



GROUPE DE LA BANQUE AFRICAINE DE DÉVELOPPEMENT

PROJET : **PROJET D'EXTENSION DE L'AÉROPORT DE SHARM EL-SHEIKH**

PAYS : **ÉGYPTE**

RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT ENVIRONNEMENTAL ET SOCIAL

Équipe du projet	Chef de l'équipe:	A. OSMAN ALI	Ingénieur des transports	OITC.2
	Membres de l'équipe:	N. KULEMEKA	Socio-économiste	ONEC3
		E. LEGESSE	Spécialiste de la gestion financière	ORPF2
		A. ALGINDY	Spécialiste de la passation de marchés	EGFO
		A. FOURATI	Spécialiste de l'environnement	ONEC3
	Chef de division sectoriel:	A.OUMAROU	Chef de division	OITC2
	Directeur sectoriel:	G. MBESHERUBUSA	Directeur	OITC
Directeur régional:	J. KOLSTER	Directeur	ORNA	

Étude d'impact environnemental et social (EIES)

Résumé

Titre du projet	:	PROJET D'EXTENSION DE L'AÉROPORT DE SHARM EL-SHEIKH
Pays	:	ÉGYPTE
Référence du projet	:	P-EG-DA0-001

1. INTRODUCTION

Dans le cadre de la construction du nouveau terminal (N° 3) de l'aéroport de Sharm el-Sheikh, une étude de l'impact environnemental et social du projet a été entreprise. Ce résumé analytique présente les principales conclusions de cette étude, ainsi que les principales mesures à prendre au titre du Plan de gestion environnementale et sociale, élaboré pour le projet.

L'étude d'impact environnemental et social a été examinée conformément aux politiques et procédures de la Banque africaine de développement et aux politiques opérationnelles de la Banque mondiale.

2. DESCRIPTION ET JUSTIFICATION DU PROJET

2.1. DESCRIPTION DU PROJET

L'aéroport de Sharm el-Sheikh est situé à 575 km du Caire, au sud de la péninsule du Sinaï. Il se trouve à environ 23 km au nord-est de la ville de Sharm el-Sheikh. Le projet porte sur la construction d'un nouveau terminal (N° 3) et d'une troisième piste, de l'autre côté de la route d'el Salam, principale voie de desserte des installations aéroportuaires existantes. Le nouveau terminal occupera une superficie d'environ 183 000 m².

Le terminal est conçu pour contenir les éléments suivants:

- Le hall des départs, qui comprendra:
- Le sous-sol pour les halls des départs des vols internationaux et intérieurs, les boutiques, les magasins hors taxes, les installations de manutention des bagages et certains autres services d'appui;
- Le sous-sol (zone centrale) pour les bureaux des services centraux, la zone mécanique, le café, les corridors, etc. ;
- Le rez-de-chaussée pour la zone de vérification des passeports, le hall d'enregistrement, le hall des départs réservé au public, les bureaux, etc. ;

- Le rez-de-chaussée (zone centrale) pour le hall des formalités de police, les restaurants, les bureaux, les toilettes, etc. (surface de plancher brute).
- Le hall des arrivées, qui comprendra:
- Le sous-sol pour les arrivées des vols internationaux et intérieurs, le tri des bagages et d'autres services d'appui;
- Le rez-de-chaussée pour le hall des arrivées réservé au public, la zone des formalités de police, les tapis pour les bagages des vols internationaux et intérieurs, la zone des formalités de douane, les bureaux, etc.;
- Le premier étage (zone centrale) pour les zones réservées aux restaurants et aux cuisines, les corridors, etc. ;
- Le deuxième étage (zone centrale) pour la cafeteria, le salon VIP, les corridors, etc. ;
- Les aménagements externes, notamment l'unité électrique/mécanique, les abris des services de sécurité et la mosquée;
- La zone de stationnement des véhicules, qui comprendra une aire de stationnement.

Les travaux liés à la piste sont conçus pour l'aménagement des éléments suivants:

- Une troisième piste d'une longueur de 3,6 km ;
- Des pistes de roulement et des aires de stationnement des avions.

Le nouveau terminal aura une capacité totale de 10 millions de passagers par an. L'objectif de l'Egyptian Airports Company est que ce terminal devienne opérationnel au plus tard en 2015.

Graphique 1
Vue satellite récente du site de l'aéroport de Sharm el-Sheikh et de l'emplacement du nouveau terminal et de la nouvelle piste dont l'exploitation devrait commencer à partir de 2015



Au titre du projet, le terminal sera construit sur une superficie estimée à 100 000 mètres carrés. L'on s'attend à ce que le nouveau terminal ait une capacité de 10 millions de passagers par an, en plus des 8 millions de passagers qu'il accueille actuellement. En conséquence, le nombre total de passagers devant utiliser l'aéroport international de Sharm el-Sheikh d'ici 2025 est estimé à 18 millions par an.

Les principaux équipements collectifs à fournir pour l'aéroport sont énumérés ci-après:

- L'énergie électrique sera fournie au nouveau terminal à partir des réseaux nationaux d'électricité alimentant les installations existantes. Les sociétés nationales d'électricité ont confirmé la disponibilité d'un approvisionnement suffisant d'ici le début de l'exploitation du nouveau terminal.
- Le système d'alimentation en eau sera combiné pour couvrir les besoins intérieurs et les systèmes de lutte contre l'incendie. L'alimentation en eau se fera à partir des conduites actuelles alimentant les installations existantes. Les unités de dessalement de Sharm el-Sheikh seront la source d'alimentation en eau.
- Le système de collecte des eaux usées sera autonome. Une station de traitement des eaux usées sera aménagée à l'ouest de l'aéroport, toujours dans le périmètre de l'aéroport.
- Le drainage des eaux se fera par la canalisation des eaux de ruissellement vers les thalwegs les plus proches, en utilisant des fosses, des canaux et des conduites, le cas échéant. Le drainage des eaux de ruissellement est conçu de façon à préserver, autant que possible, l'écoulement naturel des eaux.
- EAC soustraite actuellement les services d'entretien, de collecte et de transport des déchets solides de l'aéroport actuel. La gestion des déchets solides repose actuellement sur la collecte, le transport et le dépôt à la décharge, située à 17 km de l'aéroport. Pour le nouveau terminal, le Plan de Gestion des Déchets Solides se base sur es actions suivantes :
 - les déchets des cabines seront séparés et transportés à la décharge et pour recyclage
 - les déchets organiques (des restaurants) seront évacués à la décharge aussi rapidement que possible, tout stockage à l'aéroport doit être minimisé
 - tout équipement existant de compaction des déchets solides doit être utilisé pour réduire les quantités de déchets et le nombre de voyages à la décharge
 - des conteneurs doivent être mis dans et à l'extérieur du terminal en nombre et capacité suffisants. Ces conteneurs doivent être couverts pour prévenir tout envol d'ordures par le vent
 - une nouvelle station de transfert sera mise en place dans le nouveau terminal
 - les déchets solides seront transférés vers la nouvelle décharge contrôlée de Sharm El Sheikh.

Le délai d'achèvement des travaux de construction est de quarante-deux (42) mois. La phase de construction doit s'achever en septembre 2015, et la phase d'exploitation des nouvelles installations devrait commencer en 2016.

2.2. ACQUISITION DES TERRES ET RÉINSTALLATION

S'agissant des activités de réinstallation, il n'est pas prévu de réinstallation, dans la mesure où les terres ont déjà été sélectionnées et remises à l'autorité chargée du projet, sans qu'il y ait des litiges à ce sujet.

2.3. JUSTIFICATION DU PROJET

L'utilisation des installations actuelles de l'aéroport de Sharm el-Sheikh a atteint sa pleine capacité en 2010, et cet aéroport ne pourra donc plus faire face à la croissance du trafic des passagers aériens, d'où la nécessité du nouveau projet.

Les avantages attendus du projet sont les suivants:

- Réduction de l'engorgement, en particulier au cours de la haute saison;
- Création d'un grand nombre d'emplois au cours des phases de construction et d'exploitation;
- Création d'emplois indirects dans les industries d'appui et les activités de tourisme;
- Augmentation du nombre de touristes, avec à la clé une augmentation des revenus aux niveaux national et local ;
- Réduction des procédures à l'aéroport et des retards qui s'en suivent ;
- Amélioration du confort des passagers utilisant les nouvelles installations (plus d'espace, moins de bruits, etc.) ;
- Augmentation des investissements dans la ville et en Égypte en général.

3. CADRES STATUTAIRE, JURIDIQUE ET ADMINISTRATIF

3.1 CADRE LÉGISLATIF

La Loi égyptienne 4/1994 et sa réglementation d'application définissent le cadre général de protection de l'environnement en Égypte. En vertu de cette loi, une étude d'impact environnemental et social (EIES) doit être préparée dès le stade de la demande d'agrément d'un projet.

Tableau 1
Dispositions législatives régissant les questions environnementales en Égypte

Questions environnementales	Dispositions législatives
Bruit	Article 42 de la Loi 4 et article 44 de sa réglementation d'application sur les limites maximales permises pour l'intensité du son. Cette réglementation est en cours de révision par l'EEAA.
Qualité de l'air	Article 40 de la Loi 4 et articles 42 et 36 de sa réglementation d'application sur les limites maximales permises pour la concentration des polluants. Cette réglementation est en cours de révision par l'EEAA.
Eaux usées	Loi N° 93/1962 sur les normes concernant le déversement des eaux usées dans le réseau d'égouts, et son arrêté ministériel d'application N° 44/ 2000.
Matériaux dangereux	Article 32 de la Loi 4 sur la manutention des matériaux dangereux.
Gestion des déchets	Loi N° 38/1967, amendée par la Loi N° 31/1976, et Loi 4 sur la propreté publique et la collecte et l'évacuation des déchets solides.

3.2 CADRE INSTITUTIONNEL

Créée à la suite de la Loi régissant les questions environnementales (Loi N° 4/1994), l'Agence égyptienne chargée des questions environnementales (EEAA) est l'autorité nationale compétente en matière de gestion environnementale. Sous la tutelle de l'EEAA, une autre entité a été créée, à savoir le Comité national de gestion de la zone côtière (CZM). Ce comité intervient dans la gestion de la zone du projet.

L'Egyptian Airports Company (EAC) supervisera toutes les activités liées aux plans de gestion environnementale (PGE), ainsi que la mise en œuvre des mesures d'atténuation. L'EAC pourra s'acquitter de la plupart de ses tâches en interne, mais il est possible que certaines tâches nécessitent des contributions techniques ou matérielles au-delà du champ d'activité normal de l'EAC. La responsabilité de telles contributions incombera à l'entrepreneur ou aux entrepreneurs, sous la supervision de l'EAC.

3.3 POLITIQUES ET PROCÉDURES DES DONATEURS

L'EIES a été entreprise et a été examinée conformément aux exigences nationales et aux politiques et procédures de la Banque africaine de développement et de la Banque mondiale.

Les politiques de la BAD appliquées pour ce projet sont les suivantes:

- Politique environnementale;
- Procédures d'évaluation environnementale et sociale pour les projets du secteur public;
- Politique en matière de genre;
- Politique de coopération avec les organisations de la société civile.

4. DESCRIPTION DE L'ENVIRONNEMENT DU PROJET

4.1. CARACTÉRISTIQUES CLIMATIQUES

Les conditions météorologiques dans la zone située autour de l'aéroport de Sharm el-Sheikh sont sous l'influence de la baie d'Aqaba et du mont Sinaiï. Dans la zone, le vent souffle particulièrement vers le nord. Pendant l'été, le climat est sec et chaud, et les vents soufflent du nord et du nord-est. Pendant l'hiver, le vent est aussi fréquent et souffle du sud. Pendant le printemps, il peut y avoir des vents forts et poussiéreux, avec de fortes concentrations de poussière. Pendant l'automne, de fortes précipitations peuvent tomber de temps à autre.

4.2 GÉOLOGIE ET TOPOGRAPHIE

La zone couverte par l'étude (aéroport de Sharm el-Sheikh) est située le long de la côte du Golfe d'Aqaba, à la frontière sud-est du Sinaiï. La ville de Sharm el-Sheikh est située au sud du Sinaiï. L'altitude la plus élevée au Sinaiï, soit environ 2 500 m au-dessus du niveau de la mer, se trouve dans la partie sud du Sinaiï. L'altitude change rapidement pour tomber à environ 1 000 m au-dessus du niveau de la mer au milieu du Sinaiï où la déclivité change petit à petit à la frontière nord, en direction de la Méditerranée.

Dans la partie sud du Sinaiï, l'altitude change du niveau le plus élevé, au milieu du Sinaiï, pour descendre vers le niveau de la mer dans le Golfe de Suez, à l'ouest, et dans le Golfe d'Aqaba, à l'est. La déclivité de la surface vers le Golfe d'Aqaba est plus raide que vers le Golfe de Suez, et en conséquence, les wadis du Sinaiï sont classés en trois grands groupes selon leur direction : i) certains wadis (vallées inondables en saison des pluies) comme le wadi El Arish coulent du sud du Sinaiï vers le nord ; ii) un autre groupe de wadis tels que le wadi Water coulent vers le sud-est dans le Golfe d'Aqaba ; iii) le troisième groupe de wadis tels que le wadi Leheta coulent vers le sud-ouest dans le Golfe de Suez.

4.3. SOLS

Dans la partie de la région du Sinaiï où se trouve l'aéroport de Sharm el-Sheikh, le complexe du sous-sol se présente comme un triangle couvrant une superficie d'environ 7 500 m². Il semble constituer une partie intégrante du bouclier arabo-nubien dressé devant les deux grabens qui sont maintenant Suez et Aqaba. La partie rocheuse de ce bloc est essentiellement granitique.

Il existe des roches précambriennes ignées et métamorphiques provenant du bouclier arabo-nubien sur le site de l'aéroport. Il ressort des données factuelles et pétrographiques que le bouclier est constitué d'une série d'arcs insulaires carbonisés au cours de la formation des structures des arcs syriens, et que ce bouclier épouse une courbe plus nordique, s'alignant sur le système des failles et la ligne de pélusium de la Mer Morte. Dans les régions est et nord-est du Sinaiï, les plis semblent épouser le plissement à fond plat des failles.

4.4. HYDROLOGIE

La région de Sharm el-Sheikh peut être considérée comme une zone aride, avec des précipitations quotidiennes moyennes maximales de 20,4 mm. La zone où l'aéroport a été construit est entourée de divers wadis (vallées), qui sont considérés comme des zones enclines à des inondations.

Toutefois, la zone de l'aéroport a été soigneusement choisie et se trouve dans une zone plate, qui réduit au minimum le risque que ce site soit source d'inondations.

4.5. HYDROGÉOLOGIE

Le débit de pointe du wadi el Seegha est relativement faible, et les risques y afférents sont donc faibles. Toutefois, le périmètre d'inondation du wadi el Seegha agit comme milieu récepteur du système de drainage des eaux pluviales provenant de l'aéroport. Le périmètre d'inondation a une capacité substantielle de stockage des eaux de ruissellement, atténuant ainsi considérablement les flux atteignant les sorties d'eau des deux bassins versants, mais le niveau des crues augmentera dans la zone d'intersection.

4.6 ÉCOLOGIE

Les ressources biologiques submergées constituent une source de préoccupation majeure pour la plupart de touristes visitant le Sud-Sinaï, y compris la région de Sharm el-Sheikh. En outre, les oiseaux migratoires en provenance ou à destination de cette région sont aussi une caractéristique de l'écosystème du Sud-Sinaï. Il y a deux principales saisons pour les oiseaux migratoires chaque année : la saison des départs (en automne), entre août et novembre ; et la saison des retours (au printemps), entre mars et mai.

Il y a quatre zones protégées dans les environs du site de l'aéroport:

- Parc national Ras Mohamed: C'est le premier parc national d'Égypte. Ce parc s'étend d'un point situé en face du phare de Qad el Hamden, sur le Golfe de Suez, jusqu'à la frontière sud du protectorat de Nabq, dans le Golfe d'Aqaba. Cette zone couvre les îles de Tiran et de Sanafer, et toutes les côtes de Sharm el-Sheikh.
- Zone protégée des ressources gérées de Nabq: Cette zone est située à 35 km au nord de Sharm el-Sheikh et a été déclarée protectorat naturel en 1992.
- Zone protégée des ressources gérées d'Abu Galum: Cette zone est située au nord de Nabq, et a été déclarée protectorat naturel en 1992.
- Zone protégée de Sainte Catherine: Cette zone a été déclarée zone protégée en 1987 et couvre une superficie d'environ 9 000 km², dans la partie haute du Sud-Sinaï.

La Section de la protection de la nature de la Direction des protectorats de l'EEAA assure l'administration des zones protégées, avec l'assistance technique de l'Union européenne. Par ailleurs, le Plan d'action environnemental pour le Golfe d'Aqaba (GAEAP) a été préparé en novembre 2000, avec le concours de l'Union européenne et de la Banque mondiale. Ce plan d'action devrait garantir l'équilibre entre le tourisme et un environnement extraordinaire fragile.

4.7. QUALITÉ DE L'AIR ET BRUITS

Les paramètres de l'anhydride sulfureux (SO₂), du dioxyde d'azote (NO₂), de l'ozone (O₃), de l'oxyde de carbone (CO), des particules en suspension (PM10) et des composés organiques volatils hors méthane (NMVOC) ont été mesurés à partir du poste existant de suivi de la qualité de l'air, situé dans la zone de l'aéroport. Il ressort des résultats de ces mesures et de la comparaison entre les mesures enregistrées et les limites permises en vertu de la Loi N° 4/1994 régissant les questions environnementales que toutes les mesures sont inférieures aux limites permises, ce qui est une indication claire de la bonne qualité de l'air dans la ville de Sharm el-Sheikh.

4.8. RESSOURCES CULTURELLES

Le site du projet ne compte pas de lieux culturels. Toutefois, il existe plusieurs ressources culturelles dans la zone protégée de Sainte Catherine. À titre d'exemple, le monastère de Sainte Catherine, construit il y a plus de 1 500 ans dans la zone par l'Empereur romain Justinien, est le plus vieux monastère chrétien d'existence continue et appartient à l'Église orthodoxe grecque. Il y a également dans la zone le mont Gabal Musa qui est une longue chaîne granitique comportant de nombreux ravins, que les arabes appellent Moïse, Gabal Musa. Ces ressources culturelles sont protégées conformément aux règles régissant la zone protégée de Sainte Catherine.

4.9. CONTEXTE SOCIOÉCONOMIQUE

4.9.1. Contexte économique national et régional

Sharm el-Sheikh est une des plus grandes villes du Gouvernorat du Sud-Sinaï. C'est l'un des centres de plongée sous-marine et centres balnéaires les plus réputés au monde. Cette ville est considérée comme le centre touristique le plus célèbre du Gouvernorat du Sud-Sinaï. Le tourisme représente plus de 5 % du PIB de l'Égypte et génère des recettes d'un montant total d'environ 11,6 milliards d'USD (chiffres de 2010). L'industrie du tourisme emploie environ 12,6 % de la main-d'œuvre en Égypte. Plus important encore, cette industrie occupe la première place pour ce qui est des recettes en devises injectées dans l'économie égyptienne. Le tourisme devrait demeurer l'un des principaux moteurs de l'économie égyptienne au cours des décennies à venir. Dans le paysage touristique égyptien, Sharm el-Sheikh joue un rôle majeur, 35 % des touristes accueillis dans le pays en 2010 ayant séjourné dans cette ville.

4.9.2. Situation socioéconomique au niveau des villages

En tant que ville en pleine croissance et disposant de tous ses atouts, Sharm el-Sheikh a attiré une nouvelle main-d'œuvre venant de toute l'Égypte, ainsi que des villes européennes. La majeure partie de la population travaille dans les secteurs du tourisme, de la construction, de la santé et de l'éducation. La ville compte quelque 35 000 habitants, et il y a 9 700 unités de logement, dont 3 % sont la propriété des résidents autochtones (les Bédouins), 11 % sont fournies dans le cadre du programme gouvernemental d'habitat, et 86 % sont essentiellement des centres d'hébergement de touristes.

En tant qu'autochtones du désert, les Bédouins préservent leurs droits traditionnels et continuent d'occuper leurs habitats. De nombreux Bédouins sont employés dans plusieurs projets touristiques en tant que guides dans le désert et en tant que gardes dans les parcs nationaux de Nabq et de Ras Mohamed. Ils fournissent également des services aux protectorats.

La population de Sharm el-Sheikh a augmenté rapidement, à un taux de 16,9 % par an entre 1986 et 1996, principalement en raison de la croissance rapide du secteur du tourisme. Estimée à 40 000 habitants en 2003, la population de Sharm el-Sheikh devrait atteindre 122 000 habitants en 2017, selon le plan d'action environnemental du Sud-Sinaï de 2004. Sharm el-Sheikh est maintenant la plus grande ville du Gouvernorat du Sud-Sinaï.

Ce qui est remarquable est le fait que plus de deux tiers des habitants (de 15 ans et plus) du Sud-Sinaï sont de sexe masculin. Il en est ainsi en raison du faible taux d'emploi des femmes dans le secteur du tourisme (hôtels et restaurants). En fait, la proportion du personnel féminin dans ce secteur

n'était que de 4,1 % en 2006, selon les données de CAPMAS. Le taux de chômage dans le Sud-Sinaï était de 4,85 % en 2006, selon les résultats du recensement de 2006-2007. Ce chiffre est nettement inférieur à celui de l'ensemble du pays (9,72 % en 2006), en raison du développement du secteur du tourisme.

5. AUTRES OPTIONS

5.1. JUSTIFICATION DU CHOIX DU SITE

Il n'y a pas d'autres options en vue pour le projet. Le nouveau projet est la meilleure option pour améliorer l'infrastructure de l'aéroport. Toutefois, la seule autre solution serait de réorganiser les deux pistes et les deux terminaux existants, et de les rénover pour faire davantage d'économies. Cette proposition n'est pas viable, dans la mesure où la rénovation des terminaux actuels ne permettra pas de porter le nombre de touristes à 18 millions. Par ailleurs, la rénovation portera sur un espace limité, ce qui indique que l'aéroport ne sera pas utile pour l'évolution prometteuse du tourisme. Pour ce qui est du terrain d'aviation, l'utilisation intensive des deux pistes existantes pourrait conduire à des accidents, et les conséquences sur l'environnement et l'économie de la région seraient incalculables.

S'agissant de l'emplacement du site, il n'y avait pas d'autres solutions, dans la mesure où le terminal devait être construit dans la zone jouxtant les installations existantes. La proximité immédiate avec les terminaux existants présente de nombreux avantages économiques. Un autre avantage a trait à la facilitation de la connexion aux réseaux et équipements collectifs utilisés par les pistes et terminaux existants, et notamment aux réseaux d'électricité, de téléphone, d'approvisionnement en eau et d'évacuation des eaux usées. La construction et l'acquisition de tous ces éléments auraient pris plus de temps et auraient été plus coûteuses, si l'option retenue avait été de construire un aéroport complètement nouveau.

Du point de vue des usagers de l'aéroport et des passagers, le fait que le nouveau terminal jouxte les terminaux existants contribuera à améliorer substantiellement le flux des passagers et l'efficacité des prestations, dans la mesure où il n'est pas nécessaire d'assurer la navette des passagers entre deux aéroports distincts. Pour ce qui est des pistes, la construction d'une nouvelle piste permet l'utilisation simultanée des pistes pour les atterrissages et les décollages, ce qui se traduit par l'accroissement de la capacité à traiter les flux aériens dans des conditions de sécurité optimales. Plusieurs autres options en matière de choix de l'emplacement et d'orientation des pistes ont été explorées. L'option retenue permet : i) la réception de longs courriers et d'aéronefs plus imposants (de type airbus 380) ; et ii) la maîtrise optimale de la pollution (essentiellement sonore) pour les riverains.

5.2 OPTION «SANS LE PROJET»

Si le projet n'était pas exécuté, la conservation de la zone serait garantie. L'option «sans le projet» éliminerait toujours tout risque potentiel pour les ressources naturelles du site, et notamment le risque de pollution atmosphérique, de contamination des eaux de surface et des eaux souterraines, et de contamination des sols.

Pour les habitants, le projet n'entraînera pas de déplacements de populations, dans la mesure où les travaux de construction seront exécutés dans une zone se trouvant déjà dans le périmètre de l'aéroport.

Le maintien de la situation actuelle, sans le projet, ne permettra pas de faire face à la demande supplémentaire de touristes pour les 15 prochaines années et aura un impact négatif sur l'emploi et le développement socioéconomique dans la région.

6. RISQUES POTENTIELS ET MESURES D'ATTÉNUATION

6.1 Pollution et érosion des sols

Les sols peuvent subir une série d'effets, du fait des activités de construction (enlèvement, modification, érosion, malaxage, compactage, perte ou contamination des sols). Dans la plupart des cas, la perturbation des sols ne peut être complètement évitée, et il est important d'en gérer les effets au cours de la phase de construction.

6.2. Risques d'inondation

La zone de l'aéroport est entourée de divers wadis (vallées) qui sont considérés comme présentant des risques d'inondation. Toutefois, le site de l'aéroport a été soigneusement sélectionné et se trouve dans une zone plate, ce qui réduit au minimum le risque qu'il soit le point de départ des inondations. Un des objectifs de l'EIES était de déterminer les zones susceptibles de présenter des risques d'inondation, en se basant sur la probabilité d'inondations sur une période de 100 ans, afin que les activités de l'aéroport soient conduites hors des zones présentant des risques.

6.3. Pollution de l'eau

Au cours de la saison des pluies, les eaux de ruissellement peuvent réduire la qualité des eaux de surface, par la propagation de substances polluantes. Il peut y avoir une pollution chronique ou accidentelle pendant les phases de construction et d'exploitation. Le risque général de contamination des couches est considérable. Toutefois, ce risque sera atténué après les travaux de construction et de désagrégation, lorsque la couche de surface sera compactée et que la perméabilité sera réduite. Au cours de la phase d'exploitation, les zones dans lesquelles le risque de contamination sera le plus élevé sont les aires de stationnement, l'étang de stabilisation, le réservoir à carburant, le complexe central des équipements collectifs et la piste. Étant donné qu'il est possible de réapprovisionner les formations aquifères de surface par la rénovation du drainage de l'aéroport pour l'orienter vers les cours d'eau naturels, le risque de pollution des eaux de surface est certes réel, mais il demeure maîtrisable.

Il n'y a pas d'autres cours d'eau naturels sur le site du nouveau terminal. Compte tenu de l'aridité de l'environnement, la principale source des eaux de ruissellement de surface proviendra probablement des activités d'élimination de la poussière, conduites par les entrepreneurs. Dans ce cas, les eaux de ruissellement seront captées et orientées vers les tranchées et les étangs d'évaporation, s'il y a lieu. Tout canal de drainage ou étang de stockage sera conçu en dehors de la zone d'exploitation de l'aéroport pour qu'une défaillance éventuelle d'un tel dispositif n'ait pas d'incidence sur les activités d'exploitation de l'aéroport.

Le site du projet est situé dans une zone aride, et les ressources en eaux de surface et en eaux souterraines y sont en fait limitées. En conséquence, l'exploitation du nouveau terminal et de la nouvelle piste n'aura pas d'incidence sur les cours d'eau naturels de surface. Par ailleurs, les eaux souterraines se trouvent à une profondeur relative, et il est peu probable que le projet ait une incidence sur les eaux souterraines, soit pendant la phase de construction, soit du fait de l'exécution du projet et de l'exploitation des pistes. Les eaux souterraines ne feront pas l'objet de prélèvements pour une quelconque utilisation dans le cadre du projet. En conséquence, compte tenu de la profondeur des ressources en eaux souterraines et du caractère limité des eaux de surface naturelles, l'alimentation des nappes souterraines est une question qui doit être examinée.

6.4. Effets sur la biodiversité

L'évaluation des effets écologiques a montré que le site du nouveau terminal n'est pas doté d'une diversité biologique significative et que les effets des travaux de dégagement et de terrassement du site seront probablement mineurs. Le paysage naturel, les caractéristiques de surface et les habitats dans cette zone ont été déplacés et perdus, du fait de l'aménagement des installations aéroportuaires existantes au cours de ces dernières décennies. Il ne semble pas y avoir de faune spécialement associée à cette zone, même s'il est probable que l'on rencontre dans la zone un certain nombre d'espèces animales commensales courantes. Le site et son voisinage immédiat semblent revêtir une faible importance écologique.

Toutefois, l'augmentation des activités touristiques (et principalement des activités de plongée) accroît la pression sur les zones marines. Un programme de suivi et un plan d'action ont déjà été mis en place par les autorités nationales pour suivre et maîtriser cette pression.

6.5. Consommation d'énergie

À l'aéroport de Sharm el-Sheikh, le système d'alimentation en énergie électrique est constitué d'une centrale de base, de postes abaisseurs et de distribution d'électricité, ainsi que d'un système d'alimentation en électricité d'urgence, à partir de groupes électrogènes à gasoil. L'aéroport est actuellement alimenté en électricité à partir de deux lignes de transport de 22 KV, d'une longueur de 22 km chacune, reliées au réseau électrique de la ville.

Le système d'approvisionnement en carburant est constitué du système d'approvisionnement en kérosène, y compris le mode de transport, les installations de stockage du kérosène, les réseaux de distribution et la flotte des véhicules d'approvisionnement en carburant. La Misr Petroleum Company assure les services d'approvisionnement en kérosène à l'aéroport. Le kérosène est fourni à l'aéroport par des camions à partir de deux raffineries de pétrole situées respectivement à Suez et à Alexandrie.

L'aéroport dispose actuellement de trois réservoirs de kérosène d'une capacité de 1,25 million de litres chacun. La capacité de stockage actuelle à l'aéroport de Sharm el-Sheikh est donc de 3,75 millions de litres. Afin de répondre à la demande croissante de kérosène, du fait de l'augmentation du nombre de vols, il est prévu d'augmenter d'environ 60 % la capacité de stockage du kérosène à l'aéroport pour la porter à 6,25 millions de litres. À l'heure actuelle, ce sont des camions citernes qui alimentent les avions en kérosène. Toutefois, des travaux sont en cours pour construire 20 fosses d'oléoréseau en béton pour l'approvisionnement des avions en kérosène. Par ailleurs, il n'est pas prévu d'étendre le système d'approvisionnement en kérosène dans le cadre du nouveau projet d'extension de l'aéroport. La consommation mensuelle moyenne de kérosène à l'aéroport de Sharm el-Sheikh est estimée à 12 millions de litres. Cette consommation devrait connaître une augmentation vertigineuse, à la suite de l'extension de l'aéroport et du nombre croissant de vols.

6.6. Déchets solides

Les aéroports génèrent différents types de déchets solides et sont habituellement caractérisés par la présence d'un large éventail de déchets dangereux. Les principales activités générant des déchets (déchets solides et déchets dangereux) à l'aéroport

international de Sharm el-Sheikh sont le nettoyage, la restauration, le commerce, les services aéronautiques terrestres, la maintenance, le traitement des eaux usées, les activités médicales et administratives. Les plastiques et les papiers sont les principaux déchets résultant de la plupart des activités aéroportuaires (nettoyage et activités administratives). Par ailleurs, il a été établi que 100 % des déchets des boutiques de détail (magasins hors taxe, bazars, etc.) et des activités commerciales sont des papiers d'emballage. La seule exception à cette règle concerne les déchets provenant des cuisines et des restaurants (activités de restauration), dont la composition montre que les déchets organiques sont d'une proportion à peu près égale à celle des autres déchets. Un entrepreneur est actuellement chargé de la collecte et du transport des déchets solides jusqu'à la décharge municipale de Sharm, située à 17 km de l'aéroport. Pendant la phase d'exploitation, un entrepreneur agréé assurera la manutention et le transport des déchets jusqu'à la future décharge de Sharm.

Le volume des déchets provenant de la circulation des avions en 2008 a atteint environ 5 000 tonnes en moyenne, avec l'exploitation des deux terminaux passagers. Lorsque le troisième terminal sera également opérationnel, l'aéroport recevant un plus grand nombre d'avions et les plus grands modèles utilisés dans le monde, le volume des déchets, dans le pire des cas, passera à 10 000 tonnes, même avec les airbus A 380 et les jumbos jets de Boeing (747).

Au cours de la phase de construction, l'on s'attend à ce qu'il y ait des déchets de lubrifiants émanant des véhicules et des machines. Les types et les quantités de déchets solides et dangereux, qui pourraient avoir une incidence sur l'environnement, ont été identifiés. Les activités de construction entraîneront la production de divers déchets qui peuvent être classés en catégories distinctes:

- Matériaux excédentaires provenant des excavations : Il s'agit de matériaux inertes extraits du sol et du sous-sol, qui ne seront pas réutilisés sur le site. Le volume de ces déchets n'est pas connu à ce stade, mais il est estimé à 6 000 tonnes.
- Déchets généraux provenant des travaux de construction: Il s'agit de matériaux non voulus produits au cours des travaux de construction, y compris les structures et matériaux rejetés, les matériaux en sur-commande ou les matériaux excédentaires après la couverture des besoins, et les matériaux utilisés et abandonnés.

Le plan de gestion des déchets solides doit être élaboré en détail et convenu avec les autorités nationales. Il doit être intégré dans le PGES pendant les phases de construction (par l'entrepreneur) et d'exploitation (par l'EAC).

6.7 Eaux usées

Les eaux usées produites actuellement sur le site de l'aéroport sont traitées et utilisées aux fins d'irrigation. Le système de canalisation et d'évacuation des eaux usées sera relié au réseau d'égouts existant de l'aéroport, pour traitement aux fins d'irrigation.

6.8 Qualité de l'air

Au cours de la phase de construction, les effets potentiels du projet proviendront principalement des équipements mécaniques qui seront utilisés sur le site des travaux de construction. La génération de poussières pourrait avoir un impact sur les zones résidentielles. Les passagers, les visiteurs et les employés des terminaux actuels peuvent être incommodés par les poussières, compte tenu de la proximité immédiate du site de construction du nouveau terminal. Les travaux de terrassement devront être soigneusement gérés pour s'assurer qu'ils n'ont pas un impact négatif sur l'exploitation de l'aéroport, en particulier au regard de leur proximité immédiate avec la piste principale, et il faudra peut-être suspendre ces travaux en cas de vent défavorable, si les poussières ne peuvent pas être gérées de façon à les ramener à des niveaux acceptables.

Au cours de la phase d'exploitation, les polluants atmosphériques les plus importants provenant des activités conduites à l'aéroport sont l'oxyde d'azote, les hydrocarbures et l'oxyde de carbone. Les activités de l'aéroport peuvent également entraîner l'émission de particules. Toutefois, leur contribution aux émissions de PM10, par rapport à la concentration «naturelle» dans la zone, n'est pas du tout significative. Il en est de même des émissions de SO₂, dans la mesure où les émissions provenant du trafic routier à destination et/ou en provenance de l'aéroport seront la seule source de SO₂ dans la zone couverte par l'étude, où le transport se fait essentiellement par bus utilisant le gasoil, qui produisent des émissions de SO₂ et de particules.

Une modélisation de l'air, sur la base du modèle complexe de source industrielle à court terme (ISC3ST- Prime), a été utilisée dans la présente étude. Les concentrations les plus critiques, par rapport aux normes et valeurs limites nationales et internationales, sont les concentrations à court terme (d'une durée maximale moyenne de 1 heure) d'anhydride sulfureux que l'on peut rencontrer le long de la route menant à l'aéroport et dans les alentours et le voisinage immédiat des terminaux. Autrement, toutes les concentrations, pour les autres paramètres, seront d'un niveau bien inférieur aux limites permises en vertu de la Loi 4/1994.

6.9. Pollution sonore

Trois catégories de sources de nuisances sonores pendant la phase de construction ont été définies, sur la base de la combinaison des activités suivantes : i) travaux de démolition et de dégagement du site ; ii) travaux de construction : les engins utilisés pour les travaux de construction entraînent des nuisances extérieures de niveau relativement élevé ; et iii) les camps des ouvriers de construction : l'on ne sait pas, à ce stade, où seront implantés ces camps (le cas échéant). Cela devra être confirmé par l'entrepreneur et pris en compte dans son plan de gestion environnementale, au cas où un ou des camps sont à implanter hors du site du projet.

La prévalence du niveau des bruits dans la zone de l'aéroport a été évaluée en utilisant le modèle de bruit intégré INM6.0c. La construction de la nouvelle piste réduira substantiellement l'impact négatif des nuisances sonores sur la population locale de la ville de Sharm, grâce à deux principaux facteurs : les avancées technologiques attendues dans la fabrication des moteurs d'avion, et la plus faible population de la zone exposée aux effets des vols atterrissant ou décollant sur la nouvelle piste.

Si les avancées technologiques continuent de suivre les mêmes tendances qu'au cours des 50 dernières années, les nuisances sonores provenant des moteurs d'avion se réduiront considérablement. Les fabricants tels que Boeing et Airbus devraient introduire des changements en profondeur dans la conception des moteurs au cours des 10 prochaines années.

Les améliorations industrielles prévues, et la réglementation aéroportuaire concernant les constructions dans le voisinage des aéroports, permettront de garantir la réduction du niveau des nuisances sonores dans les environs de l'aéroport international de Sharm el-Sheikh.

Il semble peu probable que le nouveau terminal lui-même produise des nuisances sonores significatives incommodant les zones environnantes, même si l'augmentation du trafic aérien est susceptible d'avoir un grand impact sur le niveau actuel des nuisances sonores émanant de l'aéroport. L'évaluation de l'impact qu'aura probablement le nouveau terminal sur le niveau des nuisances sonores sur place est parvenue à la conclusion que le nouveau terminal contribuera à réduire le niveau des bruits, aussi bien dans le hall des départs que dans celui des arrivées, à la faveur de la construction du nouveau terminal. À l'intérieur du nouveau terminal, l'utilisation de matériaux de construction appropriés limitera les nuisances sonores potentielles au sein du bâtiment. La nouvelle piste aura un impact positif sur les bruits émanant de l'aéroport, dans la mesure où la zone avoisinante est maintenant pratiquement vide.

Au cours des consultations avec les autorités régionales, il a été confirmé que le plan directeur de Sharm el-Sheikh a été pris en compte dans l'extension de l'aéroport.

6.10. Création d'emplois

Selon les estimations, environ 2 500 employés (équipe dirigeante, membres du personnel et journaliers) participeront à la construction du nouveau terminal.

Il y aura également plus de 500 employés lors de la phase d'exploitation de l'aéroport, après l'achèvement des travaux. Toutefois, l'impact le plus significatif concerne le nombre d'emplois indirects à créer, estimé à environ 240 000 emplois, y compris dans des zones aussi éloignées que le Caire, Luxor et Assouan, qui sont des destinations que visiteront les touristes arrivés à Sharm el-Sheikh. Le plus grand impact positif du projet sera ressenti à Sharm el-Sheikh, dans la mesure où la population de cette ville est employée essentiellement dans le secteur du tourisme. Les bénéficiaires du projet seront les femmes engagées dans la fabrication d'objets d'artisanat et de souvenir. Au niveau national, le taux d'emploi des femmes dans l'industrie du tourisme est élevé par rapport à d'autres industries, une proportion de 60 % des femmes employées en moyenne travaillant dans le secteur des services généraux et occupant des postes secondaires, essentiellement dans l'industrie du tourisme.

6.11. Effets sur les activités économiques

Sharm el-Sheikh est essentiellement une ville touristique où l'on retrouve principalement des centres d'hébergement de touristes. Le projet aura un impact positif majeur sur les activités économiques dans cette ville, ainsi que sur le développement des activités du secteur privé, qu'il s'agisse des petites ou des grandes entreprises. Compte tenu de l'essor de l'industrie du tourisme dans la région, toutes les activités économiques connexes enregistreront une forte croissance, aussi bien du point de vue de la qualité que de celui de la quantité.

6.12. Circulation et route d'accès

Compte tenu du fait que la circulation liée à la phase de construction utilisera la route périphérique et qu'il y a actuellement des feux rouges sur cette route, il n'y a pas de risque potentiel de congestion, ni de risque pour le suivi de la circulation. Toutefois, la faible visibilité, la mauvaise signalisation routière et la faible qualité de l'organisation de la circulation pourraient être à l'origine de nombreux accidents pendant la phase de construction.

L'impact négatif pendant la phase d'exploitation est dû au faible niveau de service aussi bien au tournebride de Dahab qu'à l'intersection de Nabq ; aux longues files à ces deux points ; et à la probabilité d'accidents aussi bien sur la route de Zayed que sur la route périphérique, la route de Dahab, le tournebride de Dahab et l'intersection de Nabq.

7. GESTION DES RISQUES ENVIRONNEMENTAUX

Les risques environnementaux liés à l'exécution du projet sont considérés comme des effets habituels des travaux de construction, notamment les bruits, les poussières et la circulation pendant la phase de construction. Il s'agit notamment des risques suivants : i) le risque de sécurité pour le public se trouvant sur le site des travaux de construction ou près de ce site ; ii) les bruits et les émissions ; iii) l'enlèvement, la modification, le malaxage, le compactage, la perte ou la contamination des sols, du fait des activités de construction ; et iv) la production de poussières et les émissions imputables aux activités de construction. Ces effets seront de courte durée et seront gérés par l'entrepreneur, conformément aux mesures d'atténuation définies dans le plan de gestion environnementale, pour s'assurer que les activités de construction sont conformes aux exigences juridiques de la Banque et du Gouvernement, ainsi qu'aux meilleures pratiques en la matière. Il y a également le risque de préjudice pour les populations établies ou travaillant près du site du projet pendant la phase de construction. Ce risque peut être atténué en entourant d'une clôture les chantiers de construction proches du public pendant l'exécution du projet.

Les bruits et les émissions pourraient présenter de sérieux risques pour la santé du public et des travailleurs recrutés pour le projet. Les bruits et les émissions provenant des tuyaux d'échappement des véhicules/engins utilisés pour les travaux de construction peuvent être réduits en dotant les travailleurs exposés à de grands bruits de casques anti-bruits. Le plan du site de l'aéroport est également conçu de façon à éviter les nuisances sonores dans les zones résidentielles.

Les risques potentiels associés au projet au cours de la phase d'exploitation sont les suivants :

- **Bruits:** L'augmentation de la circulation aérienne pourrait se traduire par une augmentation significative du niveau des bruits provenant de l'aéroport. La possibilité que le nouveau terminal et la nouvelle piste génèrent des bruits ayant un impact négatif sur les zones environnantes est plutôt faible. Toutefois, les employés de l'aéroport travaillant dans les aires de stationnement des avions et ceux qui s'occupent des avions entre l'arrivée et le départ seront exposés à des niveaux élevés de bruit. Ce risque peut être atténué en adoptant et en appliquant les normes de l'OACI pour les procédures d'atterrissage et de décollage, la gestion appropriée des atterrissages et des décollages aux heures de repos (entre 23h et 6h), afin de réduire les bruits au minimum ; l'installation d'un nouveau système permanent de suivi automatique des bruits, doté du tout dernier logiciel, pour établir un lien entre les informations fournies par radar et le niveau des bruits ; l'entretien régulier des véhicules de service ; la sensibilisation à la sécurité, la fourniture au personnel de dispositifs appropriés anti-bruits, pour réduire les effets néfastes potentiels de l'exposition aux bruits liés aux activités à l'aéroport ; et l'application des mesures de santé et de sécurité pour minimiser les effets des bruits sur ces groupes. Le nouveau terminal et la nouvelle piste ont été conçus et seront construits en utilisant des matériaux permettant de limiter les nuisances sonores externes au sein du bâtiment du terminal. La fourniture et l'utilisation de systèmes de climatisation permettront de réduire le niveau de l'exposition du personnel aux bruits, tout en créant un bon environnement de travail à l'intérieur. Les systèmes de suivi du niveau des bruits dans les nouvelles installations mesureront de façon plus exacte le niveau des bruits dans la zone de l'aéroport, en vue d'en garantir la gestion et d'assurer la synchronisation de la nouvelle piste avec les pistes existantes pour réduire au minimum le niveau des bruits dans la zone de l'aéroport.
- **Qualité de l'air :** La qualité de l'air est conforme aux valeurs limites prescrites par la législation égyptienne. Toutefois, il y a des risques d'accumulation d'un niveau plus élevé de SO₂, du fait de l'impact de la circulation routière pour le transport des passagers à destination ou en provenance de l'aéroport. L'exposition au SO₂ dans la zone du terminal sera réduite par l'amélioration de la qualité des véhicules ayant accès à l'aéroport. Par ailleurs, le passage de l'utilisation du gasoil à celle de l'essence pour tous les minibus et bus contribuera également à réduire certains de ces risques. En outre, la conception appropriée des routes et de la circulation dans la zone de l'aéroport permettra de prévenir la détérioration de la qualité de l'air en ville.
- **Élimination des déchets :** D'importantes quantités de déchets solides proviendront des vols à l'arrivée et de la piste. L'exploitation quotidienne du nouveau terminal et de la nouvelle piste pourrait également entraîner de grandes quantités de déchets émanant des bureaux, des boutiques, des cafés et des restaurants, ainsi que des passagers et des visiteurs ayant accès à l'aéroport. Tous les déchets stockés temporairement sur le site doivent être mis dans des poubelles munies de couvercles pour éviter que les eaux de pluies ne puissent y entrer, que les déchets ne soient éparpillés par le vent, et que les

parasites aient accès à ces déchets. Les poubelles doivent être sécurisées pour éviter que des opportunistes n'aient accès aux déchets.

- Les oiseaux représentent un facteur important dans les efforts visant à éviter les incidents de collision entre les avions et les oiseaux. L'aéroport adoptera toutes les mesures nécessaires et se dotera de tous les équipements requis pour éviter la collision avec les oiseaux, notamment en demandant aux avions de voler à une altitude appropriée et à la vitesse requise lors des atterrissages et des décollages ; en installant les équipements appropriés à l'aéroport pour la détection des oiseaux, l'examen optique des pistes avant le décollage et l'atterrissage ; en suivant le nombre et les mouvements des oiseaux ; et en installant des fusils à air dans la zone de l'aéroport.

8. PROGRAMME DE SUIVI

L'EAC assumera la responsabilité générale pour:

- la garantie de la conformité de la conception et de l'évaluation des options concernant les travaux physiques avec les normes, la réglementation et les exigences environnementales nationales ;
- l'exécution des activités du projet présentées en détail dans le PGE du projet. Un cabinet d'ingénieurs apportera son concours à l'organe d'exécution, en fournissant des plans techniques détaillés et en préparant des dossiers d'appel d'offres et des spécifications techniques, tout en tenant compte des exigences appropriées en matière de protection de l'environnement.

La responsabilité d'exécuter les travaux conformément aux exigences environnementales définies dans les dossiers d'appel d'offres incombera aux entrepreneurs. L'EAC assurera le suivi de la performance du projet.

Le plan de suivi du Plan de gestion environnementale et sociale est en cours de préparation et s'articulera autour des trois éléments internes suivants :

- Suivi du Plan de gestion environnementale et sociale du site au cours de la phase de construction (suivi du PGES de la phase de construction) : Le suivi sera assuré pour vérifier et documenter l'exécution des activités de construction et de passation de marchés liées à l'extension de l'aéroport et à l'aménagement des installations connexes (aussi bien temporaires que permanentes), conformément aux exigences du PGES. Le suivi permettra également de s'assurer que la rétroaction nécessaire pour mettre à jour et réviser le PGES est disponible.
- Suivi des effets au cours de la phase d'exploitation (suivi du PGES de la phase d'exploitation) : Le PGES fera l'objet d'un suivi continu, conformément à un calendrier précis. Le processus de révision et d'établissement de rapports sur le PGES s'appuiera sur les rapports des inspections conduites sur une base mensuelle (programme d'inspection interne, performance environnementale, et domaines et degrés de non-conformité) ; sur une base trimestrielle (source des données primaires concernant les activités du projet et conformité avec les exigences environnementales) ; et sur une base annuelle (révision de la politique environnementale, révision des indicateurs environnementaux,

synthèse des programmes de suivi environnemental, discussions sur les principaux incidents environnementaux et les changements à introduire à l'avenir dans la législation et/ou la réglementation nationales).

Les PGES détaillés des phases de construction et d'exploitation seront préparés par l'EAC.

9. CONSULTATIONS PUBLIQUES ET DIFFUSION DE L'INFORMATION

Les consultations publiques constituent une partie intégrante de tout le processus d'étude d'impact. Les consultations avec les différents groupes touchés par le projet se sont déroulées comme suit :

- Les premières consultations publiques organisées dans le cadre du projet se sont tenues le 5 novembre 2009, après une large publicité à ce sujet dans les journaux locaux ;
- Les deuxièmes consultations publiques organisées dans le cadre du projet se sont tenues le 31 janvier 2010 à l'hôtel Sharm el-Sheikh Sports Club.

Les conclusions de ces consultations ont été que le projet aura un certain nombre d'effets positifs sur l'environnement naturel et socioéconomique de la région. Les consultations ont permis d'établir que la plupart des composantes du projet ne présenteraient aucun risque environnemental ou présenteraient uniquement des risques environnementaux insignifiants, sous réserve que certaines mesures soient mises en œuvre pour améliorer les phases de construction et d'exploitation. La conclusion finale de l'EIES a été que le projet, au cas où il serait exécuté en mettant en œuvre les mesures d'atténuation proposées, entraînerait certains risques environnementaux inévitables, mais d'un niveau minimal, ce qui est considéré comme étant dans les limites environnementales acceptables, telles que définies par la législation et la réglementation égyptiennes pertinentes.

10. INITIATIVES COMPLÉMENTAIRES

Il existe déjà dans la région d'autres initiatives visant à promouvoir le développement économique et socioculturel des communautés touchées par le projet. Ces initiatives ciblent généralement le développement des populations du Sinaï, et divers donateurs ont participé à ces initiatives par le passé et devraient continuer à le faire à l'avenir. Il s'agit notamment des initiatives suivantes :

- Programme de développement régional (SSRDP) : Il s'agit d'un programme intégré de développement régional, lancé dans le Gouvernorat du Sud-Sinaï et financé par l'Union européenne. Ce programme vise la protection des ressources culturelles et naturelles, ainsi que l'amélioration des conditions de vie des communautés locales, et notamment des Bédouins.
- Évaluation de l'état nutritionnel des Bédouins des zones non urbaines dans le Sinaï, le Sud-Sinaï, etc.

La Banque explore la possibilité de proposer certaines initiatives sociales (formation des populations locales dans le domaine du tourisme, promotion du savoir-faire artisanal des femmes, assistance technique à l'EAC dans la gestion environnementale et sociale, etc.).

11. CONCLUSION

Une étude d'impact environnemental et social a été conduite pour le projet en février 2011.

Un plan de gestion et de suivi des effets environnementaux et sociaux servira de cadre de planification et d'exécution des activités du projet au cours des phases de construction et d'exploitation. Ce plan devra se conformer aux exigences de la législation et de la réglementation égyptiennes en la matière, ainsi qu'aux exigences pertinentes de la BAD et aux normes de l'aviation civile internationale.

Ce plan permettra de garantir le suivi et définira les rôles et responsabilités des différents acteurs dans la conception et l'exécution du projet.

12. RÉFÉRENCES ET CONTACTS

Les documents examinés par la Banque africaine de développement sont notamment le rapport de l'étude d'impact environnemental et social menée pour le nouvel aéroport de Sharm el-Sheikh, ainsi que ses annexes, rapport préparé par le BUREAU DES CONSULTANTS en 2011.

CONTACTS:

EGYPTIAN AIRPORTS COMPANY

Ayman El Tanboly

Egyptian Airport Company

Airport road, face au Ministère de l'Aviation civile Le Caire, Égypte

Tél. : 02-22683937, Fax: 02-22683763, Email: a_eltanboly@eac-airports.com

BANQUE AFRICAINE DE DÉVELOPPEMENT

Aymen Osman Ali, Ingénieur principal des transports, Département du transport et des TIC, Banque Africaine de Développement, BP 323 - 1002 Tunis Belvédère, Tunisie

Tél.: (216) 71 10 2625, Email: a.ali@afdb.org

Awatef SIALA FOURATI, Spécialiste supérieure de l'environnement, Division de l'environnement et du changement climatique (ONEC.3), Département de l'énergie, de l'environnement et du changement climatique (ONEC), Banque Africaine de Développement, BP 323 - 1002 Tunis Belvédère, Tunisie

Tél.: (216) 71 103854, Email: s.fourati@afdb.org

Noel KULEMEKA, Chargé en chef du développement social, Division de l'environnement et du changement climatique (ONEC.3), Département de l'énergie, de l'environnement et du changement climatique (ONEC), Banque Africaine de Développement, BP 323 - 1002 Tunis Belvédère, Tunisie

Tél.: (216) 71 102336, Email: n.kulemeka@afdb.org