

REPUBLIQUE DE CÔTE D'IVOIRE



UNION - DISCIPLINE - TRAVAIL

MINISTRE DE L'EQUIPEMENT ET DE L'ENTRETIEN ROUTIER (MEER)

AGENCE DE GESTION DES ROUTES



**PROJET DE TRANSPORT URBAIN D'ABIDJAN  
(PTUA)**



**Financement**



**PROJET DE DEDOUBLEMENT DE L'AUTOROUTE SORTIE OUEST, ROUTE DE  
DABOU :  
ACTUALISATION DE L'ETUDE D'IMPACT ENVIRONNEMENTAL ET SOCIAL  
(EIES)**

**RAPPORT REVISE**

Mai 2020

**Consultant PTUA : GBELLE Marc**

### 5.3.3. Impacts du projet en phase d'exploitation

#### 5.3.3.1. Impacts positifs

##### 3.3.3.1.1. *Impacts positifs sur le milieu biophysique*

Hormis le paysage, aucun impact positif significatif n'est à signaler sur les éléments du milieu physique et biologique. En effet, la présence de la nouvelle route et son fonctionnement vont contribuer surtout à l'amélioration de l'esthétique du paysage urbain. **Cet impact est d'importance Majeure.**

##### 5.3.3.1.2. *Impacts positifs sur le milieu humain*

- **Amélioration du réseau et fluidité routière**

Avec l'ouverture de la route à la circulation, il aura une amélioration des conditions de transport, un gain en temps par les usagers et la réduction des coûts d'entretien des véhicules et du coût de transport. **Cet impact est d'importance Majeure.**

- **Augmentation des revenus des populations et des opérateurs économiques**

Les localités étant devenues accessibles, les activités commerciales vont s'intensifier et s'améliorer. L'impact est d'importance moyenne au regard des activités du projet. Cet impact est d'importance Majeure.

- **Amélioration du cadre de vie et développement d'équipements socio-éducatifs**

Le projet pourrait favoriser le développement d'infrastructures diverses, entre autres l'aménagement d'ouvrages d'assainissement dans les quartiers et villages riverains. Par ailleurs, la facilité d'accès aux zones desservies par la route pourrait encourager des investissements dans l'immobilier dans la zone du projet. Ainsi, la qualité des logements va s'en ressentir, de même que l'extension des réseaux divers dans les zones concernées. **L'impact est d'importance Moyenne.**

#### 5.3.3.2. Impacts négatifs

##### 5.3.3.2.1. *Impacts négatifs sur le milieu biophysique*

- **Détérioration de la qualité de l'air, l'ambiance sonore et modification du microclimat**

L'autoroute va augmenter le nombre d'engins roulants. Les fumées dégagées par ces engins contribueront davantage à la pollution de l'air ; ce qui pourrait perturber le microclimat. Par ailleurs, la circulation à grande vitesse des véhicules favorisera l'augmentation du niveau de bruit, donc constituera une gêne pour les populations riveraines. **L'impact est d'importance moyenne.**

- **Risque de pollution des eaux de surface lors des accidents**

Avec l'intensification du trafic et les risques d'accidents, les rivières traversées par la route peuvent être polluées en cas d'accidents où les engins se retrouvent dans les fonds des cours d'eau. **Cet impact est d'importance mineure.**

#### 5.3.3.2.2. *Impacts négatifs sur le milieu socioéconomique*

- **Atteinte éventuelle à la sécurité et à la santé des populations**

L'amélioration des conditions de circulation va contribuer à l'augmentation de trafic et accroître les risques d'accidents de circulation. En effet, les excès de vitesse que pourraient induire la praticabilité de la route. Combinés avec les difficultés de traversée par les piétons riverains de la route, de nombreux accidents de circulation pourraient se produire. **Cet impact est d'importance moyenne.**

La Matrice ci-dessous, présente la synthèse de l'évaluation de l'importance des impacts du projet en phase d'exploitation

Tableau 1: Matrice d'évaluation de l'importance des impacts du projet en phase d'exploitation

Phase du projet	Activités/source d'impact	Composante du milieu affecté	Nature de l'impact	Caractère de l'impact	Évaluation de l'importance de l'impact			
					Intensité	Portée	Durée	Importance
Exploitation	<b>IMPACTS POSITIFS DES ACTIVITES SUR LE MILIEU RECEPTEUR</b>							
	- Circulation des usagers de la route - Entretien de la route	Paysage	Amélioration de l'esthétique du paysage urbain	Positif	Forte	Locale	Longue	<b>Majeure</b>
		Circulation	Amélioration des conditions de transport, gain en temps par les usagers et la réduction des couts d'entretien des véhicules et du coût de transport	Positif	Forte	Locale	longue	<b>Majeure</b>
		Economie	Augmentation des revenus des populations et des opérateurs économiques	Positif	Moyenne	Régionale	Longue	<b>Majeure</b>
		Cadre de vie et équipements	Développement d'infrastructures diverses, entre autres l'aménagement d'ouvrages d'assainissement dans les quartiers et villages riverains. Amélioration du nombre et la qualité des logements, extension des réseaux divers dans les zones riveraines.	Positif	Faible	Locale	Longue	<b>Moyenne</b>
	<b>IMPACTS NEGATIFS DES ACTIVITES SUR LE MILIEU RECEPTEUR</b>							
	- Circulation des usagers de la route - Entretien de la route	Qualité de l'air, climat et ambiance sonore	Détérioration de la qualité de l'air, modification du microclimat et augmentation du niveau de bruit, du fait de l'augmentation du nombre d'engins motorisés roulants et le dégagement des gaz d'échappement	Négatif	Faible	Locale	Longue	<b>Moyenne</b>
		Eaux de surface	Risque de pollution des eaux de surface lors des accidents	Négatif	Faible	Ponctuelle	Moyenne	<b>Mineure</b>
		Santé et sécurité	Atteinte à la sécurité et à la santé des populations liée à l'augmentation du trafic et des risques d'accidents de circulation	Négatif	Moyenne	Locale	Moyenne	<b>Moyenne</b>

## 6. MESURES DE PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT

Dans cette partie, nous proposons des mesures de bonification des impacts positifs et des mesures de suppression, d'atténuation ou de compensation pour les impacts négatifs.

### 6.1 Mesures de protection de l'environnement en phase préparatoire

#### 6.1.1 Mesures pour le milieu biophysique

##### Mesures de protection du paysage et des sols

Les mesures relatives à la protection des sols contre les risques d'exposition à l'érosion consistent à limiter strictement le décapage des sols aux zones des travaux.

Quant à la protection des sols et du sous-sol contre les rejets anarchiques de gravats, d'immondices, de produits pétroliers et autres polluants, il s'agira de veiller à la mise en œuvre des mesures de suivantes :

- éviter d'installer la base des travaux à proximité des zones sensibles (proximité de cours d'eau, de zones marécageuses, etc.), à cause des impératifs de maintenance et d'entretien des engins de terrassement et d'aménagement des voies ainsi que les autres véhicules de chantier ;
- aménager un site de dépôt provisoire de gravats et immondices divers afin de les évacuer sur un site définitif par la suite (décharge autorisée) ;
- modeler les dépôts de matériaux pierreux de façon à ce que leur aspect final corresponde plutôt à celui d'une colline naturelle ;
- mener les opérations de vidange d'engins in situ en utilisant des fûts posés sur une bâche pour collecter les huiles usagées ;
- recueillir et stocker les huiles usagées en évitant de les répandre sur le sol et/ou de les mélanger avec l'eau ou les déchets solides ;
- conserver les huiles usagées dans des récipients étanches jusqu'à leur enlèvement du chantier pour élimination ;
- signer un contrat avec une entreprise spécialisée dans le reconditionnement des huiles usagées pour l'enlèvement des fûts d'huiles produits ;
- collecter et évacuer les terres polluées par les produits d'hydrocarbures.
- remettre en état les sols avec des terres en se référant à l'état initial du site.
- remettre en place la terre végétale pour favoriser la régénérescence des sols.

##### Mesures de préservation de la qualité de l'air et de lutte contre les nuisances sonores

Pendant cette phase du projet, deux types d'émissions vont impacter la qualité de l'air. Ce sont les émissions de particules de poussières et les émissions gazeuses.

Les activités sources de ces impacts sont la circulation des engins et véhicules, le mauvais état des engins motorisés, les opérations de terrassement et de démolition, etc. Ces nuisances atmosphériques porteront atteinte à la santé et au confort du personnel de chantier et aux riverains.

Pour réduire les nuisances dues aux émissions de poussières et gaz d'échappement, l'entreprise en charge des travaux prendra les dispositions suivantes :

- utiliser des engins et des véhicules en bon état de fonctionnement conformément aux normes techniques exigées par la Société Ivoirienne de Contrôle Technique Automobile (SICTA) ;
- procéder régulièrement à l'entretien des véhicules et machines ;
- arroser régulièrement les aires de circulation en terre ;
- éviter les dépôts de gravats et de terres dans le voisinage des zones d'habitation ;

- baliser convenablement les zones de travaux ;
- pour les nuisances sonores, doter le personnel en EPI adaptés (bouchon à oreille, casques anti-bruit, etc.).

#### Mesures de prévention contre la pollution des eaux de surface

Les mesures proposées pour la protection des sols et du paysage sont valables pour la prévention de la pollution des eaux de surface. Il s'agit, entre autres, d'installer les bases (base industrielle, base vie, etc.) de l'entreprise des travaux et d'aménager les sites de dépôts (matériaux et déchets) loin des cours d'eau, des zones de passage des eaux pluviales et des marécages.

#### Mesures de protection de la flore locale

Aucune mesure spécifique n'est envisageable pour la protection de la végétation locale et l'habitat faunique pendant cette phase. Toutefois, pour minimiser l'ampleur des destructions, il est recommandé à l'Entreprise chargée des travaux de limiter les destructions aux seuls périmètres nécessaires à la réalisation des travaux.

En ce qui concerne les arbustes et les arbres à couper, l'entreprise prendra les mesures suivantes :

- découper les branches en tranches d'environ 1,5 mètre et les entasser en des endroits spécifiques ;
- mettre ces tranches à la disposition des personnes qui en éprouveraient le besoin d'utilisation.

#### 6.1.2 Mesures pour le milieu socioéconomique

#### Mesures d'atténuation des impacts liés aux pertes de bâtis et de foncier, au déplacement d'activités économiques, à la destruction d'activités agricoles et la gestion des conflits sociaux

Le projet va occasionner la destruction de nombreux bâtis et d'activités agricoles, l'occupation de terrains privés et le déplacement de plusieurs activités agricoles. La description détaillée de ces impacts ainsi que les mesures préconisées pour la gestion de ceux-ci font l'objet d'élaboration d'un Plan d'Action de Réinstallation (PAR) qui constitue le volume 3 du rapport d'EIES à mettre en œuvre par le promoteur du projet avant démarrage des travaux.

L'essentiel des mesures préconisées se résume ainsi :

- informer et sensibiliser les différents propriétaires avant le démarrage des travaux ;
- procéder à l'indemnisation juste et équitable des propriétaires affectées avant toute destruction ;
- réinstaller les personnes affectées, à leur demande, dans des conditions meilleures ou identiques à leurs conditions initiales ;
- assurer la réhabilitation économique des personnes déplacées.

#### Mesures d'atténuation des impact négatifs s pour le déplacement réseaux divers (eau potable, électricité et téléphonie)

Dans les emprises prévues pour la réalisation du projet, il a été identifié plusieurs réseaux souterrains et aériens dont le déplacement s'avère nécessaire pour la bonne mise en œuvre du projet. Il s'agit de nombreux réseaux d'électricité (Basse, moyenne et haute tensions) et de téléphonie (fixe, mobile, fibres optiques et pylônes de télécommunication). Par ailleurs, les travaux de déplacement de ces réseaux

sont susceptibles de perturber la fourniture des services liés ceux-ci. Les mesures suivantes devront être mises en œuvre pour gérer au mieux ce déplacement :

- financement des frais de déplacement par le Maître d'ouvrage du projet ;
- prévoir un couloir commun le long des aménagements prévus pour le repositionnement de tous les réseaux à déplacer et à venir ;
- informer préalablement, via les médias de masse (télévision, radios, journaux), toutes les populations bénéficiaires des services desdits réseaux des périodes de travaux et d'éventuelles interruptions au moins deux semaines avant le démarrage des travaux de déplacement ;
- limiter le délai de déplacement des réseaux au strict minimum afin d'écourter la durée de suspension de la fourniture de ces services.

#### *Mesures de préservation du patrimoine culturel*

À proximité de la route actuelle dont le dédoublement fait l'objet du présent projet il a été identifié quatre (4) cimetières (Niangon-Adjamé, Bimbresso, Anguédédou, Adiopomoronou). Une maison hantée (Niangon-Adjamé) et un lieu d'adoration, de recueillement et de délivrance (sur la rivière Gbangbo à Adiopodoumé) ont été identifiés dans la zone prévue pour le redressement de la route. La localité de Songon Dagbé, traversée par le projet, regorgerait des sites archéologiques dont des sites d'amas coquillés.

Pour éviter une profanation de ces sites sacrés, les mesures suivantes sont recommandées :

- modifier le tracé de la route, dans la mesure du possible, de sorte à éviter les cimetières et autres lieux sacrés identifiés ;
- au cas où il serait impossible de dévier ces sites pour des raisons techniques, prendre attache avec les populations concernées afin de procéder aux cérémonies nécessaires (libations et/ou sacrifices), à l'exhumation des tombes touchées et à l'enterrement des corps exhumés avant le démarrage des travaux ;
- pour ce qui concerne le patrimoine archéologique, le maître d'ouvrage devra faire réaliser une étude archéologique dans la zone de Songon-Dagbé afin de localiser les sites archéologiques et proposer des mesures idoines relatives à la mise en œuvre du projet.

#### *Mesures pour assurer la santé et la sécurité des personnes*

Les opérations de démolition des bâtis au profit du dégagement de l'emprise pourraient être des sources de nombreux accidents. En effet, les chutes de démolition pourraient tomber sur des passants ou sur des opérateurs. Par ailleurs, lors des opérations de construction (bâtiments, bureaux, magasins), l'amenée du matériel, le transport des matériaux et la circulation des engins, il existe des risques de perturbation de la circulation pouvant occasionner des accidents.

Pour réduire tous ces risques, les mesures suivantes devront être mises en œuvre :

- mettre en place des balises et panneaux de signalisation de chantiers autour des zones de démolition pour limiter les accidents de la circulation ;
- sensibiliser les riverains des zones de chantier sur les mesures de sécurité ;
- respecter les limitations de vitesse qui sont de : 20 km/h sur les sites des chantiers et des carrières ; 35 km/h dans les déviations temporaires ; 80 km/h en rase campagne et 40 km/h en agglomération ;
- doter la main d'œuvre en équipements de protection individuelle appropriés (chaussures de sécurité, masques anti-poussière et antibruit, casques, etc.).

## *Priorisation des méthodes HIMO, recrutement des riverains et intégration de l'approche Genre*

Les populations riveraines rencontrées ont souhaité que les entreprises en charge des travaux confient chaque fois que c'est faisable, des petits travaux à leurs jeunes afin qu'ils puissent bénéficier des retombées économiques directes du projet. Les travaux de nettoyage, de gardiennage ne faisant pas partie des tâches qui demandent une spécialisation peuvent être attribuées aux locaux sans distinction de sexe, ni de tribu. L'option d'intensification de la méthode HIMO (Haute Intensité de Main d'œuvre) pourra ainsi leur offrir de l'emploi et constituer une sorte d'appui aux jeunes pour lutter contre le chômage.

Pour rendre la mesure plus efficace, le Maître d'Ouvrage pourrait fixer un taux de recrutement des riverains parmi le personnel de chantier. L'Entreprise se chargera de mettre sur pied une démarche transparente de recrutement basée sur :

- la publication de ses besoins en recrutement (effectifs, postes à pourvoir, durée de l'emploi, etc.) ;
- l'affichage de la liste des candidats potentiels retirée auprès des chefs de villages concernés ;
- l'affichage de la liste des candidats retenus et le nom du village de leur provenance ;
- imposer un quota de sous-traitance de travaux aux PME locales qui recrutent plus les riverains pour travaux HIMO.

Afin d'améliorer temporairement l'économie locale, les entreprises devront préférentiellement recruter, à compétence égale, leurs employés temporaires parmi les populations résidant dans les zones des travaux. Les travaux de sous-traitance sont par exemple : la plantation d'arbres, aménagement des fossés maçonnés, la confection de parpaings, etc.

On peut envisager de faire obligation aux responsables des entreprises en charge des travaux, d'inventorier tous les emplois qui peuvent être confiés aux femmes et d'instaurer une discrimination positive dans l'attribution des postes en faveur des femmes en leur réservant un certain quota de postes. A titre d'illustration, les emplois de magasiniers dans les chantiers pourraient être réservés aux femmes. De même, la priorité sera donnée aux femmes dans les espaces qui devront être aménagés et réservés à la restauration des travailleurs pendant la réalisation des travaux.

La matrice ci-après fait la synthèse des mesures de protection pendant la phase préparatoire du chantier.



Tableau 2 : Matrice de Synthèse des mesures en phase préparatoire

Activités/source d'impact	Composante du milieu affecté	Nature de l'impact	Caractère/ Importance de l'impact	Mesures correctives	Impact résiduel
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Terrassement et ménagement des sites ;</li> <li>- Construction des bâtiments, des bureaux, des magasins, etc.</li> <li>- Amenée du matériel, transport des matériaux et circulation des engins</li> </ul>	Emploi	Recrutement d'ouvriers qualifiés et manœuvres et réduction du taux de chômage	Positif/Moyenne	L'Entreprise se chargera de mettre sur pied une démarche transparente de recrutement basée sur : <ul style="list-style-type: none"> <li>- la publication de ses besoins en recrutement (effectifs, postes à pourvoir, durée de l'emploi, etc.) ;</li> <li>- l'affichage de la liste des candidats potentiels retirée auprès des chefs de villages concernés ;</li> <li>- l'affichage de la liste des candidats retenus et le nom du village de leur provenance ;</li> <li>- confier la sous-traitance de travaux aux PME locales qui recrutent plus les riverains pour les travaux HIMO ;</li> <li>- recrutement préférentiel, des employés temporaires parmi les populations résidant dans les zones des travaux ;</li> <li>- recensement de tous les emplois qui peuvent être confiés aux femmes (restauration par exemple) et instaurer une discrimination positive dans l'attribution des postes en faveur des femmes en leur réservant un certain quota de postes.</li> </ul>	Majeure
	Economie	- Développement circonstanciel d'activités économiques et augmentation des revenus des populations	Positif/moyenne		
		- Gains de revenus pour les propriétaires des sites d'implantation de la base chantier, de la zone d'emprunt et de la zone de dépôt	Positif/moyenne		
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Terrassement et aménagement des sites</li> <li>- Construction des bâtiments, des bureaux, des magasins, etc.</li> <li>- Amenée du matériel, transport des matériaux et circulation des engins</li> </ul>	Relief et paysage	Modification de la topographie et de l'esthétique paysagère	Négatif/Mineure	<ul style="list-style-type: none"> <li>- limiter le décapage strictement au zones de travaux ;</li> <li>- éviter d'installer la base des travaux à proximité des zones sensibles (proximité de cours d'eau, de zones marécageuses, etc.), à cause des impératifs de maintenance et d'entretien des engins de terrassement et d'aménagement des voies ainsi que les autres véhicules de chantier ;</li> <li>- aménager un site de dépôt provisoire de gravats et immondices divers afin de les évacuer sur un site définitif par la suite (décharge autorisée) ;</li> <li>- modeler les dépôts de matériaux pierreux de façon à ce que leur aspect final corresponde plutôt à celui d'une colline naturelle ;</li> <li>- mener les opérations de vidange d'engins in situ en utilisant des fûts posés sur une bâche pour collecter les huiles usagées ;</li> <li>- recueillir et stocker les huiles usagées en évitant de les répandre sur le sol et/ou de les mélanger avec l'eau ou les déchets solides ;</li> <li>- conserver les huiles usagées dans des récipients étanches jusqu'à leur enlèvement du chantier pour élimination ;</li> <li>- signer un contrat avec une entreprise spécialisée dans le reconditionnement des huiles usagées pour l'enlèvement des fûts d'huiles produits ;</li> <li>- collecter et évacuer les terres polluées par les produits d'hydrocarbures.</li> <li>- remettre en état les sols avec des terres en se référant à l'état initial du site.</li> <li>- remettre en place la terre végétale pour favoriser la régénérescence des sols</li> </ul>	Mineure
	Sols	Exposition du sol aux effets de l'érosion et aux pollutions chimiques	Négatif/Moyenne		
		Qualité de l'air et ambiance sonore	Dégradation de la qualité de l'air et nuisances sonores	Négatif/Mineure	<ul style="list-style-type: none"> <li>- utiliser des engins et des véhicules en bon état de fonctionnement conformément aux normes techniques exigées par la Société Ivoirienne de Contrôle Technique Automobile (SICTA) ;</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Terrassement et aménagement des sites</li> </ul>	Eaux de surface	Pollution des eaux de surface	Négatif/Mineure	<ul style="list-style-type: none"> <li>- procéder régulièrement à l'entretien des véhicules et machines ;</li> <li>- arroser régulièrement les aires de circulation en terre ;</li> <li>- éviter les dépôts de gravats et de terres dans le voisinage des zones d'habitation ;</li> <li>- baliser convenablement les zones de travaux ;</li> </ul>	

Activités/source d'impact	Composante du milieu affecté	Nature de l'impact	Caractère/ Importance de l'impact	Mesures correctives	Impact résiduel
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Construction des bâtiments, des bureaux, des magasins, etc.</li> <li>- Amenée du matériel, transport des matériaux et Circulation des engins</li> </ul>				<ul style="list-style-type: none"> <li>- pour les nuisances sonores, doter le personnel en EPI adaptés (bouchon à oreille, casques anti-bruit, etc.).</li> </ul>	
	Flore et faune	Destruction de la flore et de la faune locale	Négatif/Mineure	<p>Aucune mesure. Toutefois, pour minimiser l'ampleur des destructions, il est recommandé à l'Entreprise chargée des travaux de limiter les destructions aux seuls périmètres nécessaires à la réalisation des travaux.</p> <p>En ce qui concerne les arbustes et les arbres à couper, l'entreprise prendra les mesures suivantes :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- découper les branches en tranches d'environ 1,5 mètre et les entasser en des endroits spécifiques ;</li> <li>- mettre ces tranches à la disposition des personnes qui en éprouveraient le besoin d'utilisation.</li> </ul>	Mineure
	Foncier	Risques d'empiètement sur des terrains privés (terrains ruraux ou lots urbains) et expropriation foncière	Négatif/Moyenne	<p>La description détaillée de ces impacts ainsi que les mesures préconisées pour la gestion de ceux-ci font l'objet d'un Plan d'Action de Réinstallation (PAR) qui constitue le volume 3 du rapport d'EIES. L'essentiel des mesures préconisées se résume ainsi :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- informer et sensibiliser les différents propriétaires avant le démarrage des travaux ;</li> <li>- procéder à l'indemnisation juste et équitable des propriétaires affectées avant toute destruction ;</li> <li>- réinstaller les personnes affectées, à leur demande, dans des conditions meilleures ou identiques à leurs conditions initiales ;</li> <li>- assurer la réhabilitation économique des personnes déplacées</li> </ul>	Mineure
	Economie	Pertes de revenus par la destruction d'activités agricoles et manque à gagner par le déplacement ou la délocalisation d'activités commerciales	Négatif/Moyenne		Mineure
	Bâti et cadre de vie	Pertes de bâtis à usages divers (habitations, clôtures, églises, mosquées, commerces)	Négatif/Majeure		Mineure
	Equipements	Perturbation des réseaux divers (eau potable, électricité et téléphonie)	Négatif/Majeure	<p>Il s'agit de nombreux réseaux d'électricité (Basse, moyenne et haute tensions) et de téléphonie (fixe, mobile, fibres optiques et pylônes de télécommunication). Par ailleurs, les travaux de déplacement de ces réseaux sont susceptibles de perturber la fourniture des services liés ceux-ci. Les mesures suivantes devront être mises-en œuvre pour gérer au mieux ce déplacement :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- financement des frais de déplacement par le Maître d'ouvrage du projet ;</li> <li>- prévoir un couloir commun le long des aménagements prévus pour le repositionnement de tous les réseaux à déplacer et à venir ;</li> <li>- informer préalablement, via les médias de masse (télévision, radios, journaux), toutes les populations bénéficiaires des services desdits réseaux des périodes de travaux et d'éventuelles interruptions au moins deux semaines avant le démarrage des travaux de déplacement ;</li> <li>- limiter le délai de déplacement des réseaux au strict minimum afin d'écourter la durée de suspension de la fourniture de ces services.</li> </ul>	Mineur

Activités/source d'impact	Composante du milieu affecté	Nature de l'impact	Caractère/ Importance de l'impact	Mesures correctives	Impact résiduel
	Santé et sécurité	Risques d'accidents de travail et de circulation	Négatif/Moyenne	<p>Les opérations de démolition des bâtis au profit du dégagement de l'emprise pourraient être des sources de nombreux accidents. Par ailleurs, lors des opérations de construction (bâtiments, bureaux, magasins), l'amenée du matériel, le transport des matériaux et la circulation des engins, il existe des risques de perturbation de la circulation pouvant occasionner des accidents.</p> <p>Pour réduire tous ces risques, les mesures suivantes devront être mises en œuvre :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- mettre en place des balises et panneaux de signalisation de chantiers autour des zones de démolition pour limiter les accidents de la circulation ;</li> <li>- sensibiliser les riverains des zones de chantier sur les mesures de sécurité ;</li> <li>- respecter les limitations de vitesse qui sont de : 20 km/h sur les sites des chantiers et des carrières ; 35 km/h dans les déviations temporaires ; 80 km/h en rase campagne et 40 km/h en agglomération ;</li> <li>- doter la main d'œuvre en équipements de protection individuelle appropriés (chaussures de sécurité, masques anti-poussière et antibruit, casques, etc.).</li> </ul>	Majeur
	Société et culture	Risque de profanation de sites sacrés (cimetières, maison hantée, lieu d'adoration, de recueillement et de délivrance).	Négatif/Moyenne	<p>À proximité de la route actuelle dont le dédoublement fait l'objet du présent projet il a été identifié quatre (4) cimetières (Niangon-Adjamé, Bimbresso, Anguédedou, Adiopomoronou). Une maison hantée (Niangon-Adjamé) et un lieu d'adoration, de recueillement et de délivrance (sur la rivière Gbangbo à Adiopodoumé) ont été identifiés dans la zone prévue pour le redressement de la route. La localité de Songon Dagbé, traversée par le projet, regorgerait des sites archéologiques dont des sites d'amas coquillés.</p> <p>Pour éviter une profanation de ces sites sacrés, les mesures suivantes sont recommandées :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- modifier le tracé de la route, dans la mesure du possible, de sorte à éviter les cimetières et autres lieux sacrés identifiés ;</li> <li>- au cas où il serait impossible de dévier ces sites pour des raisons techniques, prendre attache avec les populations concernées afin de procéder aux cérémonies nécessaires (libations et/ou sacrifices), à l'exhumation des tombes touchées et à l'enterrement des corps exhumés avant le démarrage des travaux ;</li> <li>- pour ce qui concerne le patrimoine archéologique, le maître d'ouvrage devra faire réaliser une étude archéologique dans la zone de Songon Dagbé afin de localiser les sites archéologiques et proposer des mesures idoines relatives à la mise en œuvre du projet.</li> </ul>	Mineure
		Risques de conflits sociaux	Négatif/moyenne		Mineure

## 6.2 Mesures de protection de l'environnement en phase de construction

### 6.2.1 Mesures pour le milieu biophysique

#### Mesures de préservation de la qualité de l'air et de l'ambiance sonore

La phase de construction du projet va mobiliser plusieurs engins lourds dont les mouvements et ronflements pourraient contribuer à la détérioration de la qualité de l'air et à la production des nuisances sonores. Pour réduire ces nuisances, l'entreprise en charge des travaux prendra les dispositions suivantes :

- utiliser des engins et des véhicules en bon état de fonctionnement conformément aux normes techniques exigées par la Société Ivoirienne de Contrôle Technique Automobile (SICTA) ;
- procéder régulièrement à l'entretien des véhicules et machines ;
- stabiliser les poussières au moyen de l'arrosage régulier de la plateforme non revêtue (au moins 3 passages par jour par temps sec) ;
- éviter les dépôts de gravats et de terres dans le voisinage des zones d'habitation ;
- baliser convenablement les zones de travaux ;
- pour les nuisances sonores, doter le personnel en EPI adaptés (bouchon à oreille, casques anti-bruit, etc.)
- mettre en place des mesures de limitation de vitesse, sensibiliser les conducteurs d'engins au respect de ces consignes au risque de sanctions en cas de non observance des dispositions prévues ;
- bâcher les véhicules de transport des matériaux fins et pulvérulents pour éviter l'envol des poussières vers les zones d'habitations et activités riveraines ;
- sensibiliser les conducteurs pour un déversement en douceur des déblais/remblais et des gravats.

#### Mesure de protection du sol et du paysage

Durant la phase de construction, l'impact sur le sol et le paysage sera plus marqué du fait de l'ouverture des emprunts et des carrières, et des besoins de démantèlement des installations à la fin du chantier.

La mesure relative à la protection des sols contre les risques d'exposition à l'érosion consiste à limiter strictement le décapage des sols aux zones des travaux (emprise des voies, emprise des zones d'emprunt).

Quant aux mesures relatives à la protection des sols et du sous-sol contre les rejets anarchiques de produits pétroliers et autres polluants. Pendant cette phase, il s'agira de veiller à la mise en œuvre des mesures de suivantes :

réhabiliter le site de la base chantier et éventuellement des sites d'emprunt avec du gazon et/ou des arbres ou épandre une couche végétale sur le site afin de permettre sa recolonisation par les plantes; aménager des sites de dépôt provisoire de gravats et immondices divers ; modeler les dépôts de matériaux pierreux de façon à ce que leur aspect final corresponde plutôt à celui d'une colline naturelle.

- remettre en place la couche de terre arable enlevée lors de la mise en découverte des bancs de roche afin qu'elle garde toujours ses propriétés nutritives, ce qui permettra la pousse rapide des espèces végétales qui y seront plantées ;
- mener les opérations de vidange d'engins in situ en utilisant des futs posés sur une bâche pour collecter les huiles usagées.

- recueillir et stocker les huiles usagées en évitant de les répandre sur le sol et/ou de les mélanger avec l'eau ou les déchets solides.
- conserver les huiles usagées dans des récipients étanches jusqu'à leur enlèvement du chantier pour élimination.
- signer un contrat avec une entreprise spécialisée dans le reconditionnement des huiles usagées pour l'enlèvement des fûts d'huiles produits ;
- nettoyer et remettre en état l'ensemble des sites mis en exploitation à la fin des travaux en se référant à l'état initial des sites ;
- collecter et évacuer les terres polluées par les produits d'hydrocarbures.
- remettre en place la terre végétale pour favoriser la régénérescence des sols.

#### Mesures de préservation de la qualité des eaux et du régime d'écoulement des cours d'eau

Les eaux sont sujettes à une pollution de diverses sources. Pour éviter cette pollution l'entreprise devra :

- éviter de déverser les déchets solides et liquides à base d'hydrocarbure ou de graisse dans la lagune, les rivières, les bas-fonds et dans tous autres canaux d'évacuation ;
- collecter les huiles et autres produits usagés et les stocker à la base avant de les évacuer vers des structures spécialisées dans le traitement ou le recyclage des matières grasses.

D'autre part, l'écoulement normal des eaux devra être maintenu en amont des ponts à construire.

#### Mesures de protection de la faune et de gestion des arbres abattus

La destruction de la flore sera très limitée et localisée. Toutefois, les dispositions suivantes sont proposées pour réduire au minimum le déboisement et préserver la faune et la microfaune :

- limiter le déboisement au strict minimum nécessaire dans les zones de travaux ;
- prioriser l'exploitation d'anciens gîtes d'emprunt des matériaux et qui ont encore de la puissance afin de minimiser la découverte végétale;
- remettre en état les gîtes d'emprunt, à travers entre autres (i) le nivellement du terrain avec adoucissement des pentes et recoupage des fronts de taille, (ii) le comblement des principales excavations avec matériau de découverte ou autres matériaux de comblement (débris issus de la destruction d'ouvrage), (iii) la restitution en surface et étalement du matériau de découverte mis en réserve pour faciliter la repousse naturelle de la végétation ;
- interdire strictement la chasse, l'achat, le transport et la vente des produits de chasse au personnel de l'entreprise et de tous les autres acteurs impliqués dans la mise en œuvre du projet;
- interdire tout feu de brousse dans la zone du projet ;
- arrêter les moteurs des engins lorsque ces derniers sont aux arrêts.

#### 6.2.2 Mesures pour le milieu humain

Les mesures relatives à la protection du milieu humain en phase d'aménagement et de construction sont très importantes étant donné que leur prise en compte garantira le démarrage effectif et la bonne exécution des travaux.

#### Mesures de sécurité et sanitaires

La sécurité du personnel de chantier doit faire partie de la préoccupation de l'entreprise chargée des travaux. Pour se faire, les mesures suivantes sont préconisées :

- le chantier doit être équipé d'un dispositif médical pour l'évacuation des malades et/ou des blessés graves vers un centre de santé ou dans une clinique conventionnée. Compte tenu de la durée des travaux, l'entrepreneur doit prévoir une assistance médicale hebdomadaire (personnel, kit de premiers soins et un véhicule pour les évacuations d'urgence) ;
- l'entreprise disposera d'une boîte à pharmacie à la base de chantier et signera un contrat de partenariat avec une clinique de la place pour les cas d'accidents ou de maladies jugés graves ;
- le personnel doit bénéficier d'une prise en charge médicale ;
- chaque employé doit disposer d'un équipement adéquat de protection individuelle (EPI) : chaussures, casques, gants, etc., selon le type de travaux à effectuer. L'Entreprise veillera au port obligatoire de ces EPI ;
- toute intervention et tout réglage sur les mécanismes et appareils effectués pendant la marche de ceux-ci et qui font courir des risques à celui qui les effectue devront être interdits ;
- les appareils de levage et de manutention doivent porter l'indication du poids maximum qu'ils peuvent soulever ou déplacer. Ils doivent être munis de frein ou de tout autre dispositif permettant leur immobilisation immédiate. Il est interdit de passer sous des charges suspendues ou de faire passer ces charges au-dessus du personnel ;
- tous les liquides inflammables ainsi que les chiffons imprégnés de ces liquides ou de substances grasses seront enfermés dans des récipients métalliques, étanches et clos ;
- les équipements et installations à risque d'incendie devront être équipés d'extincteurs portatifs en nombre suffisant. Ces appareils devront être aisément accessibles et maintenus en bon état de fonctionnement.

Pour le maintien de l'hygiène sur le chantier, l'entreprise devra :

- doter la base de chantier d'un nombre suffisant de réceptacles destinés à recevoir les déchets ordinaires de chantier ;
- nettoyer régulièrement et quotidiennement les locaux servant de bureaux, d'entrepôts et les latrines par un personnel y affecté.
- construire des latrines en nombre suffisant et répondant aux normes d'hygiène afin de protéger les travailleurs contre les agents pathogènes et vecteurs des maladies liées aux excréta ;
- assurer en permanence l'approvisionnement en eau potable pour les travailleurs en chantier (camion-citerne ou autres contenants) et élever le niveau de conscience des employés sur la gestion rationnelle de l'eau ;
- élaborer et mettre en œuvre un plan de gestion des déchets liquides et solides qui va définir le mode et les moyens à mettre en œuvre pour la pré-collecte, la collecte, le stockage, le transport et la gestion conventionnelle de ces déchets. Ce plan devra être basé sur le principe dit 3 RVE : Réduire à la source, Réutiliser, Recycler, Valoriser et Eliminer.

De même pour la prévention des risques de propagation des IST/VIH/SIDA et de la Maladie à virus Ebola, l'entreprise mettra un accent particulier sur la sensibilisation de son personnel et des populations riveraines aux risques d'exposition. Pour ce faire, l'Entreprise devra réaliser trois (03) campagnes de sensibilisation contre les IST/VIH/SIDA.

Au cours des travaux, des campagnes de sensibilisation sur les Infections Sexuellement Transmissibles (IST), le SIDA notamment, devront être menées. Ces actions de sensibilisation

doivent être constantes et conduites par des spécialistes en la matière (structures publiques et privées, ONG, etc.).

La méthode de sensibilisation recommandée est la suivante :

- le recrutement et la formation des pairs éducateurs au sein du personnel de l'entreprise de chantier et des populations ; la formation de ces personnes ressources travaillant ou vivant dans la zone du projet sera assurée par un expert qualifié en la matière ;
- une fois formés, ces pairs éducateurs seront chargés de sensibiliser le reste de la population cible.

La campagne de sensibilisation sur les IST/VIH SIDA sera suivie d'une large distribution de préservatifs à la population cible (personnel et populations riveraines).

Pour préserver l'hygiène alimentaire, des aires de vente de denrées alimentaires devront être aménagées sur les bureaux du chantier pour permettre au personnel de l'entreprise de se restaurer dans des conditions hygiéniques acceptables. Ainsi, l'on interdira toute vente d'aliments soumis au dépôt de poussières et de mouches. Le respect de ces dispositions permettra de réduire les charges médicales du personnel de chantier.

#### *Mesures de préservation de la sécurité des usagers de la route, des populations riveraines et leurs biens*

Pour garantir de meilleures conditions sécuritaires du personnel et des installations, l'entreprise devra se conformer aux mesures suivantes :

- l'enceinte de la base de chantier devra être entièrement clôturée. Son accès devra être interdit au public. Elle doit être éclairée et gardée 24h/24 par une entreprise de gardien reconnue ;
- les sorties de véhicules et d'engins devront être localisées et aménagées de manière à ne présenter aucun risque pour la sécurité des piétons et des automobilistes, notamment du point de vue de la visibilité, de la signalisation et du règlement de la circulation sur la piste longeant le site retenu dans le cadre du projet. Les entrées et sorties de véhicules devront être possibles sans perturbations des circulations locales.

Pour assurer la sécurité des biens immobiliers des riverains, les dispositions suivantes devront être prises :

- assurer l'accès aux propriétés privées ainsi que la sécurité des résidents et des passants lors des travaux ;
- éviter de creuser des cavités de fondation sous des bâtiments.

La prévention et la sécurité routière passent par des mesures idoines en vue de la réduction du nombre d'accidents et l'assurance de la fluidité. Pour ce faire, l'Entreprise en charge des travaux devra élaborer un plan de circulation qui devra être validé par la mission de contrôle et mis en œuvre. Ce plan devra prévoir, entre autres, les dispositions suivantes :

- mettre en place la signalisation (balises, panneaux de déviation, panneaux d'interdiction d'accès, etc.) ;
- mettre en place et maintenir des déviations éventuelles avec une limitation stricte de la vitesse (à 45 Km/h par exemple) ;
- mobiliser et mettre en veille une brigade de sécurité qui veillera à la régulation de la circulation dans les zones de travaux ;
- aménager le long et de part et d'autre de la route en construction des pistes de circulation piétonne en vue de faciliter les déplacements des populations pendant les travaux ;

- mettre en place progressivement des ponceaux ou rampes d'accès raisonnablement aplanies traversant les tranchées et caniveaux pour permettre aux piétons de les traverser.

Dans un souci d'efficacité accrue, toute action en matière de sécurité routière doit être associée à des actions de communication auprès des usagers de la route.

Les actions de sensibilisation ne remplacent pas la signalisation. Cependant, de par leur impact pédagogique, elles contribuent à l'amélioration de la sécurité en renforçant l'efficacité de ces dispositifs, comme en responsabilisant davantage les usagers de la route.

Ce faisant, on mettra à profit les relais de communication traditionnels existant dans les agglomérations : les écoles, les associations, les ONG, etc. L'expérience montre que les écoles sont un excellent relais de communication en matière de sécurité routière.

Il est envisageable par le biais des ONG de transmettre aux chauffeurs un texte simple, richement illustré présentant la route et l'utilisation spécifique des aménagements réalisés (aires d'arrêt, de stationnement, etc.). Quelques recommandations d'ordre comportemental pourront y être ajoutées.

Le principal obstacle à cette sensibilisation est l'analphabétisme. La teneur exacte du message et du contenu à donner à ce type d'action, doivent faire l'objet de concertation avec les relais à utiliser (utilisation de pictogrammes, par exemple).

#### *Mesures de préservation du patrimoine culturel (site archéologique, cimetières et vestiges) et de prévention des conflits*

Avant le démarrage des travaux, l'entrepreneur et le Maître d'œuvre devront organiser des réunions avec les autorités locales, les représentants des populations (hommes et femmes) situées dans la zone du projet et les services techniques compétents, pour les informer de la consistance des travaux à réaliser et leur durée, des itinéraires concernés et les emplacements susceptibles d'être affectés. Cette réunion leur permettra aussi de recueillir les observations des populations (dont l'emplacement de leurs cimetières, les arbres sacrés, etc.), de les sensibiliser sur les enjeux environnementaux et sociaux et sur leurs relations avec les ouvriers.

- chaque réunion sera assortie d'un procès-verbal et l'Entrepreneur tiendra à jour un registre des réunions ;
- pour chaque segment routier, l'entreprise doit s'informer sur les emplacements exacts des cimetières afin de les éviter ;
- l'Entrepreneur devra observer les mesures qui seront préconisées dans l'étude archéologique pour éviter les sites potentiels. En cas de découverte inattendue de vestiges lors des travaux, l'Entrepreneur en accord avec le Maître d'œuvre devra suspendre les travaux et informer le Maître d'ouvrage en vue d'approfondir les recherches sur la découverte et prendre les mesures idoines. En fonction de la valeur de la découverte, les dispositions à prendre pourraient consister en la modification du tracé ;
- En cas de découvertes inattendues de réseaux (eau potable, électricité, téléphonie, etc.) lors des travaux, l'Entrepreneur devra immédiatement informer les concessionnaires concernés afin de trouver les mesures adaptées.

#### *Mesures pour la bonne cohabitation et sur l'emploi et les revenus*

En cas de besoins de recrutement en phase des travaux, les mesures ci-après peuvent être adoptées pour bonifier les impacts positifs relevant de l'emploi :



- la priorité sera accordée au recrutement de la main d'œuvre locale (surtout pour les emplois non qualifiés) pour assurer une meilleure implication de la population riveraine et minimiser les conflits potentiels ;
- encourager la sous-traitance par des PME locales ;
- diffuser largement les offres d'emploi afin d'accorder les mêmes chances à toutes les personnes actives des localités traversées ;
- renforcer les capacités de la main d'œuvre utilisée.

Pour favoriser une bonne cohabitation entre le chantier et les populations riveraines, l'Entrepreneur doit sensibiliser son personnel au respect des us et coutumes locaux

### 6.2.3. Remise en état des lieux à la fin des travaux/retrait de chantier

La remise en état des lieux devra se faire en accord avec la destination d'usage du site après réhabilitation telle que souhaitée par les exploitants initiaux du terrain en tenant compte de l'usage du site avant son exploitation ainsi que des aptitudes et contraintes du contexte écologique local.

Un plan de remise en état devra être préparé par l'Entreprise chargée des travaux et approuvé par le Maître d'œuvre. Ce plan spécifiera les obligations de l'Entreprise et les contributions éventuelles des populations locales à des aménagements productifs qu'elles auraient sollicités.

Dès que l'exploitation d'un emprunt ou gisement est abandonné, la zone est réaménagée conformément aux plans proposés et un état des lieux est dressé en fin de réaménagement, en présence du Maître d'œuvre.

Les travaux minimaux à réaliser par l'Entreprise des travaux dans le cadre de la remise en état des aires utilisées sont :

- repli de tous les matériels et engins de l'Entreprise des travaux, ainsi que l'enlèvement de tous les déchets et matériaux excédentaires, et leur mise en dépôt dans un endroit agréé par le Maître d'œuvre ;
- nivellement du terrain avec adoucissement des pentes et recoupage des fronts de taille ;
- comblement des principales excavations avec matériau de découverte ou autres matériaux de comblement (débris issus de la destruction d'ouvrage) ;
- restitution en surface et étalement du matériau de découverte mis en réserve.

La matrice ci-après fait la synthèse des mesures de protection pendant la phase de construction du projet

Tableau 3: Matrice de Synthèse des mesures en phase de construction

Activités/source d'impact	Composante du milieu affecté	Nature de l'impact	Caractère/ importance de l'impact	Mesures correctives	Impact résiduel
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Débroussaillage, le décapage de la terre végétale sur une surface découverte plus ou moins importante ;</li> <li>- Ouverture des voies d'accès ; pour le cas des carrières, l'utilisation des explosifs, des installations de concassage.</li> </ul>	Emploi et économie	Création d'emplois et développement d'activités économiques	Positif/ Moyenne	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Mettre en priorité le recrutement de la main d'œuvre locale (surtout pour les emplois non qualifiés) ;</li> <li>- encourager la sous-traitance par les PME locale ;</li> <li>- diffuser largement les offres d'emploi afin d'accorder les mêmes chances à toutes les personnes actives des localités traversées ;</li> <li>- renforcer les capacités de la main d'œuvre utilisée.</li> </ul>	<b>Majeure</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Exploitation des centrales à béton, de concassage et centrales d'enrobés</li> <li>- Nettoyage (débroussaillage) des berges au niveau des zones de raccordement des ouvrages de franchissement ;</li> <li>- Construction et la pose des dalots et buses;</li> <li>- Aménagement des descentes d'eau</li> <li>- Dégagement et le nettoyage des emprises (débroussaillage et dessouchage) ;</li> <li>- Démolition d'ouvrages existants et de bâtiments expropriés situés dans l'emprise du projet ;</li> <li>- Terrassements (déblayage, remblayage) ;</li> <li>- Etalage et compactage des matériaux suivant les prescriptions techniques (grave latéritique, grave concassé, béton bitumineux, etc.)</li> <li>- Pose des installations électriques (candélabres, câbles souterrains ou aériens et leur interconnexion).</li> <li>- Construction et équipement de forages ;</li> </ul>	Qualité de l'air et ambiance sonore	<p>Pollution de l'air par le soulèvement permanent de poussières plus ou moins intense (par temps secs) et l'épandage des fumées d'échappement des véhicules et engins lors des mouvements de ceux-ci pendant les travaux.</p> <p>La pollution sonore des engins de transport, de déblais ou des remblais, des matériaux de construction va constituer une gêne temporaire surtout pour le personnel du chantier et les populations riveraines des zones du projet</p>	Négatif/ Moyenne	<ul style="list-style-type: none"> <li>- réhabiliter le site de la base chantier et éventuellement des sites d'emprunt avec du gazon et/ou des arbres ou épandre une couche végétale sur le site afin de permettre sa recolonisation par les plantes;</li> <li>- aménager des sites de dépôt provisoire de gravats et immondices divers ;</li> <li>- modeler les dépôts de matériaux pierreux de façon à ce que leur aspect final corresponde plutôt à celui d'une colline naturelle ;</li> <li>- remettre en place la couche de terre arable enlevée lors de la mise en découverte des bancs de roche afin qu'elle garde toujours ses propriétés nutritives, ce qui permettra la pousse rapide des espèces végétales qui y seront plantées ;</li> <li>- mener les opérations de vidange d'engins in situ en utilisant des futs posés sur une bâche pour collecter les huiles usagées.</li> <li>- recueillir et stocker les huiles usagées en évitant de les répandre sur le sol et/ou de les mélanger avec l'eau ou les déchets solides.</li> <li>- conserver les huiles usagées dans des récipients étanches jusqu'à leur enlèvement du chantier pour élimination.</li> <li>- signer un contrat avec une entreprise spécialisée dans le reconditionnement des huiles usagées pour l'enlèvement des fûts d'huiles produits ;</li> <li>- nettoyer et remettre en état l'ensemble des sites mis en exploitation à la fin des travaux en se référant à l'état initial des sites ;</li> <li>- collecter et évacuer les terres polluées par les produits d'hydrocarbures.</li> <li>- remettre en place la terre végétale pour favoriser la régénérescence des sols.</li> </ul>	<b>Mineure</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Aménagement de berges et usages de motopompes ;</li> <li>- Stockage de carburant et lubrifiants (huiles et graisses)</li> </ul>	Eaux de surface et eaux souterraines	<p>Perturbation du régime hydrologique et risques de pollution des eaux de surface (rivières et lagune Ebrié)</p> <p>Risque de contamination de la nappe souterraine par des déversements accidentels</p>	Négatif/ Mineure	<p>Les eaux sont sujettes à une pollution de diverses sources. Pour éviter cette pollution l'entreprise devra :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- éviter de déverser les déchets solides et liquides à base d'hydrocarbure ou de graisse dans la lagune, les rivières, les bas-fonds et dans tous autres canaux d'évacuation ;</li> </ul>	<b>Mineure</b>

Activités/source d'impact	Composante du milieu affecté	Nature de l'impact	Caractère/ importance de l'impact	Mesures correctives	Impact résiduel
		d'hydrocarbures, de produits chimiques.		<ul style="list-style-type: none"> <li>- collecter les huiles et autres produits usagés et les stocker à la base avant de les évacuer vers des structures spécialisées dans le traitement ou le recyclage des matières grasses.</li> </ul>	
	Flore et faune	Destruction du couvert végétal et des habitats fauniques	Négatif/ Moyenne	<ul style="list-style-type: none"> <li>- limiter le déboisement au strict minimum nécessaire dans les zones de travaux ;</li> <li>- prioriser l'exploitation d'anciens gîtes d'emprunt des matériaux et qui ont encore de la puissance afin de minimiser la découverte végétale;</li> <li>- remettre en état les gîtes d'emprunt, à travers entre autres (i) le nivellement du terrain avec adoucissement des pentes et recoupage des fronts de taille, (ii) le comblement des principales excavations avec matériau de découverte ou autres matériaux de comblement (débris issus de la destruction d'ouvrage), (iii) la restitution en surface et étalement du matériau de découverte mis en réserve pour faciliter la repousse naturelle de la végétation ;</li> <li>- interdire strictement la chasse, l'achat, le transport et la vente des produits de chasse au personnel de l'entreprise et de tous les autres acteurs impliqués dans la mise en œuvre du projet;</li> <li>- interdire tout feu de brousse dans la zone du projet ;</li> <li>- arrêter les moteurs des engins lorsque ces derniers sont aux arrêts.</li> </ul>	<b>Mineure</b>
	Sol et Paysage	Modification de la configuration des éléments classiques du milieu naturel par l'intrusion d'éléments nouveaux de nature et de forme très différente	Négatif/ Mineure	<ul style="list-style-type: none"> <li>- réhabiliter le site de la base chantier et éventuellement des sites d'emprunt avec du gazon et/ou des arbres ou épandre une couche végétale sur le site afin de permettre sa recolonisation par les plantes;</li> <li>- aménager des sites de dépôt provisoire de gravats et immondices divers ;</li> <li>- modeler les dépôts de matériaux pierreux de façon à ce que leur aspect final corresponde plutôt à celui d'une colline naturelle ;</li> <li>- remettre en place la couche de terre arable enlevée lors de la mise en découverte des bancs de roche afin qu'elle garde toujours ses propriétés nutritives, ce qui permettra la pousse rapide des espèces végétales qui y seront plantées ;</li> <li>- mener les opérations de vidange d'engins in situ en utilisant des futs posés sur une bâche pour collecter les huiles usagées ;</li> <li>- recueillir et stocker les huiles usagées en évitant de les répandre sur le sol et/ou de les mélanger avec l'eau ou les déchets solides ;</li> <li>- conserver les huiles usagées dans des récipients étanches jusqu'à leur enlèvement du chantier pour élimination ;</li> </ul>	<b>Mineure</b>

Activités/source d'impact	Composante du milieu affecté	Nature de l'impact	Caractère/ importance de l'impact	Mesures correctives	Impact résiduel
				<ul style="list-style-type: none"> <li>- signer un contrat avec une entreprise spécialisée dans le reconditionnement des huiles usagées pour l'enlèvement des fûts d'huiles produits ;</li> <li>- nettoyer et remettre en état l'ensemble des sites mis en exploitation à la fin des travaux en se référant à l'état initial des sites ;</li> <li>- collecter et évacuer les terres polluées par les produits d'hydrocarbures ;</li> <li>- remettre en place la terre végétale pour favoriser la régénérescence des sols.</li> </ul>	
	Santé et sécurité	<p>Exposition des ouvriers de chantier et des populations aux risques d'accidents de travail et de maladies</p> <p>Menaces sur la sécurité des usagers de la route et des populations riveraines</p>	Négatif/ Moyenne	<ul style="list-style-type: none"> <li>- l'enceinte de la base de chantier devra être entièrement clôturée. Son accès devra être interdit au public. Elle doit être éclairée et gardée 24h/24 par une entreprise de gardien reconnue ;</li> <li>- les sorties de véhicules et d'engins devront être localisées et aménagées de manière à ne présenter aucun risque pour la sécurité des piétons et des automobilistes, notamment du point de vue de la visibilité, de la signalisation et du règlement de la circulation sur la piste longeant le site retenu dans le cadre du projet. Les entrées et sorties de véhicules devront être possibles sans perturbations des circulations locales.</li> </ul>	<b>Mineure</b>
	Equipements culture et	Risques de destruction d'infrastructures et de patrimoines culturels (vestiges archéologiques et réseaux souterrains).	Négatif/Moyenne	<p>Avant le démarrage des travaux, l'entrepreneur et le Maître d'œuvre devront organiser des réunions avec les autorités locales, les représentants des populations (hommes et femmes) situées dans la zone du projet et les services techniques compétents, pour les informer de la consistance des travaux à réaliser et leur durée, des itinéraires concernés et les emplacements susceptibles d'être affectés. Cette réunion leur permettra aussi de recueillir les observations des populations (dont l'emplacement de leurs cimetières, les arbres sacrés, etc.), de les sensibiliser sur les enjeux environnementaux et sociaux et sur leurs relations avec les ouvriers.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- chaque réunion sera assortie d'un procès-verbal et l'Entrepreneur tiendra à jour un registre des réunions ;</li> <li>- pour chaque segment routier, l'entreprise doit s'informer sur les emplacements exacts des cimetières afin de les éviter;</li> <li>- l'Entrepreneur devra observer les mesures qui seront préconisées dans l'étude archéologique pour éviter les sites potentiels. En cas de découverte inattendue de vestiges lors des travaux, l'Entrepreneur en accord avec le Maître d'œuvre devra suspendre les travaux et informer le Maître d'ouvrage en vue d'approfondir les recherches sur la découverte et prendre les mesures idoines. En fonction de la valeur de la découverte, les dispositions à prendre pourraient consister en la modification du tracé ;</li> <li>- En cas de découvertes inattendues de réseaux (eau potable, électricité, téléphonie, etc.) lors des travaux, l'Entrepreneur devra immédiatement informer les concessionnaires concernés afin de trouver les mesures adaptées.</li> </ul>	<b>Mineure</b>

Activités/source d'impact	Composante du milieu affecté	Nature de l'impact	Caractère/ importance de l'impact	Mesures correctives	Impact résiduel
	Circulation	<p>Perturbation de la circulation automobile et piétonne dans la zone du projet, surtout au niveau des accès et des carrefours</p> <p>Perturbation de la possibilité de circulation des femmes et des groupes vulnérables (enfants, personnes âgées et handicapés).</p>	Négatif/ Moyenne	<p>Pour garantir de meilleures conditions sécuritaires du personnel et des installations, l'entreprise devra se conformer aux mesures suivantes :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- l'enceinte de la base de chantier devra être entièrement clôturée. Son accès devra être interdit au public. Elle doit être éclairée et gardée 24h/24 par une entreprise de gardien reconnue.</li> <li>- les sorties de véhicules et d'engins devront être localisées et aménagées de manière à ne présenter aucun risque pour la sécurité des piétons et des automobilistes, notamment du point de vue de la visibilité, de la signalisation et du règlement de la circulation sur la piste longeant le site retenu dans le cadre du projet. Les entrées et sorties de véhicules devront être possibles sans perturbations des circulations locales.</li> </ul> <p>Pour assurer la sécurité des biens immobiliers des riverains, les dispositions suivantes devront être prises :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- assurer l'accès aux propriétés privées ainsi que la sécurité des résidents et des passants lors des travaux ;</li> <li>- éviter de creuser des cavités de fondation sous des bâtiments.</li> </ul> <p>La prévention et la sécurité routière passent par des mesures idoines en vue de la réduction du nombre d'accidents et l'assurance de la fluidité. Pour ce faire, l'Entreprise en charge des travaux devra élaborer un plan de circulation qui devra être validé par la mission de contrôle et mis en œuvre. Ce plan devra prévoir, entre autres, les dispositions suivantes :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- mettre en place la signalisation (balises, panneaux de déviation, panneaux d'interdiction d'accès, etc.) ;</li> <li>- mettre en place et maintenir des déviations éventuelles avec une limitation stricte de la vitesse (à 45 Km/h par exemple) ;</li> <li>- mobiliser et mettre en veille une brigade de sécurité qui veillera à la régulation de la circulation dans les zones de travaux ;</li> <li>- aménager le long et de part et d'autre de la route en construction des pistes de circulation piétonne en vue de faciliter les déplacements des populations pendant les travaux ;</li> <li>- mettre en place progressivement des ponceaux ou rampes d'accès raisonnablement aplanies traversant les tranchées et caniveaux pour permettre aux piétons de les traverser.</li> </ul>	Majeure

Source : Gbelle M ; Juillet 2019

## 6.3 Mesures de protection de l'environnement en phase d'exploitation

### 6.3.1 Mesures pour le milieu biophysique

#### Mesures concernant la qualité de l'air et le microclimat

Les mesures de préservation de la qualité de l'air porteront essentiellement sur certaines mesures liées à la sécurité routière, notamment celles qui visent la réduction des vitesses au niveau des agglomérations (mise en place de panneaux de signalisation verticale et horizontale de limitation de vitesse et des ralentisseurs dos-d'âne, sensibilisation des usagers de la route sur le respect du code de la route, etc.) et la plantation d'alignements d'arbres de part et d'autre le long de la route, surtout au niveau de la traversée des zones urbanisées.

#### Mesures d'atténuation des risques de pollution des eaux de surface lors des accidents

En vue de réduire les risques de pollution des eaux de surfaces due à la circulation des véhicules et aux accidents, il faudra aménager des ouvrages de drainage le long de la route pour canaliser les eaux de ruissellement et éviter ainsi qu'elles se déversent directement sans traitement préalable dans les cours d'eau.

### 6.3.2 Mesures pour le milieu humain

#### Mesures de protection des populations riveraines contre les risques d'accident de circulation

En vue de minimiser les risques d'accident de circulation, il faudra :

- prévoir, à des intervalles raisonnables et réglementaires, des ouvrages de franchissement sécurisés (passerelles pour piétons) ou des feux de signalisation pour permettre la traversée de l'autoroute sans risque pour les piétons ;
- installer dans les localités traversées par l'autoroute, des balises de sécurité (glissière en béton), pour empêcher une traversée hasardeuse de l'autoroute ;
- renforcer le contrôle radar par l'installation de panneaux d'indication de limitation de vitesse, d'équipements modernes de lutte contre l'excès de vitesse.
- Mettre en place de ralentisseurs sur la chaussée à l'entrée des cités et des villages, au niveau des marchés, des écoles, des centres de santé, des points d'arrêts des transports en commun, pour obliger les conducteurs à réduire leur vitesse.

#### Mesures de bonification des impacts économiques

Pour bonifier l'impact du projet sur le revenu des populations riveraines, il faudra aménager des espaces d'étalage et de vente dans chaque localité traversée ou au niveau de leur accès.

Les tableaux ci-après font la synthèse des mesures de protection pendant la phase d'exploitation.

Tableau 4: Matrice de Synthèse des mesures en phase d'exploitation

Activités/source d'impact	Composante du milieu affecté	Nature de l'impact	Caractère/importance de l'impact	Mesures correctives	Impact résiduel
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Circulation des usagers de la route ;</li> <li>- Entretien de la route</li> </ul>	Qualité de l'air, climat et ambiance sonore	Détérioration de la qualité de l'air et modification du microclimat du fait de l'augmentation du nombre d'engins motorisés roulants et le dégagement des gaz d'échappement	Négatif/Moyenne	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Mettre en place une signalisation (feu tricolore, signalisation horizontale) pour limiter la vitesse ;</li> <li>- Planter des arbres de part et d'autre de la route, surtout en zone urbaine, afin de réduire la pollution créée par les véhicules.</li> </ul>	<b>Majeure</b>
	Eaux de surface	Risque de pollution des eaux de surface lors des accidents	Négatif/Moyenne	En vue de réduire les risques de pollution des eaux de surfaces due à la circulation des véhicules et aux accidents, il faudra aménager des ouvrages de drainage le long de la route pour canaliser les eaux de ruissellement et éviter ainsi qu'elles se déversent directement sans traitement préalable dans les cours d'eau.	<b>Mineure</b>
	Santé et sécurité	Atteinte à la sécurité et à la santé des populations liée à l'augmentation du trafic et des risques d'accidents de circulation	Négatif/Moyenne	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Prévoir à des intervalles raisonnables et réglementaires, des ouvrages de franchissement sécurisés (passerelles piétonnes ou des feux de signalisation pour permettre la traversée de l'autoroute, des piétons sans risque pour les piétons ;</li> <li>- Installer dans les localités traversées par le projet les balises de sécurités (glissière métallique ou en béton) pour empêcher les traversées hasardeuses ;</li> <li>- Renforcer le contrôle radar par l'installation de panneaux d'indication de limitation de vitesse, d'équipements modernes de lutte contre l'excès de vitesse ;</li> <li>- Mettre en place des ralentisseurs sur la chaussée à l'entrée des cités et des villages, au niveau des marchés, des écoles, des centres de santé, des points d'arrêts des transports en commun, pour obliger les conducteurs à réduire leur vitesse.</li> </ul>	<b>Majeure</b>

Source : Gbelle M ; Juillet 2019



## 7. GESTION DES RISQUES ET ACCIDENTS

L'évaluation des risques permet de planifier des actions de prévention dans l'entreprise, en tenant compte des priorités.

### 7.1 Méthodologie

La méthodologie utilisée comporte principalement trois étapes :

- l'identification des dangers et situations dangereuses liées au travail sur un chantier de route;
- l'estimation pour chaque situation dangereuse de la gravité des dommages potentiels et de la fréquence d'exposition ;
- la Hiérarchisation des risques pour déterminer les priorités du plan d'action.

### 7.2 Présentation de la grille d'évaluation

L'estimation du risque consiste à considérer pour chaque situation dangereuse deux facteurs :

- la fréquence d'exposition au danger ; et
- la gravité des dommages potentiels.

Les niveaux de fréquence peuvent aller de faible à très fréquent et les niveaux de gravité de faible à très grave (cf. tableau suivant).

Tableau 5 : Niveaux des facteurs (P, G) de la grille d'évaluation des risques professionnels

Echelle de probabilité (P)		Echelle de gravité (G)	
Score	Signification	Score	Signification
P1	Très improbable	G1 = faible	Accident ou maladie sans arrêt de travail
P2	Improbable	G2 = moyenne	Accident ou maladie avec arrêt de travail
P3	Probable	G3 = grave	Accident ou maladie avec incapacité permanente partielle
P4	Très probable	G4 = très grave	Accident ou maladie mortel

Gbelle M, Juillet 2019

Le croisement de la fréquence et de la gravité donne le niveau de priorité.

Tableau 6 : Grille d'évaluation des risques

		P1	P2	P3	P4
G 4					
G 3					
G 2					
G 1					

Source : Gbelle M, Juillet 2019

Signification des couleurs :

Niveau de risque 1 : Elevé



Niveau de risque 2 : Moyen	
Niveau de risque 3 : Faible	

## 7.3 Identification et Analyse des risques

### 7.3.1 Risque d'incendie et d'explosion

C'est un risque grave de brûlure ou de blessure de personnes consécutives à un incendie ou une explosion. Ils peuvent entraîner des dégâts matériels et corporels (pour le personnel et même pour les populations établies dans la zone).

#### Les dangers et/ou les situations dangereuses peuvent provenir de :

- la présence sur le chantier de combustibles : Gasoil, bitume ;
- l'inflammation d'un véhicule ou d'un engin ;
- du mélange de produits incompatibles ou stockage non différenciés ;
- la présence de source de flammes ou d'étincelles : Soudure, particules incandescentes, étincelles électriques etc.

Ces dangers et situations dangereuses peuvent bien être rencontrés dans la zone de travail.

En effet, sur la base de chantier, il sera disposé une citerne à carburant pour le stockage de gasoil. Nous aurons également au niveau de la centrale d'enrobage du bitume. Il ressort de l'évaluation qualitative du risque qu'il s'agit d'un évènement probable, grave et de niveau de risque élevé.

### 7.3.2 Risque lié à l'électricité

C'est un risque de brûlure ou d'électrisation consécutive à un contact avec un conducteur électrique ou une partie métallique sous tension.

Les sources de dangers et /ou de situations dangereuses sont :

- conducteur nu sous tension accessible (câbles détériorés)
- lignes aériennes ou enterrées
- non habilitation électrique du personnel intervenant.

Ces dangers et situations dangereuses peuvent bien être rencontrés sur le chantier. En effet, des lignes aériennes Haute, Moyenne et Basse Tension ont été identifiées par endroits au niveau du tracé. **Il s'agit d'un évènement probable, grave et donc d'un niveau de risque élevé.**

### 7.3.3 Risque lié aux véhicules lourds, engins, machines et outils

Les principales sources de dangers liées à l'utilisation de gros engins de chantier et de véhicules lourds sont :

- l'incompétence des conducteurs ;
- la défaillance mécanique, notamment des freins ;
- l'absence de vision panoramique depuis le poste du conducteur ;
- l'accès aux cabines ;
- certaines manœuvres notamment la marche arrière ;
- le renversement.

Les personnes les plus exposées sont naturellement les conducteurs, le personnel de chantier et les piétons.

### 7.3.4 Risque lié au bruit

C'est un risque consécutif à l'exposition à une ambiance sonore élevée pouvant aboutir à un déficit auditif irréversible et générant des troubles pour la santé (mémoire, fatigue, etc.).

Les sources de dangers liées au bruit sont :

- Exposition sonore continue au bruit très élevé ou bruit impulsionnel très élevé ;
- Gêne de la communication verbale et téléphonique ;
- Signaux d'alarme masqués par le bruit ambiant.

Le bruit fait aussi partie des principaux dangers liés à l'utilisation de gros engins et autres machines et outils qui seront mis en œuvre dans ce chantier.

**C'est un évènement probable, de gravité moyenne et donc d'un niveau de risque moyen.**

### 7.3.5 Risque lié aux vibrations

Il s'agit de risques austéoculaires, neurologique ou vasculaire consécutifs à l'utilisation d'outils pneumatiques ou à la conduite de véhicules ou d'engins.

Les principaux risques liés aux vibrations peuvent provenir :

- Des outils pneumatiques à mains (marteau pneumatique, burineur) ;
- De la conduite d'engins de chantier (marteau piqueur, tractopelle, compacteur etc.) ;
- De la conduite de chariots élévateurs.

Les chocs et vibrations peuvent être générés par différents types de machines qu'on trouve dans un chantier de construction de route : Engins de chantier, marteaux piqueurs, marteaux perforateurs, meuleuses, machines percutantes, etc.

L'évaluation repose sur l'étude ergonomique du poste de travail incluant l'analyse des gestes et postures, le type de vibrations, mais aussi l'étude de l'organisation du travail (aménagements de phases de repos notamment).

**Les risques liés aux vibrations constituent des évènements probables, de gravité moyenne, donc d'un niveau moyen.**

### 7.3.6 Risque de chute

C'est un risque de blessure causé par la chute de plain-pied ou de hauteur d'une personne. La blessure peut résulter de la chute elle-même ou du heurt d'une partie de machine ou de mobilier.

Les risques de chute sont liés à :

- Un sol glissant, du fait par exemple d'un produit répandu ;
- Un lieu mal éclairé (surtout pendant le travail de nuit) ;
- Une utilisation de dispositifs mobiles (échelle, échafaudage) ;
- Un accès à des parties hautes.

Ces dangers et situations dangereuses peuvent bien être rencontrés dans la zone de travail.

**Le risque de chute constitue un évènement probable, très grave et donc d'un niveau de risque élevé.**

### 7.3.7. Risque lié à la manutention

A ce niveau, il faudra distinguer les risques liés à la manutention manuelle de toute autre manutention.

#### 7.3.7.1. Risque lié à la manutention manuelle

C'est un risque de blessure et dans certaines conditions, de maladie professionnelle consécutive à des efforts physiques, des écrasements, des chocs, des gestes répétitifs, des mauvaises postures.

Il provient généralement de :

- Manutention de charges lourdes ;
- Manutention effectuée de façon répétitive et à cadence élevée ;
- Mauvaise posture prise par le personnel (charges éloignées, dos courbé).

Ces dangers et situations dangereuses peuvent bien être rencontrés dans la zone de travail.

**La manutention manuelle est un évènement probable, de gravité moyenne et donc d'un niveau de risque moyen.**

#### 7.3.7.2. Risque lié à la manutention à l'exclusion de la manutention manuelle

Le risque peut être lié au fonctionnement et à la circulation de l'engin, à la charge manutentionnée et à l'environnement.

Les sources de dangers peuvent provenir de :

- Outils de manutention
  - Inadapté à la tâche à effectuer
  - En mauvais état, irrégulièrement entretenu
  - Sécurités absentes ou inefficaces lors de l'utilisation
- Opérateurs
  - Inhabituel, occasionnel
  - Non autorisé pour les machines concernées
  - Aptitude médicale non vérifiée
  - Equipements de protection individuelle inadaptés
- Environnement
  - Absence de protocole de sécurité
  - Absence de plan de circulation
  - Manutention en hauteur

Ces dangers et situations dangereuses peuvent bien être rencontrés dans la zone de travail.

**Il s'agit d'un évènement probable, grave et donc d'un niveau de risque élevé.**

#### 7.3.8 Risques liés aux effondrements et aux chutes d'objets

C'est un risque de blessure qui résulte de la chute d'objets provenant de stockage, d'un étage supérieur ou de l'effondrement de matériau.

Les risques liés aux effondrements et aux chutes d'objets peuvent provenir de :

- Objets stockés en hauteur (rack de stockage)
- Objets empilés sur de grandes hauteurs
- Matériau en vrac
- Gravats issus des démolitions

Ces dangers et situations dangereuses peuvent bien être rencontrés dans la zone de travail.

**Il s'agit d'un évènement qui a une faible probabilité d'occurrence, grave et donc d'un niveau de risque moyen.**

### 7.3.9 Risque lié aux circulations et aux déplacements

C'est un risque de blessure résultant d'un accident de circulation à l'intérieur ou à l'extérieur de la zone de travail. A l'intérieur de la zone de travail, ce risque peut être lié à l'absence de circulation, de vitesse excessive ou de l'absence de visibilité lors des manœuvres. A l'extérieur de l'entreprise, on le relie aux contraintes de délais, de véhicules inadaptés. Dans les deux cas, on peut dire de mauvais état de véhicule (freins, éclairage etc.). Ce risque peut être classé de priorité 1.

### 7.3.10 Dangers liés au gasoil

#### 7.3.10.1 Description du produit

Le gazole est constitué d'hydrocarbures paraffiniques, naphthéniques, aromatiques et oléfiniques, avec principalement des hydrocarbures de C<sub>10</sub> à C<sub>22</sub>. Il peut contenir éventuellement des esters méthyliques d'huiles végétales telles que l'ester méthylique d'huile de colza et des biocides.

#### 7.3.10.2 Propriétés physico-chimiques

Les caractéristiques physico-chimiques sont présentées ci-dessous.

GASOIL	
Pression de vapeur	< 10 hPa à 40°C
Point -éclair	> 55°C
Limites d'inflammabilité	Environ 0,5 et 5% de volume de vapeur dans l'air
Densité relative	0,82 à 0,845 à 15°C
Solubilité dans l'eau	Pratiquement non miscible

#### 7.3.10.3 Risque incendie / explosion

Le gazole est un produit inflammable de 2<sup>ème</sup> catégorie (ou catégorie C selon le terme utilisé dans la nomenclature des ICPE). C'est un produit peu volatile, ce qui lui confère un faible risque d'inflammation dans les conditions normales de stockage.

La combustion incomplète peut produire des gaz plus ou moins toxiques tels que CO, hydrocarbures aromatiques polycycliques, des suies, etc. Leur présence dans l'atmosphère favorise la détérioration de la qualité de l'air et par conséquent des risques sanitaires pour la population.

#### 7.3.10.4 Risque toxique

- Toxicité aiguë - effets locaux : De fortes concentrations de vapeurs ou d'aérosols peuvent être irritantes pour les voies respiratoires et les muqueuses. Le contact du gazole avec les yeux provoque des sensations de brûlure et des rougeurs temporaires. En cas d'ingestion accidentelle, le produit peut être aspiré dans les poumons en raison de sa faible viscosité et donner naissance à une pneumopathie d'inhalation se développant dans les heures qui suivent (surveillance médicale indispensable pendant 48 h).
- Toxicité chronique ou à long terme : Le contact fréquent ou prolongé avec la peau détruit l'enduit cutané et peut provoquer des dermatoses avec risque d'allergie secondaire. Un effet cancérogène a été suspecté, mais les preuves demeurent insuffisantes. Certains essais d'application sur animaux ont montré un développement de tumeurs malignes.

#### 7.3.10.5 Risque écotoxique

Le produit est intrinsèquement biodégradable. Il est toxique pour les organismes aquatiques et peut entraîner des effets néfastes à long terme pour l'environnement aquatique.

Les résultats de l'analyse des risques sont présentés dans le tableau suivant :

Tableau 7 : Résultats de l'analyse des risques

Evénements dangereux	Causes	Prévention	Conséquences	Maîtrise des conséquences	Probabilité	Gravité	Niveau de risque
Perte d'intégrité de la cuve de stockage du gasoil ou débordement	-Choc par collision avec un véhicule -Surpression interne -Sur-remplissage	-Procédure d'inspection et de suivi du bac ; - Procédure de remplissage du réservoir	- Fuite sur le bac de stockage de gasoil	- Détection visuelle - Mesure de niveau sur le bac - Cuvette de rétention	P3	G2	Moyen
Présence de Gazole Sur le sol voire fuite plus haut) et énergie suffisante pour initier l'incendie	- Travaux par point chaud ; - Foudre	- Procédure de travaux à feu nu - Plan de prévention et permis de feu - Prise en compte du risque foudre	- Feu de nappe au niveau du stockage de gasoil	- Surveillance des Travaux - Détection visuelle - Protection incendie - Moyens mobiles d'intervention - Cuvette de rétention	P2	G4	Moyen

Source : Gbelle M, Juillet 2019

## 7.4 Mesures de gestion des risques

### 7.4.1 Mesures de prévention et de protection contre les risques d'incendie et d'explosion

- Organiser les stockages (Prévoir des lieux de stockage séparés pour le fuel, le bitume et le gasoil) ;
- Mettre en place des moyens de détection, d'alarme ;
- Etablir des plans d'intervention et d'évacuation ;
- Disposer sur le chantier de moyens d'extinction (extincteurs, émulseurs et moyens de pompage) suffisants pour venir très rapidement à bout d'un feu avant qu'il ne se développe ; et équiper les véhicules et les engins d'extincteurs fonctionnels ;
- Former le personnel et l'entraîner en extinction incendie ;
- Interdiction de fumer à des endroits bien spécifiés (près des zones de stockage par exemple) ;
- Renforcer les mesures de surveillance.

### 7.4.2 Mesures de prévention des risques liés à l'électricité

- Habilitier le personnel intervenant sur les installations électriques ;
- Tenir des séances de travail avec la Compagnie Ivoirienne d'Electricité (CIE) pour déplacer tous les câbles HT (Haute Tension), MT (Moyenne Tension) et BT (Basse Tension) dans la zone de travail ;
- Identifier et baliser les lignes électriques au-dessus des zones de travail ;
- Utiliser si possible des détecteurs de lignes électriques.

### 7.4.3 Mesures de gestion des risques liés au bruit

Les principaux facteurs de réduction de ces risques sont les suivants :

- S'assurer de la bonne formation des conducteurs ;

- Un entretien adéquat et des essais réguliers sont nécessaires pour réduire la possibilité d'une défaillance des freins.
- Le risque de chutes des conducteurs qui accèdent à la cabine ou en descendent peut-être éliminé dans une large mesure en installant et entretenant des systèmes appropriés d'accès aux cabines et, le cas échéant, aux autres parties des gros engins.
- Tous les engins devront être équipés d'une structure de protection associée à une ceinture de sécurité maintenant le conducteur lors d'un renversement éventuel, de système de visualisation et de signalement marche arrière, d'accès ergonomique, de cabines adaptées, d'une protection contre les chutes d'objets.

Pour prévenir ce risque, les actions principales à mener sont :

- Former le personnel à la sécurité pour le poste de travail ;
- Etablir des fiches de procédure d'utilisation des machines ;
- Veiller au port des équipements de protection individuels (EPI) : casques, botte de sécurité, gants appropriés etc.

#### 7.4.4 Mesures de prévention des risques liés au bruit

- Informer les travailleurs des risques ;
- Veiller à l'utilisation des EPI (bouchon, casque anti-bruit) ;
- Organiser une surveillance médicale spéciale pour les travailleurs exposés.

#### 7.4.5 Mesures de prévention des risques liés aux vibrations

La prévention technique passe par l'aménagement des postes de travail et la mise en place d'amortisseurs de vibrations au niveau des outils. L'aménagement de temps de repos est important.

En résumé, les actions à conduire sont les suivantes :

- Informer les travailleurs des risques ;
- Réduire les temps d'exposition au risque (pause, organisation) ;
- Atténuer les vibrations (outils anti vibratiles, siège et/ou cabines suspendues).

#### 7.4.6 Mesures de prévention des risques liés aux chutes

Les mesures de prévention des risques liés aux chutes se subdivisent en mesures de protection collective et individuelle :

- **Protections collectives**
  - Organiser la circulation des personnes (Circulations horizontale et verticale)
  - Entretien des sols
  - Dégager et éclairer les passages (surtout pour le travail de nuit)
  - Mettre en place des protections antichute (garde-corps par exemple) '
  - Former le personnel
  - Entretien des dispositifs antichute
- **Protections individuelles**
  - Porter des chaussures antidérapantes
  - Utiliser des harnais

#### 7.4.7 Mesures de prévention des risques liés à la manutention

##### 7.4.7.1 Mesures de prévention des risques liés à la manutention manuelle

Les mesures de prévention des risques liés à la manutention manuelle se subdivisent en mesures de protection collective et individuelle.

- Protections collectives
  - Organiser les postes de travail pour supprimer ou diminuer les manutentions ;
  - Utiliser des moyens de manutention : Transpalette par exemple ;
  - Equiper les charges de moyens de préhension : poignée par exemple ;
  - Former le personnel à adopter des gestes et postures appropriées.
- Protections individuelles
  - Faire porter des équipements de protection individuelle (chaussures, gants, etc.).

#### 7.4.7.2 Mesures de prévention des risques liés à la manutention à l'exclusion de la manutention manuelle

Les mesures de prévention des risques liés à la manutention à l'exclusion de la manutention manuelle se subdivisent en mesures de protection collective et individuelle.

- Protections collectives
  - Organiser les stockages (emplacements réservés, modes de stockage adaptés aux objets, largeur des allées compatibles avec les moyens de manutention utilisés ;
  - Limiter les hauteurs de stockage.
- Protections individuelles
  - Faire porter des équipements de protection individuelle (chaussures de sécurité, casques, etc.).

#### 7.4.8 Mesures de prévention des risques liés aux effondrements et aux chutes d'objets

Les mesures de prévention des risques liés aux effondrements et aux chutes d'objets se subdivisent en mesures de protection collective et individuelle.

- Protections collectives
  - Utiliser des engins et accessoires conformes à la tâche ;
  - Vérifier régulièrement l'état des engins ;
  - Limiter l'usage aux seules personnes formées et habilitées ;
  - Veiller aux conditions de visibilité ;
  - Organiser la circulation des personnes et des véhicules.
- Protections individuelles
  - Faire porter des équipements de protection individuelle (chaussures, gants, etc.)

#### 7.4.9 Risque lié aux circulations et aux déplacements

Les mesures de prévention sont principalement les suivantes :

- Mettre à disposition des véhicules adaptés ;
- Entretien périodiquement les véhicules ;
- Organiser les déplacements ;
- Interdire l'alcool au volant ;
- Ne pas téléphoner pendant le trajet (système de répondeur).

#### 7.4.10 Mesures de gestion des risques liés au gasoil

Concernant le stockage de gasoil :

- *Maintenance et inspection préventives des cuves*
- Procédures de permis de travail et de permis de feu
- Formation et sensibilisation des intervenants sur les cuves.

- Présence de cuvette de stockage bien dimensionnée
- Disposer d'un plan d'opération interne.
- Formation du personnel en extinction incendie et en secourisme ;
- Des déversoirs à mousse qui doivent être situés au bord de la cuvette de stockage et qui permettent d'étaler la solution moussante sur toute la cuvette.



## **8. CONSULTATION DES ACTEURS**

### **8.1. Procédures et modalités**

La participation publique est instituée par le décret n°96-894 du 8 Novembre 1996 déterminant les règles et procédures applicables aux études relatives à l'impact environnemental et social des projets de développement. Il stipule en son *Article 35* que « Le public a le droit de participer à toutes les procédures et décisions qui pourraient avoir un effet négatif sur l'environnement ».

Elle comprend les aspects suivants :

- l'information préalable des autorités et des communautés ;
- la consultation des personnes affectées par le projet ;
- consultation publique ;

Cette procédure de consultation publique permet de présenter le projet aux participants, d'apprécier les impacts sur l'environnement humain et de recueillir avis, attentes et préoccupations des personnes affectées.

Dans le cadre du présent Projet de dédoublement de la route de Dabou, Sortie Ouest, les séances de consultation du public ont eu pour cibles les entités ci-après :

- les acteurs principalement interpellés par la mise en œuvre des activités du Projet ;
- les collectivités territoriales (Sous-préfets de SONGON) ;
- les élus locaux au niveau des Communes de Yopougon (Maires, Conseillers municipaux, Directeurs technique, etc.) ;
- les organisations locales (Chefs de villages et de terre, Notables, Chefs de Quartier, etc.);
- les personnes susceptibles d'être affectées par le projet.

### **8.2. Réunions de cadrage et de démarrage des études**

Le Consultant a eu une séance de travail avec la Cellule de Coordination du Projet de Transport Urbain d'Abidjan (CC-PTUA), le mardi 05 mars 2019, pour le démarrage de l'actualisation des études faites en 2016. La rencontre a débuté à 14 heures 30 minutes pour prendre fin à 16 heures 20 minutes.

Les objectifs assignés à cette rencontre étaient :

- d'informer le consultant sur la nécessité de démarrer les études ;
- d'établir un chronogramme des réunions d'information et de lancement des études en collaboration avec les autorités préfectorales (préfet d'Abidjan, sous-préfet de Songon) et municipales (Mairie de Yopougon).

Il ressort de cette rencontre que le consultant a demandé au PTUA d'initier des courriers auprès des autorités afin d'établir un chronogramme cohérent et ayant l'adhésion de toutes les parties. Cette action facilitera la convocation des PAP et la réalisation d'une bonne séance d'information.

### **8.3. Information des autorités administratives et Municipales**

Ce sont des séances de travail organisées par le Consultant dans les localités concernées par le Projet et, au cours desquelles il discute avec les autorités Administratives et municipales locales de la consistance du projet, des parties à impliquer au processus de consultation du public et à la réalisation des enquêtes sur le terrain.

Dans le cadre de cette étude, suite à la séance de cadrage, le Consultant a tenu une séance de travail avec le Maire de Yopougon et le Sous-préfet de la commune de Songon, respectivement le 11 et le 13 Mars 2019.

L'objectif assigné à cette rencontre était de :

- présenter le projet et les objectifs de l'actualisation des études EIES, PGES et PAR aux autorités administratives et municipales ;
- recueillir leur avis, préoccupations et suggestion ;
- définir un chronogramme pour les réunions d'information et de consultation avec les Personnes affectées (PAP).

Il ressort de cette rencontre que le Maire de Yopougon et le Sous-préfet de Songon ont adhéré pleinement à la réalisation de l'étude. Un chronogramme clair a été établi avec les autorités sur les dates des différentes séances d'information et de consultation du public.

#### 8.4 Réunions d'informations et de lancement des études EIES, PGES et PAR

Le consultant a effectué des rencontres d'informations et de lancement de l'étude avec les autorités administratives et Municipale, ainsi que les populations riveraines du Projet.

##### 8.4.1 Commune de Yopougon

Le vendredi 15 mars 2019, quatorze heures quarante-sept minutes à seize heures vingt-deux minutes (14h47mn à 16h22mn), dans la salle de réunion de la Mairie centrale, s'est tenue en une séance d'information et de lancement des études EIES, PGES et PAR.

Cette rencontre présidée par monsieur KOUAKOU André, Secrétaire Général de la Préfecture d'Abidjan, représentant le Préfet d'Abidjan avait pour objectif majeur de procéder au lancement des études et indiquer aux Populations riveraines le programme des enquêtes de son équipe dans la commune ; notamment l'étude socio-économique auprès des chefs de ménages, des gérants d'activités commerciales et artisanales, ainsi que l'expertise immobilière des bâtis situés dans l'emprise du projet. (Cf. PV de la réunion d'information et de lancement Annexe)

##### 8.4.2 Sous-préfecture de Songon

Au niveau de la Sous-préfecture de Songon, le Consultant tenu une séance d'information et de lancement des études EIES, PGES et PAR le jeudi 21 mars 2019, dans la salle de réunion de la sous-préfecture, de seize heures treize minutes à dix-sept heures vingt-six minutes.

Cette rencontre présidée par monsieur GUIRIGA Stéphane, Sous-préfet de Songon, Cette rencontre a permis d'apprécier l'adhésion et les craintes manifestées par les communautés présentes.

Le tableau ci-après fait la synthèse des rencontres de démarrage de l'étude organisées par le Consultant. (Cf. PV de la réunion d'information et de lancement Annexe)

#### 8.5. Consultations Communautaires

Le Consultant a organisé plusieurs séances de travail avec les chefs de villages, de communautés, les leaders d'opinion et les Personnes Affectées Par le Projet (PAP) dans les différentes localités et quartiers traversées. Le tableau ci-dessous présente les différentes dates des rencontres.

Tableau 8: chronogramme de la consultation des PAP dans les localités traversées par le projet

Dates	Horaires	Lieux	Contenu des activités
Jeudi 28 mars 2019	9h00	Songon Kassemblé	Rencontre avec la chefferie et les PAP
	15h00	Songon Dagbé (carrefour Jacques ville)	Rencontre avec la chefferie et les PAP

Dates	Horaires	Lieux	Contenu des activités
Vendredi 29 mars 2019	10h00	Adiopodoumé	Rencontre avec la chefferie et les PAP
	14h00	Adiopoto1	Rencontre avec la chefferie ; Visite de site
Vendredi 29 mars 2019	17h00	Cité SACO2 Yopougon	Rencontre avec le syndic de propriété et les PAP
Samedi 30 mars 2019	9h00	GESCO Déapleu et loti	Rencontre avec la chefferie ; Visite de site
	11h 00	Bonikro Yopougon	Rencontre avec le syndic de propriété et les PAP
Lundi 01 avril 2019	16h	Niangon Adjamé village	Rencontre avec la chefferie et les PAP ; Visite de site

Source : Gbelle M, Enquête Socioéconomique 2019

Au cours de ces séances, il s'est agi d'informer largement les parties prenantes sur la consistance du projet, les objectifs visés par l'actualisation des études, les impacts tant positifs que négatifs du projet et de recueillir leurs différents avis, préoccupations et suggestions au travers d'un focus group.

Enfin le Consultant a invité les parties prenantes à sensibiliser les populations afin d'adhérer au processus de collecte des données sur le terrain et de libération des emprises.

Il ressort de ces différentes rencontres que les populations des différentes localités traversées par le projet sont heureuses d'accueillir le projet de façon générale et particulièrement les différentes équipes qui interviendront sur le terrain. (Cf. reportage Planche de photo et compte rendu de la réunion d'information et de lancement Annexe)

Cependant, la population du village de Niangon Adjamé a opposé un refus catégorique à la réalisation du projet. Les raisons évoquées sont :

- il n'y a plus de place dans le village pour réinstaller les familles à déplacer ;
- le village ne veut plus se déplacer également ;
- la population souhaite que le projet dévie le village ou passe au-dessus du village.

Enfin Les chefs de village et de quartier ont demandé un chronogramme précis d'intervention des différentes équipes afin de mieux informer les populations. (Cf. Rapport Circonstancié en Annexe)

Planche de photo 1 : Vues de la Séance de consultation communautaire dans les quartiers de GESCO et Bonikro



Source : SERI D, Mars 2019

## 8.6. Séances d'information et de Consultation du Public

La séance d'information et de consultation du public est une réunion au cours de laquelle les partenaires au projet échangent afin d'obtenir l'adhésion de tous. Une stratégie commune sera définie pour la mise en œuvre du projet, dans le souci de protéger l'environnement naturel et humain.

Selon la procédure en vigueur, cette réunion est organisée par le Maître d'Ouvrage assisté du Consultant en charge de la réalisation de l'EIES, sous la présidence de la plus haute autorité préfectorale de la circonscription abritant le projet, en présence des élus et des populations.

Dans le cadre de cette étude, des séances d'information et de consultations du public ont été réalisées dans chacune des communes concernées par le projet. Les résultats de ces séances sont présentés dans le présent rapport d'EIES.

### 8.6.1. Organisation pratique

Dans un premier temps, des séances de travail ont été organisées avec le Sous-préfet de Songon, et la Municipalité de Yopougon en vue de porter à leur connaissance le projet, les objectifs de la consultation des acteurs et l'implication des Mairies dans le processus de l'EIES. Ensuite, les questions de logistiques et le plan de communication liés à l'organisation des séances d'information et de consultations du public ont été abordées et adoptées.

Au total, quatre (02) séances d'information et de consultation du public, en raison d'une séance par commune, ont été organisées respectivement à Yopougon (de 9h à 11h30), Songon (26/05/2019 de 11h à 14h30).



Elles étaient placées respectivement sous la présidence, des Autorités Municipales de la commune de Yopougon et du Sous-préfet de Songon

Ces séances d'échange entre les populations et les gestionnaires du Projet ont vu la participation de plusieurs personnes, représentant les différents groupes sociaux. (Cf. listes des participants par localité en annexe).

Planche de photo 2: Vues de la séance d'information et de consultation du public à la mairie de Yopougon



Source SERI D, Mai 2019

Planche de photo 3: Vues de la séance d'information et de consultation du public à la Sous-préfecture de Songon



Source SERI D, Mai 2019

### 8.6.2. Résultats de l'information et de la consultation du public

Après les différentes présentations du projet par le représentant du Projet Transport Urbain d'Abidjan (PTUA) et la présentation des impacts du projet par le Consultant, les préoccupations des populations et des autorités administratives locales et politiques, ont porté sur plusieurs points (Cf. comptes rendus des différentes séances en annexe) dont les plus importants sont présentés comme suit :

- l'implication des habitants des quartiers et villages concernés aux études et relevés de terrain;
- les procédures et modalités d'acquisition des différents sites ;
- la procédure d'indemnisation des biens affectés ;
- la date effective d'indemnisation des populations ;
- la date effective de démarrage des travaux ;
- l'emploi de la main-d'œuvre locale lors des travaux ;
- l'exécution rapide du Projet pour améliorer les conditions et cadre de vie des populations bénéficiaires ;
- le cas des cimetières impactés, prendre les dispositions pour faire les sacrifices avant de procéder à l'exhumation des corps ;
- le cas des écoles identifier dans l'emprise du projet, le projet doit prendre les dispositions pour la reconstruction de nouveaux bâtiments le début des travaux ;
- les cas d'absence lors du passage des enquêteur socioéconomiques ;
- les dispositions sécuritaires que compte prendre le projet pour réduire les incidents/accidents de la circulation pendant les travaux et lors de son exploitation de la nouvelle route.

- Des suggestions sur l'implantation de ralentisseur et /ou la construction de ponts piétons pour faciliter l'accès des populations des villages riverain dans la sous-préfecture de Songon à accéder à leur domicile.

### **8.6.3. Recommandations**

Au regard des préoccupations exprimées par les populations au cours des différentes séances d'information et de consultations du public, et ce conformément à la réglementation en vigueur en matière d'Etudes d'Impact Environnemental et Social, le Maître d'Ouvrage est invité à prendre les dispositions urgentes suivantes :

- appliquer selon les mesures en vigueur, la réinstallation et/ou la compensation des personnes affectées ;
- communiquer le calendrier d'exécution du Projet aux populations et à l'ensemble des autorités des localités concernées ;
- associer les populations, les autorités préfectorales, politiques, municipales et coutumières à toutes les phases d'exécution du Projet ;
- sélectionner des ONG afin d'apporter un appui social au Projet.
- Renforcer le nombre de passerelle piétonne (pont piéton) dans la commune de Songon ;

De façon particulière, il s'agira pour le Maître d'ouvrage de satisfaire aux attentes spécifiques formulées par les populations. En effet, certaines préoccupations des populations semblent tellement pertinentes telle-que les Cimetières et les écoles dans l'emprise de la route, ainsi que les passerelles (05) à renforcer dans la commune de Songon, qu'il serait important de les prendre en compte dans le projet.

Enfin, le raccordement des sites de production au réseau d'eau potable est un impératif afin d'assurer la cohésion sociale dans la zone d'influence du projet.

## **8.7. CONSULTATION DES FEMMES**

Dans le cadre de la réalisation de l'étude et conformément aux exigences de la BAD, le Consultant avait réalisé des entretiens en 2016 avec des associations de femme dans les différents quartiers/localités traversées par le projet afin de recueillir le avis au travers d'un focus group.

Au cours de cette étude d'actualisation des données, le Consultant à procédé à une vérification données collectées en 2016.

Il ressort de la mission de collecte des données de terrain que le Consultant a constaté l'existence effective de ces associations sur le terrain et les informations collectées en 2016 sont toujours d'actualité.

### **➤ Femmes de GESCO Boston**

Dénoté Waoulé Wassê (mutuelle) ce groupement de femmes est une mutuelle exclusivement ouverte aux femmes Baoulé résidant à Yopougon GESCO. Elle est en effet la fédérale de toutes les autres associations environnantes. Créé depuis le 1<sup>er</sup> Janvier 2012 à l'occasion des funérailles de l'une de ses membres Waoulé Wassê et toutes ses membres et sympathisants ont jugé utile de faire fonctionner leur association de façon plus active avec pour première responsable dame Kouadio Akissi Viviane. Leurs objectifs principaux sont l'entraide et le social dans leur quartier. Le sérieux et la qualité de leur travail leur a valu en espace de 4 ans seulement l'octroi d'un agrément (n°2487) DRG du 19/10/2015. La mutuelle revendique jusqu'à présent 478 membres pour la plupart analphabètes n'ayant aucune source de revenu outre les cotisations mensuelles et quelques dons

venant des membres d'honneur. Elles n'interviennent pour l'heure que dans le quartier GESCO tout en ayant en idée d'étendre à l'avenir leur limite. Il existe entre autres de très bon rapport entre les membres et également entre les mutuelles et les autres associations. Il faut noter que le seul moyen de transport reste les minicars et les taxis communaux servant à acheminer leurs marchandises vers les marchés. Bien qu'ignorant l'existence du projet elles l'apprécient énormément et sont prêtes à donner un coup de pouce lors de la réalisation des travaux. Enfin leurs doléances sont les suivantes : deux ponts piétons pour les enfants, un centre de santé pour GESCO, reconstruire le marché qui va être détruit par le dédoublement, financer les projets de l'association (vente de pagne, ouvrir une usine de production de placali et d'attiéké, élevage de poulets), l'alphabétisation, la création d'emploi.

#### ➤ Femmes d'Adiopodoumé

Grâce Divine est une association féminine apolitique à caractère social et culturel dont les membres sont au nombre de 116. Elle est dirigée par dame Wewé Akrebié Leocadie qui lui a insufflée un nouveau dynamisme puisqu'existante dans l'informel depuis plusieurs générations, les recettes de vente d'Attiéké et les cotisations mensuelles assurent le bon fonctionnement de l'association. Leurs actions ne se limitent pas qu'Adiopodoumé elles soutiennent, aident et prodiguent des conseils aux femmes des villages voisins afin de les inciter à la création des richesses. Les rapports sont au beau fixe entre elles membres et également entre elles et les autres associations sœurs du village. Cependant, elles font face à un problème crucial du genre, car elles ne sont pas associées aux prises de décisions tant dans leurs foyers que dans leur coutume. Leur association ne bénéficie d'aucun financement, ni d'aide extérieure. En effet de toutes ces difficultés elles disposent de près d'un million de francs CFA dans leur compte. Elles souhaitent entre autres le dédommagement des personnes impactées. Pour l'écoulement de leurs productions vers les marchés elles comptent sur les taxis-brousse et les minicars. Elles épousent entièrement ce projet car selon elles la route sera désormais bonne et le déplacement moins difficile. Ainsi elles se proposent comme ouvrières lors de la réalisation des travaux. Comme doléances Grâce Divine souhaite la construction d'un foyer pour les femmes, l'alphabétisation, un financement pour leur projet de magasin des chaises et bâches, des machines modernes pour la fabrication de l'Attiéké.

#### ➤ Femmes de Bonikro (Yopougon)

L'association des sœurs battantes de Bonikro (ASBB) est un regroupement ou associations cellulaires ayant décidé de faire fusion pour donner l'ASBB dirigée par dame Zombra Adjata. Elle comprend près de 150 membres dont la plupart est déscolarisée ou sans emploi et ont jugé utile de se mettre ensemble pour défendre leurs causes et créer des activités génératrices de revenus. Association à caractère purement social elle vit du fruit des tontines et de cotisations. Leur seule ressource étant donc les petits commerces elles sont limitées qu'à leur quartier Bonikro. Comme actions, elles ont déjà initié des campagnes de vaccination contre la poliomyélite et le paludisme. Ces vaillantes dames entretiennent de bons entre elles et les autres associations du quartier. Pour l'écoulement de leurs produits elles comptent sur la disponibilité des minicars et des taxis communaux qui ne suffisent d'ailleurs pas. Elles apprécient sans réserve ce projet et sont disponibles à participer à sa bonne marche. Elles souhaitent le dédommagement des personnes touchées par les travaux. Enfin comme doléances elles voudraient qu'on leur construise une école, un centre de santé, un marché, l'adduction en eau potable, l'électrification rurale et le réaménagement de leur siège.

#### ➤ Femmes de Niangon Adjamé

Femme Espoir de Niangon est une association à caractère apolitique faisant la promotion du social pour l'épanouissement et le bien-être de la femme. Créée en 2013 elle regorge des femmes dont la plupart sont analphabètes. Au nombre de 142 ces dames visent à se faire connaître et étendre leurs



activités au-delà de leur village en vue de braver plusieurs difficultés notamment la pauvreté et le problème du genre. FENA fonctionne grâce à des cotisations mensuelles qu'elles se sont imposées. Elles interviennent dans divers domaines, ce qui fait d'elles des femmes polyvalentes. Leurs actions sont pour l'instant limitées qu'à leur village, elles vivent en parfaites harmonie entre elles et le reste des femmes du village et les autres associations sœurs. Les moyens de transport les plus utilisés sont les transports en commun (gbaka, wôrô-wôrô) minicars ou taxi brousse. Le mauvais état des routes fait que les transporteurs refusent parfois d'écouler nos productions. Bref il se pose un réel problème de moyens de transport. Elles ne sont pas informées du dédoublement de la voie Abidjan-Dabou, néanmoins elles apprécient énormément le projet. Elles souhaitent donc que le problème de transport soit réglé au plus vite, elles adhèrent pleinement au projet et demandent dédommagement de ceux et celles qui sont dans l'emprise. Elles comptent se mobiliser pour servir de main-d'œuvre pendant les travaux et offrir de quoi manger aux ouvriers. Enfin elles souhaitent la création d'emploi, des infrastructures scolaires, sanitaires, adduction d'eau, un siège et des véhiculent ainsi des machines pour transporter l'attiéké.

### 8.8 Avis et suggestions sur le Projet

Dans l'ensemble, les populations ont un avis favorable sur le projet. Selon elles, ce projet leur permettra de bénéficier de plusieurs avantages (fluidité routière), de développer leurs localités et de susciter des emplois pour les jeunes. Toutefois, certains ont émis des réserves (Niangon-Adjamé, Songon-Kassemblé, Anguédedou, Carrefour Bimbresso) quant à la réalisation du projet (destruction de cimetières et perte d'identité culturelle). Pour ce faire, chacune des localités traversées par le projet a relevé les doléances suivantes :

#### 8.8.1. Commune de Yopougon :

##### ➤ CITE BATIM 1

- rebâtir une autre clôture pour sécuriser la Cité, vue que la dite clôture est dans l'emprise du projet
- faire d'autres ouvertures de voies d'accès à la cité pendant les travaux ;
- construction d'un air de jeu ;
- mettre des balises de sécurité pour la protection des piétons après la réalisation des travaux.

##### ➤ GESCO

- construction d'un centre de santé et d'une école primaire,
- -bitumage des voies d'accès dans les différents secteurs et assainissement du quartier ;
- -sécurité routière (bande blanche, pont piéton, feux tricolores)
- -emploi des jeunes et un marché pour les femmes
- -un local pour le bureau des responsables de quartiers.

##### ➤ CITE NAWA

- construction d'une école primaire, d'un foyer des jeunes et des édifices religieux (mosquée et église) ;
- bitumage des ruelles de la cité ;
- baliser les entrées et sorties de la cité pendant les travaux ;
- prendre des mesures pour la poussière qui sera émise durant les travaux de réalisation ;
- construire un mur de protection pour la cité.

##### ➤ BONIKRO

- un centre de santé ;
- un groupe scolaire (jardin d'enfant et primaire) ;

- un terrain de sport ;
- -dédommagement des personnes affectées par le projet ;
- moyens matériels (chaises, bâches) pour le fonctionnement des activités du bureau,
- passerelle piétonne ;
- emploi des jeunes.

➤ **NIANGON-ADJAME EXTENSION**

- emploi des jeunes ;
- centre de santé et jardin d'enfants ;
- foyer des jeunes.

➤ **ADIOPODOUME**

- la construction d'un lycée ;
- dédommagement des personnes affectées par le projet.

8.8.2. Sous-préfecture de Songon :

➤ **CARREFOUR BIMBRESSO OU ABADJIN GARE**

- Une passerelle piétonne ;
- 2 pompes hydrauliques ;
- un éclairage public ;
- un centre de santé ;
- un foyer des jeunes et emploi des jeunes ;
- équiper le village en bâches et en chaises ;
- un espace vert.

**CAS DU CIMETIERE :**

La reconnaissance a donné le total soixante-dix (70) tombes. Il s'agit des tombes des musulmans, des animistes et des chrétiens.

Les différentes familles des défunts et la chefferie ont demandé cent mille (100.000) francs par tombes pour les sacrifices nécessaires pour exhumer les restes des corps. Soit un total de sept million (7.000.000) de francs.

➤ **ANGUEDEDOU**

- -un centre de santé ;
- -terrain de sport ;
- -construction d'un foyer (jeunes et chefferie) ;
- -édifices religieux (église, mosquée) ;
- -marché ;
- -un pont piéton.

**CAS DU CIMETIERE :**

Quatre et vingt dix-sept (97) tombes ont été signalée dans l'emprise du projet par les populations dont 2 en ciment appartenant à des adultes et 95 non cimentées pour des enfants de 0-9 ans appartenant à plusieurs familles du village.

Les dispositions à prendre pour exhumer ces corps sont les suivantes :

- Pour les 95 tombes, un sacrifice commun sera fait, que ce soit des chrétiens, des musulmans ou des animistes. Le sacrifice est donné par la chefferie. Il s'agit de :
  - ❖ Un (01) mouton ;
  - ❖ Un (01) cabri ;
  - ❖ Deux (02) liqueurs précisément du GIN ;
  - ❖ Un (01) casier de vin ;
  - ❖ Un (01) casier de bière ;
  - ❖ Un (01) casier de sucrerie ;
  - ❖ Une (01) tombe commune sera faite pour les restes des corps.
  
- Pour les tombes des deux (02) adultes appartenant à la famille KOUADIO :
  - ❖ Un (01) mouton ;
  - ❖ Un (01) cabri ;
  - ❖ Deux (02) liqueurs précisément du GIN ;
  - ❖ Un (01) casier de vin ;
  - ❖ Un (01) casier de bière ;
  - ❖ Un (01) casier de sucrerie ;
  - ❖ Deux (02) nouvelles tombes et deux (02) cercueils.

Il faut noter que pour les sacrifices, l'argent en espèce peut être accepté pour que la chefferie puisse se procurer les différents éléments du sacrifice. Cette somme en espèce s'élève à cinq cent mille francs (500.000 FCFA) sans les cercueils.

Aussi, la chefferie a fait une proposition :

- Si l'exhumation doit se faire par la chefferie, la somme de cinq cent mille francs (500.000 FCFA) est demandée ;
- Si l'exhumation est faite par IVOSEP, la somme demandée ne sera plus exigée.

Ce qui donne un total d'un million (1.000.000) francs sans les cercueils.

#### ➤ ADIAPPO MORONOU (MADAME DJO)

##### CAS DU CIMETIERE :

Au niveau de cette localité, ce sont soixante-cinq (65) tombes signalés, dont 12 tombes cimenté et 53 en terre.

Ces tombes appartiennent à trois (03) catégories de personnes. Il s'agit des chrétiens, des animistes et des musulmans. Le sacrifice se fera donc par groupe. Mais l'exhumation se fera par l'IVOSEP.

- Pour les musulmans
  - ❖ Deux (02) bœufs ;
  - ❖ Cinq sacs de riz de 50kg ;
  - ❖ Trois (03) bidons d'huile de 20 litres ;
  - ❖ Trois cent cinquante mille (350.000) francs.

Aussi, la somme en espèce demandée s'élève à Un million quatre-vingt et huit (1.088.000) francs.

- Pour les chrétiens, la somme d'un (01) million cent mille francs (1.100.000) en espèce est demandée.
- Pour les animistes
  - ❖ Un (01) cabri ;
  - ❖ Deux (02) coqs ;
  - ❖ Deux (02) poules ;
  - ❖ Trois (03) liqueurs GIN ;
  - ❖ Deux (02) bœufs ;

- ❖ Un (01) casier de vin ;
- ❖ Deux (02) casiers de sucrerie ;
- ❖ Six (06) sacs de riz.

Aussi, si la somme pour les sacrifices peut être donnée en espèce. Soit la somme totale d'un (01) million deux cent mille (1.200.000) francs.

Ce qui donne un total de trois million trois cent quatre-vingt-huit mille (3.388.000) francs.

➤ **SONGON-KASSEMBLE**

- -un centre de santé ;
- Une passerelle piétonne
- -une école maternelle et un collège ;
- -des espaces de jeux ;
- -un commissariat de police et une gendarmerie ;
- -un quai de bateau bus ;
- -clôturer l'école primaire existante et en construire une 2ème ;
- -éclairage public ;
- -adduction d'eau (le débit actuel est faible) ;
- -un foyer des jeunes ;
- -préserver l'attrait historique et touristique du village.

➤ **SONGON-DAGBE**

- Une passerelle piétonne ;
- emploi des jeunes pour les ouvrages au niveau du village ;
- appel aux opérateurs économiques pour les investissements dans le village.

## 9. ESTIMATION MONETAIRE DES MESURES ENVIRONNEMENTALES ET SOCIALES

Les coûts de certaines mesures d'atténuation des impacts sont déjà incorporés dans le coût global du Projet. Cependant, un accent particulier devra être mis sur la mise en œuvre du PGES qui comporte la surveillance et le suivi environnemental et social, en vue d'une application effective des mesures et recommandations préconisées.

Le montant total (en dehors des coûts inclus dans le coût général des travaux) de l'estimation monétaire des mesures d'atténuation des impacts environnementaux et sociaux est de **Cinq Cent millions de francs CFA (500 000 000 F CFA)**.

Ce budget prend essentiellement en compte :

- les activités de surveillance et de suivi ;
- le renforcement des capacités ;
- Les activités de sensibilisation sur les IST et VIH/SIDA ;
- Les activités de sensibilisation sur la sécurité routière et les réseaux d'assainissement ;
- Les activités de sensibilisation sur la prise en compte du Genre ;
- L'appui à la réalisation d'infrastructures connexes pour le compte des riverains ;
- L'élaboration de manuels et supports de sensibilisation et de vulgarisation des prescriptions environnementales et sociales de la BAD ;
- La provision pour le déplacement éventuel des tombes.

Le tableau ci-dessous indique les détails du coût du PGES.

Tableau 9:Détails des mesures de protection de l'environnement

Actions environnementales et sociales	Période	Unité	Quantité	Coût Unitaire (F CFA)	Montant total (F CFA)
<b>1. MISE EN ŒUVRE DES MESURES ENVIRONNEMENTALES ET SOCIALES</b>					
1.1 Recrutement d'un Spécialiste en Environnement avec de forte compétences en HSE au sein de chaque entreprise des travaux	Démarrage des travaux	Mois	17	1 000 000	17 000 000
1.2 Acquisition des EPI et EPC	Travaux	Forfait	2	15 000 000	30 000 000
1.3 Gestion des déchets liquides et solides	Travaux	Forfait	10	5 000 000	50 000 000
1.3 Appui à la réalisation d'infrastructure connexe	Travaux	Forfait	Forfait	43 000 000	43 000 000
1.4 Sensibilisation des travailleurs et des populations riveraines sur les IST/VIH/SIDA	Démarrage des Travaux Fin des travaux	3 Campagnes par commune	6	15 000 000	90 000 000
1.5 Sensibilisation des travailleurs et de la population riveraine à la sécurité routière et à la protection des réseaux d'assainissement	Fin des travaux	1 Campagne /commune	2	3 500 000	7 000 000
1.6 Les activités de sensibilisation sur la prise en compte du Genre	Travaux	1 campagne par commune	2	2 000 000	2 000 000
1.7 Acquisition de boîtes à pharmacie et contrat /convention d'assistance médicale entre l'entreprise et un centre de santé proche du site pour la prise en charge des travailleurs	Durant tout le chantier	Ensemble	2	1 000 000	2 000 000

1.8 Gestion de la découverte de vestiges archéologiques, déplacement de tombes	Durant tout le chantier	Forfait	2	50 000 000	100 000 000
1.9 Mobilisation d' ONG pour la gestion des plaintes	Durant tout le chantier	Forfait	34 <sup>1</sup>	1 000 000	68 000 000
<b>Sous total 1</b>					<b>409 000 000</b>
<b>2. SURVEILLANCE ET SUIVI ENVIRONNEMENTAL ET SOCIAL</b>					
2.1 Surveillance par PTUA	Durant tout le chantier	3 Mission/	17	1 000 000	51 000 000
2.2 Suivi de l'ANDE	Travaux	Mission	3	1 000 000	3 000 000
<b>Sous total 2</b>					<b>54 000 000</b>
<b>3. RENFORCEMENT DES CAPACITES</b>					
3.1 Elaboration des modules et organisation des séances de formation (secourisme- équipier de première intervention- santé sécurité au travail et les risques liés aux travaux routiers)	Démarrage des travaux	Atelier	1	7 000 000	7 000 000
3.2 L'élaboration de manuels et supports de sensibilisation et de vulgarisation des prescriptions environnementales et sociales de la BAD	Démarrage des travaux	Formation	1	5 000 000	5 000 000
<b>Sous total 3</b>					<b>12 000 000</b>
<b>Total Général (T1+T2+T3)</b>					<b>475 000 000</b>
<b>Cout indirect (5 %)</b>					<b>25 000 000</b>
<b>Total provisoire PGES</b>					<b>500 000 000</b>

<sup>1</sup> 34 = la durée des travaux (17mois) multiplié par le nombre de commune (02)

## 10. CHANGEMENT CLIMATIQUE

Dans le cadre de ce projet, l'objectif de la gestion durable des terres, de la gestion durable des ressources hydriques et la capacité d'adaptation des principaux systèmes et infrastructures urbains au changement climatique ont été pris en compte.

En effet, les principaux risques identifiés sont les suivants :

Développement des activités de déboisement directement ou indirectement lié aux travaux dans la zone d'influence du projet ;

Inondations et crues liées à la présence d'un plan d'eau lagunaire et de cours d'eau dans une zone fortement accidentée avec des ravins importants.

Les dispositions prises pour l'application des mesures d'adaptation sont l'implication et l'équipement des techniciens de la SODEFOR, de l'ANADER, de l'ONAD et des Mairies, en vue de veiller à la protection des ressources forêts, terres et eau.





## 11. CONCLUSION

Les principaux résultats, tirés de l'EIES du Projet de dédoublement de la route de Dabou entre l'Autoroute du Nord et le carrefour de Jacquerville à Songon, sont relatifs aux impacts potentiels (en particulier les impacts négatifs) dudit Projet sur les milieux biophysique et humain, et aux mesures proposées pour la protection de ces différents milieux, en phase d'installation et de préparation, de construction, d'exploitation et d'entretien, et de cessation.

### ✓ Milieu biophysique

Le milieu biophysique sera affecté de manière peu significative et localement au niveau du paysage, des sols, des eaux souterraines, de l'ambiance acoustique, de la qualité de l'air, de la flore et de la faune, mais cela devrait être atténué par la mise en œuvre effective de mesures telles que :

- la construction d'un atelier mécanique selon les règles de l'art susceptible de recevoir le matériel, les engins et autres véhicules de chantier pour les opérations de révisions et d'entretiens courants ;
- le stockage dans des fûts étanches, l'enlèvement et la valorisation des huiles de vidange produites au cours des travaux par une structure spécialisée en la matière ;
- la mise en œuvre des dispositifs de protection et d'imperméabilisation des sols pour contrôler ou/et atténuer au maximum la pollution de toutes sortes émise par les engins et véhicules de chantier ;
- l'installation d'un séparateur d'hydrocarbure dans les aires de lavage et d'entretien des véhicules et engins de chantier ;
- l'entretien et le ravitaillement des véhicules et autres engins de chantier aux emplacements prévus pour cela sur la base vie/base chantier ;
- la planification et la restriction des activités bruyantes au jour (entre 06 h et 18 h) ;
- l'arrosage périodique des plates-formes des terrassements pour atténuer l'impact sur la qualité de l'air surtout quand le tracé doit traverser une localité ;
- la mise en place d'une bâche de protection sur les camions transportant des matériaux ;
- etc.

### ✓ Milieu humain

Sur le plan humain, les mesures à adopter pour garantir une bonne exécution des travaux se résument en ces points ci-après :

- l'association des autorités (préfectorales, municipales, politiques et coutumières) des localités concernées à la gestion du Projet;
- l'information et la sensibilisation des personnels du chantier sur les risques relatifs à leur environnement de travail et les précautions à prendre dans l'exercice de leurs tâches professionnelles ;
- la prévision des panneaux de signalisation des travaux afin de prévenir les accidents ;
- la mise en pratique des dispositions prévues pour la sécurité des personnels du chantier et celle des riverains ;
- la conduite des négociations en collaboration avec les autorités préfectorales, municipales, politiques et coutumières auprès des propriétaires fonciers pour les éventuelles exploitations de zones de dépôt afin de réduire les risques de spéculation foncière ;
- la réinstallation/indemnisation des Personnes Affectées par le Projet avant le démarrage des travaux;

- le respect de la vie sociale des riverains et la consolidation de la cohésion sociale dans les communes et quartiers d'implantation des travaux par le personnel des chantiers ;
- la réalisation, l'arrosage et l'entretien des voies de déviations en vue de la mobilité et la protection des riverains ; la prévision de voies d'accès aux équipements socio-éducatifs et sanitaires significatifs des zones d'influence directes du Projet.

L'Etude d'Impact Environnemental et Social (EIES) du projet de dédoublement de la route de Dabou entre l'Autoroute du Nord et le carrefour de Jacquville à Songon, a clairement ressorti que les impacts positifs qui pourraient être générés au niveau socio-économique sont largement supérieurs aux effets négatifs d'ordre environnemental et social qui, du reste, sont tout à fait maîtrisables grâce aux mesures d'atténuation ou de compensation définies dans ce document.

Il est donc possible d'affirmer, au terme de cette étude, que la faisabilité environnementale et sociale du présent projet est bonne si toutes les dispositions prévues à cet effet sont prises et appliquées par toutes les parties prenantes.

## **10. ANNEXES**

**Annexe 1 : Procès-verbal de la séance d'Information et de lancement des études EIES PGES et PAR à Yopougon**

**Procès-Verbal de la séance d'Information et de lancement de l'actualisation des études EIES, PGES et PAR**

Localité : Commune de Yopougon

Objet : Lancement de l'actualisation des études EIES, PGES et PAR du projet de dédoublement de la route de Dabou sortie Ouest

Date : Vendredi 15 Mars 2019

Lieu : Salle de mariage de la Mairie

Heure de début : 14 h 47 min

Heure de Fin : 16 h 22 min

L'an deux mille dix-neuf, et le Vendredi 15 Mars, de 14 h 47 min à 16 h 22 min, s'est tenue dans la salle de mariage de la Mairie de Yopougon, une séance d'Information et de lancement de l'actualisation des études EIES, PGES et PAR du Projet de Dédoublement de la Route de Dabou sortie Ouest.

Ordre du jour :

- Présentation générale du projet,
- Présentation technique (par projection) du projet,
- Echanges.

L'objectif assigné à cette rencontre était essentiellement :

- d'informer les populations riveraines de la zone du projet sur l'actualisation des études réalisées en 2016 avant le démarrage des travaux ;
- et de créer un cadre d'échanges avec les Personnes Affectées par le Projet (PAPs) et les différentes parties prenantes en vue de recueillir leurs avis, suggestions, préoccupations et d'y apporter des réponses.

Etaient présents (Voir liste de présence) :

Pour le compte de la préfecture d'Abidjan

- Monsieur KAKOU André M.B, Secrétaire général de préfecture représentant le Préfet d'Abidjan.

Pour le compte du PTUA :

- Madame AUGOU Solange, Sociologue PTUA/AGERROUTE ;
- Monsieur EHOUE Kodjo Fidel, Ingénieur routier PTUA/AGERROUTE ;
- Monsieur N'GUESSAN Clément, TS-Route PTUA/AGERROUTE ;
- Mlle AUGOU Mireille, Sociologue PTUA/AGERROUTE.

Pour le compte de la commune de Yopougon :

- Monsieur BAMBA Laciné, Directeur Technique Adjoint Mairie ;
- Les chefs de quartiers;
- Les PAPs.

Pour le compte du consultant GBELLE :

- Monsieur SERI Dorgeles, représentant le consultant, Maitre de cérémonie ;

- Madame COFFY Flora Ghislaine Epse KOUAME, Assistante du Consultant ;
- Mlle OULAI Mireille, Assistante du Consultant ;
- Mlle N'GUESSAN Marie-Chantal, Assistante du Consultant ;
- Monsieur COULIBALY Adama, Assistant du Consultant ;
- Monsieur TCHIE Bi Christophe, Assistant du Consultant.

## PRESENTATIONS-ECHANGES ET DISCUSSION

La rencontre a débuté par les civilités à l'assemblée et la présentation de la table de séance faites par Monsieur SERI Dorgeles, représentant le consultant GBELLE, Maître de cérémonie.

Il a par la suite passé la parole à monsieur BAMBA Lanciné Directeur Technique Adjoint, représentant le Maire de la commune de Yopougon et à monsieur KAKOU André M.B, Secrétaire général de préfecture Représentant le préfet d'Abidjan pour leur allocution.

Intervenants	Résumé des interventions
<b>1- Introduction</b>	
Monsieur BAMBA Lanciné, Directeur Technique Adjoint mairie	A dans son introduction fait les civilités et a remercié les populations qui ont répondu présentes à cette convocation. A après sa brève intervention, passé la parole au représentant du Préfet.
Monsieur KAKOU André M.B, Secrétaire général de préfecture représentant le Préfet d'Abidjan.	S'est d'abord excusé pour le retard avec lequel commence la rencontre prévue pour 14h. A donné l'objet de la rencontre qui est l'actualisation du projet de la route de Dabou de GESCO station Shell au carrefour Jacquerville long de 19km. A précisé que le projet a commencé depuis 2016, mais que le démarrage effectif des travaux est prévu pour juillet 2019. après son intervention, a passé la parole au technicien du PTUA, monsieur KODJO Fidel pour la présentation du Projet.
Monsieur EHOUE Kodjo Fidel, Ingénieur routier PTUA/AGEROUTE	A, fait une projection vidéo. A précisé que le projet démarre au point zéro à la station Shell de GESCO jusqu'au carrefour Jacquerville. A signifié que l'objectif de ce projet est de permettre la fluidité routière. Pour ce faire, un décret a été pris par l'Etat de Côte d'Ivoire pour déclarer l'emprise du Projet zone d'utilité publique. A rajouté que l'emprise est de 50m ; mais varie jusqu'à 100 mètres pour les carrefours et les passerelles (ponts piétons). A dit qu'un passage supérieur (enjambant l'autoroute du nord) sera construit au carrefour station Shell ; et un Fly over au niveau du carrefour de GESCO. Ensuite cinq (5) passerelles piétonnes seront réalisées. A souligné que la voie à une dimension sécuritaire avec des contre-allées et un éclairage central sur toute la voie. Pour terminer, a dit que le consultant va recueillir des données par des recensements après lesquels il y'aura des négociations. Après sa présentation succincte, le maître de cérémonie Monsieur SERI Dorgeles a pris la parole.
Monsieur SERI Dorgeles, représentant le Consultant GBELLE, Maître de cérémonie	A approfondi les explications sur la description du projet. A dit que l'objectif de l'actualisation est de passer en revue les données de 2016.

Intervenants	Résumé des interventions
	<p>A expliqué le travail du consultant qui est d'actualiser le recensement fait en 2016 et d'enquêter les personnes nouvellement impactées par le projet du dédoublement.</p> <p>A continué en disant que le recensement se fera de manière individuelle et que toutes les personnes situées dans l'emprise du projet seront prises en compte.</p> <p>A précisé qu'après le recensement, la liste des personnes recensées sera affichée et un bureau de plainte ouvert pour toute réclamation.</p> <p>A donné les dates des rencontres dans les différents quartiers traversés par le projet qui seront du 20 au 30 mars 2019.</p> <p>Après sa brève intervention, le représentant du Préfet a pris la parole pour ouvrir les échanges tout en expliquant la situation quant aux dispositions à prendre pour être disponible lors du recensement.</p>
<b>2- Echanges</b>	
Monsieur MESSAN Jaurès, représentant propriétaire de GESCO	A demandé quels sont les documents à fournir pour les propriétaires et les locataires pour le recensement ?
Monsieur SANGARE Yacouba, propriétaire GESCO	A mentionné que la moitié de son terrain est touchée. Mais est-ce que dans le cadre du dédommagement la partie non concernée lui reviendrait ? A demandé s'il y'avait un recasement pour les locataires ?
Madame EFFOU, propriétaire de magasin carrefour pasteur	A dit qu'elle a changé de nom pour cause de mariage. Mais est-ce qu'il y'aura un impact vu qu'elle a été déjà recensée en 2016.
Monsieur SOUMAHORO Issouf	A demandé si après les 25 m le reste du terrain sera utilisé par les travaux ?
Monsieur AKRE Dominique, locataire de magasin	A demandé si son magasin sera pris en compte et quelles pièces fournir pour être pris en compte ?
Madame AKIMOU, Commerçante à GESCO	A dit qu'elle est nouvelle commerçante à GESCO, mais est-ce qu'elle sera dédommée ?
<b>Réponses à la première série de questions</b>	
Monsieur SERI Dorgelès, représentant le Consultant GBELLE, Maitre de cérémonie	<p>A remercié l'assemblée pour leur intervention et la qualité des questions et préoccupations posées.</p> <p>A souligné, concernant les préoccupations relatives aux parcelles restantes qui ne font pas parties de la DUP, qu'elles appartiennent au propriétaire et non à l'Etat.</p> <p>En ce qui concerne les propriétaires ayant changé de nom, le consultant a répondu qu'ils seront réidentifiés et pris en compte dans le cadre de l'actualisation.</p> <p>A précisé concernant les documents à fournir pour être dédommé, que seuls les propriétaires doivent fournir un titre foncier qui est l'ACD, et que les héritiers doivent faire un Procès-verbal de famille légalisé désignant la personne apte à représenter la famille.</p> <p>Pour le cas de ceux qui sont à l'étranger, le consultant a insisté sur le fait qu'ils doivent produire une procuration en bonne et due forme depuis l'ambassade de Côte d'Ivoire de leur pays d'accueil.</p>

Intervenants	Résumé des interventions
	<p>Concernant les nouveaux magasins, a souligné qu'ils feront l'objet de vérification avant toute prise en compte et que les concernés doivent apprêter les reçus et les Planche de photo copies des pièces d'identité.</p> <p>Après son intervention, Madame AUGOU Solange, sociologue PTUA a pris la parole pour des éclaircis sur certains points.</p>
<p>Madame AUGOU Solange, sociologue PTUA/AGEROUTE</p>	<p>A demandé aux PAPs qui ont des pièces d'identités périmées de se faire établir de nouvelles pièces d'identité. Cette mesure évitera un ralentissement lors du processus d'indemnisation.</p> <p>Par ailleurs, a souligné que les cartes d'électeur ou de partis politiques ne sont pas acceptées et pour les étrangers, il faut une carte consulaire ou la carte Nationale d'identité de son pays d'origine.</p> <p>A insisté sur le fait qu'il ne fallait pas prendre la pièce de son parent pour se faire recenser, pour éviter des conflits.</p> <p>A mentionné que pour les activités commerciales, il faut donner les réponses justes et les chiffres d'affaires réels.</p> <p>Après l'intervention de Madame AUGOU Solange, le représentant du préfet a pris la parole pour des mises au point avant l'ouverture d'une 2<sup>ème</sup> liste de questions.</p>
<p>KAKOU André M.B, Secrétaire général de préfecture représentant le Préfet d'Abidjan.</p>	<p>A dit d'éviter de faire des palabres, d'être courtois avec les agents recenseurs.</p> <p>A affirmé que quoi qu'il en soit la route va passer. Donc il faut un bon accueil aux agents recenseurs. C'est une collaboration à partir de laquelle des décisions seront prises.</p>
Deuxième série de questions	
<p>Monsieur YAO Komenan Niangon Adjamé</p>	<p>A dit qu'en 2016, les agents recenseurs sont passés pour l'identification. Mais après des aménagements ont été faits. Est-ce que nous serons dédommagés ?</p>
<p>Madame IRIE Rachel, Niangon Adjamé</p>	<p>A mentionné qu'elle est installée aux alentours de l'école. Mais est-ce qu'elle sera dédommée ?</p>
<p>Monsieur BOHOUSSOU</p>	<p>A demandé où seront les passerelles ?</p>
<p>Monsieur AKRE Théophile, Président COGES Niangon-Adjamé</p>	<p>A précisé que l'école sera cassée, mais que faire pour l'école et les élèves ?</p>
<p>Monsieur Marius</p>	<p>A demandé la date de paiement des indemnisations ?</p>
<p>Monsieur KOUAKOU Koffi Victor Institut pasteur</p>	<p>A affirmé qu'il y'a déjà un tracé. Mais est-ce que ce tracé sera revu ? A demandé si pendant le projet les commerçants doivent continuer à payer l'ODP ?</p>
<p>Monsieur MESSAN Koffi, responsable IVOGRAIN</p>	<p>A dit que le magasin IVOGRAIN sera touché et souhaiterait avoir le plan du tracé pour l'entreprise.</p>
<p>Monsieur COULIBALY Aboubacar Km 17</p>	<p>A demandé si le dédommagement se fait avant la casse ou après la casse ?</p>
Réponses à la deuxième série de questions	

Intervenants	Résumé des interventions
KAKOU André M.B, Secrétaire général de préfecture représentant le Préfet d'Abidjan.	<p>A répondu concernant les aménagements faits, que les PAPs seront dédommagées sur les magasins et non sur le sol.</p> <p>A souligné concernant la date du paiement des indemnités que c'est un processus. Et la date sera définie lorsque les enquêtes seront terminées et les montants à payer après négociation seront connus.</p>
Monsieur SERI Dorgelès, consultant CIIC, Maitre de cérémonie.	<p>A affirmé, concernant l'indemnisation avant ou après la destruction des biens des PAPs, que l'indemnisation doit être juste et préalable avant la réalisation des travaux ; mais que selon l'évolution du projet, les choses peuvent évoluer. L'idéal c'est d'être dédommagé avant de casser les magasins.</p> <p>A mentionné qu'il y'aura plusieurs autres rencontres et des séances selon les catégories de personnes affectées.</p> <p>En ce qui concerne les écoles situées dans l'emprise du projet, a dit que le PTUA prendra des dispositions avec le Ministère de l'éducation nationale.</p> <p>A ajouté que du 20 au 30 mars 2019, des rencontres dans les différents quartiers traversés par le projet se feront. Qu'à Niangon-Adjamé, une rencontre se fera de manière officielle pour recueillir leurs préoccupations.</p> <p>A dit qu'à la publication des listes et à la suite des réclamations il y'aura aussi des réunions.</p> <p>A dit que les responsables d'entreprises seront aussi convoqués pour des documents à fournir en vue de leur dédommagement.</p> <p>A terminé en donnant différents contacts où les PAPs pourront s'informer. Après l'intervention de Monsieur SERI Dorgeles, consultant CIIC, Maitre de cérémonie, Monsieur BAMBA Laciné a pris la parole.</p>
Monsieur BAMBA Laciné, Directeur Technique Adjoint mairie	A répondu concernant l'ODP, que les commerçants sont obligés de payer l'ODP jusqu'au déguerpissement.
Madame AUGOU Solange, sociologue PTUA/AGEROUTE	A affirmé que pour l'école primaire publique de Niangon-Adjamé, le président du COGES doit la rencontrer pour qu'elle remonte l'information au Ministère de l'éducation et voir les dispositions à prendre.
<b>3- Conclusion</b>	
KAKOU André M.B, Secrétaire général de préfecture représentant le Préfet d'Abidjan	A mis fin à la réunion à 16 h 22 mn par des remerciements et a levé la séance sans toutefois oublier de donner des conseils à l'assemblée.

***Fait à ABIDJAN le 15 Mars 2019***

N'GUESSAN Marie-Chantal



Pour la Mairie de Yopougon Bamba Lanciné DT Adjoint	Pour le PTUA/AGEROUTE AUGOU Marie Solange	Pour le Consultant GBELLE SERI Dorgelès

Annexe 2 : Liste de présence à la réunion d'information et de lancement des activités de l'actualisation des études EIES PGES et PAR à Yopougon



**ACTUALISATION DES ETUDES EIES, PGES ET PAR DU PROJET DE DEDOUBLEMENT DE LA ROUTE DE DABOU-SORTIE OUEST**

**Liste de présence**

Localité: Commune de Yopougon

Objet: Lancement des activités de l'actualisation de doublement route de Dabou

Date: Vendredi 15 Mars 2019

Heure-Début: 14h47

Heure-Fin: 16h22

No d'ordre	Nom et Prénoms	Structures/villages	Fonctions	Contacts	Emargements
1	KAROU André M.R	Préfecture Dabou	Secrétaire Général	01515758	
2	Augou Marie Solange	PTUA/AGEROVIC	Sociologue	07671147	
3	Bamba 'Anane'	Dairie yop	SP/SCS	0765184	
4	Ehane Kodjo Fidel	PTUA	Ing. Route	13427103	
5	N'Guessan Clément	PTUA	Ts- Route	08938795	

Environnement et Génie Civil, pour un développement durable-Liste de présence



No d'ordre	Nom et Prénoms	Structures/villages	Fonctions	Contacts	Emargements
6	AUGOU MIRELLE	PTUA	Sociologue	49522900	Juy
7	Derig Dorgeles	DT CIIC	Environnementaliste	47 08 50 93	
8	Ciffy Flora épouse Kouame	DDESAM CIIC	Sociologue	09553183	
9	Oulai Nérélla	CIIC	B.D collecte données	77281114	OSTIM
10	N'Guessan (Kouécharika)	CIIC	chargée étude	07457813	Nguy
11	Goulibaly Adama	CIIC	chargée étude	07577742	
12	Tchié Bi christophe	CIIC	Informaticien	57846323	

*Environnement et Génie Civil pour un développement durable-Liste de présence*



CIEC  
CENTRE INTERNATIONAL  
D'INGÉNIERIE ET DE CONSEIL

No d'ordre	Nom et Prénoms	Structures/villages	Fonctions	Contacts	Emargements
13	YAO. KOBENAM BOITRA	YOP OUBOU KIMIAN GON Adj. Amé	MACHASSE	07.97.21.82	
14	BOUHOUSSE YAKAV	KM 17	Coiffure	00-46-14-70	
15	Emmanuel ANANÉ	YOP. N. ADJAME	(Propriétaire?) micro-entre	0507-59-85	
16	Sanogo Noiade	Yop Niangon Adj	Connaissant	4155-45.30	
17	AIBINON PAUL	Niangon Adjame	Connaissant	7930.15.17	
18	Snérif OOOON	V 11	11	46-79-79-58	
19	BARO ADAMA	11	Mécanique	08-19-3014	
20	KOFFI TRESSAN JEAN-YVES	Yop Célé Verte	Technico-commercial	79 77 32 08	
21	YARO K. B. Thomas	Zaouli Bernard	Zaouli	07339648	
22	Dagnogo Bazoumane	Primo Bouyie	accordeur de charrier	07825186	
23	AGBOHOUN JUSTHENE	YOP NIANGON ADJ	RESP. Marché Bagnon	41284918	
24	THAOE IPRISSA	YOP KANFANAN	Kanfanan	04.97.6190	
25	BERTHE OUISSA	YOP NIANGON ADJAME	Jacquier	05.7453.05	

Environnement et Génie Civil, pour un développement durable-Liste de présence





No d'ordre	Nom et Prénoms	Structures/villages	Fonctions	Contacts	Emargements
26	DOSSO Adama	NIANKOM ADJ	Militaire	0569404	
27	M. DAGO AUGUSTE	SIFOREX	ETUDIANT	09 76 94 19	
28	KOFFI KOUADIO Achille	YOPOUNGON	FRIGORISE	06 68 - 78 - 81	
29	CHEUF Sam Etchamest	YOPOUNGON	Electricien	4666 58-67	
30	Sogan Yawo Katta	Faas Navigation	Membre	0534 40 31 <del>0563 14 96</del>	
31	ACKA KO ANI François	Niayege Ady	agent Solubor	0359 30 19	
32	Muetili Jeanette	Yopou Gon	Commerçant	0842 0223	
33	KONAN cyriaque N. Cou.	Yopougon	Etudiant	7990 62 70	
34	Bethu Mambo Zephire	YOPOUNGON	Commerçant	48-27-29-40	
35	Bethu Makhale	YOPOUNGON	Commerçant	06 64 72 65	
36	DIAKIT MOUZZA	YOPOUNGON	NAGOM	06 43 94 26	
37	NZIAMENAN	YOPOUNGON	SALOM	07 58 32 94	
38					

Environnement et Génie Civil, pour un développement durable-Liste de présence



No d'ordre	Nom et Prénoms	Structures/villages	Fonctions	Contacts	Emargements
39	Kone Yacouba	GESCO BONIKRO	COUTURIER	07355489	<del>Handwritten signature</del>
40	BAMBARA POUSSA CHARITALE	GESCO BONIKRO	COUTURIERE	07192910	SUB
41	DICKO GOSSI	BESCO BONIKRO	BOUTIQUEUR	69302868	J
42	Aizley Tidiama	Niangon Adjame	Portion	07545025	OT
43	Kouyate Dimal	GESCO	commerce	65238228	Handwritten signature
44	Maïga oumar	Face Manutition	tenueserie	05521672	Handwritten signature
45	Koussan Koukou Fritsanjein	Face Manutition	tenueserie	07556934	Handwritten signature
46	SAN GABRE YACOUBA	GESCO	PROFESSEUR	07542945	Handwritten signature
47	Sichibi Rokiatou	Bonikro	meunage	07076656	SUB
48	TRAORE ADAMA	Niangoon Adjame	COMMERCEANT	07342919	Handwritten signature
49	<del>Handwritten name</del>		COMMERCEANT	07342919	Handwritten signature
50	Bouari Adama	Bonikro	commerceant	08193074	Handwritten signature
51	NGURSSAN KOUAN YACOUBA	GESCO	commerceant	05501749	Handwritten signature

Environnement et Génie Civil, pour un développement durable-Liste de présence



No d'ordre	Nom et Prénoms	Structures/villages	Fonctions	Contacts	Emargements
52	Fofana Santa	cité Kula	commerçante	09817786	[Signature]
53	DIBE HERTMANN	NIANGON A	HOTELLERIE	08-7146-73	[Signature]
54	SANGARE SAMADOU	NIANGON BAZARE	COMMERÇANT	56-28-56-28	[Signature]
55	Kouakou Koffi Hektor	Association des Scouts cath. CI	Directeur Marsenne	09541156	[Signature]
56	Samogo ALVA	Mario Adjou	commerçante	09453228	[Signature]
57	Tou Charlotte	Bonikro	Menagère	09354451	[Signature]
58	TOURÉ . N. Céaile	Km 17	Commerçante	09-26-15-10	[Signature]
59	Djorkou Geoffrey	Face Nankoulou	Fabrication	07517718	[Signature]
60	Ouhara Zahan Wilu	Km 17	Fabrique Huit	07381863	[Signature]
61	Koué Tagouon	Km 17	Commerçant	07738557	[Signature]
62	Gossi Raptin	cap Nord	agent d'affaire	77773397	[Signature]
63	Fofana Goussou	NIANGON ADJARE	mecanicien	09914186 09178079	[Signature]
64	Behoussou Faustin	Km 17 Egliz	S/GA conseil	07439440	[Signature]

Environnement et Génie Civil, pour un développement durable - Liste de présence





CENTRE INTERNATIONAL  
D'INGÉNIERIE ET DE CONSEIL

No d'ordre	Nom et Prénoms	Structures/villages	Fonctions	Contacts	Emargements
65	N'GORTA Kouassi G. H. S. K. S. N.	Cocody Arguè	Logisticien	03 85 96 69	
66	Gna Bijulien	ANAPENSIS	Vitrerie	07 97 77 28	
67					
68	BERTHE AMARA	Km 17	Commerçant	46547797	
69	YAO AFFOUE PAULINE	GESCO /BATIM	PRESIDENTE ONG	05884035	70
70	YANI MARC STEPHANE	BONIKRO	SANS EMPLOI	07 98 30 15	
71	Mme Loba Eponse EFFOU	Km 17	Ménagère	07 45 49 67	
72	HASSANE NIAGADO			08 13 19 01	NH
73	KONE MAMADOU	GESCO	COMMERÇANT	08 95 12 74	
74	KOUADIO KAN ANZOUAN (GESCO)		Commerçant	58440510	
75	Ouatara Aminata (Gesco)		Commerçante	06 27 01 95	X
76	AMEKONDI KOKOJ	MAROC	ménuserie	40 39 02 27	
77	Kouame Akissi E	Niungo A. G. M.	commerce	65410513	

Environnement et Génie Civil, pour un développement durable-Liste de présence





No d'ordre	Nom et Prénoms	Structures/villages	Fonctions	Contacts	Emargements
78	Maké Koffi Jérôme	Ananabie Top-Routier		45-93-3374	
79	N. G. H. K. HERVE	Yop. Santé	Labo	79 23 2806	
80	MESSAN K JAURES	GESCO-DEAPLEU	Commerçant	0773 24 49	
81	KONE MOUMOUNI	Km 17	MECANICIEN	0832 82 37	
82	Aka Eliakim	Niangon-Adjou	Etudiant	77-09-1366	
83	Adjé R Joseph	Cité SODEC Nawa	ex Agent SOD	04022892	
84	N. Guenon Karim Paulin	Ananabie (Boniteo)	Patron	08577365	
85	Coulibaly LaCina	Km 17	Soudoier	05-22-8159	
86	AKASSA Gabriel	Niangon Dd	Plumier	02391473	
87	KABAMBOU	Km 17	KM 17	07 83 60 83	
88	BIA LOU NAGÉ Roseline	Niangon cité verte	Couturière	07-63-69-24	
89	Konan Traoré Agnès	Niangon site boîte	ongleur	<del>07-53-58-11</del> 07-53-58-91	
90	B. DRO PAISCA	Niangon cité boîte	Coiffeur	79348109	

Environnement et Génie Civil, pour un développement durable-Liste de présence



No d'ordre	Nom et Prénoms	Structures/villages	Fonctions	Contacts	Emargements
91	GBDJD KDI	NIANGON	MENUISIER	76101048 11253176	<i>[Signature]</i>
92	TWO G. BOKYA	Km 17	Commerçant	57204114	<i>[Signature]</i>
93	Moumouni Abass	Bonikro	Commerçant	07474230	<i>[Signature]</i>
94	Adama Jeli	Cimetière	Commerçant	07379432	<i>[Signature]</i>
95	Chailou Aboulouby	Cimetière	Commerçant	07221597	<i>[Signature]</i>
96	Abou Salifou	Cimetière	Commerçant	07030629	<i>[Signature]</i>
97	Kissata I Mouf	Km 17	Commerçant	07263209	
98	Kone Mamadou	Km 17	Commerçant	05655973	<i>[Signature]</i>
99	Rahamed Rashi	Atterreurs	Commerçant	42020470	<i>[Signature]</i>
100	Yahya Salifou	Anciens	Commerçant	07714674	<i>[Signature]</i>
101	HAZARA DAUDA	MARCAE NIANGON-ADJAFE	Commerçant	09582195	<i>[Signature]</i>
102	Issa Fatoumata	Marché Niangon-Adjafé	Commerçant	06598369	<i>[Signature]</i>
103					

Environnement et Génie Civil, pour un développement durable-Liste de présence





CENTRE INTERNATIONAL  
D'INGENIERIE ET DE CONSEIL

No d'ordre	Nom et Prénoms	Structures/villages	Fonctions	Contacts	Emargements
104	MEDETO SYLVAIN	NIANGON Adjame	Mécanicien	08832560	
105	MEITE YAYA	NIANGON Adjame	soudeur	47157588	
106	KOUSSAO YAO PATRICE	ADJOPA ADUME	Soudier	09-83-72-33	
107	SADYA DESIRE	Niangon Adjame	Chauffeur	05-78-40-38	
108	Kouadi R MANCEL	NIANGON ADUM	PHOTOGRAPHE	081907608	
109	Bakari Saheed	Bonikro (Nawa)	Commerçant	08-66-27-81	
110	Soulayman Samaly	Bonikro (Nawa)	Commerçant	04-181761	
111	Asikobye Akem	Bonikro (Nawa)	Commerçant	06159302	
112	Serme Ouamane	Face Cretien	Briquetier	47000081	
113	GOD-OBONE	Bonikro	menuisier	07-31-9937	
114	Yao Etienne	KM 14	feronnier	06508231	
115	Sengane tikomon	KM 14	Couturier	09100872	
116	Bati	Bonikro	Boulanger	48652679	

Environnement et Génie Civil, pour un développement durable-Liste de présence



No d'ordre	Nom et Prénoms	Structures/villages	Fonctions	Contacts	Emargements
117	MR Kanda Sa Pif	YOP Niangou	Président	05 28 41 051	US
118	M <sup>me</sup> Guile Rachel	YOP Bonnem	Vente d'habitat	09 11 99 35	AS
119	MR NANA IBRAHIM	YOP BONIKRO	Transport	05 87 12 46	AS
120	MR Kone G'lasseng	YOP Bonikro	Transporteur	06 30 21 74	Kou
121	M <sup>me</sup> Diamandé C-PS sandina	YOP Békéngou	trésorière	47 36 66 9	Just
122	M <sup>me</sup> Kouakou Brigitte	Yop Gesso	Boulangère	42 06 73 37	Kou

Environnement et Génie Civil pour un développement durable-Liste de présence

**ACTUALISATION DES ETUDES EIES, PGES ET PAR DU PROJET DE DEDOUBLEMENT DE LA ROUTE DE DABOU-SORTIE OUEST**

**Procès-verbal de la séance d'Information et de lancement de l'actualisation des études EIES, PGES et PAR**

Pour le compte du PTUA :

- Madame AUGOU Solange, Sociologue PTUA/AGERROUTE ;
- Monsieur EHOUE Kodjo Fidel, Ingénieur routier PTUA/AGERROUTE ;
- Mlle AUGOU Mireille, Sociologue PTUA/AGERROUTE.

Pour le compte du consultant GBELLE:

- Monsieur SERI Dorgelès, Représentant le consultant GBELLE ;
- Mlle OULAI Mireille, Assistante du Consultant ;
- Mlle N'GUESSAN Marie-Chantal, Assistante du Consultant.

**PRESENTATIONS-ECHANGES ET DISCUSSION**

La rencontre a débuté par les civilités à l'assemblée et la présentation de la table de séance faites par Monsieur Stéphane GUIRIGA, Sous-Préfet de Songon, Président de cette séance.

Il a présenté des excuses pour le retard avec lequel commence la réunion prévue pour 15h. Les excuses étant acceptées par les participants, a donné l'objet de la rencontre qui est l'actualisation du projet de dédoublement de la route de Dabou.

Il a ensuite passé la parole à Monsieur SERI Dorgelès, Représentant le Consultant GBELLE pour son intervention.

Intervenants	Résumé des interventions
<b>4- Introduction</b>	
Monsieur SERI Dorgelès, Représentant le Consultant GBELLE	A commencé par les civilités et remercié l'assemblée pour sa patience et son déplacement pour cette réunion de lancement de l'actualisation du projet de Dédoublement de la Route de Dabou. Après sa brève intervention, a passé la parole à Monsieur EHOUE Kodjo Fidel, Ingénieur routier PTUA/AGERROUTE pour sa présentation.
Monsieur EHOUE Kodjo Fidel, Ingénieur routier PTUA/AGERROUTE	A, fait une projection vidéo tout en parlant des projets connexes comme le 4 <sup>ème</sup> pont et la Y4. A précisé que le projet démarre au point zéro à la station Shell de GESCO jusqu'au carrefour Jacquville et est financé par la BAD (Banque Africaine de Développement). A signifié que l'objectif de ce projet est de permettre la fluidité routière. Pour ce faire, un décret a été pris par l'Etat de Côte d'Ivoire pour déclarer l'emprise du Projet zone d'utilité publique.

Intervenants	Résumé des interventions
	<p>A rajouté que l'emprise est de 50m ; mais varie jusqu'à 100 mètres pour les carrefours et les passerelles (ponts piétons).</p> <p>A dit qu'un passage supérieur (enjambant l'autoroute du nord) sera construit au carrefour station Shell ; et un Fly over au niveau du carrefour de GESCO. Ensuite cinq (5) passerelles piétonnes seront réalisées.</p> <p>A souligné que la voie à une dimension sécuritaire avec des contre-allées et un éclairage central sur toute la voie.</p> <p>Pour terminer, a dit que le consultant va recueillir des données par des recensements après lesquels il y'aura des négociations.</p> <p>A expliqué que le projet a commencé depuis 2016, mais que le démarrage effectif des travaux est prévu pour juillet 2019.</p> <p>A fait une doléance aux populations qui est leur contribution et participation aux activités pour mener à bien le projet afin que les techniciens puissent travailler.</p> <p>A avancé que l'équipe du BNETD est sur le terrain actuellement pour l'implantation des bornes aux fins de matérialiser l'emprise réelle et définitive.</p> <p>Après sa présentation succincte, Monsieur SERI Dorgeles représentant le consultant GBELLE a pris la parole.</p>
Monsieur SERI Dorgeles, représentant le consultant GBELLE	<p>A expliqué le travail du consultant qui est d'actualiser le recensement fait en 2016 et d'enquêter les personnes nouvellement impactées par le projet du dédoublement.</p> <p>A continué en disant que le recensement se fera de manière individuelle et que toutes les personnes situées dans l'emprise du projet seront prises en compte.</p> <p>A précisé qu'après le recensement, la liste des personnes recensées sera affichée et un bureau de plainte ouvert pour toute réclamation.</p> <p>Après sa brève intervention, Madame AUGOU Solange, Sociologue PTUA/AGEROUTE a pris la parole.</p>
Madame AUGOU Solange, Sociologue PTUA/AGEROUTE	<p>A ajouté que toutes les personnes impactées par le projet doivent être présentes et disponibles lors des enquêtes et donner toutes les informations réelles, utiles et vraies pour que le dédommagement soit bien fait et qu'il n'y ait pas de plainte.</p> <p>Après son intervention, le sous-préfet a pris la parole.</p>
Monsieur Stéphane GUIRIGA, Sous-Préfet de Songon, Président de la rencontre	<p>A précisé que c'est un très bon projet qui sera très bénéfique pour la population, mais malheureusement tous les villages concernés ne sont pas présents à la réunion.</p> <p>A ouvert les échanges qui se sont faits par questions réponses.</p>
<b>5- Echanges</b>	
<b>1<sup>ère</sup> question</b>	
Monsieur AKRAN Pierre chef adjoint Kassemblé	A demandé à avoir des informations exactes car il avait été dit que la voie sera déviée de GESCO jusqu'à Kassemblé. Pourquoi est-ce que le tracé a changé et passe maintenant dans Kassemblé?
<b>Réponse à la 1<sup>ère</sup> question</b>	
Madame AUGOU Solange, Sociologue PTUA/AGEROUTE	A dit qu'elle n'a jamais eu l'information que le tracé allait dévier Kassemblé.

Intervenants	Résumé des interventions
Monsieur Stéphane GUIRIGA, Sous-Préfet de Songon, Président de la rencontre	A ajouté que c'est le projet de la Y4 qui va ceinturer le District d'Abidjan et buter sur le projet de dédoublement de la route de Dabou sortie-ouest.
Monsieur SERI Dorgeles, représentant le consultant GBELLE	A souligné qu'il y'a beaucoup de projets en vue qui se raccordent sur la côtière. Pour le dédoublement il y'a eu des propositions de déviations, cependant selon l'AGEROUTE le coût de réalisation des travaux seraient plus onéreux que le tracé initial. Donc que ce tracé a été maintenu.
<b>2<sup>ème</sup> question</b>	
Monsieur COFAYO Jean chef de quartier Abadjin gare	A souligné qu'en 2016, le projet était dirigé par Madame KOFFI. A demandé ce que l'AGEROUTE pouvait faire pour la population au rond-point car le bitume est inondé et noyé pendant la saison pluvieuse.
<b>Réponse à la 2<sup>ème</sup> question</b>	
Monsieur EHOUE Kodjo Fidel, Ingénieur routier PTUA/AGEROUTE	A répondu en disant qu'une étude de drainage a été faite et que la voie sera aménagée et des corrections seront faites.
Monsieur Stéphane GUIRIGA, Sous-Préfet de Songon, Président de la rencontre	A demandé aussi qu'un peu de bitume soit mis jusqu'à la résidence du Sous-préfet.
<b>3<sup>ème</sup> question</b>	
Monsieur AKRAN Pierre chef adjoint Kassemblé	A dit que sa résidence est en bordure de la route et sera touchée. Et que son père y avait habité. Donc que faire? A aussi demandé s'il sera dédommagé ?
<b>Réponse à la 3<sup>ème</sup> question</b>	
Monsieur SERI Dorgeles, représentant le consultant GBELLE	A répondu que dans le dédommagement, deux (2) paramètres rentrent en ligne de compte. Ce que la personne veut et ce que l'Etat peut faire pour la personne concernée par le projet. Si la personne veut un dédommagement en espèce ou pas, mais c'est au cas par cas que les solutions sont trouvées et apportées. A ajouté pour plus d'éclaircis qu'il y'a des personnes qui étaient absentes et que d'autres se sont recensées à leur place. Mais que tout cela sera rectifié. A souligné que pour les personnes à l'étranger, il faut une procuration en bonne et due forme depuis l'ambassade de la Côte d'Ivoire de leur pays d'accueil. Que pour les cas de deuils, la famille doit faire un procès-verbal légalisé avec le nom du représentant de la famille.
Madame AUGOU Solange, Sociologue PTUA/AGEROUTE	A répondu que si des personnes ont eu mandat pour représenter une autre personne, cela leur donne le plein droit de négocier. A mentionné concernant la maison de l'adjoint au chef qu'un traitement spécial sera fait. Des rencontres se feront avec la hiérarchie et en fonction des réalités des villages, il y'aura des traitements.
<b>4<sup>ème</sup> question</b>	



Intervenants	Résumé des interventions
Monsieur BEUGRE Sébastien SG Village Ayewahi	A souhaité que les techniciens augmentent les ponts piéton c'est-à-dire les passerelles surtout dans chaque village pour éviter les nombreux accidents.
<b>Réponse à la 4<sup>ème</sup> question</b>	
Monsieur SERI Dorgeles, représentant le consultant GBELLE	A répondu que cela sera étudié. Et aussi tous les gros trous et bas-fonds seront remblayés au niveau de Niangon-Adjamé.
<b>5<sup>ème</sup> question</b>	
Monsieur TOBA Toba Julien SG jeunesse de Songon-Dagbé	A voulu avoir la présentation du projet au niveau du carrefour Jacqueville afin d'informer les commerçants qui y sont installés. A demandé la construction des dos-d'âne pour ralentir la circulation à ce niveau afin d'éviter les accidents.
<b>Réponse à la 5<sup>ème</sup> question</b>	
Monsieur EHOUE Kodjo Fidel, Ingénieur routier PTUA/AGEROUTE	A précisé qu'une équipe de géomètres du BNETD est sur terrain pour matérialiser toute l'emprise par des bornes jusqu'au carrefour Jacqueville.
Monsieur Stéphane GUIRIGA, Sous-Préfet de Songon, Président de la rencontre	A répondu qu'il y'aura des ralentisseurs et qu'il faut attendre la matérialisation définitive pour avoir les informations justes afin de les relayer auprès des populations. A souhaité que l'annonce de l'étude seulement soit faite pour une grande sensibilisation des populations.
<b>6<sup>ème</sup> question</b>	
Monsieur AKE T. Dogbo Hermann Président jeunesse Songon-Dagbé	A fait une doléance qui est de faire quelque chose pour le carrefour Jacqueville car la population est en danger à cause de nombreux accidents.
<b>Réponse à la 6<sup>ème</sup> question</b>	
Monsieur SERI Dorgeles, représentant le consultant GBELLE	A dit que la doléance est prise en compte et que le rapport insistera sur ce fait. A aussi mentionné qu'au carrefour SAPH, les enfants traversaient beaucoup la route pour se rendre à l'école. Que ce sont des zones à risques que le rapport décrira car il faut des passerelles. A précisé que si les choses sont bien présentées, le bailleur sera sensible et pourra faire quelque chose. A indiqué que cette route n'est pas pour limiter la vitesse car les véhicules rouleront à vive allure. A souhaité qu'une sensibilisation soit faite pour les traversées, que l'AGEROUTE fasse des ralentisseurs ou que des policiers de la circulation soient à ce carrefour pour la traversée.
<b>7<sup>ème</sup> question</b>	
Monsieur IRIE Bi Douby représentant chef de Kassemblé	A dit que la population n'a pas été au même niveau d'information car des baraques ont été transformées en constructions individuelles en dur. Donc il y'a eu assez d'investissements. Que sera leur sort ?
<b>Réponse à la 7<sup>ème</sup> question</b>	



Intervenants	Résumé des interventions
Monsieur Stéphane GUIRIGA, Sous-Préfet de Songon, Président de la rencontre	<p>A demandé à la population de signaler les endroits où les cimetières se trouvent.</p> <p>A continué en disant que le but de la réunion est de faire passer l'information par tout moyen afin qu'elle soit relayée aux absents.</p> <p>A souhaité que pour les différentes rencontres, le village peut faire appel au consultant pour l'aider à véhiculer l'information.</p> <p>A insisté sur le fait que chacun garde son calme afin que cela ne puisse pas susciter des passions qui engendreront des rumeurs. Que chacun laisse la voie de la violence en venant à la Sous-Préfecture pour recevoir les informations vraies.</p>
Monsieur SERI Dorgeles, représentant le consultant GBELLE	<p>A précisé que l'AGERROUTE a identifié un certain nombre de sites pour l'installation de la base chantier et de la base vie. Donc des discussions et négociations seront entamées avec les propriétaires afin d'acquérir ces terrains.</p> <p>A répondu concernant les baraques devenues constructions en dur, que ces cas seront vérifiés sur le terrain et des dispositions seront prises.</p> <p>A donné les différents contacts.</p>
<b>6- Conclusion</b>	
Monsieur Stéphane GUIRIGA, Sous-Préfet de Songon, Président de la rencontre	<p>A remercié l'assemblée et a demandé à ce que l'information soit relayée car personne ne doit être réticente aux changements qui apportent le développement.</p> <p>A mis fin à la réunion à 17 h 26 mn et a levé la séance.</p>

***Fait à ABIDJAN le 21 Mars 2019***  
N'GUESSAN Marie-Chantal

Pour la Sous-Préfecture de Songon le Sous-Préfet	Pour le PTUA/AGERROUTE AUGOU Solange	Pour le consultant GBELLE SERI Dorgeles

**Annexe 4 : Liste de présence à la réunion d'information et de lancement des activités de l'actualisation des études EIES PGES et PAR à Songon**



**ACTUALISATION DES ETUDES EIES, PGES ET PAR DU PROJET DE DEDOUBLEMENT DE LA ROUTE DE DABOU-SORTIE OUEST**

**Liste de présence**

Localité: SOUS-PREFECTURE DE SONGON

Objet : Lancement des activités de l'actualisation du projet de doublement route de Dabou-Sortie Ouest

Date: Jeu. 21 Mars 2019

Heure-Début : 16h13

Heure-Fin : 17h26

No d'ordre	Nom et Prénoms	Structures/villages	Fonctions	Contacts	Emargements
1	Stéphane GUIRIGA	Dir. Prefecture de Songon	Sous-Prefet	07811340	
2	Augou Marie Solange	Sociologue PTUA	Sociologue	07671142	
3	SERI Douglas	CIIIC/PTUA	Environnementaliste	07085093	
4	COULIBALY ISSA Greta	S/p SONGON	Assistent du Sous-Prefet	09647410	
5	EHOU Kodjo Fidel	Ingenieur routes	CC-PTUP	57311547	

*Environnement et génie civil, pour un développement durable-Liste de présence*



No d'ordre	Nom et Prénoms	Structures/villages	Fonctions	Contacts	Emargements
6	AUGBOU AYA MIREILLE	Sociologue PIHA	Sociologue	49 50 29 00	
7	Oulai Mireille	CIIIC	Dir. collecte des données	77 28 11 14	
8	N'Guessan Mariecharlot	CIIIC	chargée d'études	07 45 78 13	

*Environnement et Génie Civil, pour un développement durable-Liste de présence*



No d'ordre	Nom et Prénoms	Structures/villages	Fonctions	Contacts	Emargements
10	NIGBO Jean	S. Dabre	Notable	07 69 52 67	[Signature]
11	Apogon Koko St HOMAY	Songon - Agbon	Notable	41-74-0796	[Signature]
12	GODE KEDAN	ABAITIN Kouta	notable	07 34 93 15	[Signature]
13	Gras Amatcho Samuel	Songon - Agbon	notable	55-32-7089	[Signature]
14	KOFFI Remy	notable (Gobou)	notable	75-52-5330	[Signature]
15	AKRE Amoussou Siméon	chef songon	Agbon	05722684	[Signature]
16	Pierre Abadi Akram	Adjoint au chef s. Kankou		59026677	[Signature]
17	Ako Ké Pierre	Songon - Agbon	SG	07 50 48 34	[Signature]
18	DSAKO A. Augustin	ANAPOTO 1	ANAPOTO 2	01 59 55 50	[Signature]
19	GHABA. M. ESPER	Songon M'baa	Garot	07 19 88 40	[Signature]
20	BROU NEE ETTIEN	Sous-prefecture	Garde de Sous-Prefecture	05 48 70 61	[Signature]

Environnement et Génie Civil, pour un développement durable - Liste de présence





No d'ordre	Nom et Prénoms	Structures/villages	Fonctions	Contacts	Emargements
21	Mme Angbeni Julienne	Songon N'gbe	Aff. des Femmes	47742014	
22	Yapicho Anette	Ayewanyi	menageuse	55671910	
23	Bange A Sebastien	Ayewalu	Secrétaire	02-97-9369	
24	M'FA AKadje Vincent	Songon. N'zank	Notable	08-580265	
25	GNABA. M. Epaie	" " "	Grist	01 19 8540	
26	Boua Djoman Elisabeth	Godoume	responsable alloté	09651378	
27	ABOU BIALLI	PIT des Transporteurs	SONGON A'G'N'Y	07304731	
28	COFAYO Jean	ARMADJIN - GARE	CHEF DE quartier	09747762	
29	YOUSOUF RATTIA	ARMADJIN Gare	SGA	07607663	
30	KOUTOUM Antoinette	ARMADJIN - Korte	tenagere	0829 47 37	
31	Irui Psi Louby	Rassemble' Ecole	Commercial	09-13-1120	
32	Rene BATHARY	Songon n'brak	transporteur	07912089	
33	Japi Adjei Paul	Rassemble'	chef de famille		

Environnement et Génie Civil, pour un développement durable-Liste de présence



No d'ordre	Nom et Prénoms	Structures/villages	Fonctions	Contacts	Emargements
34	DAGBRE AKRE BERIBANU	ABADJIN-KOUTE	resp Affaires ext	48-46-93-90	
35	DATBALA FIRMIN LELOU	Songon D'Brathé	Opérateur informatique	78031110	
36	KIENOM -Katoré Kéline	Songon Kassembé	Enseignant-chercheur	49598959	
37	KIENOM T.		Opérateur	47598988	
38	BERTIN Kouakou	Adiapa-Moromon	chef	48-62-16-61	
39	AKÉ T. Dogbo Hermann	Songon Dajibé	Président Jeunesse	47548826	
40	Toba Toba Julien	Songon Dajibé	SA Jeunesse	09751974	
41	AKOSSI AWO Stéphane	Adapoton	Président des jeunes	47212629	
42	ABIABOUA ROGER	S.Kassembé	Tcha Gba	09 379545	

Environnement et Génie Civil, pour un développement durable- Liste de présence



**Annexe 5 : Reportages Planche de photo graphique des séances de consultation**

**Planche de photo 4: Vues de la réunion d'information et de lancement des études à Songon**



*Source : N'Guessan MC, avril 2019*

**Planche de photo 5: Vues de la Séance de consultation des PAPs à GESCO**



*Source : N'Guessan MC, avril 2019*

**Planche de photo 6: Vues de la Séance de consultation des PAPs à la cité Nawa-Ananeraie**





Planche de photo 7 : Vues de la Séance de consultation des PAPs à Bonikro



Source : SERI D, Avril 2019

Planche de photo 8 : Vues de la Séance de consultation des PAPs à la cité SACO 2



Source : CIIC Avril 2019

Planche de photo 9: Vues de la Séance de consultation des PAPs à Niangon Adjamé Village



Source : CIIC Avril 2019



Planche de photo 10: Vues de la Séance de consultation des PAPs à Adiopodoumé



Planche de photo 11 : Vues de la Séance de consultation des PAPs à Kassemblé



Planche de photo 12 : Vues de la Séance de consultation des PAPs à Songon Dagbé





Source : Source : CIIC Avril 2019

**Annexe 6 : Synthèse des guides d'entretien effectués dans le cadre du projet de dédoublement**



**PROJET DE DEDOUBLEMENT DE LA ROUTE DE DABOU SORTIE OUEST : ACTUALISATION DES ETUDES EIES, PGES ET PAR  
TABLEAU DE SYNTHESE DES GUIDES D'ENTRETIEN**

Du Jeudi 23 au Vendredi 31 Mai 2019, des guides d'entretien dans les différentes localités de la commune de Songon, ont eu lieu avec le chef et sa notabilité pour un échange sur le village et l'utilisation de la voie objet du projet

IDENTIFICATION DE LA LOCALITE	VIE ECONOMIQUE	ENJEUX FONCIER	ORGANISATION SOCIO-CULTURELLE (structure sociale, vie culturelle)	COMMUNAUTÉ ET VOIRIE	AVIS SUR LE PROJET	PERPECTIVES	PLANCHE DE PHOTO S
<b>SONGON</b>							
<b>ANGUEDODOU</b>							
<b>Jeudi 23 Mai 2019 de 10h23 mn à 11h37 mn</b>							
<p><b>-Dénomination et historique :</b> Anguédedou signifie l'eau de Angué. C'est le territoire d'Abadjin kouté Le fondateur Brou Konan vient de Bocanda. A la recherche de gain, le site lui a plus et il est resté s'installé vers les années 40. Par la suite, il a fait venir ses parents avec qui il y'avait une très bonne cohabitation.</p>	<p><b>-Activités économiques</b> Petits commerces, restaurants, maquis, hévéa, bistrots.</p> <p><b>Associations ou groupements</b> Oui.</p> <p><b>-Identification et rôle</b> TRCI Elle a pour rôle l'achat et le stockage de la sève d'hévéa.</p>	<p><b>-Mode de gestion des terres</b> Droit coutumier.</p> <p><b>-Propriétaire terrain</b> Individu</p> <p><b>-Mode d'accès à la terre</b> Héritage, don Achat.</p> <p><b>-Conflits</b> Oui</p> <p><b>-Sources</b></p>	<p><b>-Nom du chef</b> Konan Kouamé François. Chef depuis 2012 mais pas encore intronisé. Il est Baoulé, 65 ans.</p> <p><b>-Mode de désignation (critère et procédés)</b> Par choix. Il doit être responsable, avoir une épouse, une maison, être intègre et répondre à l'assentiment du</p>	<p><b>-Utilisation de la voie</b> Oui</p> <p><b>-Usage de la voie</b> Déplacement en véhicules, à pied des résidents pour une autre localité, transport de marchandises.</p> <p><b>-Période d'utilisation de la voie</b></p>	<p><b>-Informé du projet :</b> oui</p> <p><b>-Source</b> Les topographes.</p> <p><b>-Information reçue</b> Agrandissement de la route.</p> <p><b>-Que pensez-vous</b> Bon projet</p>	<p><b>- Disposition à prendre</b> Faire des points d'arrêt et des passerelles</p> <p><b>-Avantages de l'autoroute</b> Fluidité routière et moins d'accidents</p> <p><b>-Attentes</b> Oui.</p>	



IDENTIFICATION DE LA LOCALITE	VIE ECONOMIQUE	ENJEUX FONCIER	ORGANISATION SOCIO-CULTURELLE (structure sociale, vie culturelle)	COMMUNAUTE ET VOIRIE	AVIS SUR LE PROJET	PERPECTIVES	PLANCHE DE PHOTO S
<p><b>-Type d'habitat</b> Il s'agit essentiellement des habitats groupés de type individuel en dur, en banco.</p> <p><b>-Voie d'accès</b> La voie bitumée la nationale 1 non dégradée.</p> <p><b>-Localités environnantes</b> Nord : Ahywahi ; Sud : Abadjin kouté ; Est : Abadjin carrefour (gare) ; Ouest: Rivière Anguédédou.</p> <p><b>-Groupe culturel</b> Baoulé (Akan).</p> <p><b>-Communautés étrangères</b> Allogène : CEDEAO ;</p>	<p><b>-Potentialités économiques</b> Non.</p>	<p>Problème de délimitation.</p> <p><b>-Protagonistes</b> Entre une entreprise et le propriétaire de la terre.</p> <p><b>-Mode de règlement</b> Tribunal coutumier composé du chef et de ses notables. En cas de désaccord le Sous-préfet s'en charge.</p>	<p>peuple. Le chef désigne les notables selon les valeurs intrinsèques.</p> <p><b>-Prise de décision</b> De manière démocratique avec les sages du village.</p> <p><b>-organisation ou associations</b> Association des femmes, des jeunes.</p> <p><b>-Rôle</b> Se regrouper pour le développement du village.</p> <p><b>-Manifestations culturelles</b> Non.</p> <p><b>-Rôle et utilité.</b></p>	<p>Les week-ends.</p> <p><b>Existence d'autres voies d'accès</b> Par le Km 24 par la piste.</p> <p><b>-Difficultés</b> Difficultés pour traverser.</p> <p><b>Origine des difficultés</b> Traffic dense.</p> <p><b>-Solutions</b> Aucune</p>	<p><b>-Justifiez</b> Développer notre localité</p> <p><b>-contrainte</b> Non.</p> <p><b>-La voie peut-elle poser des problèmes</b> Problème pour traverser l'autoroute , problème de stationnement.</p>	<p>Dédommagement de la population, Besoin d'école publique, centre de santé, besoin de cimetière.</p>	

IDENTIFICATION DE LA LOCALITE	VIE ECONOMIQUE	ENJEUX FONCIER	ORGANISATION SOCIO-CULTURELLE (structure sociale, vie culturelle)	COMMUNAUTE ET VOIRIE	AVIS SUR LE PROJET	PERPECTIVES	PLANCHE DE PHOTO S
<p>Allochtones : Toutes les ethnies de la Côte d'Ivoire sont représentées et vivent en parfaite harmonie.</p> <p><b>-Infrastructures communautaires</b> Ecole primaire située dans l'usine. Eglise, Mosquée.</p> <p><b>-Besoins en équipements</b> Ecole publique, centre de santé, cimetière car le village étant loti on nous demande d'aller au cimetière de Yopougon</p> <p><b>-Type de lotissement</b> Urbain.</p>			<p><b>-Période</b></p> <p><b>-Sites sacrés</b> Cimetière au bord de la route.</p> <p><b>-Description des rituels</b> Aucun.</p> <p><b>-Interdits</b> Aucun.</p> <p><b>Sanction.</b></p>				
<b>ADIAPO-MORONOU</b>							
<b>Jeudi 23 Mai 2019 de 14h22mn à 15h14mn</b>							

IDENTIFICATION DE LA LOCALITE	VIE ECONOMIQUE	ENJEUX FONCIER	ORGANISATION SOCIO-CULTURELLE (structure sociale, vie culturelle)	COMMUNAUTE ET VOIRIE	AVIS SUR LE PROJET	PERPECTIVES	PLANCHE DE PHOTO S
<p><b>Dénomination et historique :</b> Adiapo-Moronou est le nom administratif. Sinon c'est Mme Djo. C'était le campement des Ebrié d'Adiapoté, leurs plantations. A cause de la mésentente, un groupe est venu s'installer au campement et l'autre est resté vivre au village. Il y'a eu une succession de blancs. Mais Mr Djo est le plus connu. Les fondateurs Alliali, Ouedraogo, Nombré et Desano travaillaient dans les plantations</p> <p><b>-Type d'habitat</b> Il s'agit essentiellement des</p>	<p><b>Activités économiques</b> Maquis, kiosques, bistrot, commerce de fruits.</p> <p><b>Associations ou groupements</b> non</p> <p><b>-Identification et rôle</b></p> <p><b>-Potentialités économiques</b> Aucune</p>	<p><b>-Mode de gestion des terres</b> Le droit coutumier</p> <p><b>-Propriétaire terrien</b> Individu</p> <p><b>-Mode d'accès à la terre</b> Héritage, cession, vente.</p> <p><b>-Conflits</b> Oui</p> <p><b>-Sources</b> Problème de cession de terres.</p> <p><b>-Protagonistes</b> Entre allogènes et autochtones.</p> <p><b>-Mode de règlement</b></p>	<p><b>-Nom du chef</b> Bertin Kouakou Intronisé en 2005. Il est baoulé.</p> <p><b>-Mode de désignation (critère et procédés)</b> Par consensus.</p> <p><b>-Prise de décision</b> Démocratique</p> <p><b>-organisation ou associations</b> Association des femmes, des jeunes.</p> <p><b>-Rôle</b> Egayer le village et l'entretenir.</p> <p><b>-Manifestations culturelles</b> Oui. Tournoi sportif</p> <p><b>-Rôle et utilité</b></p>	<p><b>-Utilisation de la voie</b> Oui.</p> <p><b>-Usage de la voie</b> Déplacement en véhicules, à pied des résidents pour une autre localité, transport de marchandises.</p> <p><b>-Période d'utilisation de la voie</b> Les week-ends.</p> <p><b>Existence d'autres voies d'accès</b> Non.</p> <p><b>-Difficultés</b></p>	<p><b>-Informé du projet :</b> Oui.</p> <p><b>-Source</b> Sous-préfet</p> <p><b>-Que pensez-vous</b> Super bon projet.</p> <p><b>-Justifiez</b> Fluidité routière.</p> <p><b>-contrainte</b> Non.</p> <p><b>-La voie peut-elle poser des problèmes</b> Problème pour traverser l'autoroute , problème de</p>	<p><b>Disposition à prendre</b> Faire des passerelles pour la traversée</p> <p><b>-Avantages de l'autoroute</b> Fluidité routière et moins d'accidents</p> <p><b>- Attentes</b> Oui. Dédommagement de la population, Construction d'une école primaire, Dispensaire , ouverture des voies, électricité et</p>	 





IDENTIFICATION DE LA LOCALITE	VIE ECONOMIQUE	ENJEUX FONCIER	ORGANISATION SOCIO-CULTURELLE (structure sociale, vie culturelle)	COMMUNAUTE ET VOIRIE	AVIS SUR LE PROJET	PERPECTIVES	PLANCHE DE PHOTO S
<p>habitats groupés de type individuel en dur, en banco, de type précaires et de moyen standing.</p> <p><b>-Voie d'accès</b> Il s'agit de la voie bitumée, la nationale 1 non dégradée.</p> <p><b>-Localités environnantes</b> Est : Anguédédou ; Nord : Ahiwayi ; Ouest : Adiapoto ; Sud : Adiapoté.</p> <p><b>-Groupe culturel</b> CEDEAO et Akan</p> <p><b>-Communautés étrangères</b> Allogène : CEDEAO ; Allochtones : Toutes les ethnies de la Côte d'Ivoire sont représentées.</p>		<p>La chefferie règle le conflit de manière financière.</p>	<p>Réunir les fils du village et égayer le village.</p> <p><b>-Période</b> A chaque fête.</p> <p><b>-Sites sacrés</b> Non.</p> <p><b>-Description des rituels</b></p> <p><b>-Interdits</b> Adultère, On ne chie pas au cimetière, vol</p> <p><b>Sanction</b> 50.000 et expulsion du village.</p>	<p>Difficultés pour traverser.</p> <p><b>Origine des difficultés</b> Traffic dense.</p> <p><b>-Solutions</b> Aucune</p>	stationnement.	adduction d'eau.	

IDENTIFICATION DE LA LOCALITE	VIE ECONOMIQUE	ENJEUX FONCIER	ORGANISATION SOCIO-CULTURELLE (structure sociale, vie culturelle)	COMMUNAUTE ET VOIRIE	AVIS SUR LE PROJET	PERPECTIVES	PLANCHE DE PHOTO S
<p><b>-Infrastructures communautaires</b> Collège privé, Eglise, Mosquée</p> <p><b>-Type de lotissement</b> Villageois.</p>							
<b>ABADJIN-GARE</b>							
<b>Vendredi 24 Mai 2019 de 15h35mn à 16h26mn</b>							
<p><b>-Dénomination et historique :</b> ABADJIN-GARE Dans le temps, c'était carrefour-Brimbresso. Le vieux Drabo Dramane fondateur du campement est venu du Burkina Faso. Il s'installe à Abadjin kouté et travaillait avec les autochtones Ebrié dans leurs champs. En guise de récompense, cette portion de terre lui a été donnée pour</p>	<p><b>-Activités économiques</b> Élevage, boutique, restaurants.</p> <p><b>-Associations ou groupements</b> Non.</p> <p><b>-Identification et rôle</b></p> <p><b>-Potentialités économiques</b> Aucune.</p>	<p><b>-Mode de gestion des terres</b> Le Droit coutumier</p> <p><b>-Propriétaire terrien</b> Individu</p> <p><b>-Mode d'accès à la terre</b> Héritage, Achat et don.</p> <p><b>-Conflits</b> Oui.</p> <p><b>-Sources</b></p>	<p><b>-Nom du chef</b> Cofayo Jean né en 1944. Intronisé le 07 Mai 2007. Il est Krou.</p> <p><b>-Mode de désignation (critère et procédés)</b> Par ancienneté. Les notables sont choisis par le chef selon leur compétence.</p> <p><b>-Prise de décision</b> Démocratiquement.</p>	<p><b>-Utilisation de la voie</b> Oui.</p> <p><b>-Usage de la voie</b> Déplacement en véhicules, à pied des résidents pour une autre localité, transport de marchandises.</p> <p><b>-Période d'utilisation de la voie</b></p>	<p><b>-Informé du projet :</b> oui</p> <p><b>-Source</b> Sous-préfet</p> <p><b>-Que pensez-vous</b> Bon projet</p> <p><b>Justifiez</b> Développement.</p> <p><b>-contrainte</b> Non. Est-ce que tout le monde</p>	<p><b>Disposition à prendre</b> Faire les dédommagements avant le début des travaux.</p> <p><b>-Avantages de l'autoroute</b> Fluidité routière et moins d'accidents</p> <p><b>- Attentes</b> Oui.</p>	 


IDENTIFICATION DE LA LOCALITE	VIE ECONOMIQUE	ENJEUX FONCIER	ORGANISATION SOCIO-CULTURELLE (structure sociale, vie culturelle)	COMMUNAUTE ET VOIRIE	AVIS SUR LE PROJET	PERPECTIVES	PLANCHE DE PHOTO S
<p>s'y installer vers 1960.</p> <p><b>-Type d'habitat</b> Il s'agit essentiellement des habitats de type individuel en dur et en banco, précaire et moyen standing.</p> <p><b>-Voie d'accès</b> Il s'agit de la voie bitumée et non dégradée la nationale 1.</p> <p><b>Localités environnantes</b> Nord : CNRA Anguédédou Sud : Abadjin kouté Est : Quartier Beugré Mambé Km 17 Ouest : TRCI Anguédédou</p> <p><b>-Groupe culturel</b> CEDEAO et Ivoiriens</p>		<p>Problème de délimitation, d'héritage.</p> <p><b>Protagoniste</b> Entre individus</p> <p><b>-Mode de règlement</b> La chefferie d'Abadjin kouté règle ce litige.</p>	<p><b>-organisation ou associations</b> Association des femmes, des jeunes</p> <p><b>-Rôle</b> Développer le village.</p> <p><b>-Manifestations culturelles</b> Oui. Journées sportives.</p> <p><b>-Rôle et utilité</b> Créer la cohésion, la communion, la joie.</p> <p><b>-Période</b> Pendant les vacances.</p> <p><b>-Sites sacrés</b> Oui. Cimetière dans l'emprise où les magasins sont construits.</p>	<p>Les week-ends et chaque fin de mois.</p> <p><b>Existence d'autres voies d'accès</b> Non</p> <p><b>-Difficultés</b> Difficultés pour traverser.</p> <p><b>Origine des difficultés</b> Traffic dense.</p> <p><b>-Solutions</b> Aucune</p>	<p>sera dédommagé. D'où l'inquiétude.</p>	<p>Faire un pont piéton pour la traversée, feux tricolores, Assainir le rond-point, faire un échangeur et des airs de jeu.</p>	





IDENTIFICATION DE LA LOCALITE	VIE ECONOMIQUE	ENJEUX FONCIER	ORGANISATION SOCIO-CULTURELLE (structure sociale, vie culturelle)	COMMUNAUTE ET VOIRIE	AVIS SUR LE PROJET	PERPECTIVES	PLANCHE DE PHOTO S
<p><b>-Communautés étrangères</b> CEDEAO et toute la Côte d'Ivoire. Ils vivent en parfaite harmonie.</p> <p><b>-Infrastructures communautaires</b> Mosquée, Eglises, EPV.</p> <p><b>-Type de lotissement</b> Mixte.</p>			<p><b>-Description des rituels</b> Pas de rite.</p> <p><b>-Interdits</b> Vol, drogue.</p> <p><b>-Sanction</b> On le conduit à la gendarmerie</p>				
<b>SONGON-DAGBE</b>							
<b>Vendredi 31 Mai 2019 de 10h50mn à 12h30mn</b>							
<p><b>-Dénomination et historique :</b> SONGON-DAGBE Songon signifie la plantation de Asonhon. Dagbé signifie je n'ai rien à vous cacher, je suis ouvert. Deux groupes Atchan sont les fondateurs.</p>	<p><b>-Activités économiques</b> Boutique, bistrot, maquis, attiéké, planteurs.</p> <p><b>Associations ou groupements</b> Non</p>	<p><b>-Mode de gestion des terres</b> Droit coutumier et moderne.</p> <p><b>-Propriétaire terrien</b> Famille d'abord.</p>	<p><b>-Nom du chef</b> Mobio Nigbo Hyacinthe, 63 ans, Ebrié. Il a été intronisé en 2008.</p> <p><b>-Mode de désignation (critère et procédés)</b></p>	<p><b>Utilisation de la voie</b> Oui.</p> <p><b>-Usage de la voie</b> Déplacement en véhicules, à pied des résidents pour une autre</p>	<p><b>-Informé du projet :</b> oui</p> <p><b>-Source</b> Sous-préfet.</p> <p><b>-Que pensez-vous</b> Bon projet</p>	<p><b>Disposition à prendre</b> Faire les dédommagements avant le début des travaux.</p> <p><b>-Avantages de l'autoroute</b></p>	

IDENTIFICATION DE LA LOCALITE	VIE ECONOMIQUE	ENJEUX FONCIER	ORGANISATION SOCIO-CULTURELLE (structure sociale, vie culturelle)	COMMUNAUTE ET VOIRIE	AVIS SUR LE PROJET	PERPECTIVES	PLANCHE DE PHOTO S
<p>A la 2<sup>ème</sup> moitié du 17<sup>ème</sup> siècle, les occupants sont venus s'installer à Abégbou vers PK30 à Attingué. A abégbou un quartier s'appelait Songon car la plantation s'appelait asonhon (adjoukrou) Un chasseur a découvert la lagune dans sa chasse. Il y'avait beaucoup de poissons. Donc Songon M'braté a été le 1<sup>er</sup> à venir s'installer sur les bords de la lagune suite aux informations reçues du chasseur. Après le 2<sup>ème</sup> groupe Songon Dagbé s'y est installé. Un génie a été trouvé et leur a dit qu'il n'a rien à cacher. D'où</p>	<p><b><u>-Identification et rôle</u></b></p> <p><b><u>-Potentialités économiques</u></b> Aucune</p>	<p>Ensuite collectivité.</p> <p><b><u>-Mode d'accès à la terre</u></b> Héritage, location, Achat, don.</p> <p><b><u>-Conflits</u></b> Oui</p> <p><b><u>-Sources</u></b> Problème de délimitation</p> <p><b><u>Protagoniste</u></b> Entre individus, entre villages voisins.</p> <p><b><u>-Mode de règlement</u></b> La chefferie règle cela. Aussi pour les parcelles communautaires, le litige est</p>	<p>Choix des doyens d'âge. Il faut avoir une bonne moralité, minimum de connaissance (BAC+4), avoir une résidence au village et être marié.</p> <p><b><u>-Prise de décision</u></b> Démocratiquement.</p> <p><b><u>-organisation ou associations</u></b> Association des femmes, Association des jeunes.</p> <p><b><u>-Rôle</u></b> Développer le village.</p> <p><b><u>-Manifestations culturelles</u></b> Fête de génération,</p>	<p>localité, transport de marchandises.</p> <p><b><u>-Période d'utilisation de la voie</u></b> Les week-ends et pendant les fêtes.</p> <p><b><u>Existence d'autres voies d'accès</u></b> Oui. Par la voie PK 30 sur l'autoroute.</p> <p><b><u>-Difficultés</u></b> Difficultés pour traverser.</p> <p><b><u>Origine des difficultés</u></b> Traffic dense,</p>	<p><b><u>Justifiez</u></b> Fluidité routière.</p> <p><b><u>-contrainte</u></b> Non</p>	<p>Fluidité routière et moins d'accidents</p> <p><b><u>- Attentes</u></b> Dédommager les impactés, développer le village, les activités économiques, booster l'économie de Songon.</p>	

IDENTIFICATION DE LA LOCALITE	VIE ECONOMIQUE	ENJEUX FONCIER	ORGANISATION SOCIO-CULTURELLE (structure sociale, vie culturelle)	COMMUNAUTE ET VOIRIE	AVIS SUR LE PROJET	PERPECTIVES	PLANCHE DE PHOTO S
<p>le nom de Songon-Dagbé.</p> <p><b>-Type d'habitat</b> Il s'agit essentiellement des habitats de type individuel et collectif en ciment.</p> <p><b>-Voie d'accès</b> Il s'agit de la voie bitumée et non dégradée la nationale 1.</p> <p><b>Localités environnantes</b> Nord : Attingué; Sud : Abrébi; Est : Kassemblé Ouest : Songon Agban et Songon-té.</p> <p><b>-Groupe culturel</b> Kwa lagunaire (Ebrié).</p> <p><b>-Communautés étrangères</b></p>		<p>réglé par le Sous-préfet.</p>	<p>fatchué (par génération), fête de la richesse (individuelle)</p> <p><b>-Rôle et utilité</b> Montrer la maturité de la jeunesse, démontrer la capacité, montrer sa richesse.</p> <p><b>-Période</b> 1 an avant l'accession au pouvoir car chaque génération règne pendant 15 ans.</p> <p><b>-Sites sacrés</b> Non.</p> <p><b>-Description des rituels</b> Non pas de rituels.</p> <p><b>-Interdits</b></p>	<p>conduite à vive allure.</p> <p><b>-Solutions</b> Aucune. L'administration doit nous aider.</p>			

IDENTIFICATION DE LA LOCALITE	VIE ECONOMIQUE	ENJEUX FONCIER	ORGANISATION SOCIO-CULTURELLE (structure sociale, vie culturelle)	COMMUNAUTE ET VOIRIE	AVIS SUR LE PROJET	PERPECTIVES	PLANCHE DE PHOTO S
<p>CEDEAO et Ivoiriens vivent en parfaite harmonie.</p> <p><b>-Infrastructures communautaires</b> Ecole maternelle, Groupe scolaire, collège municipal, clinique privé, pharmacie.</p> <p><b>-Type de lotissement</b> Urbain approuvé</p>			<p>L'adultère.</p> <p><b>-Sanction</b> La génération fixe l'amende.</p>				
<b>SONGON-KASSEMBLE</b>							
<b>Vendredi 31 Mai 2019 de 15h05mn à 15h48mn</b>							
<p><b>-Dénomination et historique :</b> KASSEMBLE signifie nombreux, beaucoup. Le fondateur est venu d'Attingué d'installer sur ce site suite aux informations reçues du chasseur qui a découvert le site agréable au bord de</p>	<p><b>-Activités économiques</b> Supermarchés, commerce, maquis, boutiques. Jour de marché tous les jours</p> <p><b>-Associations ou groupements</b> Oui</p>	<p><b>Mode de gestion des terres</b> Droit coutumier.</p> <p><b>-Propriétaire terrien</b> Individu</p> <p><b>-Mode d'accès à la terre</b></p>	<p><b>-Nom du chef</b> OGA Léon 70 ans. Intronisé en 2006. Il est Ebrié.</p> <p><b>-Mode de désignation (critère et procédés)</b> Choix par génération. Les doyens</p>	<p><b>Utilisation de la voie</b> Oui.</p> <p><b>-Usage de la voie</b> Déplacement en véhicules, à pied des résidents pour une autre localité,</p>	<p><b>-Informé du projet :</b> oui</p> <p><b>-Source</b> CIIC, BNETD</p> <p><b>-Que pensez-vous</b> Bon projet</p>	<p><b>Disposition à prendre</b> Faire les dédommagements avant le début des travaux.</p> <p><b>-Avantages de l'autoroute</b></p>	

IDENTIFICATION DE LA LOCALITE	VIE ECONOMIQUE	ENJEUX FONCIER	ORGANISATION SOCIO-CULTURELLE (structure sociale, vie culturelle)	COMMUNAUTE ET VOIRIE	AVIS SUR LE PROJET	PERPECTIVES	PLANCHE DE PHOTO S
<p>la lagune. Ce sont des Atchan.</p> <p><b>-Type d'habitat</b> Il s'agit essentiellement des habitats de type individuel en dur, en banco, de haut et bas standing.</p> <p><b>-Voie d'accès</b> Il s'agit de la voie bitumée et non dégradée la nationale 1.</p> <p><b>Localités environnantes</b> Nord : Autoroute; Sud : Lagune Ebrié ; Est : Adiapoto Ouest : Dagbé.</p> <p><b>-Groupe culturel</b> Kwa lagunaire(Ebrié).</p> <p><b>-Communautés étrangères</b></p>	<p><b>-Identification et rôle</b> Usine d'attiéké et de tomate.</p> <p><b>-Potentialités économiques</b> Aucune</p>	<p>Don, héritage, achat.</p> <p><b>-Conflits</b> Oui</p> <p><b>-Sources</b> Problème de délimitation</p> <p><b>Protagoniste</b> Entre villages voisins.</p> <p><b>-Mode de règlement</b> La chefferie règle le litige. En cas de désaccord c'est la S/P qui règle le litige.</p>	<p>confirment la proposition. C'est la population qui nomme les collaborateurs du chef.</p> <p><b>-Prise de décision</b> Démocratiquement.</p> <p><b>-organisation ou associations</b> Association des femmes, des jeunes.</p> <p><b>-Rôle</b> Développer le village.</p> <p><b>-Manifestations culturelles</b> Fêtes traditionnelles.</p> <p><b>-Rôle et utilité</b> Rassembler et apprendre.</p>	<p>transport de marchandises.</p> <p><b>-Période d'utilisation de la voie</b> Les week-ends et pendant les fêtes.</p> <p><b>Existence d'autres voies d'accès</b> Non.</p> <p><b>-Difficultés</b> Difficultés pour traverser, la voie est petite.</p> <p><b>Origine des difficultés</b> Traffic dense, conduite à vive allure.</p>	<p><b>Justifiez</b> Développement de la localité</p> <p><b>-contrainte</b> Non</p>	<p>Fluidité routière et moins d'accidents</p> <p><b>- Attentes</b> Oui. Avoir de l'eau et de l'électricité. Reloger les impactés et bien les dédommager. NB : Le chef était très fâché ce jour. Il refusait parfois de répondre aux questions.</p>	 

IDENTIFICATION DE LA LOCALITE	VIE ECONOMIQUE	ENJEUX FONCIER	ORGANISATION SOCIO-CULTURELLE (structure sociale, vie culturelle)	COMMUNAUTE ET VOIRIE	AVIS SUR LE PROJET	PERPECTIVES	PLANCHE DE PHOTO S
<p>Allogènes : CEDEAO ; Allochtones : Toutes les ethnies de la Côte d'Ivoire sont représentées</p> <p><b>-Infrastructures communautaires</b> EPP, centre de santé, S/P, école professionnelle, jardin d'enfants.</p> <p><b>-Type de lotissement</b> Mixte avec une superficie de 50.000m2.</p>			<p><b>-Période</b> En décembre.</p> <p><b>-Sites sacrés</b> Non.</p> <p><b>-Description des rituels</b> Pas de rite.</p> <p><b>-Interdits</b> Ne pas se confronter aux interdits du village.</p> <p><b>-Sanction</b> On vous frappe.</p>	<p><b>-Solutions</b> Contourner la voie car le village perd son identité culturelle.</p>			



Annexe 7 : Termes de Référence bibliographiques



**-----REPUBLICQUE DE COTE D'IVOIRE**

**Union – Discipline - Travail**



**MINISTERE DE L'EQUIPEMENT ET DE L'ENTRETIEN ROUTIER**

**AGENCE DE GESTION DES ROUTES**



**PROJET DE TRANSPORT URBAIN D'ABIDJAN**



**MAITRISE D'OUVRAGE  
DELEGUEE**

**CELLULE DE COORDINATION  
DU PTUA**

**COORDONNATEUR**

**VOIRIES STRUCTURANTES  
(ACTUALISATION DES EIES  
ET PGES)**

**Financement**



# Projet de Terme de Référence (TdR) pour l'actualisation de l'EIES des voies structurantes du PTUA

Octobre 2018

## 1 - CONTEXTE ET OBJET DE L'ETUDE

Les infrastructures routières des villes ivoiriennes comptent parmi les plus performantes de la sous-région. Cependant face à l'urbanisation galopante et la détérioration des infrastructures existantes, le taux de desserte en voies de communication est devenu insuffisant.

L'insuffisance de ressources financières requises pour les réhabilitations et extensions des équipements routiers, face à la forte croissance de la demande explique également l'insuffisance des voies de circulation dans la capitale économique de la Côte d'Ivoire.

La circulation dans le District Autonome d'Abidjan est beaucoup plus critique avec une surpopulation due à la crise militaro-politique qu'a traversé la Côte d'Ivoire. En effet la crise de 2002 a provoqué le déplacement de nombreuses populations de l'intérieur du pays vers la capitale économique en quête de sécurité et de moyens de subsistance.

Aussi est-il aujourd'hui un gageur de circuler à l'intérieur de cette ville aux heures de pointes dans la quasi-totalité des communes qui la composent. Cette situation est à l'origine de nombreux accidents et du ralentissement des activités économiques.

Depuis la sortie de cette crise, l'Etat ivoirien à travers le Ministère de l'Equipeement et de l'Entretien Routier, initie une politique de modernisation des infrastructures routières du pays avec la réalisation de nombreux projets de réhabilitation des voies existantes et la création de nouvelles routes. Il s'agit de :

- l'autoroute périphérique du Boulevard de France redressé - Anyama y compris l'aménagement des carrefours, la construction des échangeurs d'Alépé et d'Anyama sur 24,4 km;
- le prolongement du boulevard Latrille jusqu'à l'hôpital d'Angré sur un linéaire de 7.5 km;
- le dédoublement de la route de Dabou appelée Sortie Ouest (Autoroute Nord – Rond GESCO – Carrefour route de Jacquerville) sur 19 km ;
- le dédoublement de la route d'Anyama appelée Sortie Est (Autoroute Nord – carrefour zone industrielle Yopougon – Carrefour N'Dotré – Péage Thomasset) sur 23 Km.

Ces projets de voies structurantes font partie de la requête de financement adressée à la Banque Africain de Développement (BAD) et devaient permettre d'améliorer le cadre de vie des populations et améliorer la mobilité urbaine.

Dans le cadre de la formulation de ce projet, les exigences Ivoiriennes en matière de protection et promotion environnementale et sociale, la Procédure d'Evaluation Environnementale et Sociale (PEES) et le Système de Sauvegarde Intégré (SSI) de la BAD, obligent la conduite d'une étude d'impact environnemental et social (EIES) assortie d'un plan de gestion environnementale et sociale (PGES) et du plan de réinstallation selon les besoins.

Conformément ces procédures, le projet est classé en catégorie 1 sur le plan environnemental et social.

Il faut rappeler que ces projets ont fait chacun l'objet d'EIES et PGES élaborés, validés par la partie nationale, notamment l'Agence Nationale De l'Environnement (ANDE) en 2016 . Compte tenu de certaines modifications techniques, il est nécessaire et important de les actualiser avant le démarrage des travaux.

La mission consiste à actualiser les EIES des projets cités plus haut, précisément les voiries structurantes. Les présents termes de référence sont élaborés aux fins du recrutement du Consultant qui en aura la charge, à savoir un bureau d'études spécialisé dans le domaine.

### **3- Objectifs de la mission et résultats escomptés**

#### **– Objectif général**

L'objectif général de la mission est d'assister la Cellule de Coordination du PTUA, à disposer des rapports de l'EIES y compris le PGES et éventuellement le PAR, tous actualisés selon le canevas de la BAD.

#### **– Objectifs spécifiques**

De façon spécifique la mission devra élaborer pour chaque composante du projet :

- ❖ décrire le projet proposé en fournissant une description synthétique de ses composantes pertinentes avec les modifications ;
  
- ❖ Analyser le cadre politique, légal et administratif dans lequel s'inscrit le projet et actualiser les références pertinentes des textes applicables et des institutions impliquées dans la gestion environnementale et sociale aussi bien au niveau local et national, qu'international (si possible) ;
  
- ❖ Analyser les capacités du maître d'ouvrage et maître d'œuvre ainsi que celle de l'ANDE et des principales structures concernées par le projet en matière de gestion environnementale et sociale;
  
- ❖ Décrire et justifier la zone d'étude du projet pour l'évaluation des impacts environnementaux et sociaux aussi bien directs, indirects, cumulatifs, etc. ;
  
- ❖ Finaliser la description et l'analyse des conditions des milieux physique, biologique et humain de la zone d'étude avant l'exécution du projet. Cette analyse doit permettre de bien comprendre les interrelations entre les composantes environnementales et sociales et l'importance que la société et les populations locales attachent à ces composantes, afin d'identifier les composantes environnementales et sociales de haute valeur ou présentant un intérêt particulier ;

- 
- ❖ Présenter et analyser les alternatives au projet proposé, incluant l'option "sans projet", en identifiant et en comparant les différentes options sur la base de critères techniques, économiques, environnementaux et sociaux ; il s'agit de préciser dans cette partie l'analyse des variantes ;
  - ❖ Identifier et évaluer l'importance des impacts potentiels environnementaux et sociaux négatifs et positifs, directs, indirects et cumulatifs, à court et à long terme, provisoires et permanents, sur la base d'une méthode rigoureuse et ce, pour la solution sélectionnée;
  - ❖ Définir les mesures de bonification visant à accroître les bénéfices environnementaux et sociaux du projet et les mesures appropriées visant à prévenir, minimiser, atténuer ou compenser les impacts négatifs du projet, incluant les responsabilités et les coûts associés ;
  - ❖ Développer un programme de suivi environnemental et social, incluant des indicateurs, les responsabilités institutionnelles et les coûts associés ;
  - ❖ Analyser la prise en compte du changement climatique dans la conception du projet ;
  - ❖ Analyser les impacts cumulatifs en tenant compte des nouvelles activités du projet et celles des projets passés, cours et à venir. Il est important de bien définir la zone d'analyse desdits impacts ;
  - ❖ Mener une analyse de genre permettant de diagnostiquer les disparités d'accès au transport urbain entre groupes (hommes, femmes, jeunes, populations vulnérables, etc.) dans la zone d'intervention du projet et de proposer les actions spécifiques de promotion du genre et d'autonomisation des femmes à mener pendant la mise en œuvre du projet. Définir les dispositions opérationnelles permettant l'institutionnalisation du genre dans le secteur des transports urbains ;
  - ❖ Identifier les responsabilités institutionnelles et les besoins en renforcement des capacités, si nécessaire, afin de mettre en œuvre les recommandations de l'évaluation environnementale et sociale ;
  - ❖ Conduire des consultations auprès des parties prenantes primaires et secondaires afin de connaître leurs opinions et leurs préoccupations par rapport au projet.
  - ❖ Préparer un plan de gestion du risque environnemental, incluant une analyse du risque d'accident et de situation d'urgence sur le chantier, l'identification des mesures de

sécurité appropriées et le développement d'un plan d'urgence préliminaire si nécessaire ;

- ❖ Elaborer les clauses générales et les clauses techniques liées aux aspects environnementaux et sociaux à prendre en compte dans les dossiers d'appel d'offre.
- ❖ Préparer l'EIES, le PGES, le plan de suivi environnemental et social selon les constatations du consultant sur le terrain conformément aux règles et procédures de la BAD (cf. annexes 1, 2 et 3) ;
- ❖ Assister l'équipe du projet pour l'obtention du certificat de conformité délivré par les autorités compétentes en Côte d'Ivoire ;

#### **4 - Les tâches et prestations spécifiques**

Le consultant a pour mandat de: (i) mener les investigations nécessaires sur le terrain en vue de la réalisation des documents concernés ; (ii) réaliser les consultations utiles auprès des populations locales dans la zone du projet, ainsi qu'auprès des acteurs concernés; (iii) produire les rapports requis ; (iv) organiser une séance de restitution des résultats de l'étude avec les acteurs concernés en vue de la prise en compte de leurs opinions et propositions et de leur implication en phase d'exécution des travaux.

Pour ce faire, il développera les tâches déclinées dans le sous-point suivant.

##### **4-1– Tâches du consultant**

##### **4-1-1 Description du cadre institutionnel et juridique**

###### **Cadre institutionnel**

Toutes les institutions impliquées directement ou indirectement dans le présent projet seront identifiées en précisant leurs rôles respectifs dans le processus d'EIES (Etude d'Impact Environnement et Social). Il s'agira ici de procéder à l'identification des organismes (public et/ou privés) impliqués directement ou indirectement dans le projet ainsi qu'à la description succincte de leurs activités spécifiques en insistant sur leurs différents rôles dans sa mise en œuvre. Les ONG et les syndicats devront être consultés. Analyser les capacités du maître d'ouvrage et du maître d'œuvre ainsi que celle de l'ANDE et des principales structures concernées par le projet en matière de gestion environnementale et sociale de sorte à ce que, au besoin, des recommandations pertinentes puissent être faites pour l'amélioration de leur performance environnementale et sociale. Ces recommandations pourraient être intégrées dans la Composante appui institutionnel du projet à travers un plan de renforcement de capacité détaillé et chiffré ;



### Cadre législatif et réglementaire

Les politiques, les directives et textes réglementaires qui doivent être suivis lors de l'élaboration de l'EIES et du PGES sont entre autres :

#### *Pour la Côte d'Ivoire*

- Le Plan National d'Action pour l'Environnement (PNAE) qui constitue le cadre d'orientation permettant de mieux cerner la problématique environnementale en Côte d'Ivoire ;
- La loi n°96-766 du 3 octobre 1996 portant Code de l'Environnement ;
- loi portant Code forestier
- la loi n°2014-138 du 24 mars 2014 portant Code minier
- la loi n° 98-755 du 23 décembre 1998 portant Code de l'Eau ;
  
- la loi n° 88-651 du 07 juillet 1988 portant protection de la santé publique et de l'environnement contre les effets des déchets industriels toxiques et nucléaires et des substances toxiques nocives ;
  
- l'Arrêté N° 01164 MINEEF/CIAPOL/SDIIC DU 04 NOV 2008 Portant Réglementation des Rejets et Emissions des Installations Classées pour la Protection de l'Environnement.
  
- Le décret n° 96- 894 du 8 novembre 1996 déterminant les règles et procédures applicables aux études relatives à l'impact environnemental des projets de développement ;
  
- la Réglementation en matière de participation du public ;
- le Décret n° 96-206 du 07 mars 1996 relatif au comité d'hygiène, de sécurité et des conditions de travail ;
- la réglementation relative aux transports publics ;
- l'Arrêté N° 01164 MINEEF/CIAPOL/SDIIC DU 04 NOV 2008 Portant Réglementation des Rejets et Emissions des Installations Classées pour la Protection de l'Environnement.
  
- La Loi 98-750 du 23 décembre 1998 qui a été amendé par l'Assemblée Nationale le 09 Juillet 2004, relatif au domaine foncier ;

- Le Décret sur l'expropriation pour cause d'utilité publique et l'occupation temporaire en Afrique Occidentale française (B.O.C. p. 1892) modifié par le Décret du 16 juin 1931 et du Décret du 20 décembre 1933 ;
- Le Décret n°96-884 du 25 octobre 1996 règlementant la purge des droits coutumiers sur le sol pour intérêt général.

Le consultant fera référence et mettre à jour s'il y a lieu toutes les références pertinentes pour ce projet, plus précisément les nouveaux textes ou nouvelles organisations pertinentes. Une attention particulière sera également apportée à tous les textes pertinents sur le plan environnemental et social que la Côte d'Ivoire a ratifié.

### ***Pour la BAD***

- Le Système de Sauvegardes Intégré (SSI) de la BAD (2013) ;
- Les procédures d'évaluation environnementale et sociale de la Banque (2015)
- la stratégie de gestion du risque climatique (2009) ;
- la stratégie d'adaptation (2009) ;
- le Cadre de participation de la société civile (2012) ;
- Politique et directives de coopération avec les organisations de la société civile (1999) ;
- Manuel de consultation et de participation des parties prenantes aux opérations de la BAD (2001)
- Politique de la BAD en matière de diffusion de l'information (2005) ;
- Directives opérationnelles d'application de la politique du Groupe de la Banque en matière de population (Juillet 2003) ;
- Politique du Groupe de la Banque en matière de réduction de la pauvreté (Février 2004) ;
- les politiques sectorielles de la Banque : la santé (1996), la gestion intégrée des ressources en eau (2000), l'agriculture et le développement rural (2000, 2010), la réduction de la pauvreté (2004) et la Stratégie du Groupe de la Banque en matière de Genre 2014-2018 (Janvier 2014).
- La politique de la Banque en matière de réduction de la pauvreté (2001) ;
- La politique de la Banque en matière de population et stratégie de mise en œuvre (2002) ;
-

En l'absence de réglementation Ivoirienne régissant les pollutions de l'air, sonore, de l'eau, etc. le consultant s'appuiera sur la réglementation internationale fixant les normes de pour lesdits polluants.

#### **4-1-2. Consultation et Information Publique**

La participation de toutes les parties prenantes du projet est un élément essentiel du processus d'évaluation environnementale et social dans la mesure où il est un moyen de s'assurer que le projet intègre les préoccupations des populations concernées et des différents acteurs concernés. Aussi, le Consultant devra respecter les directives de la Côte d'Ivoire et de la Banque Africaine de Développement en matière de consultation publique et de participation des communautés impliquées, des organisations régionales et nationales intéressées, des utilisateurs de la ressource et les services étatiques concernées. Pour cette raison, des séances d'information seront organisées avec les autorités locales et les populations riveraines afin de leur présenter le projet dans un résumé simple et de recueillir leur avis et suggestions afin de les prendre en compte si possibles.

Cette consultation des parties prenantes constitue un élément clé de l'étude et devra se dérouler toute la phase de réalisation de l'étude. Elle devra permettre d'évaluer l'acceptabilité sociale du projet par les populations riveraines, y comprises les populations affectées par le projet, et préparer (si nécessaire) la mise en œuvre d'un plan de communication pour éviter d'éventuels conflits sociaux et faciliter cette acceptation ; à ce titre, un accent particulier devra être mis sur le volet information/sensibilisation.

Enfin, l'étude devra développer un plan de consultation du public. A cet effet, le consultant devra démontrer l'étendue des consultations qu'il aura menées pour recueillir l'avis des acteurs concernés sur la réalisation du projet et sur les mesures à prendre. Ces consultations doivent se tenir aussi bien à la préparation qu'à la finalisation de l'EIES afin d'identifier les principaux enjeux et impacts environnementaux et sociaux pour recueillir les commentaires des parties prenantes sur les mesures d'atténuation et de bonification proposées. Elles doivent permettre de démontrer un large soutien et adhésion des populations pour le projet. Elle devra démontrer comment les préoccupations des populations ont informé le design du projet. Les procès-verbaux des consultations avec les populations devront être attachés au rapport d'EIES et au plan de réinstallation pour ce qui concerne les personnes affectées ;

#### **4-1-3. Description du projet**

Le consultant devra dans la description du projet présenter :

##### **Localisation géographique**

Le consultant présentera la situation géographique et l'emplacement du projet sur une carte topographique à l'échelle, récente ou plan de situation. L'emplacement du projet doit apparaître clairement sur la carte, avec en évidence, les éléments sensibles et/ou vulnérables situés dans la zone d'étude considérée.

##### **Composantes du projet**

Le consultant présentera dans les détails la consistance des travaux et fera ressortir les principales composantes du projet qui ont un impact sur l'environnement. Il est important de

noter qu'en plus des routes à dédoubler, l'autoroute à réaliser, les échangeurs à construire, les activités connexes font parties intégrantes du projet et devront être couvertes par l'EIES : (i) les déviations, (ii) les zones de relocation de certaines activités autre que commerciales et artisanales, des lignes de transmission, etc. ; (iii) les sources de matériels ; etc. Les différents intrants nécessaires devront être indiqués de façon quantitative (eau, terre, roche, main d'œuvre, etc).

Le consultant fera la description des différentes phases de réalisation du projet, des activités et les équipements qui les composent. Ces phases concernent la préparation du site, la phase travaux et l'exploitation du projet.

#### **4-1-4. Description de l'état initial**

La description du milieu récepteur ou état initial est importante, car un projet est évalué non seulement en fonction des normes réglementaires existantes, mais aussi en fonction des caractéristiques du milieu, autant pour l'eau, l'air et le sol que pour les espèces vivantes et leurs habitats et les communautés humaines. Cette section de l'étude d'impact comprend la délimitation de la zone d'étude pour l'analyse des impacts directs, indirects, induits et cumulatifs et la description des composantes des milieux naturels et humains susceptibles d'être affectées.

Il devra également mettre en évidence les contraintes majeures qui nécessitent d'être prise en compte aux différentes phases du projet.

##### **Délimitation de la zone d'influence du projet**

Le consultant déterminera la zone d'étude suffisamment grande (y compris les voies de déviations) pour couvrir l'ensemble du territoire susceptible d'être influencé afin de cerner tous les milieux touchés directement ou indirectement par le projet. Il fera une carte permettant de dégager les grandes unités géographiques formant le contexte régional du projet. Cette définition doit clairement distinguer la zone à considérer pour l'analyse des impacts directs, indirects, induits et cumulatifs.

##### **Description des différentes composantes du milieu**

Le consultant fera une analyse ciblée des différentes composantes de l'environnement naturel (eau, air, etc.) et socio-économique susceptible d'être modifiées par le projet. Cette analyse du milieu récepteur devra faire apparaître le niveau de sensibilité de chaque composante de l'environnement et l'évolution prévisible du milieu en l'absence du projet. En d'autres termes le consultant devra mener une description des caractéristiques biophysiques de l'environnement dans lequel les activités du projet auront lieu, et mettre en évidence les contraintes majeures qui nécessitent d'être prises en compte au moment de la préparation du terrain, de la construction ainsi qu'au moment de l'exploitation.

Le consultant mettra un accent particulier sur les aspects suivants :

## **i. Environnement naturel**

### **a- Milieu physique**

#### **Climat et conditions météorologiques**

Le consultant présentera la climatologie par la pluviométrie, l'hygrométrie, l'insolation, la température de l'air de la zone du projet, etc. Le consultant fera une analyse des phénomènes extrêmes dans la zone du projet.

#### **Géologie et pédologie**

Le consultant devra définir la stabilité du sol. Des coupes et profils géo-pédologiques seront faites dans la zone ainsi que les études géotechniques en vue de mettre en évidence l'hétérogénéité des sols et proposer des mesures de lutte contre l'érosion.

NB : le consultant devra faire la description détaillée de la zone concernée par les différents travaux à entreprendre dans le cadre du projet.

#### **Hydrologie et Hydrogéologie**

Le consultant présentera le contexte hydrogéologie (identification des formations aquifères, la direction de l'écoulement, etc.). Il fera une présentation et analyse des bassins versants concernés y compris leurs exutoires, du réseau hydrographique naturel ou artificiel, etc. Les zones potentielles de prélèvement des eaux.

#### **Qualité de l'eau**

Une analyse de la qualité des eaux conformément aux normes internationales en la matière devra être réalisée. Cette analyse devra permettre d'avoir une idée précise de la situation de référence pour les eaux souterraines et de surface les zones pertinentes du projet. Il s'agira de réaliser des prélèvements suivant un échantillonnage acceptable pour des analyses complètes sur le plan physique, chimique, biologique et bactériologique et ce conformément aux normes internationales en la matière.

#### **Qualité de l'air**

Le consultant procédera aux mesures, suivant les normes internationales en la matière, des polluants atmosphériques, notamment les retombées des particules fines (poussières) et les polluants chimiques (les composés organiques volatils totaux (COVT), le monoxyde de carbone (Co), l'hydrogène sulfuré (H<sub>2</sub>S) et dioxyde de soufre (SO<sub>2</sub>)), dioxyde d'azote (NO<sub>2</sub>). Il fera une interprétation des résultats.

#### **Ambiance sonore**

Le consultant procédera aux mesures des bruits suivant les normes internationales en la matière. Les niveaux sonores seront déterminés en deux points dans chaque domaine concerne par différents aménagements et sur deux créneaux horaires (jour entre 6h00 et 22h00 et nuit 22h00 et 6h00). Les points de mesures seront choisis afin de couvrir les sites sensibles qui pourraient être influencés par les travaux et pendant la période d'exploitation, les zones qui devraient se situer à proximité de ces activités.

Les données recueillies seront comparées aux normes nationales et internationales.

### **Assainissement**

Le consultant procédera à une analyse spécifique sur le volet assainissement solide et liquide dans la zone du projet. Il fera ressortir la situation de référence en termes de nature des déchets, collecte et gestion desdits déchets dans la zone du projet ainsi que les principales contraintes s'il y a lieu.

#### **b- Milieu biologique**

Les composantes du milieu biologique pouvant subir les effets du projet sont la flore et la faune (terrestre et aquatique), les sites et paysages, dans la zone d'étude.

Le consultant fera un inventaire des espèces fauniques et floristiques et de leurs habitats, en accordant une importance particulière aux espèces menacées, vulnérables ou susceptibles d'être désignées, et aux espèces d'intérêt social, économique, culturel et scientifique.

Le consultant fera une identification des aires protégées, une description de leur composition, les services écosystémiques, les principales menaces, problèmes de gestion/aménagement, etc.

Les espaces verts ou les zones dédiées auxdits espaces devront être identifiés et décrits dans la zone du projet.

***NB : le consultant devra faire la description détaillée de la zone concernée par le projet.***

#### **ii. Environnement Humain**

Le Consultant présentera les données suivantes : population de la zone, occupation des sols, activités de développement en cours et/ou prévues, structuration des communautés, emploi, répartition des revenus, santé publique, éducation, us et coutumes, sites sacrés, patrimoine culturel et/ou archéologique, etc.

#### **4-1-5. Evaluation de l'impact environnemental et social**

Cette partie portera sur (i) l'identification des impacts environnementaux et sociaux, (ii) l'analyse des impacts environnementaux et sociaux, (iii) l'évaluation de l'importance des impacts environnementaux et sociaux.

Le consultant devra intégrer une section pour indiquer l'approche méthodologique utilisée pour l'établissement de la situation de référence concernant les aspects environnementaux et sociaux. Il s'agit notamment de la méthodologie pour l'analyse de la qualité de l'air, de l'eau, de bruit, etc. Une indication sur carte des sites de mesures pour les différentes analyses est exigée dans le rapport d'EIES.

#### **i. Evaluation de l'impact environnemental et social à l'absence du projet**

Le Consultant identifiera, autant que possible en termes quantitatifs, les impacts sociaux et environnementaux, aussi bien positifs que négatifs, qui résulteraient d'une évolution de la zone s'il n'existait pas les ouvrages à réaliser.



Il analysera également les risques suivants : risque sur les habitats ou menaces sur les infrastructures de la zone.

## **ii. L'identification et analyse des impacts potentiels**

L'identification et l'analyse des impacts visant à décrire les relations entre le projet et les différentes composantes de l'environnement en utilisant une méthodologie et des critères appropriés. Cet exercice se base sur des faits appréhendés et se concentre sur les répercussions éventuelles les plus significatives. Il sera considéré les impacts positifs et négatifs, directs et indirects et le cas échéant, les impacts cumulatifs, synergiques, différés et irréversibles liés à la réalisation du projet.

Le consultant synthétisera tous les impacts significatifs de chaque composante de l'environnement (milieu physique, milieu biologique et milieu humain).

## **iii. Évaluation des impacts significatifs**

Le consultant proposera une évaluation de l'importance des impacts basés sur trois critères que sont l'intensité du changement, la portée de l'impact et sa durée. Ces trois critères seront d'abord évalués séparément de manière quantitative. L'intensité peut être faible, moyenne ou forte. La portée peut être ponctuelle, locale ou régionale. La durée peut être temporaire ou permanent.

En fonction de ces critères, le consultant appréciera chaque impact à travers des hypothèses qui seront définies au regard des caractéristiques des différents milieux affectés.

La matrice (**Annexe Tableau 1**) met en évidence la présentation générale. Cette présentation doit concerner chaque phase du projet.

### **4-1-6. Mesures d'atténuation des impacts**

Des mesures générales et des actions spécifiques seront proposées pour compenser, réduire voire supprimer les conséquences dommageables du projet sur l'environnement.

Une distinction sera faite entre les mesures relatives aux différentes phases du projet.

Le consultant devra évaluer la capacité disponible à mettre en œuvre les mesures d'atténuation proposées et faire des recommandations appropriées, y compris les besoins en formation et en renforcement de capacité.

Une proposition de matrice récapitulative (Annexe tableau 2) des mesures d'atténuation doit conclure ce chapitre. En annexe, du rapport d'EIES, le consultant insèrera les clauses générales et les clauses techniques liées aux aspects environnementaux et sociaux à prendre en compte dans les dossiers d'appel d'offre.

Le consultant présentera également les coûts correspondant aux différentes mesures proposées.

### **4- 1- 7. Gestion des risques et accidents**

Le consultant réalisera une analyse quantitative de risques (pollution accidentelle, accident) selon les caractéristiques du projet et présentera un programme de gestion de risque notamment les mesures de sécurité et de protection prévues ainsi qu'un plan des mesures d'urgence avec scénarios du temps d'intervention qui tient compte des scénarios d'accidents définis dans

l'analyse de risque et des diverses situations possibles et probables. Préparer un plan de gestion du risque environnemental s'il y a lieu, incluant une analyse du risque d'accident et de situation d'urgence sur le chantier, l'identification des mesures de sécurité appropriées et le développement d'un plan d'urgence préliminaire si nécessaire ;

#### **4-1-8. Programme de suivi environnemental et social**

La première section de ce chapitre doit décrire les mesures de surveillance permettant de s'assurer que les mesures d'atténuation et de bonification proposées soient effectivement mises en œuvre durant la phase d'exécution. La deuxième section concerne les activités de suivi environnemental et social conçues pour mesurer et évaluer les impacts du projet sur certaines composantes environnementales et sociales importantes et préoccupantes, et pour mettre en œuvre des mesures de correction, si nécessaire. Les indicateurs, les rôles, la fréquence de suivi et les responsabilités doivent être clairement définis. Le coût du programme doit être estimé, dont le coût pour le renforcement des capacités en matière environnementale et sociale, si nécessaire.

#### **4.1.9 Changement climatique**

Analyser la prise en compte du changement climatique dans la conception du projet. Il s'agira d'identifier les principaux risques climatiques dans la zone du projet notamment les grandes crues et les inondations. Pour chaque risque indiquer les mesures d'adaptation qui ont été intégrées dans la conception du projet. Le rapport d'étude hydrologique et hydraulique pourrait servir pour cette section. Sur le plan de l'atténuation, il s'agit de faire une évaluation des émissions de CO<sub>2</sub> et indiquer la contribution du projet. Ce bilan pourrait se faire en utilisant les résultats des études de trafics ;

#### **4-2. CONTENU DU RAPPORT EIES ET DU PGES**

Les plans des rapports d'EIES et du PGES sont présentés en annexes 1 et 2.

#### **5- ETUDE ET DOCUMENTS DISPONIBLES**

Le Maître d'Ouvrage mettra à la disposition du Consultant, les rapports d'études, le plan des sites et l'itinéraire des conduits d'eau et tous les autres documents disponibles nécessaires à la réalisation de l'étude.

#### **6- DOCUMENTS A PRODUIRE**

Pour chaque composante pertinente du projet (ci-dessus cité), le consultant remettra au Maître d'Ouvrage, un dossier (rapport d'EIES, le rapport d'Etude Socio-économiques, le plan de gestion environnementale et sociale, le plan de suivi environnemental et social et document annexes). Les conclusions de la réunion publique feront l'objet d'un document séparé, placé en annexe et brièvement synthétisé dans le corps de l'EIES.

Chaque document sera remis en 5 exemplaires provisoires au client pour avis, puis en 20 exemplaires définitifs en plus du support numérique.

Le format des rapports est indiqué en annexe.

## 7- DELAI DE REALISATION DE L'ETUDE

Le Consultant disposera d'un mois (non compris les délais de validation du client, de l'ANDE et de la BAD) pour la réalisation de l'étude après réception de l'ordre de service de commencer les prestations et mise à sa disposition des documents prévus au point 5.

Le consultant établira fournira dans quinze jours un rapport d'EIES préliminaire et dans un mois rapport provisoire. Après avis du client sur le rapport provisoire, le consultant disposera de quinze jours pour produire le rapport provisoire définitif qui sera transmis à l'ANDE pour validation.

A la suite de la validation de l'ANDE le consultant produira le final qui sera transmis à la Banque Africaine de Développement.

## 8- Qualification du Consultant

L'étude sera menée par un bureau d'études averti en matière d'évaluation environnementale et sociale justifiant d'au moins quatre études dans le domaine les dix dernières années.

Son équipe d'experts sera composée des membres ci-après :

- un **chef de mission** de formation Ingénieur ou environnementaliste ou équivalent (BAC+5), Spécialiste en Evaluation environnementale et sociale ayant au moins dix années d'expériences avec de très bonne connaissance des procédures et normes de la BAD et une maîtrise des questions enjeux environnementaux et sociaux des projets d'infrastructure en milieu urbain.
- Un **spécialiste en étude d'impact environnemental et social** ayant au moins réalisé une étude similaire avec de très bonnes connaissances en matière d'analyse de pollution de l'air et acoustique et ainsi que d'analyse du bilan carbone des projet de route ;
- Un expert en genre (BAC+4) expérimenté en institutionnalisation sectorielle du genre ;

Le consultant peut mobiliser, en plus des experts principaux ci-dessus mentionnés, d'autres experts de soutien dont il justifiera la pertinence ainsi que du personnel administratif.

---

---

## ANNEXES aux Termes de référence

### Annexe 1 : Contenu Minimal du Rapport de l'EIES

#### 1. Résumé non technique

Cette section résume, sans recours à des termes techniques, le rapport EIES, notamment les conditions de référence ; les solutions de rechange étudiées ; et les mesures d'atténuation/d'amélioration. Elle présente également le programme de suivi ; les consultations avec les parties prenantes ; la capacité technique et institutionnelle des cellules d'exécution du programme/politique/plan ; les mesures visant à renforcer ces capacités ; et les implications au plan des coûts.

#### 2. Introduction

L'introduction indique le but de l'EIES, donne un aperçu du programme, de la politique ou du plan proposé ainsi que son but et ses besoins. Elle mentionne également brièvement le contenu de l'EIES et les méthodes adoptées pour mener l'évaluation.

#### 3. Description du cadre politique, institutionnel et réglementaire

Ce chapitre décrit le cadre stratégique, juridique et administratif dans lequel s'effectue l'EIES. Il présente les politiques environnementales, climatiques et sociales pertinentes de la Banque, les cofinanciers et le pays emprunteur, ainsi que les exigences légales nationales et les limitations qu'elles imposent au projet. Il identifie les accords internationaux pertinents au plan environnemental, climatique et social dont le pays est signataire.

#### 4. Description et justification du projet

La première partie de ce chapitre décrit le programme, la politique ou le plan, sa sphère d'influence (avec une carte montrant l'emplacement du projet) et son contexte géographique, écologique, social, économique et temporel ; les diverses composantes ; la capacité ; les activités de construction ; les installations ; la dotation en personnel ; les conditions de travail ; la disponibilité et la source des matières premières ; les modes de production ; les produits ; le calendrier des travaux ; le régime foncier ; le système d'utilisation des terres ; les bénéficiaires potentiels ; les groupes touchés (directement et indirectement) ; et les investissements à l'extérieur de la zone du projet nécessaires. Cette section détermine et caractérise les impacts attendus. Elle indique également la nécessité d'un plan de réinstallation ou d'un plan de développement pour le groupe vulnérable. La justification du projet est fondée sur une combinaison d'analyses économiques, environnementales et sociales. À cette fin, ce chapitre décrit la situation actuelle dans le secteur, explique les problèmes qui se posent ou les besoins à satisfaire par le projet et présente les obstacles qui entravent sa mise en œuvre.

#### 5. Description de l'environnement de la zone de réalisation du projet

Ce chapitre détermine en premier lieu les limites qui seront définies en vue de prendre en compte tous les impacts directs et indirects du projet. La description et l'analyse des conditions physiques et biologiques abordent les questions environnementales, sociales et climatiques pertinentes dans ce domaine, notamment les changements anticipés avant la mise en œuvre du projet. La description intègre également les conditions humaines,

notamment les caractéristiques et les tendances démographiques, les disparités de revenus, les différences de genre, les problèmes de santé, l'accès aux ressources naturelles et la propriété des ressources naturelles, les modes d'utilisation des terres et le niveau d'organisation de la société civile. Ce chapitre couvre également les interrelations entre les composantes environnementales et sociales et l'importance (la valeur) que la société et les populations locales accordent à ces composantes. Un accent particulier est mis aux composantes environnementales et sociales sensibles ou valorisées. Des cartes, des graphiques et des tableaux sont utilisés pour mieux illustrer les diverses composantes environnementales et sociales.

## **6. Méthode et techniques utilisées dans l'évaluation et analyse des impacts du projet**

Ce chapitre devra indiquer l'ensemble des méthodes et techniques utilisées pour l'échantillonnage et l'établissement de la situation de référence pour les composantes physiques (air, eau, sol, bruit, etc.), biologiques (faune et flore).

## **7. Description des impacts environnementaux et sociaux**

Cette section présente une analyse des impacts bénéfiques et défavorables que la solution de rechange retenue a sur les environnements biophysiques et humains (environnements sociaux, culturels et économiques). Les impacts environnementaux et sociaux majeurs, notamment les risques dus aux changements climatiques, et leur degré d'importance sont résumés, et les impacts irréversibles et inévitables clairement identifiés. L'analyse couvre les impacts prévus au cours de la construction et de l'exploitation.

## **8. Analyse de la situation « sans projet »**

Elle doit décrire la situation sans projet en synthétisant les principales implications et impacts sur le milieu physique, biologique et humain.

## **9. Analyse des approches et conceptions alternatives**

Cette section présente et analyse les diverses solutions de rechange étudiées pour réaliser les objectifs du projet, notamment l'option « sans projet ». Les solutions de rechange sont comparées au plan de leur faisabilité technique, économique, environnementale et sociale et au plan du risque climatique, ainsi que des préoccupations du public. La comparaison des solutions de rechange porte sur le site proposé pour le projet, la technologie, la conception et l'exploitation, au plan des impacts environnementaux et sociaux potentiels et de la possibilité de les atténuer.

## **10. Mesures de protection de l'environnement**

Cette section identifie et décrit brièvement les mesures de renforcement et d'atténuation proposées pour augmenter les bienfaits ou prévenir, réduire, atténuer ou compenser les impacts environnementaux. Le coût de chaque mesure d'atténuation et de renforcement est estimé, notamment le coût du renforcement des capacités de gestion environnementale et sociale. Un poste budgétaire clair est réservé à ces mesures dans la ventilation détaillée des coûts. Le cas échéant, cette section présente les initiatives proposées pour compléter les mesures d'atténuation et de renforcement déjà décrites. Par exemple, les plans de réinstallation sont résumés dans cette section, avec le nombre des personnes déplacées, l'indemnisation et les

mesures de réinsertion, le statut juridique, les consultations publiques, le calendrier de mise en œuvre ainsi que les procédures de suivi et d'évaluation.

### **11. Gestion du risque environnemental et impacts résiduels**

Les impacts résiduels sont présentés dans cette section. Le cas échéant, la section présente un résumé des mesures de sécurité proposées, le plan de secours et une analyse des risques potentiels d'accident technologique (pour les projets présentant des risques d'accident technologique majeurs).

### **12. Programme de suivi**

Cette section résume les activités de surveillance et de suivi proposées dans le Plan de gestion environnementale et sociale préparé pour le projet. Elle identifie les rôles et les responsabilités des parties prenantes dans la mise en œuvre ainsi que les coûts estimatifs des activités.

### **13. Consultation publique et diffusion de l'information**

Cette section indique les actions menées pour consulter les groupes touchés par le projet, ainsi que d'autres parties prenantes concernées, notamment les organisations de la société civile. Elle identifie les documents qui ont fait l'objet de consultations et présente les principales constatations et réalisations des consultations publiques et précise la façon dont les préoccupations ont été traitées.

### **14. Estimation monétaire des mesures ;**

### **15. Changement climatique**

Analyser la prise en compte du changement climatique dans la conception du projet. Il s'agira d'identifier les principaux risques climatiques dans la zone du projet notamment les grandes crues et les inondations. Pour chaque risque indiquer les mesures d'adaptation qui ont été intégrées dans la conception du projet. Sur le plan de l'atténuation, il s'agit de faire une évaluation des émissions de CO<sub>2</sub> et indiquer la contribution du projet. Ce bilan pourrait se faire en utilisant les résultats des études de trafics ;

### **16. Plan de renforcement des capacités institutionnelles**

Cette section aborde le niveau des capacités au sein de la cellule d'exécution du projet par rapport à la supervision de la mise en œuvre du PGES.

### **17. Conclusions**

### **18. Références**

#### **Annexes**

- **Liste des personnes/institutions et administration rencontrés et contactés**
- .....



---

---

## **Annexe 2 : Contenu caractéristique d'un plan de gestion environnementale et sociale**

Un plan de gestion environnementale et sociale (PGES) est requis pour tous les projets de Catégories 1 et 2 financés par la Banque. Le but du PGES est de définir et de conclure un accord avec le promoteur du projet sur les mesures d'atténuation et de bonification, de suivi, de consultation et de renforcement institutionnel, à mettre en œuvre durant l'exécution et les opérations du projet. Le PGES doit être intégré aux documents de prêt signés par l'Emprunteur et la Banque.

Le format du PGES doit être flexible afin d'assurer l'intégration d'exigences spécifiques au projet en matière d'atténuation, de bonification et de suivi. Par exemple, le PGES doit intégrer ou au moins faire référence à toute initiative qui peut contribuer à améliorer la performance environnementale ou sociale du projet (par exemple, les plans de réinstallation), mais qui peut être développée soit séparément ou à l'intérieur du rapport de l'EIES. De plus, le format du PGES doit faire en sorte qu'il puisse être adapté ou révisé afin de refléter tout nouveau développement et résultat lors de la mise en œuvre et des opérations du projet.

Le PGES doit être préparé par l'Emprunteur, sauf si OP décide de le faire après avoir pris en compte les capacités en gestion environnementale et sociale de l'Emprunteur. La portée et le niveau de détail du PGES doivent être proportionnels au nombre et à la complexité des mesures requises pour assurer la viabilité environnementale et sociale du projet. Tout changement au PGES doit être approuvé par la Banque ainsi que par, le cas échéant, les autorités réglementaires locales et/ou nationales appropriées.

Les éléments suivants constituent le contenu minimal d'un PGES :

### **1. Informations générales**

- Numéro de projet
- Date du début de la mise en œuvre
- Date d'achèvement du projet
- Date des opérations
- Période couverte par le plan

### **2. Objectifs du PGES**

Cette section doit spécifier que le PGES vise à ce que le projet soit en conformité aux exigences légales nationales applicables en matière environnementale et sociale et aux politiques environnementales et sociales de la Banque Africaine de Développement. Un autre objectif du PGES est de décrire les mesures d'atténuation et de bonification, de suivi, de consultation et institutionnelles requises pour prévenir, minimiser, atténuer ou compenser les impacts environnementaux et sociaux négatifs, ou pour accroître les impacts positifs du projet. Il doit également traiter des besoins de renforcement des capacités, afin d'améliorer les capacités en matière environnementale et sociale de l'Emprunteur, si nécessaire.

### **3. Contexte**

Le PGES doit brièvement décrire les activités du projet et les principales composantes environnementales et sociales qui peuvent vraisemblablement être affectées positivement ou négativement par le projet. L'information doit être présentée de manière concise puisque le rapport de l'EIES couvre déjà cet aspect en détail. En fait, il est recommandé de faire référence au rapport de l'EIES dans cette section.

De plus, la section sur le contexte doit décrire les interrelations entre les processus écologiques et sociaux. Par exemple, dans le cas d'un projet d'amélioration de l'approvisionnement en eau, la section sur le contexte doit identifier les bénéficiaires sur la base de l'accès réel aux nouveaux services, puisque les personnes âgées, les handicapés ou les pauvres n'ont peut-être pas la capacité de se déplacer ni de payer pour les nouveaux services d'approvisionnement en eau. De même, un meilleur approvisionnement en eau tend à réduire les risques pour la santé (maladies transmissibles comme la diarrhée), mais il accentue les problèmes de gestion des eaux usées dans certains cas. Ces interrelations entre les composantes du milieu doivent être prises en considération dans le cadre de l'évaluation des impacts et du développement des mesures d'atténuation et de bonification.

### **4. Impacts positifs et négatifs**

Cette section doit mettre l'accent sur les impacts positifs qui peuvent être bonifiés en vue d'améliorer la performance environnementale et sociale du projet, ainsi que sur les impacts négatifs qui nécessitent des mesures d'atténuation afin de les minimiser ou de compenser. La description des impacts dans le PGES doit être brève et faire référence au rapport de l'EIES pour de plus amples détails.

### **5. Programme d'atténuation et de bonification**

Cette section doit proposer des mesures réalisables et économiquement efficaces répondant aux impacts précédemment définis, afin d'accroître les bénéfices du projet (mesures de bonification) ou de réduire les impacts environnementaux et sociaux potentiellement négatifs à des niveaux acceptables (mesures d'atténuation). Chaque mesure doit être décrite en détail, incluant l'ensemble de l'information technique requise pour sa mise en œuvre (conception, description de l'équipement et procédures opérationnelles, si nécessaire).

### **6. Programme de suivi**

Un programme de suivi vise à ce que les mesures d'atténuation et de bonification soient mises en œuvre, qu'elles produisent les résultats anticipés et qu'elles soient modifiées, interrompues ou remplacées si elles s'avéraient inadéquates. De plus, il permet d'évaluer la conformité aux politiques et aux normes environnementales et sociales nationales, ainsi qu'aux politiques et directives de la Banque. Un programme de suivi doit comprendre deux volets, soit les activités de surveillance et de suivi.

#### *Activités de surveillance*

La surveillance environnementale vise à ce que les mesures d'atténuation et de bonification proposées soient effectivement mises en œuvre pendant la phase de construction et d'exploitation.

### ***Activités de suivi***

Ces activités consistent à mesurer et à évaluer les impacts du projet sur certaines composantes environnementales et sociales préoccupantes et à mettre en œuvre des mesures correctives au besoin.

Le programme doit définir aussi clairement que possible les indicateurs à utiliser pour assurer le suivi des mesures d'atténuation et de bonification qui ont besoin d'être évaluées pendant l'exécution et l'exploitation du projet. Le programme doit également fournir les détails techniques sur les activités de suivi telles que les méthodes à employer, les lieux d'échantillonnage, la fréquence des mesures, les limites de détection, ainsi que la définition des seuils permettant de signaler le besoin de mesures correctives.

## **6. Consultations publiques**

La mise en œuvre et le suivi de certaines mesures d'atténuation ou de bonification peuvent exiger que des mécanismes de consultation soient utilisés. Dans ces cas, le PGES doit d'abord identifier pour quelles mesures des consultations devront être conduites, ainsi que les objectifs et les résultats attendus de ces consultations. Le PGES doit ensuite préciser les groupes cibles, les processus appropriés de consultation, la fréquence des consultations, les méthodes de production de rapports et les procédures de diffusion des résultats.

## **8. Initiatives complémentaires**

Le PGES doit intégrer ou au moins faire référence à toutes les initiatives qui sont proposées pour améliorer la performance environnementale ou sociale du projet. Puisque le rapport de l'EIES réalisé peut comprendre de telles initiatives, celles-ci doivent être brièvement présentées dans cette section. De plus, ces initiatives complémentaires doivent être prises en compte lors de la détermination des responsabilités, des dispositions institutionnelles, des estimations de coûts et de la préparation de l'échéancier.

## **9. Responsabilités et dispositions institutionnelles**

La mise en œuvre des mesures de bonification, d'atténuation et de suivi exige de définir clairement les responsabilités des différents organismes impliqués dans l'exécution et l'opération du projet. Ultimement, c'est l'Emprunteur qui est responsable d'assurer le suivi et de rapporter les résultats atteints, mais il peut devoir être assisté pour mettre en œuvre le PGES par l'équipe de projet et des consultants externes.

Ainsi, le PGES doit identifier les responsabilités de la Banque, de l'Emprunteur, des agences d'exécution et des autres parties prenantes dans la mise en œuvre du PGES, et plus particulièrement le programme de suivi. De plus, le PGES doit proposer des mesures d'appui aux organismes dont les

capacités sont insuffisantes pour s'acquitter de leurs obligations. Cet appui peut provenir de divers mécanismes tels que l'assistance technique, la formation et/ou l'acquisition de matériel.

## **10. Estimation des coûts**

Cette section estime les coûts d'investissement et d'opération relatifs aux différentes mesures proposées (bonification et atténuation), au programme de suivi, aux consultations, aux initiatives complémentaires et aux dispositions institutionnelles. Bien que les fonds de mise en œuvre du PGES doivent faire partie de l'enveloppe globale du projet, cela peut ne pas toujours être possible. Dans ces cas, cette section doit traiter des sources possibles de financement.

## **11. Échéancier de mise en œuvre et production de rapports**

Le PGES doit comprendre un échéancier de mise en œuvre qui tient compte de l'ensemble des activités relatives aux mesures proposées (bonification et atténuation), au programme de suivi, aux consultations, aux initiatives complémentaires et aux dispositions institutionnelles. De plus, l'échéancier doit être développé par phase et en coordination avec le plan global d'exécution du projet.

Afin de détecter le plus tôt possible les conditions environnementales et sociales critiques et pour fournir des données sur les progrès et les résultats des mesures d'atténuation, les délais relatifs à la production des rapports doivent être spécifiés dans l'échéancier de mise en œuvre. Cette section doit également présenter les procédures relatives à la production des rapports.

**Annexe 8 : Références bibliographiques**

- 1- **BNETD, LBTP NOVEC** : APD études d'aménagement de l'autoroute périphérique d'Abidjan et des autoroutes de sortie Est, Septembre 2015 ;
- 2- **BNETD, LBTP, VOVEC** ; études d'aménagement de l'autoroute périphérique d'Abidjan et des autoroutes de sortie Est : Rapport de présentation générale APD ; 17 P ;
- 3- **Plan National de Développement Santé (PNDS) 2012-2015, pp 17 à 22 ;**
- 4- **Plan National de Développement (PND) 2016-2020) ;**
- 5- **INSTITUT NATIONAL DE LA STATISTIQUE (INS), 2014, Recensement Général de la Population et de l'Habitat (RGPH 2014), Résultats de la Région ;**
- 6- **PROJET : PROGRAMME D'APPUI A LA RECONSTRUCTION DES COMMUNAUTES DE BASE-PHASE 1** : Plan de Gestion Environnementale et Sociale (PGES) Avril 2015 ; 39P. ;
- 7- **Constat d'Impact Environnemental et Social du Projet de Transport, de Distribution et d'Accès à l'Electricité dans 44 localités de la région du Gbôklè : département de Sassandra et Fresco.**
- 8- **Ministère de l'Environnement Office National pour l'Environnement** ; guide pour l'élaboration d'une étude d'impact environnemental d'un projet de construction et de réhabilitation de route ; 57 P ;
- 9- **Sous-Préfecture de Songon** ; Monographie de la sous-préfecture de Songon ;
- 10- **BNETD, 2008, ATLAS DES VILLES**, Ministère du Plan et du Développement, Direction générale du Développement de l'Economie Régionale, p 23-33 ;
- 11- **BAD, Décembre 2013**, système de sauvegardes intégré de la BAD, déclaration et politique de sauvegardes opérationnelles
- 12- **BAD, 2011**, politique de gestion intégrée des ressources en eau.
- 13- **BAD, 2011**, Politique de réduction de la pauvreté.
- 14- **BAD, 2011**, Politique du groupe de la banque en matière de diffusion et d'accessibilité de l'information.
- 15- **14 -Source Webographie : -<http://www.grotius.fr> : QUELLES SONT LES MALADIES LIÉES À L'EAU**

