

FICHE DE PROJET

<u>INTITULE DU PROJET</u>	CONSTRUCTION D'UN AEROPORT INTERNATIONAL A GLO DJIGBE EN REPUBLIQUE DU BENIN
<u>MINISTERE DE TUTELLE :</u>	Ministère des Travaux Publics et des Transports
<u>LOCALITE</u>	<p>Le projet est localisé dans le Département de l'ATLANTIQUE à cheval sur les Communes de Abomey-Calavi, de Torri Bossito et de Zè.</p> <p>Le domaine aéroportuaire est situé pour une grande part dans l'Arrondissement de Glo-Djigbé.</p>
<u>OBJECTIFS :</u>	<ul style="list-style-type: none"> • Offrir de meilleures conditions de transport aérien international, régional et domestique. • Doter le Bénin d'un aéroport de classe internationale, classé au rang des références de pointe citées au niveau international et qui réponde en tous points de vue aux normes de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale (OACI).
<u>HISTORIQUE ET JUSTIFICATION</u>	<p>L'actuel Aéroport International de Cotonou (Aéroport International Cardinal Bernardin GANTIN de Cadjèhoun) est implanté sur une superficie de 250 hectares environ et doté d'une piste d'atterrissage de 2400 mètres de longueur sur 45 mètres de largeur orientée QFU 06/24.</p> <p>Les derniers travaux de renforcement de ladite piste datent de 1995 ce qui pourrait justifier l'état de fatigue déjà connu par l'ouvrage.</p> <p>Des gênes importantes sont apparues depuis de nombreuses années à l'exploitation dudit aéroport et au fur et à mesure que le trafic gagne en intensité</p> <p>En effet on constate que :</p> <ul style="list-style-type: none"> • l'aéroport de Cotonou/Cadjèhoun est aujourd'hui enclavé par la ville et ne peut de ce fait, connaître aucune extension notamment en ce qui concerne la longueur de la piste, sauf éventuellement vers la mer. • L'aérogare passagers est au-delà du seuil de saturation (250.000 passagers/an ou 51 passagers/m²/an) ;

	<ul style="list-style-type: none"> • L'aérogare Fret d'une superficie de 2.150 m² est devenue inadaptée et vétuste au regard du trafic qui y est traité. <p>A ces difficultés, il faut ajouter le développement du front urbano – aéroportuaire qui a pour conséquence l'enclavement par la ville du site aéroportuaire, rendant ainsi difficile l'extension de l'ouvrage, notamment de la piste d'atterrissage.</p>
<p><u>JUSTIFICATON DU CHOIX DU NOUVEAU DOMAINE AEROPORTUAIRE</u></p>	<p>Dans sa politique de développement des infrastructures de transports en général et de transport aérien en particulier et au regard des multiples problèmes de développement dont souffre le seul et actuel Aéroport International Cardinal Bernardin GANTIN de Cadjèhoun, la République du Bénin a retenu une réserve d'environ 3.028 hectares dans laquelle <u>1.600 hectares sont destinés pour la construction d'un nouvel aéroport</u> situé à 2,500 Km de Glo-Djigbé et à environ 40 Km de Cotonou.</p> <p>La réalisation d'une telle infrastructure aéroportuaire de référence et d'envergure internationale est née de la volonté de l'Etat béninois de :</p> <ul style="list-style-type: none"> ✓ faire de la nouvelle plate-forme de Glo-Djigbé un HUB pour la région Afrique de l'Ouest et du Centre ; ✓ rehausser l'image de marque du Bénin au niveau international à travers le développement des activités touristiques et par conséquent, contribuer à la réduction de la pauvreté. ✓ adapter les installations à l'évolution de la technologie, par la création d'une zone franche industrielle et la mise en œuvre d'un service de qualité pour les activités telles que le handling, le catering, le parking automobiles les boutiques hors taxes, les commerces, le traitement du fret etc... ✓ Créer un centre de maintenance des avions ; ✓ Mettre en place des infrastructures routières, des surfaces hôtelières, des zones d'affaires et de logements.
<p><u>NIVEAU ATTEINT PAR LE PROJET</u></p>	<p>C'est pour mettre en œuvre son programme de délocalisation de l'ouvrage de Cotonou dans un proche avenir, que le Gouvernement de la République du Bénin a confié, en Décembre 2004, au bureau BELGIUM AIRPORT CONSULTANTS (BEAC) suite à un appel d'offres international, les études de faisabilité technico-économiques et environnementale pour la construction du nouvel aéroport</p>

	<p>international de Glo – Djigbé.</p> <p>Cet aéroport devra être de classe A (Code OACI 4 F) et de catégorie III C pour faire face aux avions de nouvelles générations (New Large Aircrafts : AIRBUS A 340, A 380 et Boeing B747). Il est conçu selon les nouvelles performances dans le domaine de l'aéronautique.</p> <p>Commencées donc le 15 Décembre 2004, les études ci – dessus indiquées sont entièrement achevées et le rapport d'Avant – Projet Détaillé (APD) ainsi que les DAO déposés à l'Administration</p> <p>En effet, les documents de l'APD ont été remis à l'Agence Nationale de l'Aviation Civile (Maître d'Ouvrage Délégué) le 24 Août 2006.</p> <p>Le dépôt de la version définitive du rapport d'Avant Projet Détaillé et des dossiers de consultation des entreprises sont disponibles à l'ANAC début Février 2007. Un séminaire d'internalisation du rapport final a eu lieu le 27 Février 2007. Il avait pour but de présenter les conclusions de l'étude aux bailleurs de fonds invités et de susciter leur intérêt pour le financement du projet.</p> <p>La prise en compte par le Bureau BEAC des observations formulées lors du séminaire d'internalisation a été faite et les dossiers définitifs issus des études environnementales et économiques sont disponibles depuis le 24 Avril 2007.</p> <p>Le rapport final et définitif a été déposé le 22/05/07.</p>
<p><u>CARACTERISTIQUES DU FUTUR OUVRAGE</u></p>	<ul style="list-style-type: none"> - La piste : elle sera longue de 4250 mètres et large de 60 mètres avec deux accotements de 7,50 mètres chacun. Elle sera orientée 054°/234. Le profil en travers de la piste est composé de deux versants symétriques avec une pente de 1,5% vers l'extérieur. - Une aire de sécurité de 150m x 100m et une aire d'attente sont prévues à chaque extrémité de la piste. - La bande de piste s'étend sur 180 mètres de part et d'autre de la piste et a une pente transversale de 2,5% vers des fossés en béton armé alors situés à 95 mètres de l'axe de la piste.

- La voie de circulation : elle est parallèle à la piste à une distance de 190 mètres de celle-ci. Sa longueur est de 4250 mètres et sa largeur 30 mètres (code 4F). Elle sera bordée de deux accotements de 15 mètres de large chacun amenant la largeur totale à 60 mètres.
- Des voies de sortie rapide et des bretelles de raccordements sont aussi prévues. Leur largeur et les surlargeurs respectent les marges de dégagement pour l'aéronef de référence (A380).
- Aires de stationnement : trois aires de stationnement sont prévues à savoir :
 - 25.400 m² pour l'aviation générale
 - 189.000 m² pour l'aérogare passagers
 - 152.350 m² pour le cargo
 Leur profil en long (parallèle à la piste) présente une pente de 0,18%, leur profil en travers (perpendiculaire à la piste) a une pente de 1%.
- Deux glides standardisés, deux localizers et un VOR sont implantés conformément aux recommandations de l'OACI.
- L'assainissement du site aéroportuaire consiste à évacuer les eaux des chaussées aéronautiques et des bandes aménagées dans des fossés bétonnés construits le long de la piste d'atterrissage et de la voie de circulation. Pour ce faire, le site est divisé en 22 bassins versants correspondant chacun à une zone de récupération des eaux pluviales par différents fossés.
- Les équipements :
 - Balisage lumineux : une approche de précision (Catégoriel) est prévue aux seuils 06 et 24 :
 - Météorologie : un système d'observation météorologique automatique (AWOS) est prévu ;
 - Avitaillement en carburant : une conduite souterraine est prévue depuis le dépôt de carburant jusqu'aux oléo-prises implantées en nose-in et en nose-out sur l'aire de stationnement des aéronefs passagers et sur celle de l'aérogare fret. Un avitaillement par camions est également possible.

- Les bâtiments : il est prévu :
 - L'aérogare passagers pour traiter plus de 900 passagers par heure de pointe tant à l'arrivée qu'au départ. Sa configuration répond aux normes internationales en matière de séparation systématique des flux de passagers (Arrivée et départ), de séparation des passagers et des visiteurs, de séparation des passagers et de leurs bagages, de contrôle de sûreté et de sécurité des personnes et de leurs biens, de contrôle des bagages de soute selon le système HBS 100%.

L'aérogare passagers est équipée d'un système de distribution visuelle des informations liées aux vols, d'un système de diffusion des messages et adresses publiques, d'un système de détection incendie, d'un système de contrôle par caméras de télévision en circuit fermé (CCTV).

L'aérogare passagers est équipée de quatre passerelles télescopiques d'embarquement de 40 mètres de long et d'une passerelle télescopique d'embarquement pour la A380.

 - L'aérogare FRET pouvant traiter 12.000 tonnes de fret par an ;
 - La tour de contrôle constituée d'un fût de six niveaux et le bloc technique ;
 - Le bâtiment du service de sauvetage et de lutte contre l'Incendie positionné pour permettre aux camions incendie d'atteindre n'importe quel point de l'aéroport en moins de trois minutes
 - Le pavillon présidentiel ;
 - La centrale électrique
 - Un hangar pour le matériel de piste ;
 - Un bâtiment Catering
 - Un hangar avions pouvant traiter l'Airbus A380.

- Une desserte ferroviaire pourrait desservir le site aéroportuaire, une gare y est implantée à cet effet.

**MONTANT
ESTIMATIF
PREVISIONNEL :**

(estimation aux prix unitaires de l'année 2006)

1. TRAVAUX

DESIGNATION	Montant HT en EURO	Montant en F CFA HT (1 euro=655,95 F CFA)
Infrastructures (Chaussées aéronautiques et routières)	249.327.590	163.546.433.620
Bâtiments (aérogares Fret et passagers, bâtiment Cargo, Tour de contrôle, SSLI, centrale électrique, pavillon présidentiel, pavillon ministériel,)	124.674.602	81.780.305.182
Réseaux et équipements	57.192.371	37.143.896.855
TOTAL GENERAL HT	431.194.563	282.842.074.626

2. CONTROLE

DESIGNATION	Montant HT en EURO	Montant en F CFA HT (1 euro=655,95 F CFA)
TOTAL CONTRÔLE HT : 5%	21.559.728	14.142.103.731

3. RECAPITULATIF

MONTANT TOTAL (HT)	Montant HT en EURO	Montant en F CFA HT (1 euro=655,95 F CFA)
TOTAL (HT)	452.540.829	296.984.178.357

Les voies minimum de desserte du site aéroportuaire à partir de la RNIE2 et de la RNIE1 (raccordement avec la route Ouidah-Allada) ont été étudiées en détail par avenant au contrat d'études et sont estimées à 69.336.528.317 F CFA Hors Taxes; ce qui porte le montant total des investissements à la somme Hors Taxes de 366.320.706.674 F CFA.

D'autres dessertes au site aéroportuaire ont été identifiées et pourront être étudiées et leur construction pourra être prise en compte éventuellement dans le cadre du financement.

<p style="text-align: center;"><u>INFRASTRUCTURES CONNEXES A L'AEROPORT MAIS NON EVALUEES DANS L'ETUDE</u></p>	<p>Les montants ci-dessus indiqués ne tiennent pas compte des infrastructures suivantes :</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ Le bâtiment Catering, ○ Le hangar avions de 2500 mètres carrés, ○ Le restaurant du personnel, ○ Le Centre Médical, ○ Les zones logements et commerciales, ○ Le bâtiment aviation civile, ○ Les bureaux des Douanes aéroport, ○ Les bureaux de la Brigade des Transports Aériens (BTA), ○ Les bureaux de la Police des Airs et des Frontières (PAF), ○ Le Centre Directeur des Opérations d'Urgence (CDOU), ○ Le Centre de Recherche et de Sauvetage des Aéronefs en Détresse (CR-SAR). <p>Ces infrastructures non chiffrées, n'empêchent pas la mise en service de l'aéroport et pourront être construites par le concessionnaire pendant la gestion de l'ouvrage.</p> <p>Des espaces sont même disponibles pour la construction d'autres ouvrages tels que les hôtels.</p>
<p style="text-align: center;"><u>INFORMATIONS COMPLEMENTAIRES</u></p>	<p>Dans le cadre de la libération du domaine aéroportuaire, il a été confié à l'Institut Géographique National (IGN) les travaux d'Etat des Lieux réalisés depuis 2004.</p> <p>Le contrat signé n'ayant pas pris en compte l'évaluation des domaines et des infrastructures contenus sur le site, la commission d'expropriation mise sur pied pour la libération du domaine s'attelle actuellement à étudier préalablement à ses travaux, la possibilité de commander cette évaluation à un cabinet privé.</p>
<p><u>RESUME DE L'ETUDE TECHNICO-ECONOMIQUE ET ENVIRONNEMENTALE</u></p>	
<p style="text-align: center;"><u>TRAFIC ESCOMPTE</u></p>	<p>Le développement des infrastructures aéroportuaires de l'Aéroport International de GLO-DJIGBE à l'horizon 2020 est prévu pour les trafics suivants :</p> <ul style="list-style-type: none"> ☒ Mouvements : 35.000 mouvements/an ; ☒ Trafic passagers : 1.300.000 passagers/an ; ☒ Trafic fret : 12.000 tonnes/an.

	<p>Ces prévisions seront atteintes à l'horizon 2020. Elles découlent des chiffres de l'actuel aéroport de Cotonou qui devront être régulièrement contrôlés pour établir les éléments corrects dans l'optique des extensions éventuelles de l'aéroport de Glo-Djigbé à l'horizon 2020 et au delà.</p>
<p><u>ETUDE D'IMPACT ENVIRONNEMENTAL</u></p>	<p>L'étude d'impact environnemental a conclu que la construction de l'Aéroport International de Glo-Djigbé engendrera des impacts positifs et négatifs.</p> <p>Les impacts positifs sont relatifs entre autres à :</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ l'amélioration de la circulation locale et internationale ; ○ l'amélioration des activités socio-économiques ; ○ l'amélioration du confort dans le transport des biens et des marchandises, ○ la réduction de la durée de déplacement, ○ l'amélioration des activités des populations riveraines, ○ l'amélioration et la diversification des activités socio-économiques. <p>Ces impacts positifs peuvent être améliorés par la mise en œuvre du Plan de Gestion Environnemental.</p> <p>Les impacts négatifs que le Plan de Gestion Environnemental peut minimiser ou neutraliser sont entre autres :</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ les impacts sur le milieu physique notamment au cours des travaux, ○ les impacts sur le milieu biologique, ○ la destruction des habitations et autres infrastructures sises sur le site du projet, <p>Ces impacts négatifs peuvent être minimisés ou neutralisés par une mise en œuvre sans faille du Plan de Gestion Environnemental.</p> <p>L'étude a précisé les actions, les ouvrages correctifs ou les ajouts à considérer aux différentes phases de réalisation pour éliminer les impacts négatifs ou réduire leur intensité de même que les actions ou les ajouts prévus pour maximiser les impacts positifs.</p> <p>L'Aéroport International de Glo-Djigbé respectera et préservera autant que possible le milieu naturel sur lequel il sera implanté en tenant compte des impératifs de sécurité tels que la lutte contre le péril aviaire.</p>
<p><u>ETUDE DE FAISABILITE ECONOMIQUE</u></p>	<p>Au terme de cette étude, il ressort que :</p> <ul style="list-style-type: none"> • La rentabilité économique de base de cet aéroport varie entre 20,0% et 15,9% ; • La rentabilité financière de base varie entre 16,1% et 12,1%.

	<p>Dans le cas le plus défavorable, (hypothèse pessimiste), le Taux de Rentabilité Financière est de 10,7%.</p> <p>Etant donné la non maîtrise de nombreuses redevances dans le calcul des recettes et la possibilité de les mobiliser très facilement à la mise en service de l'aéroport, le Consultant estime que les différents seuils des taux calculés peuvent être relevés, améliorant de ce fait les rentabilités économique et financière du projet.</p> <p>Les études déjà effectuées ont prévu la construction d'un château d'eau et d'un forage pour l'approvisionnement en eau, un réseau téléphonique local et un système de communications par radio. Une centrale électrique devra fournir l'énergie électrique.</p> <p>En ce qui concerne les voies d'accès, il est retenu que la zone du projet sera desservie par les routes suivantes dont les études n'ont pas été prévues dans les Termes de Référence du contrat en cours. Il s'agit de :</p> <ul style="list-style-type: none"> • la Route Nationale Inter-Etats N°1 (RNIE1): COTONOU-HILLACONDI par la Route Nationale OUIDAH-ALLADA à partir de la Commune de TORI BOSSITO, • la Route Nationale Inter-Etats N°2 (RNIE2) : GODOMEY-BOHICON à partir du village de Glo-Djigbé. <p>Les études techniques pour la réalisation des travaux de construction de ces voies d'accès à l'aéroport ont été réalisées par avenant au contrat initial et les rapports d'études sont disponibles et jointes à ceux des études techniques de l'aéroport.</p> <p>La libération du domaine mis à la disposition du projet fait partie des attributions de l'Autorité de Développement du Périmètre de Glo-Djigbé, placée sous la tutelle du Ministère du Développement. C'est elle qui est chargée de faire aboutir le dossier d'expropriation et de dédommagement des présumés propriétaires terriens.</p> <p>A ce jour, le domaine est déjà déclaré d'utilité publique par un acte préfectoral de cessibilité et le plan stratégique 2011-2015 de mise en service du périmètre est adopté en 2010.</p>
<p><u>LIBERATION DU</u> <u>DOMAINE</u> <u>AEROPORTUAIRE</u></p>	<p>Il serait intéressant que tout promoteur intègre au financement du projet, la valeur de la libération du domaine aéroportuaire. Les travaux d'évaluation sont en cours par une commission placée sous l'égide du Ministère chargé du Développement.</p>