N° 2007-105 modifiant et complétant certaines dispositions du décret N° 2004-094 du 04 novembre 2004 relatif à l'étude d'impact environnemental ;
- ✓ Décret N° 2004-094 du 04 novembre 2004 relatif à l'étude d'impact environnemental ;
- ✓ Projet de dragage du chenal du port minéralier de la SNIM - Résumé de l'étude d'impact environnemental et social – Août 2017 ;
- ✓ Dragage en milieu marin, immersion et code de l'environnement : le guide des procédures préalables, Centre d'Études Techniques Maritimes et Fluviales – Sept. 2008 ;
- ✓ Aménagement et dynamique sédimentaire, Martin Sanchez – Juin 2018.
- ✓ Dynamique des sédiments fins en milieu marin – Études de cas, Martin Sanchez – Mars 2018.
- ✓ Rapport de l'EIES du projet de construction de deux stations de pompage de poissons, d'une halle à marée et d'un bâtiment R+1 au PAN et à l'EPBR de Nouadhibou, AZFN, Mars 2019
- ✓ Cadre Environnemental et Social de la Banque mondiale, Version 2017
- ✓ Cadre Environnemental et Social de la Banque mondiale – Note d'orientation à l'intention des emprunteurs
- ✓ Diagnostic opérationnel et technique des organisations socio-professionnelles de la pêche, janvier 2019.

ANNEXES

Liste des participants à la réunion de consultation publique

Nom, Prénom	Fonction	Contact
- Diadi NDAH	C.D / DECE Environnement	diadi@environnement.gov 48 38 34 07
- Maleck Sidi Mohamed	Ing GR / DECE Environnement	Sidimohamed.maleck@gmail 20391251
→ Sidi Ahmed Hamen	DT / EPBR	43685443
- EIDA BAMBA	FNP	22334214
- Mohamed Tolya	FNP	46881145
ISSELMUG	FNP	36363634
- Med Mahmoud Ghaly	FNP	46461322
- Youssa Diop	FNP	46430804
- Baye Faye	FNP	49860845
- Med Ould Tende	EPBR. Dir. Cep.	34584858 tende_epsr@hotmail.fr
- Bah Ould Yatma	EPBR	Com.eiller DG 4684265
- Abdoulaye Dio	CETIS	38242761
- Sidi Ahmed Abdel	FNP	46793431
- Abdel Aziz Bouzelar	EPBR	46432746
Med cheikh Isselmon	FNP	46440868
Lab Sid Ahmed	EPBR	37360035