

RÉPUBLIQUE DE CÔTE D'IVOIRE



Union – Discipline - Travail

MINISTRE DE L'ÉQUIPEMENT ET DE L'ENTRETIEN ROUTIER

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

**PROJET D'AMÉNAGEMENT DES VOIRIES
STRUCTURANTES**

**COMPOSANTE « PROJET D'AMÉNAGEMENT DE
L'AUTOROUTE PÉRIPHÉRIQUE Y4 SECTION 1 ET DU
PROJET DE PROLONGEMENT DU BOULEVARD
LATRILLE JUSQU'AU CHU D'ANGRE (Y COMPRIS LE
DEDOUBLEMENT DE LA SECTION CARREFOUR ST
AMBROISE / CARREFOUR ABOBO-BAOULE ET
L'AMÉNAGEMENT DE LA SECTION CHU
D'ANGRE/PONT SORUBAT)**

**ÉTUDE D'IMPACT ENVIRONNEMENTALE ET
SOCIALE (EIES)**

Banque Africaine de Développement

VERSION 04

Mai - 2020

TABLE DES MATIERES

LISTE DES FIGURES	9
LISTE DES PHOTOS	10
LISTE DES TABLEAUX.....	12
LISTE DES SIGLES ET ABREVIATIONS.....	14
LISTE DES ANNEXES.....	15
RESUME NON TECHNIQUE	16
i. Description du projet.....	16
✓ Nécessité et justification du projet	16
✓ Objectifs de l'étude	17
✓ Démarche opérationnelle de l'EIES.....	17
✓ Localisation géographique et présentation du projet.....	17
✓ Description technique du projet	17
ii. Cadre politique, institutionnel, législatif et réglementaire	18
✓ Cadre politique	18
✓ Cadre institutionnel.....	18
✓ Cadre législatif et réglementaire.....	20
iii. Zone d'influence	23
iv. Impacts potentiels en phase de préparation et d'installation.....	23
✓ Impacts positifs en phase de préparation et d'installation.....	23
✓ Impacts négatifs en phase de préparation et d'installation.....	23
v. Impacts potentiels en phase de construction.....	24
✓ Impacts positifs en phase de construction.....	24
✓ Impacts négatifs en phase de construction.....	25
vi. Impacts potentiels en phase d'exploitation et d'entretien	25
✓ Impacts positifs en phase d'exploitation et d'entretien	25
✓ Impacts négatifs en phase d'exploitation et d'entretien	26
✓ Impacts cumulatifs positifs et négatifs.....	26

vii.	Mesures de protection de l'environnement.....	27
✓	Mesures de bonification des impacts positifs en phase de préparation et d'installation, de construction et d'exploitation/entretien	27
✓	Mesures de protection des impacts négatifs en phase de préparation et d'installation	27
✓	Mesures de protection des impacts négatifs en phase de construction	28
✓	Mesures de protection des impacts négatifs en phase d'exploitation et d'entretien	30
viii.	Gestion du risque environnemental	31
ix.	Programme de suivi et responsabilités institutionnelles.....	31
x.	Coût des mesures de protection et d'accompagnement	32
xi.	Information et consultation du public	32
xii.	Plan de renforcement des capacités.....	32
SECTION 1 : INTRODUCTION.....		34
1.1.	Statut et portée du présent document.....	34
1.2.	Définition des termes.....	34
1.3.	Contexte du projet.....	34
1.4.	Objectifs de l'étude.....	35
1.5.	Responsables de l'étude	36
1.6.	Approche Méthodologique de l'EIES	36
1.6.1	Collecte des données.....	37
1.6.2	Synthèse de l'information	37
1.7.	Contenu de l'EIES	37
SECTION 2 : CADRE POLITIQUE, INSTITUTIONNEL, LEGISLATIF ET REGLEMENTAIRE.....		39
2.1	Cadre politique.....	39
2.1.1	Au plan national	39
2.1.2	Au plan international.....	42
2.2	Cadre institutionnel	53
2.2.1	Au plan national	53
2.2.2	Au plan international.....	68
2.3	Cadre législatif et réglementaire	69
2.3.1	Au plan national	69
2.3.2	Procédures et politiques des Partenaires au Développement.....	83

2.3.3	La catégorie environnementale du projet vis-à-vis du Système de Sauvegarde Intégré de la Banque Africaine de Développement	110
2.3.4	Analyse comparative entre la législation nationale en matière d'évaluation environnementale et les Politiques de la BAD	110
	Le tableau ci-dessous établit une comparaison entre les exigences du cadre règlementaire national et les Politiques de la BAD en matière environnementale et sociale.	110
2.3.5	Aperçu des valeurs limites et normes	115
2.3.6	Analyse des capacités environnementales et sociales des acteurs impliqués dans le projet	116
SECTION 3 : DESCRIPTION DU PROJET		118
3.1	Contexte et justification du projet.....	118
3.2	Localisation du projet	121
3.3	Présentation de l'itinéraire à aménager	122
3.3.1	Lot 1 Carrefour Boulevard de France redressé-Carrefour Route Alépé.....	123
3.3.2	Lot 2 Carrefour route d'Alépé – Carrefour route d'Adzopé.....	124
3.4	Caractéristiques principales de l'autoroute de contournement	125
3.4.1	Caractéristiques principales de la route.....	125
3.4.2	Structures de chaussée.....	126
3.4.3	Echangeurs	127
3.5	Ouvrages autoroutiers au-dessus de la voie ferrée.....	131
3.6	Description des travaux à réaliser.....	132
3.6.1	Travaux à réaliser	132
3.6.2	Intrants des travaux.....	133
3.6.3	Installation du chantier et de la base vie	136
3.6.4	Moyens humains et matériels	136
3.7	Voies de déviation.....	138
3.7.1	Description des rejets et nuisances.....	140
3.7.2	Gestion des rejets et nuisances.....	143
3.8	Contraintes essentielles du projet	144
SECTION 4 : ANALYSE DES ALTERNATIVES		147
4.1	Analyse de la situation « sans projet »	147

4.2	Situation « projet retardé »	147
4.3	Situation « avec projet »	148

SECTION 5 : DESCRIPTION DE L'ETAT INITIAL DE L'ENVIRONNEMENT..... 149

5.1	Zones d'influence	149
5.2	Description des milieux récepteurs	149
5.2.1	Milieu physique	150
5.2.2	Qualité de l'air, bruits et vibrations.....	158
5.2.3	Relief.....	Erreur ! Signet non défini.
5.2.4	Paysage.....	Erreur ! Signet non défini.
5.2.5	Pédologie.....	Erreur ! Signet non défini.
5.2.6	Géologie.....	Erreur ! Signet non défini.
5.2.7	Zones inondables.....	Erreur ! Signet non défini.
5.2.8	Eaux souterraines	Erreur ! Signet non défini.
5.2.9	Eaux de surface et leurs exutoires.....	Erreur ! Signet non défini.
5.3	Milieu biologique	Erreur ! Signet non défini.
5.3.1	Végétation	Erreur ! Signet non défini.
5.3.2	Faune	Erreur ! Signet non défini.
5.4	Milieu humain.....	Erreur ! Signet non défini.
5.4.1	Zone d'influence indirecte.....	Erreur ! Signet non défini.
5.4.2	Zone d'influence directe.....	Erreur ! Signet non défini.
5.5	Enjeux environnementaux et sociaux.....	Erreur ! Signet non défini.

SECTION 6 : IDENTIFICATION, ANALYSE ET EVALUATION DE L'IMPORTANT DES IMPACTS DU PROJET **Erreur ! Signet non défini.**

6.1	Méthodologie.....	Erreur ! Signet non défini.
6.2	Impacts potentiels en phase de préparation et d'installation.....	Erreur ! Signet non défini.
6.2.1	Impacts positifs en phase de préparation et d'installation.....	Erreur ! Signet non défini.
6.2.2	Impacts négatifs en phase de préparation et d'installation.....	Erreur ! Signet non défini.
6.2.3	Synthèse des impacts du projet en phase de préparation et d'installation.	Erreur ! Signet non défini.
6.3	Impacts potentiels en phase de construction.....	Erreur ! Signet non défini.
6.3.1	Impacts positifs en phase de construction.....	Erreur ! Signet non défini.

- 6.3.2 Impacts négatifs en phase de construction..... **Erreur ! Signet non défini.**
- 6.3.3 Synthèse des impacts du projet en phase de construction..... **Erreur ! Signet non défini.**
- 6.4 Impacts potentiels en phase d'exploitation et d'entretien **Erreur ! Signet non défini.**
 - 6.4.1 Impacts positifs en phase d'exploitation et d'entretien **Erreur ! Signet non défini.**
 - 6.4.2 Impacts négatifs en phase d'exploitation et d'entretien **Erreur ! Signet non défini.**
 - 6.4.3 Synthèse des impacts du projet en phase d'exploitation et d'entretien **Erreur ! Signet non défini.**
- 6.5 Impacts cumulatifs positifs et négatifs **Erreur ! Signet non défini.**
 - 6.5.1 Impacts cumulatifs positifs..... **Erreur ! Signet non défini.**
 - 6.5.2 Impacts cumulatifs négatifs..... **Erreur ! Signet non défini.**
- SECTION 7: MESURES DE PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT ET INITIATIVES COMPLEMENTAIRES** **Erreur ! Signet non défini.**
 - 7.1 Mesures de bonification des impacts positifs **Erreur ! Signet non défini.**
 - 7.2 Mesures d'atténuation des impacts négatifs pendant la phase de préparation et d'installation **Erreur ! Signet non défini.**
 - 7.2.1 Mesures d'atténuation en phase de préparation et d'installation **Erreur ! Signet non défini.**
 - 7.2.2 Mesures d'atténuation en phase de construction **Erreur ! Signet non défini.**
 - 7.2.3 Mesures d'atténuation en phase d'exploitation/ entretien **Erreur ! Signet non défini.**
 - 7.2.4 Synthèse des mesures de protection en phase d'exploitation et d'entretien..... **Erreur ! Signet non défini.**
 - 7.2.5 Mesures à prendre pendant la préparation des Demandes d'Appels d'Offres, la finalisation du marché et l'approbation du plan d'exécution de l'entreprise ... **Erreur ! Signet non défini.**
- SECTION 8 : GESTION DU RISQUE ENVIRONNEMENTAL**..... **Erreur ! Signet non défini.**
 - 8.1 Méthodologie d'évaluation du risque **Erreur ! Signet non défini.**
 - 8.2 Présentation de la grille d'évaluation **Erreur ! Signet non défini.**
 - 8.3 Identification et Analyse des risques **Erreur ! Signet non défini.**
 - 8.3.1 Risques d'incendies et d'explosion..... **Erreur ! Signet non défini.**
 - 8.3.2 Risques liés à l'électricité..... **Erreur ! Signet non défini.**
 - 8.3.3 Risques liés à l'utilisation des véhicules lourds, engins, machines et outils **Erreur ! Signet non défini.**
 - 8.3.4 Risques liés au bruit..... **Erreur ! Signet non défini.**
 - 8.3.5 Risque lié aux vibrations..... **Erreur ! Signet non défini.**

- 8.3.6 Risques de chute..... **Erreur ! Signet non défini.**
- 8.3.7 Risques liés à la manutention..... **Erreur ! Signet non défini.**
- 8.3.8 Risques liés aux effondrements et aux chutes d'objets **Erreur ! Signet non défini.**
- 8.3.9 Risques liés aux circulations et aux déplacements..... **Erreur ! Signet non défini.**
- 8.3.10 Dangers liés au gasoil **Erreur ! Signet non défini.**
 - 8.3.10.1 Description du produit **Erreur ! Signet non défini.**
 - 8.3.10.2 Propriétés physico-chimiques du produit **Erreur ! Signet non défini.**
 - 8.3.10.3 Risques incendie/ Explosion **Erreur ! Signet non défini.**
 - 8.3.10.4 Risques toxiques..... **Erreur ! Signet non défini.**
- 8.3.11 Risques lié à la malveillance **Erreur ! Signet non défini.**
- 8.4 Plan de gestion des risques et accident..... **Erreur ! Signet non défini.**
 - 8.4.1 Prévention des risques **Erreur ! Signet non défini.**
 - 8.4.1.1 Prévention et protection contre les risques d'incendie et d'explosion **Erreur ! Signet non défini.**
 - 8.4.1.2 Prévention des risques liés à l'électricité **Erreur ! Signet non défini.**
 - 8.4.1.3 Prévention des risques liés à l'utilisation des véhicules lourds, engins et machines **Erreur ! Signet non défini.**
 - 8.4.1.4 Prévention des risques liés au bruit **Erreur ! Signet non défini.**
 - 8.4.1.5 Prévention des risques liés au chute **Erreur ! Signet non défini.**
 - 8.4.1.6 Prévention des risques liés à la manutention **Erreur ! Signet non défini.**
 - 8.4.1.7 Prévention des risques liés aux effondrements et aux chutes d'objet **Erreur ! Signet non défini.**
 - 8.4.1.8 Prévention des risques liés aux circulations et aux déplacements **Erreur ! Signet non défini.**
 - 8.4.1.9 Prévention des risques liés à la zone de dépôt du gasoil..... **Erreur ! Signet non défini.**
 - 8.4.2 Plan d'urgence et gestion des situations d'urgence..... **Erreur ! Signet non défini.**
 - 8.4.2.1 Gestion des situations d'urgence **Erreur ! Signet non défini.**
 - 8.4.2.2 Mesures générales **Erreur ! Signet non défini.**
 - 8.4.2.3 Mesures particulières..... **Erreur ! Signet non défini.**
- 8.5 Clauses environnementales et sociales à insérer dans le contrat de l'entreprise**Erreur ! Signet non défini.**

SECTION 9 : PROGRAMME DE SUIVI Erreur ! Signet non défini.

SECTION 10 : ESTIMATION MONETAIRE DES MESURES D'ATTENUATION ET DE COMPENSATION Erreur ! Signet non défini.

SECTION 11 : PARTICIPATION DU PUBLIC Erreur ! Signet non défini.

11.1 Séance d'information et de consultation des autorités administratives et locales **Erreur ! Signet non défini.**

11.2 Réunions éclatées d'information et de sensibilisation dans les villages et quartiers
Erreur ! Signet non défini.

11.3 Conclusion de la consultation..... **Erreur ! Signet non défini.**

11.4 Enquête publique **Erreur ! Signet non défini.**

SECTION 12 :CONCLUSION Erreur ! Signet non défini.

SECTION 13 : REFERENCES BIBLIOGRAPHIQUES Erreur ! Signet non défini.

LISTE DES FIGURES

Figure 1 : Présentation de l'itinéraire de l'autoroute périphérique	120
Figure 2 : Situation géographique de la zone du projet.....	121
Figure 3 : Aperçu du tracé de l'autoroute périphérique matérialisé en violet	122
Figure 4 : Profil en travers type.....	126
Figure 5 : Plan d'aménagement de l'échangeur Mitterrand	127
Figure 6 : Plan d'aménagement de l'échangeur au niveau du croisement avec le Boulevard Latrille	128
Figure 7 : Plan d'aménagement de l'échangeur d'Alépé	128
Figure 8 : Plan d'aménagement de l'échangeur d'Anyama	129
Figure 9 : Plan d'aménagement de l'échangeur d'Abobo.....	129
Figure 10 11 : Profil en travers type	130
Figure 12 : Zones d'emprunt identifiées dans la zone du projet	134
Figure 13 : Courbe d'évolution de la pluviométrie moyenne mensuelle (2005-2017).....	151
Figure 14 : Courbe d'évolution de la température moyenne mensuelle (2005-2017).....	152
Figure 15 : Courbe d'évolution de l'insolation moyenne mensuelle (2010-2017)	152
Figure 16 : Courbe d'évolution de l'hygrométrie moyenne mensuelle (2005-2017)	153
Figure 17 : Courbe d'évolution de l'évaporation moyenne mensuelle (2005-2017).....	154
Figure 18 : Directions dominantes des vents	154
Figure 19 : Courbe d'évolution de la vitesse moyenne mensuelle des vents (2005-2017)	155
Figure 20 : Scénario d'évolution de la température moyenne de 2015 à 2100	157
Figure 21 : Scénario d'évolution de la pluviométrie journalière moyenne de 2000 à 2100.....	157
Figure 22: Résultat des mesures de poussières	162
Figure 23: Résultat des mesures de dioxyde de soufre (SO ₂).....	162
Figure 24 : Résultat des mesures de composés Organiques Volatils (COV).....	163
Figure 25: Résultat des mesures de monoxyde de carbone (CO).....	163
Figure 26 : Résultat des mesures de dioxyde d'azote (NO ₂)	164
Figure 27 : Résultat des niveaux sonores.....	165
Figure 28 : Localisation géographique du District Autonome d'Abidjan	Erreur ! Signet non défini.
Figure 29: Résumé schématique du processus d'évaluation de l'importance des impacts	Erreur ! Signet non défini.

LISTE DES PHOTOS

Photos 1 et 2 : Aperçu du type d'occupation du début et de la fin du lot 1 de l'emprise du projet ..	123
Photos 3 et 4 : Aperçu du type d'occupation du début et de la fin du lot 2 de l'emprise du projet ..	124
Photos 5 et 6 : Aperçu de la voie ferroviaire dans l'emprise du projet (zone Anyama)	131
Photos 7, 8 et 9: Massifs granitiques exploités pour des carrières.....	135
Photos 10 et 11: Voie de déviation identifiée à Anyama à 200m de l'hôtel EZY (sens Abobo-Anyama)	138
Photos 12 et 13: Voie de déviation menant à Akouédo (zone Abinader).....	138
Photos 14 et 15: Voie de déviation au niveau de Cocody ferronnerie (non loin du quartier précaire Abinader) (Source : Enquêtes BNETD, 2019)	139
Photos 16 et 17: Voie de déviation au niveau du carrefour de l'ancien corridor d'Anyama.....	139
Photos 18 et 19: Voie de déviation au niveau du grand séminaire d'Anyama (carrefour Ebimpé) jusqu'à Anyama.....	139
Photos 20 et 21: Vues du Relief de la zone du projet	Erreur ! Signet non défini.
Photos 22 et 23 : Vues du paysage de la zone d'étude.....	Erreur ! Signet non défini.
Photos 24 et 25 : Vues du sol de la zone d'étude	Erreur ! Signet non défini.
Photos 26 et 27: sols en sables argileux du bas plateau.....	Erreur ! Signet non défini.
Photo 28 et 29 : Aperçu du phénomène de fissuration des sols et de produits de lessivage	Erreur ! Signet non défini.
Photos 30 et 31: sols en sables argileux du haut plateau	Erreur ! Signet non défini.
Photos 32 et 33 : Aperçu de zones inondables dans l'emprise du projet.....	Erreur ! Signet non défini.
Photos 34 et 35 : Aperçu de la végétation de la zone du projet.....	Erreur ! Signet non défini.
Photos 36 et 37 : Vues de la faune du site du projet	Erreur ! Signet non défini.
Photos 38 et 39 : Vues de quelques types d'activités commerciales recensés dans l'emprise du projet	Erreur ! Signet non défini.
Photos 40, 41 et 42 : Quelques types de construction dans l'emprise du projet.....	Erreur ! Signet non défini.
Photos 43, 44, 45 et 46 : Vues de la Morgue d'Anyama, d'un hôtel et d'une école dans l'emprise du projet.....	Erreur ! Signet non défini.
Photos 47, 48, 49, 50, 51 et 52 : Vues des participants aux réunions publiques (Abobo, Anyama et Cocody).....	Erreur ! Signet non défini.

Photos 53 et 54 : Vues de la séance de travail avec les autorités coutumières **Erreur ! Signet non défini.**

Photos 55 et 56 : Vues des participants à la séance de travail avec la chefferie d'Abobo Baoulé **Erreur ! Signet non défini.**

Photos 57, 58 et 59 : Vues des participants aux réunions d'information et de sensibilisation dans les sous quartiers CEG d'Anyama et Akéikoi extension d'Abobo **Erreur ! Signet non défini.**

LISTE DES TABLEAUX

Tableau I : Conventions, protocoles, traités et accords signés et ratifiés par la Côte d'Ivoire	107
Tableau II: Comparaison entre les exigences nationales et la politique de la BAD	111
Tableau III : Valeurs limites relatives à la qualité de l'air (décret 2017)	115
Tableau IV : Valeurs limites d'émission sonore dans l'environnement fixée par la Sous-Direction des Inspections des Installations Classées(SDIIC)/Centre Ivoirien Antipollution(CIAPOL).....	115
Tableau V : Normes environnementales adoptées par l'IFC (organisation Financière internationale)	116
Tableau VI : Valeurs limites du rayon en tracé en plan	125
Tableau VII : Valeurs limites du profil en long.....	125
Tableau VIII : Différents types de rejets du projet	140
Tableau IX : Différents types de nuisances du projet.....	141
Tableau X : Sources des rejets et nuisances.....	141
Tableau XI : Observation des indices des phénomènes extrêmes dans le DAA.....	157
Tableau XII : Normes environnementales adoptées par l'IFC (organisation Financière internationale)	161
Tableau XIII : Implantation des sondages réalisés	Erreur ! Signet non défini.
Tableau XIV : Récapitulatif des résultats obtenus pour les différents ouvrages hydrauliques projetés	Erreur ! Signet non défini.
Tableau XV : Liste des espèces médicinales.....	Erreur ! Signet non défini.
Tableau XVI : Liste des espèces alimentaires d'appoint	Erreur ! Signet non défini.
Tableau XVII : Liste des espèces à usage ornementale	Erreur ! Signet non défini.
Tableau XVIII : Population des circonscriptions administratives du District Autonome d'Abidjan	Erreur ! Signet non défini.
Tableau XIX : Situation de la voirie dans le District Autonome d'Abidjan	Erreur ! Signet non défini.
Tableau XX : Quartiers de la commune de Cocody par secteur.....	Erreur ! Signet non défini.
Tableau XXI : Dénombrement par catégorie des personnes recensées par section.....	Erreur ! Signet non défini.
Tableau XXII : Répartition des biens impactés dans l'emprise par lot	Erreur ! Signet non défini.
Tableau XXIII : Critères d'évaluation de l'importance des impacts.....	Erreur ! Signet non défini.
Tableau XXIV : Grille de détermination de l'importance des impacts/ Matrice de Fecteau 1971.....	Erreur ! Signet non défini.

Tableau XXV : Matrice d'interrelations **Erreur ! Signet non défini.**

Tableau XXVI : Synthèse des impacts potentiels du projet en phase de préparation et d'installation
..... **Erreur ! Signet non défini.**

Tableau XXVII : Synthèse des impacts potentiels du projet en phase de construction**Erreur ! Signet non défini.**

Tableau XXVIII : Synthèse des impacts potentiels du projet en phase d'exploitation et d'entretien
..... **Erreur ! Signet non défini.**

Tableau XXIX : Mesures de bonification des impacts positifs **Erreur ! Signet non défini.**

Tableau XXX : Synthèse des mesures d'atténuation et de protection en phase de préparation et
d'installation..... **Erreur ! Signet non défini.**

Tableau XXXI : Synthèse des mesures de protection en phase de construction**Erreur ! Signet non défini.**

Tableau XXXII : Synthèse des mesures de protection en phase d'exploitation et d'entretien..... **Erreur ! Signet non défini.**

Tableau XXXIII : Niveaux des facteurs (P,G) de la grille d'évaluation des risques professionnels **Erreur ! Signet non défini.**

Tableau XXXIV : Grille d'évaluation des risques **Erreur ! Signet non défini.**

Tableau XXXV : Résultats de l'analyse des risques **Erreur ! Signet non défini.**

Tableau XXXVI : Estimation monétaire des mesures de protection et d'accompagnement **Erreur ! Signet non défini.**

Tableau XXXVII : Programme de la 1ère série de consultations publiques exécutée**Erreur ! Signet non défini.**

LISTE DES SIGLES ET ABREVIATIONS

ANDE :	Agence Nationale De l'Environnement
ANAGED :	Agence Nationale de Gestion des Déchets
BNETD :	Bureau National d'Etudes Techniques et de Développement
CIAPOL :	Centre Ivoirien Anti-Pollution
EIES :	Etude d'Impact Environnemental et Social
HSSE :	Hygiène Santé Sécurité Environnement
INS :	Institut National de la Statistique
MCLU :	Ministère de la Construction, du Logement et de l'Urbanisme
MEF :	Ministère de l'Economie et des Finances
MEPS :	Ministère de l'Emploi et de la Protection Sociale
MEER :	Ministère de l'Équipement et de l'Entretien Routier
MINASS :	Ministère de l'Assainissement et de la Salubrité
MINEDD :	Ministère de l'Environnement et du Développement Durable
MINEF :	Ministère des Eaux et Forêts
MPD :	Ministère du Plan et du Développement
MSPC :	Ministère de la Sécurité et de la Protection Sociale
MSHP :	Ministère de la Santé et de l'Hygiène Publique
MT :	Ministère des Transports
OMS :	Organisation Mondiale de la Santé
ONG :	Organisation Non Gouvernementale
PAPs :	Personnes Affectées par le Projet
PAR :	Plan d'Action de Réinstallation
PGES :	Plan de Gestion Environnementale et Sociale
PNAE-CI :	Plan National d'Action pour l'Environnement en Côte d'Ivoire
PTUA :	Projet de Transport Urbain d'Abidjan
RGPH :	Recensement Général de la Population et de l'Habitat
TDR :	Termes De Référence

LISTE DES ANNEXES

- ANNEXE I :** Termes de référence (TDR)
- ANNEXE II :** Comptes- Rendus de réunions et Listes de présence
- ANNEXE III :** Plan de Consultations et de Communication des parties prenantes

RESUME NON TECHNIQUE

La présente Etude d'Impact Environnemental et Social (EIES) porte sur le Projet d'Aménagement de l'autoroute périphérique Y4 section 1 et du projet de prolongement du boulevard Latrille jusqu'au CHU d'Angré (y compris le dédoublement de la section carrefour st Ambroise/ carrefour Abobo-baoulé et l'aménagement de la section CHU d'Angré / Pont Soroubat)

Elle a été réalisée par le Bureau National d'Etude Techniques et de Développement (BNETD) à la demande du Maître d'ouvrage est le Ministère de l'Equipement et de l'Entretien Routier (MEER) et le Maître d'ouvrage délégué le Projet de Transport Urbain d'Abidjan (PTUA).

i. Description du projet

✓ Nécessité et justification du projet

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 les 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 (DAA) 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, aujourd'hui c'est un calvaire de circuler à l'intérieur de la 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 crise en 2011, l'Etat ivoirien à travers le Ministère des infrastructures d'Infrastructures Economiques, a initié 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 voies dont le projet d'Aménagement de l'autoroute périphérique Y4 section 1 et du projet de prolongement du boulevard Latrille jusqu'au CHU d'Angré (y compris le dédoublement de la section carrefour st Ambroise/ carrefour Abobo-Baoulé et l'aménagement de la section CHU d'Angré /Pont Soroubat.

Ces projets de voies structurantes ont fait l'objet d'une requête de financement adressée à la Banque Africaine de Développement (BAD) et devraient 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 de 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 d'un Plan d'Action de Réinstallation (PAR) selon les besoins. Selon ces procédures, le projet est classé en catégorie 1 sur le plan environnemental et social.

✓ Objectifs de l'étude

L'objectif de l'étude est d'identifier et d'évaluer les impacts du projet sur le plan environnemental et social pendant la préparation, l'exécution des travaux et après la mise en service des ouvrages.

Cette étude met l'accent sur les mesures à prendre en vue d'atténuer les différents impacts néfastes identifiés dans le cadre des travaux.

✓ Démarche opérationnelle de l'EIES

La réalisation de l'EIES a suivi deux (02) principales étapes : la collecte des données et la synthèse de l'information.

La collecte des données réalisée par le BNETD s'est articulée autour des points suivants :

- recherche documentaire (auprès du PTUA, l'AGEROUTE, la SODEXAM, les Mairies de Cocody, Anyama et Abobo, le District Autonome d'Abidjan et aussi à partir d'études antérieures et d'internet) ;
- visites de sites ;
- entretiens avec les parties prenantes.

Le traitement des différentes données acquises au cours de l'étape de la collecte des données a été fait à l'aide de logiciels standards (Word, Arcgis...); ce qui a permis une meilleure analyse et interprétation des résultats. Par la suite, l'information qui en a résulté, a été synthétisée à travers des cartes, des figures et des tableaux dans ce rapport.

✓ Localisation géographique et présentation du projet

Le projet est localisé dans le District Autonome d'Abidjan (DAA). Il part du boulevard Mitterrand dans la Commune de Cocody, traverse le quartier Abobo-baoulé de la Commune d'Abobo, puis arrive dans la Commune d'Anyama.

Il s'inscrit dans la politique de renforcement des voiries urbaines dans la capitale économique du pays. La voie à aménager est située au Sud-Est de la Côte d'Ivoire (Afrique de l'Ouest), dans la Région des Lagunes (Chef-Lieu Abidjan).

✓ Description technique du projet

Dans l'ensemble, les caractéristiques principales de cette autoroute à construire sont les suivantes :

- une longueur de 26,5 km ;
- une vitesse de référence de 80 Km/h ;
- une emprise de largeur moyenne de 70m ;

- deux chaussées revêtues de 7 m chacune, un TPC de 12 m et deux bandes d'arrêt d'urgence de 2,5 m chacune.

L'autoroute périphérique d'Abidjan est reliée au réseau routier par cinq (05) échangeurs suivants:

- l'échangeur au niveau du boulevard François Mitterrand. Un viaduc assure la liaison entre le boulevard de France redressé et l'autoroute de la Y4. Des bretelles au sol permettent d'assurer les échanges entre l'autoroute de la Y4 et le boulevard Mitterrand.
- L'échangeur au niveau du croisement avec le boulevard latrille, est constitué de deux giratoires et de bretelle, assurant ainsi tous les mouvements entre ces deux infrastructures.
- l'échangeur au niveau de la route d'Alépé est constitué de deux giratoires et de bretelles, assurant ainsi tous les mouvements entre ces deux infrastructures.
- l'échangeur au niveau de la route d'Anyama est constitué de deux giratoires et de bretelle, assurant ainsi tous les mouvements entre l'autoroute périphérique, l'autoroute d'Abobo et la route d'Anyama.
- l'échangeur au niveau de la route de la prison civile est constitué de deux giratoires et de bretelles, assurant ainsi tous les mouvements entre ces deux infrastructures.
- l'éclairage public est réalisé sur l'ensemble du projet.

Les travaux de construction de l'autoroute périphérique, y compris ouvrages d'art, la construction des échangeurs dureront vingt-quatre (24) mois.

ii. Cadre politique, institutionnel, législatif et réglementaire

✓ Cadre politique

Le contexte politique du projet est marqué au plan national par :

- La politique environnementale
- Le Plan National d'Actions pour l'Environnement
- Le Plan National de Développement
- La Stratégie Nationale de Conservation et d'Utilisation Durable de la Diversité Biologique
- La Stratégie Nationale de Gestion des Ressources Naturelles Vivantes
- La Politique de l'Assainissement
- La Politique sanitaire et hygiène publique
- La Politique de lutte contre la pauvreté.

A ces politiques nationales s'ajoutent les politiques de sauvegarde de la Banque Africaine de Développement.

✓ Cadre institutionnel

Les institutions et structures en lien avec la composante « Projet d'aménagement de l'autoroute périphérique Y4 section 1, du Projet d'Aménagement de l'autoroute périphérique Y4 section 1 et du projet de prolongement

du Boulevard Latrille jusqu'au CHU d'Angré (y compris le dédoublement de la section carrefour st Ambroise/ carrefour Abobo-Baoulé et l'aménagement de la section CHU d'Angré /Pont Soroubat sont indiquées dans le tableau récapitulatif suivant :

ENTITE	LIEN AVEC LE PROJET
Ministère de l'Equipeement et de l'Entretien Routier	Maître d'ouvrage, ministère de tutelle du PTUA de la conception à la mise en œuvre du projet.
Ministère de l'Environnement et du Développement Durable	Certification environnementale et le suivi de la mise en œuvre du PGES du projet à travers l'ANDE, pendant sa conception, sa mise en œuvre et son suivi
Ministère des Transports	Intervention en collaboration avec le MEER, dans l'obtention d'un gain de confort et de sécurité pour tous les usagers de la route, tout en conciliant les besoins des différents modes de transport , avec les objectifs communs de la politique de transport, pendant la conception et la mise en œuvre du projet.
Ministère de l'Economie et des Finances	Assurance de la tutelle économique et financière du MO. Il est l'interlocuteur de la BAD au niveau de l'Etat de Côte d'Ivoire
Ministère de l'Agriculture et du Développement rural	Gestion de la compensation des cultures qui seront détruites pendant la mise en œuvre du projet.
Ministère de la Construction, du Logement et de l'Urbanisme	Délivrance de tous les documents pour la sécurisation foncière du site
Ministère de l'Assainissement et de la Salubrité	Assurance de la construction des ouvrages d'assainissement
Ministère des Mines et de la Géologie	Intervention au niveau de l'exploitation de la (ou des) zones d'emprunts et des carrières qui seront sollicités pour ravitailler le chantier en matériau de construction, pendant la mise en œuvre du projet.
Ministère de la Sécurité et de la Protection Civile	Protection de l'environnement dans le cadre de la réalisation du projet et mise à disposition du projet, des services des forces de l'ordre et de sécurité pour assurer la sécurité des collectivités déconcentrées et décentralisées et du personnel de chantier
Ministère de l'Emploi et de la Protection Sociale	Assurance du respect de la réglementation en vigueur en République de Côte d'Ivoire, sur le plan des conditions salariales et sociales des employés pendant les différentes phases d'exécution du projet.

ENTITE	LIEN AVEC LE PROJET
Ministère de la Santé et de l'Hygiène Publique	Sensibilisation du personnel du chantier et des populations riveraines en matière d'hygiène publique et contre le VIH-SIDA, et intervention en cas d'administration de soins suite à des accidents de chantier
Ministère du Plan et du Développement	Accompagnement du MEER dans la réalisation du projet en veillant à la conformité de la stratégie de Développement avec les objectifs du budget.
Ministère des Eaux et Forêts	Protection de la ressource en eau qui sera exploitée et de l'affluent de la rivière Djibi qui se trouve dans la zone du projet
Agence Nationale de Gestion des Déchets	Mise en œuvre des mesures destinées à assurer le suivi de la salubrité sur le site du projet pendant sa mise en œuvre
Centre Ivoirien Anti-Pollution	Intervention dans le projet par des inspections, en phase de construction et de fonctionnement de la station , en indiquant la nature de la pollution du sol et des ressources en eaux, ainsi que les dispositions à mettre en œuvre pour enrayer toute pollution. Il interviendra dans le recrutement de l'entreprise agréée pour la gestion des déchets de chantier.
Agence Nationale De l'Environnement	Validation du présent EIES et suivi environnemental du projet
Organisations Non Gouvernementales (ONG) Associations communautaires	Participation aux activités de sensibilisation de suivi et de surveillance environnementale et sociale

✓ Cadre législatif et réglementaire

Les principaux textes juridiques en relation avec Projet de construction de l'autoroute périphérique y compris l'aménagement des carrefours, la construction des échangeurs d'Alépé, d'Anyama et du Boulevard Mitterrand sont indiqués dans le tableau récapitulatif suivant :

INTITULE	LIEN AVEC LE PROJET
Loi n° 2016-886 du 08 Novembre 2016 portant Constitution de la République de Côte d'Ivoire	Réalisation du projet en République de Côte d'Ivoire

INTITULE	LIEN AVEC LE PROJET
Loi n° 81-640 du 31 juillet 1981 portant Code Pénal	Fixation des pénalités encourues par les responsables du projet en cas de non-respect de leur obligation de préserver l'environnement et le cadre de vie des populations riveraines
Loi n°83-788 du 2 août 1983 déterminant les règles d'emprise et de classement des voies de communication et des réseaux divers de l'Etat et des collectivités territoriales	Identification des personnes installées dans les emprises routières et identification de leur mode de dédommagement.
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	Réglementation de l'utilisation des matières dangereuses pendant la mise en œuvre du projet.
Loi n° 96-766 du 3 octobre 1996 portant Code de l'Environnement	Réglementation de la préservation de l'environnement de la zone d'insertion du projet à travers l'EIES
Loi n° 97-400 du 11 juillet 1997 telle que modifiée par la Loi n° 2015-532 du 20 juillet 2015 portant Code du Travail	Réglementation des conditions de travail pendant la mise en œuvre du projet
Loi n° 98-755 du 23 décembre 1998 portant Code de l'Eau	Réglementation de la préservation de la ressource en eau, sur les plans quantitatif et qualitatif
Loi n° 99-477 du 02 août 1999 telle que modifiée par l'Ordonnance n° 2012-03 du 11 janvier 2012 portant Code de Prévoyance Sociale	Réglementation des conditions de travail pendant la mise en œuvre du projet
Loi n°2001-476 du 9 août 2001 portant Organisation générale de l'Administration territoriale	Facilitation de la circulation de l'information avec l'implication des autorités préfectorales, sous-préfectorales et communales
Loi n°2003-208 du 07 juillet 2003 portant Transfert et Répartition des compétences de l'Etat aux Collectivités territoriales	Prise en compte des intérêts des collectivités territoriales des communes de Cocody, Anyama et Abobo
Loi n°2014-138 du 24 mars 2014 portant Code minier	Respect de la réglementation selon la loi sur le code minier
Loi n° 2014-390 du 20 juin 2014 portant Orientation sur le Développement Durable ;	Mise en œuvre du projet dans un cadre de Développement Durable
Loi n° 2014-427 du 14 juillet 2014 portant Code Forestier	Réglementation des ressources forestières liées au projet
Décret du 25 novembre 1930 portant expropriation pour cause d'utilité publique	Application de la Loi n°2000-513 du 1er Août 2000 portant Constitution de la République de Côte d'Ivoire, en termes d'expropriation pour cause d'utilité publique.
Décret n°64-212 du 26 mai 1964 portant réglementation de l'usage des voies routières ouvertes à la circulation publique	Veille au respect du code de la route, durant les travaux et pendant la mise en circulation des infrastructures routières.

INTITULE	LIEN AVEC LE PROJET
Décret n° 96-206 du 07 mars 1996 relatif au comité d'hygiène, de sécurité et des conditions de travail	Application de la Loi n° 97-400 du 11 juillet 1997 telle que modifiée par la Loi n° 2015-532 du 20 juillet 2015 portant Code du Travail
Décret n° 96-894 du 08 novembre 1996 déterminant les règles et procédures applicables aux études relatives à l'impact environnemental des projets de développement	Application de la Loi n° 96-766 du 3 octobre 1996 portant Code de l'Environnement
Décret n° 98-40 du 28 janvier 1998 relatif au comité Technique consultatif pour l'étude des questions intéressant l'hygiène et la sécurité des travailleurs	Réglementation des conditions de travail pendant les phases d'exécution du projet par la dotation d'un service sanitaire ou médical de la base chantier et la réalisation d'un examen médical des employés.
Décret n°2005-03 du 06 janvier 2005, portant Audit Environnemental	Application de la Loi n° 96-766 du 3 octobre 1996 portant Code de l'Environnement, en termes d'Audit Environnemental
Décret n°2014-25 du 22 janvier 2014 modifiant le décret n°2013-224 du 22 mars 2013 portant réglementation de la purge des droits coutumiers sur le sol pour intérêt général	Indemnisation des éventuels propriétaires terriens affectés par le projet. Les Communes d'Abobo, d'Anyama et de Cocody rentrent dans le cas du District Autonome d'Abidjan.
Arrêté n° 00972 du 14 novembre 2007 relatif à l'application du 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	Application du 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
Arrêté n°247/MINAGRI/MPMEF/ MPMB du 17 juin 2014 portant fixation du barème d'indemnisation des cultures détruites	Base légale pour l'indemnisation des cultures affectées par le projet.

Les textes juridiques internationaux qui régissent le projet sont les **Directives de la Banque Africaine de Développement (BAD)**. La liste des directives de la Banque Africaine de Développement à suivre dans le cadre de ce projet est la suivante :

- le Système de Sauvegardes Intégré (SSI) de la BAD (2013) ;
- les procédures d'évaluation environnementale et sociale de la BAD (2015) ;
- la Stratégie du Groupe de la Banque en matière de gestion du risque climatique et d'adaptation aux changements (CRMA) ;
- le cadre d'engagement consolidé avec les organisations de la société civile ;
- la politique et directives de coopération avec les organisations de la société civile ;
- le Manuel de consultation et de participation des parties prenantes aux opérations de la BAD (2001) ;
- la politique de la BAD en matière de diffusion et accès à l'information ;
- la politique en matière de population et stratégie de mise en œuvre ;
- la politique du groupe de la Banque en matière de réduction de la pauvreté ;

- la politique sectorielle en matière de santé ;
- la stratégie du Groupe de la Banque en matière de genre.

En plus de ces lois et décrets, la Côte d'Ivoire a signé et ratifié depuis 1938 plusieurs conventions, protocoles, traités et accords internationaux relatifs à l'environnement et qui sont applicables au projet :

- Convention d'Alger sur la conservation de la nature et des ressources naturelles (1969) ;
- Convention sur le patrimoine mondial (UNESCO)
- Convention de Vienne pour la protection de la couche d'ozone de 1985 ;
- Protocole de Montréal relatif aux substances qui appauvrissent la couche d'Ozone (1987) ;
- Convention cadre des Nations Unies à Rio de Janeiro sur la diversité biologique (1992) ;
- Convention-cadre des Nations Unies sur les changements climatiques (UNFCCC) / 1994 ;
- Convention de STOCKHOLM sur les polluants organiques persistants (2001)
- Accord international à la Convention cadre des Nations Unies sur les changements climatiques (Protocole de Kyoto) / 1997

iii. Zone d'influence

La zone d'influence directe est constituée par l'emprise prévue pour la construction de l'autoroute périphérique, y compris les carrefours et les échangeurs. Cette zone d'influence directe a une longueur de 26,5 km et la largeur est de 70 m. Elle inclut également le milieu récepteur des eaux usées et les zones d'emprunt et de dépôts.

La zone d'influence indirecte est la zone qui s'étend au-delà du site d'implantation du projet. Elle comprend le District Autonome d'Abidjan qui englobe les Communes de Cocody, d'Abobo et d'Anyama.

De manière spécifique, pour les impacts cumulatifs, la zone d'influence sera définie en fonction de la localisation des autres projets qui interagissent avec le projet.

iv. Impacts potentiels en phase de préparation et d'installation

✓ Impacts positifs en phase de préparation et d'installation

Les impacts positifs du projet en phase de préparation et d'installation ne concerneront que le milieu humain. Il s'agira principalement du :

- recrutement de la main d'œuvre locale

✓ Impacts négatifs en phase de préparation et d'installation

Les impacts négatifs du projet en phase de préparation et d'installation concerneront à la fois le milieu biophysique et le milieu humain.

En ce qui concerne les impacts sur le milieu biophysique, il s'agira de :

- l'augmentation de matières particulaires et des dégagements gazeux ;

- les nuisances sonores ;
- la dégradation des vues habituelles
- la destruction d'arbres

Les principaux impacts sur le milieu humain, en phase de préparation et d'installation, seront :

- Difficultés d'accès aux habitations, aux activités économiques et aux équipements
- Nuisances olfactives
- Nuisances sonores et vibrations
- Risques de troubles respiratoires et auditifs
- Risques d'accidents
- Pertes définitive d'activités économiques
- Pertes définitive de terres
- Risques de contestation et de conflits et de spéculations foncières
- Pertes d'exploitations agricoles
- Perturbation ou suspension d'activités économiques
- Destruction et /ou déplacement de bâtis et d'équipements

v. Impacts potentiels en phase de construction

✓ Impacts positifs en phase de construction

Les impacts positifs du projet en phase de construction ne concerneront que le milieu humain. Il s'agira principalement de :

- Création de quelques emplois directs et indirects
- Recrutement de la main d'œuvre locale
- Animation de la vie sociale
- Développement des relations interpersonnelles
- Développement d'activités génératrices de revenus
- Augmentation probable du chiffre d'affaires des gérants d'hôtels et propriétaires des maisons à louer
- Augmentation du chiffre d'affaires des PME sous-traitantes et de leurs capacités techniques
- Elimination des bidonvilles et nids de fumoir
- Assainissement des quartiers traversés

✓ Impacts négatifs en phase de construction

Les impacts négatifs du projet en phase de construction concerneront à la fois le milieu biophysique et le milieu humain.

En ce qui concerne les impacts sur le milieu biophysique, il s'agira de :

- l'augmentation de poussières et de dégagements gazeux (gaz d'échappement);
- les nuisances sonores ;
- la dégradation des vues habituelles ;
- les risques de contamination chimique des eaux et des sols
- Modification des conditions de drainage naturelles.

Les principaux impacts sur le milieu humain, en phase de construction, seront :

- Difficultés d'accès aux habitations et aux équipements socio-éducatifs
- Risques sur la santé et la sécurité des travailleurs et de leurs biens
- Perturbation routière de la circulation dans la zone du projet
- Perturbations du trafic ferroviaire
- Nuisances sonores et vibrations
- Nuisances respiratoires et auditifs
- Risques d'encombrement par les déchets de chantier
- Risques d'accidents
- Risques de propagation des IST /MST
- Risques de conflits et de bouleversements de rapports sociaux
- Risques de violence ou d'abus sexuel sur les personnes vulnérables
- Perturbations des activités économiques riveraines
- Risques de fissuration de certains bâtis
- Perturbation de réseaux de concessionnaires.

vi. Impacts potentiels en phase d'exploitation et d'entretien

✓ Impacts positifs en phase d'exploitation et d'entretien

L'impact positif du projet sur le milieu biophysique, en phase d'exploitation et d'entretien concerneront le milieu biophysique et le milieu humain.

En ce qui concerne les impacts sur le milieu biophysique, il s'agira de :

- une nette amélioration de la qualité du paysage

- Au niveau du milieu humain, les impacts positifs comprendront :
- Amélioration de la mobilité urbaine
- Réduction de tous les autres désagréments relatifs à la circulation routière
- Amélioration du cadre de vie des populations
- Création de nouveaux emplois permanents pour les travaux d'entretien
- Réduction des cas de maladies
- Gain de temps pour les gérants d'activités économiques et transporteurs
- Affluence probable de la clientèle
- Essor de l'activité locative
- Développement de l'habitat
- Extension des réseaux divers des concessionnaires

✓ **Impacts négatifs en phase d'exploitation et d'entretien**

Le projet aura des impacts négatifs aussi bien sur le milieu biophysique que sur le milieu humain. Il s'agira de :

Au niveau du milieu biophysique :

- Risques de pollution de l'air
- Nuisances sonores

Au niveau du milieu humain :

- Risques d'accidents de la circulation.

✓ **Impacts cumulatifs positifs et négatifs**

Des impacts cumulés seront enregistrés du fait de la mise en œuvre simultanée, dans la même zone, de projets dans les secteurs des routes, de l'énergie et de l'approvisionnement en eau potable. Ces impacts se manifesteront par des risques accrus de dégradations, des perturbations des activités existantes et surtout une nouvelle dynamique dans le redéploiement de toutes sortes d'activités, du fait de la forte impulsion dans la circulation des personnes et des biens.

Ainsi, des risques accrus de dégradations des sols, de pollution de l'air et du niveau sonore, de pressions additionnelles sur les ressources en eau sont à craindre, durant les phases de conception des projets.

vii. Mesures de protection de l'environnement

✓ Mesures de bonification des impacts positifs en phase de préparation et d'installation, de construction et d'exploitation/entretien

Les mesures de bonification des impacts positifs pendant les phases de préparation et d'installation, de construction et d'exploitation/entretien sont :

- Privilégier le recrutement de la main d'œuvre locale pour les emplois non qualifiés en s'appuyant sur les autorités locales et en tenant compte du genre (les jeunes femmes en priorité)
- Aménager des aires spécifiques et organiser les activités autour des chantiers pendant les travaux
- favoriser le recrutement de femmes et personnes vulnérables
- Mettre en œuvre un programme IEC afin de prévenir les risques sociaux
- Sensibiliser les populations et surtout les jeunes
- Aménager des aires spécifiques et organiser les activités autour des chantiers pendant les travaux
- Procéder à un entretien régulier des différents ouvrages
- Favoriser le recrutement au niveau local.
- Faire un aménagement paysager et des plantations des espaces vides autour des voies d'accès
- Evacuer rapidement les véhicules en panne sur la voie
- Interdire le stationnement des véhicules sur les voies d'accès au passage supérieur
- Sensibiliser les populations sur l'occupation anarchique des emprises des voies d'accès à au passage supérieur
- Mettre en place un éclairage public le long des voies d'accès
- Curer régulièrement les ouvrages d'évacuation d'eau pluviale
- Faciliter l'acquisition de terres aux particuliers et aux opérateurs de promotion immobilière.

✓ Mesures de protection des impacts négatifs en phase de préparation et d'installation

Les mesures de protection des milieux biophysique et humain à mettre en œuvre pendant la phase de préparation et d'installation, devront être :

✓ Air, Bruits et vibrations et Paysage

- Entretien et contrôle des véhicules
- Arrosage périodique et régulier des plates-formes
- Mise en place d'une bâche de protection sur les camions transportant les matériaux

- Réglage de la teneur en eau des graveleux
- Utilisation de véhicules en bon état
- Des consignes strictes seront données aux chauffeurs afin de ne pas laisser tourner inutilement les moteurs des engins et camions ;
- Utilisation de combustibles de qualité pour réduire l'émission de polluants dans l'atmosphère
- Planification et restriction des travaux entre 08h00 et 18h00
- Respect de la quiétude des riverains par les employés
- Fourniture des bouchons auriculaires
- Utilisation d'engins moins bruyants
- Interdiction de stocker des produits de déblais tout au long des voies
- Réalisation d'un reboisement compensatoire (plantation linéaire sur environ 300m)
- Aménagement paysager le long des voies d'accès
- Aménagement de couloirs de passage pour faciliter le déplacement des riverains
- Arrosage périodique et régulier des plates-formes
- Mise en place d'une bâche de protection sur les camions transportant les matériaux
- Réglage de la teneur en eau des graveleux
- Planification et restriction des travaux entre 08h00 et 18h00.

✓ **Population**

- Maintien de la population loin du champ d'actions des engins et matériels de chantier
- Mise en place d'une signalisation adéquate à l'entrée des zones d'habitation
- Mise en œuvre effective du PAR
- Information des gérants d'activités économiques riveraines sur le planning des travaux
- Compensation des propriétaires et acquisition préalable avant le démarrage des travaux

✓ **Mesures de protection des impacts négatifs en phase de construction**

Les mesures de protection des milieux biophysique et humain à mettre en œuvre pendant la phase de construction, devront être :

✓ **Air, Bruits et vibrations, Paysage**

- Entretien et contrôle des véhicules
- Arrosage périodique et régulier des plates formes
- Mise en place d'une bâche de protection sur les camions transportant les matériaux
- Réglage de la teneur en eau des graveleux
- Sensibilisation des conducteurs pour un déversement en douceur des matériaux

- Utilisation de véhicules en bon état
- Des consignes strictes seront données aux chauffeurs afin de ne pas laisser tourner inutilement les moteurs des engins et camions ;
- Utilisation de combustibles de qualité pour réduire l'émission de polluants dans l'atmosphère
- Respect de la quiétude des riverains par les employés
- Planification et restriction des travaux entre 8h00 et 18h00
- Fourniture des casques anti-bruit
- Utilisation d'engins moins bruyants.

✓ **Sols et des Ressources en eau**

- Interdiction de stocker des produits de déblais tout au long des voies
- Identification et stockage des produits chimiques sur des aires appropriées
- Entretien des engins limité à des aires définies pour cet usage
- Respect des programmes de maintenance des équipements
- Collecte, traitement rapide et élimination dans des conditions acceptables pour l'environnement des produits pétroliers
- Programme de sensibilisation et de formation des employés sur tous les risques de contamination.

✓ **Populations et Vie sociale**

- Sensibilisation et information des riverains et des usagers sur les risques d'accidents ;
- Information des populations riveraines et des usagers sur le planning d'exécution des travaux et les mesures de sécurité à respecter ;
- Mise en place d'une signalisation adéquate à l'entrée de la zone du projet ;
- Utilisation d'une bâche de protection sur les camions transportant les matériaux ;
- Installation des dispositifs temporaires de ralentissement ;
- Recours à des agents signaleurs munis de fanions ;
- Aménagement de couloirs de passage pour faciliter le déplacement des riverains
- Arrosage périodique et régulier des plates-formes
- Réglage de la teneur en eau des graveleux
- Planification et restriction des travaux entre 08h00 et 18h00
- Impliquer des parties prenantes au projet (maire, responsables techniques de la mairie, chefs de quartier, responsables d'associations ou de groupes de jeunes)
- Prise de dispositions techniques pour prévenir la fissuration des bâtis riverains
- Implication des concessionnaires avant l'entame des travaux
- Etc.

✓ **Santé et sécurité des travailleurs**

- Élaborer et mettre en œuvre un plan de gestion des déchets liquides et des déchets 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 éliminer.
- 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
- Information et sensibilisation sur le VIH SIDA ;
- Aménagement d'aires de vente de denrées alimentaires sur le chantier ;
- Equipement du chantier 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)
- Réglementation de la circulation des personnes et des véhicules sur le chantier
- les équipements et installations à risque d'incendie devront être équipés d'extincteurs portatifs et en nombre suffisant
- 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
- Port obligatoire des EPI par chaque employé ;
- Sensibilisation et formation du personnel de chantier.

✓ **Mesures de protection des impacts négatifs en phase d'exploitation et d'entretien**

Les mesures de protection du milieu humain et du milieu biophysique à mettre en œuvre pendant la phase d'exploitation et d'entretien, devront être :

✓ **Air et bruit**

- Réduction de la vitesse au niveau des agglomérations (mise en place de panneaux de signalisation, de dos-d'âne)
- Sensibilisation des usagers de la route sur le respect du code de la route
- Plantation d'alignement d'arbres de part et d'autre le long de la route, surtout au niveau de la traversée des zones urbanisées.

✓ **Population**

- Sensibilisation des populations riveraines
- Limitation de la vitesse dans la zone concernée
- Installation de panneaux d'interdiction de klaxonner à proximité des équipements sensibles
- Eloignement de la population des engins, des matériels et des produits

- ONG pour la coordination et l'exécution auprès des différentes Mairies de des programmes d'information et de sensibilisation des populations sur la nature des travaux et les enjeux environnementaux et sociaux lors de la réalisation des travaux ;

viii. Gestion du risque environnemental

Le risque environnemental sera lié, pour l'essentiel, aux déversements accidentels d'hydrocarbures (risque de pollution des ressources naturelles), de produits bitumineux, de produits d'explosifs et d'autres substances qui rentrent dans la construction de l'autoroute de contournement. Des risques de bruit et de vibrations, des risques liés au manque d'hygiène, qui pourraient entraîner des maladies hydriques, des risques liés à la circulation et aux déplacements sur le chantier. Plusieurs risques d'accidents pourraient avoir lieu, sur les lieux de travail, ainsi que des cas d'incendies et d'électrocution pour lesquels des mesures sécuritaires et de formation sont prévues avec les services compétents. Ces mesures concernent : la sensibilisation et la formation des agents de chantiers et d'équipes ponctuelles dans les techniques d'interventions rapides en cas de sinistres, les mesures sécuritaires à respecter dans les zones dangereuses ou à risques (tronçon très accidenté), la sensibilisation des populations riveraines en ce qui concerne la prévention contre les risques sanitaires et la sécurité routière.

D'autres mesures techniques concernent l'aménagement d'aires d'entretien sécurisées pour les camions et pour le stockage des produits polluants afin d'éviter tout déversement accidentel susceptible de polluer les ressources naturelles. Des mesures sur les sites seront réalisées afin de s'assurer d'une bonne rétention autour des réservoirs de stockage du carburant, d'huile et de bitume et aussi recueillir les huiles, graisses et autres liquides polluants provenant des ateliers d'entretien, des installations de lavage de véhicules et d'équipements et des zones de chargement. Tous ces déchets seront confiés à une entreprise agréée pour le traitement. Des dispositions sécuritaires et de prévention seront mises en place et entretenues pour la prévention des risques spécifiques liés au trafic routier, aux accidents de circulation, au secourisme, à la communication et à l'évacuation.

L'ingénieur résident veillera au respect des limitations de vitesse par tous les véhicules du chantier afin de circonscrire les risques liés à la circulation. Les autres mesures comprennent la déviation routière et l'utilisation de dispositifs rétro réfléchissants pour protéger la vie des personnes. Le suivi incombera à l'ANDE. L'entrepreneur devra veiller au bon entretien de l'ensemble des véhicules et équipements afin de réduire le bruit et les émissions de particules de diesel.

ix. Programme de suivi et responsabilités institutionnelles

Le programme de suivi se fait en deux volets :

❖ La surveillance environnementale

La surveillance environnementale portera sur l'analyse de l'efficacité de la mise en œuvre des mesures préconisées pour atténuer les impacts. Elle est assurée par la Mission de contrôle (Mdc) et se présente en trois étapes : avant le démarrage des travaux, pendant les travaux et à la fin des travaux.

La surveillance sera assurée par le Responsable Environnement du Bureau de contrôle (REBC) au quotidien, pendant les travaux.

❖ **Le suivi environnemental**

Le suivi environnemental qui consacre une veille sur les impacts prédits lors de l'évaluation pour s'assurer de leur survenue ou non est du ressort exclusif du PTUA, Maître d'Ouvrage Délégué et de l'ANDE du Ministère de l'Environnement et du Développement Durable. Il sera appuyé dans cette tâche par le projet qui lui affectera les moyens appropriés pour la réalisation de ses activités.

x. Coût des mesures de protection et d'accompagnement

Les coûts à provisionner par le Maître d'ouvrage pour l'information et la sensibilisation des populations riveraines, le suivi et la mise en œuvre des mesures environnementales et sociales, le renforcement des capacités des différents acteurs et l'indemnisation des PAPs et la mise en œuvre du PAR sont estimés à quarante-sept milliards neuf cent vingt six millions quatre cent cinq mille quatre –vingt francs CFA (**47 926 405 080 FCFA**).

xi. Information et consultation du public

Les consultations ont démarré le 01 février 2019 dans les mairies concernées (Abobo, le 01 février 2019 ; Cocody, le 07 février 2019 et Anyama, le 05 février 2019). Elle a consisté à informer et sensibiliser les parties prenantes (autorités administratives communales, autorités coutumières et populations affectées, populations riveraines) sur le projet et sur les différentes étapes qui mèneront à sa réalisation, présenter les études à réaliser, les objectifs des études et les résultats escomptés, le processus des enquêtes de terrain (opérations de recensement des PAPs et d'inventaire des biens impactés), ainsi que la méthode de travail, le planning de déroulement et la logistique qui sera utilisée.

xii. Plan de renforcement des capacités

L'efficacité de la prise en compte des questions environnementales et sociales dans la réalisation du projet passe par la formation et le renforcement des capacités des acteurs impliqués. Il s'agit des acteurs chargés de l'exécution du projet, du suivi et de la surveillance des mesures de mitigation identifiées. Il s'agit aussi des populations riveraines.

Afin d'assurer un accompagnement efficace des activités, il est proposé la mise en place d'un comité de suivi environnemental et social au niveau du District Autonome d'Abidjan. Ce comité, placé sous la présidence de l'ANDE comprendra : i) les Maires des communes concernées par le projet ; ii) le représentant du MINEDD, iii) le représentant des ONG ; iv) le représentant du MEER, v) le représentant du MCLU, etc.

Un programme détaillé de formation devra être défini dans un plan de formation et de sensibilisation à mettre en œuvre par l'entreprise en charge des travaux.

Le programme de formation à la santé et à la sécurité afin de réduire les risques liés aux opérations du projet devra inclure au minimum :

- ✓ la formation à l'évaluation des risques professionnels, des procédures de sécurité;
- ✓ les procédures de lutte anti-incendie et d'interventions d'urgence ;
- ✓ les risques en matière d'hygiène, santé, sécurité et d'environnement (HSSE) liés à certaines tâches et les premiers soins ;
- ✓ les risques sur les maladies hydriques et les IST-SIDA.

CONCLUSION

LE PROJET DE CONSTRUCTION DE L'AUTOROUTE PERIPHERIQUE Y4 SECTION 1 DES IMPACTS AUSSI BIEN POSITIFS QUE NEGATIFS SUR LES MILIEUX PHYSIQUE, BIOLOGIQUE ET HUMAIN. LES IMPACTS NEGATIFS POURRONT ETRE CIRCONSCRITS ET ATTENUES PAR LES MESURES ET RECOMMANDATIONS PROPOSEES DANS LE CADRE DE CETTE ETUDE POUR UNE MEILLEURE GESTION DES IMPACTS PENDANT LA MISE EN ŒUVRE DU PROJET.

SECTION 1 : INTRODUCTION

1.1. Statut et portée du présent document

Le présent document constitue le rapport de l'Etude d'Impact Environnemental et Social (EIES) de la composante « Projet d'Aménagement de l'autoroute périphérique Y4 section 1 » du Projet d'Aménagement de l'autoroute périphérique Y4 section 1 et du projet de prolongement du boulevard Latrille jusqu'au CHU d'Angré (y compris le dédoublement de la section carrefour st Ambroise/ carrefour Abobo-Baoulé et l'aménagement de la section CHU d'Angré /Pont soroubat).

Il est établi dans le cadre de la Loi n°96-766 du 3 octobre 1996 portant Code de l'Environnement et son Décret d'application n°96-894 du 8 novembre 1996 déterminant les règles et procédures applicables aux études relatives à l'impact environnemental des projets de développement. Il sera soumis aux procédures d'instructions et de validation définies par cette loi et soumis à l'avis de non objection de la BAD.

Il a été élaboré par le Bureau National d'Etudes Techniques et de Développement (BNETD).

1.2. Définition des termes

Selon l'Article 3 du décret susmentionné, on entend par :

- **Etude d'Impact Environnemental et Social (EIES)**, le présent document ;
- **Maître d'ouvrage**, le Ministère de l'Equipement et de l'Entretien Routier (MEER) ;
- **Maître d'ouvrage délégué**, le Projet de Transport Urbain d'Abidjan (PTUA)/ l'Agence de Gestion des Routes (AGEROUTE)
- **Consultant**, le Bureau National d'Etudes Techniques et de Développement (BNETD).

1.3. Contexte du projet

Les infrastructures routières des villes ivoiriennes se comptent parmi les plus performantes de la sous-région ouest-africaine. 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 la réhabilitation et l'extension 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 traversée 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, aujourd'hui, c'est un calvaire 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 en charge des infrastructures routières, initie une politique de modernisation des infrastructures routières du pays avec la réalisation de nombreux projets de réhabilitation des voies existantes et de création de nouvelles voies. 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, et des postes de péage ;**
- de l'élargissement du boulevard Latrille jusqu'à l'hôpital d'Angré et le dédoublement de la voie boulevard Latrille – Carrefour Abobo Baoulé ;
- de la construction des échangeurs (carrefour la vie, carrefour école de police, carrefour ORCA, Carrefour palmeraie) et aménagement de giratoires (carrefour SOTRA, Carrefour Total, carrefour Faya) sur le boulevard Mitterrand

Ces projets de voies structurantes ont fait l'objet d'une requête de financement auprès de la Banque Africaine de Développement (BAD) et devraient 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 de 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 d'un plan d'action de réinstallation, parce que le projet est classé en catégorie 1 sur le plan environnemental et social.

Le Bureau National d'Etudes Techniques et de Développement (BNETD) a été chargé de réaliser l'étude d'impact environnemental et social (EIES).

Les travaux de construction de l'autoroute périphérique, y compris l'aménagement des carrefours, la construction des échangeurs d'Alépé, d'Anyama et du boulevard Mitterrand, dureront dix-huit (18) mois. L'entreprise emploiera 300 personnes au minimum.

1.4. Objectifs de l'étude

L'objectif principal de l'EIES du projet est d'évaluer les impacts environnementaux et sociaux des activités à réaliser dans le cadre dudit projet et de proposer des mesures de bonification des impacts positifs, d'atténuation des impacts négatifs, ainsi qu'un programme de suivi environnemental.

Plus spécifiquement, il s'agit, aussi bien en phase de préparation et d'installation, de construction, que d'exploitation et d'entretien :

- de décrire et caractériser les principales composantes des milieux (naturel et humain) d'insertion du projet ;
- d'identifier et d'analyser les impacts potentiels positifs et/ou négatifs du projet ;
- d'évaluer quantitativement et/ou qualitativement l'importance de ces impacts ;
- de proposer des mesures correctives afin de réparer, compenser et/ou atténuer les impacts négatifs du présent projet sur l'environnement et d'en évaluer le coût ;
- de proposer un Plan de Gestion Environnementale et Sociale (PGES) qui permettra d'assurer le suivi et la mise en œuvre des mesures de protection de l'environnement et d'exercer une surveillance des effets des mesures de protection ;
- de prendre en considération les opinions et les principales préoccupations des populations riveraines ainsi que des personnes directement ou indirectement affectées par le projet.

Cette étude vise à apporter au MEER, au PTUA et aux autres partenaires, les informations suffisantes pour justifier du point de vue environnemental, l'acceptation ou la modification, voire le rejet du projet envisagé, ou la sélection d'une ou plusieurs alternatives en vue de leur financement et de leur exécution.

1.5. Responsables de l'étude

Le Département Environnement, Energies et Hydraulique (DEEH) du Bureau National d'Etudes Techniques et de Développement (BNETD) a été en charge de réaliser l'EIES du projet.

L'équipe-projet a été constituée de Mlle ADOU Irène (Environnementaliste, Responsable de l'étude), et de M. Bernard ANGBAN (Sociologue) qui possèdent chacun plusieurs années d'expérience en matière d'évaluations environnementales et sociales de projet de développement, dont les projets routiers, et d'élaboration et exécution de Plans d'Action de Réinstallation (PAR) des Populations Affectées par les Projets (PAPs).

A ces différents experts, il faut ajouter

- La société ENVIPUR représentée par M. ASSI Jules, pour l'étude de la qualité de l'air et du bruit ;
- L'étude de Faune et flore a été réalisée par M. TRAORE Ynza et M. BELLO Adjadi ;
- L'étude urbanistique a été réalisée par M. YOMAFU Hubert Urbaniste ;
- L'évaluation financière des préjudices a été réalisée par M. KONE Florent et M. SANUSI Souradoudin.
- L'expertise immobilière a été réalisée par le Cabinet ZEPHIRIN.

1.6. Approche Méthodologique de l'EIES

L'Annexe I présente les Termes de référence (TDR) de l'EIES du projet, dont la réalisation a suivi les deux (02) principales étapes suivantes : la collecte des données et la synthèse de l'information.

1.6.1 Collecte des données

La collecte des données a été précédée de l'appropriation des TDR de l'étude, de l'inventaire des données à collecter, de l'identification des parties prenantes (institutions et personnes ressources) et de l'élaboration des outils de collecte (guides d'entretien).

La collecte des données (ou recueil de l'information) proprement dite, s'est articulée autour des points suivants : recherche documentaire, visites de sites et investigations de terrain, et entretiens avec les parties prenantes.

La recherche documentaire a consisté à collecter, auprès du PTUA et des Mairies de Cocody, Abobo et Anyama, et aussi à partir d'études antérieures et d'internet, les informations de base relatives à la description du projet et de toutes ses composantes, à la législation et la réglementation applicables dans le cadre du projet, aux caractéristiques des cadres biophysique et humain de la zone d'insertion du projet, etc.

Les visites de site et les enquêtes de terrain ont consisté à situer et cerner les limites de la zone du projet, et recenser l'ensemble des personnes et biens anciennement impactés par le projet en 2016 dans les sections de l'Autoroute Y4, ainsi que les nouveaux impactés dans l'ensemble des deux (02) sections, et d'évaluer les préjudices potentiels à subir, à valider ou infirmer certaines données collectées lors de la revue documentaire, et apprécier la sensibilité environnementale et sociale du site.

Les entretiens avec les parties prenantes ont été réalisés selon une démarche participative, à partir d'une réunion publique, des guides d'entretien élaborés adressés aux populations et de séances de travail avec les structures et services directement concernées par le projet.

Les comptes-rendus des réunions préparatoire et publique (avec les listes de présence) et des séances de travail (avec la liste des personnes rencontrées) figurent en Annexe II.

1.6.2 Synthèse de l'information

Les différentes données acquises au cours de l'étape de la collecte des données ont été traitées à l'aide de logiciels tels que Word et Excel ; ce qui a permis une meilleure analyse et interprétation des résultats. Par la suite, l'information qui en a résulté a été synthétisée à travers des cartes, des figures et des tableaux dans ce rapport.

1.7. Contenu de l'EIES

Le rapport de l'EIES s'articule autour de onze (11) sections, comme suit :

- Section 1 : Introduction ;
- Section 2 : Cadre politique, institutionnel et réglementaire;
- Section 3 : Description du projet
- Section 4 : Analyse des risques et accidents ;

- Section 5 : Description de l'état initial de l'environnement ;
- Section 6 : Identification, analyse et évaluation de l'importance des impacts du projet ;
- Section 7 : Mesures de bonification et d'atténuation des impacts du projet ;
- Section 8 : Gestion du risque environnemental
- Section 9 : Programme de suivi
- Section 10 : Estimation monétaire des mesures de protection et d'accompagnement ;
- Section 11 : Participation du public ;
- Section 12 : Conclusion.

SECTION 2 : CADRE POLITIQUE, INSTITUTIONNEL, LEGISLATIF ET REGLEMENTAIRE

La Section 2 présente le contexte politique, institutionnel, législatif et réglementaire qui régira les différentes phases du projet, à travers une analyse des politiques et des textes juridiques applicables, et du niveau de participation des institutions concernées.

2.1 Cadre politique

2.1.1 Au plan national

2.1.1.1. La Politique environnementale

La participation de la Côte d'Ivoire à la Conférence des Nations Unies sur l'Environnement Humain tenue à Stockholm en 1972 en Suède marque un tournant important dans la prise en charge de la question environnementale par le Gouvernement. Au plan institutionnel, il a été créé, de 1981 à 1983, le premier Ministère de l'Environnement portant exclusivement sur les questions relatives à l'environnement.

Mais c'est surtout après la Conférence de Rio de 1992 que les premières initiatives concrètes ont été prises à travers l'élaboration en 1996 du Plan National D'action Environnemental (PNAE).

Celui-ci a permis d'identifier pour la période 1996–2010 dix (10) programmes portant sur (i) le développement agricole durable, (ii) la préservation de la diversité biologique, (iii) la gestion des établissements humains (iv) la lutte contre les pollutions et les autres nuisances industrielles, (v) la gestion intégrée de l'eau, (vi) l'amélioration de la gestion des ressources énergétiques, (vii) la recherche, l'éducation, la formation, (viii) la gestion intégrée et coordonnées de l'information environnementale, enfin sur (ix) l'amélioration du cadre institutionnel et réglementaire.

Pour promouvoir une politique respectueuse de l'environnement, la Côte d'Ivoire s'est dotée également au plan législatif, respectivement en Octobre et Novembre 1996 d'une loi portant Code de l'Environnement (Loi n° 96-766 du 3 octobre 1996) et d'un décret déterminant les règles et procédures applicables aux études relatives à l'impact environnemental des projets de développement (Décret n°96-894 du 8 Novembre 1996).

La politique environnementale en République de Côte d'Ivoire est placée sous l'égide du Ministère de l'Environnement et du Développement Durable (MINEDD).

2.1.1.2. Plan National d'Actions pour l'Environnement (PNAE)

Le PNAE qui est la traduction nationale de l'Agenda 21 adopté à Rio en 1992, a été conçu dans le souci d'une mise en cohérence et d'une harmonisation de ses objectifs avec ceux des politiques sectorielles et les priorités du développement national, inventoriées dans le Livre Blanc (1994). En

effet, le Livre Blanc est le résultat de consultations de toutes les parties prenantes, notamment au niveau de toutes les régions du pays qui a abouti à l'élaboration du PNAE.

Cependant, le PNAE-CI est devenu caduc depuis 2011 et aucune disposition n'est initiée pour son actualisation, au regard des nouveaux défis environnementaux que connaît le pays.

2.1.1.3. Plan National de Développement (PND)

Le PND 2016-2020 traite de la question de la préservation de l'environnement à son axe 4, intitulé le Développement des infrastructures harmonieusement réparties sur le territoire national et préservation de l'environnement. Le PND accorde une attention majeure à la question de la protection de l'environnement, du développement d'une économie verte et la réduction de la déforestation c'est pourquoi, dans son impact 2 visant la préservation de l'environnement et un cadre de vie assaini, l'axe stratégique 4 vise à assurer une gestion durable des ressources naturelles et des capacités d'adaptation et d'atténuation des effets du changement climatique (Effet 4).

2.1.1.4. Stratégie Nationale de Conservation et d'Utilisation Durable de la Diversité Biologique

La Stratégie Nationale de Conservation et d'Utilisation Durable de la Diversité Biologique adoptée en 2003 a été le résultat de plusieurs travaux et analyses menés au cours d'ateliers régionaux et nationaux qui ont eu lieu en 2000, 2001 et 2002.

La vision globale est qu'à l'horizon 2025 la diversité biologique de la Côte d'Ivoire soit gérée de manière durable en vue de l'équilibre des écosystèmes, de l'amélioration de la qualité de vie des populations actuelles et de la préservation de l'héritage des générations futures. Pour y parvenir, la stratégie est structurée autour d'une démarche fondée sur huit thèmes fondamentaux et dix-huit axes stratégiques, dont la mise en œuvre devrait permettre d'inverser la tendance de la dégradation des forêts de la Côte d'Ivoire.

2.1.1.5. Stratégie Nationale de Développement Durable

La Stratégie Nationale de Développement Durable (SNDD) a été adoptée en décembre 2011. Elle vise à faciliter les conditions de démarrage de la promotion de développement durable.

L'objectif de cette stratégie est d'identifier les mesures et de convenir des moyens pour intégrer les principes de développement durable dans les politiques et programmes nationaux et inverser la tendance actuelle à la déperdition des ressources environnementales. Elle vise également à assurer un progrès économique équitable sur le plan social, tout en préservant la base de ressources et l'environnement pour les générations futures.

La mise en œuvre de la politique du gouvernement ivoirien en matière d'environnement et de développement durable appelle à la mutualisation des interventions des acteurs des départements sectoriels concernés par la thématique « environnement et développement durable ».

2.1.1.6. Stratégie Nationale de Gestion des Ressources Naturelles Vivantes

Bâtie autour de la vision suivante : « A l'horizon 2020, la gestion des ressources naturelles vivantes en Côte d'Ivoire est assurée de manière intégrée et durable », la stratégie nationale de gestion des Ressources Naturelles Vivantes a pour objectif général de réduire de manière significative la perte continue et alarmante des ressources naturelles vivantes à travers leur gestion rationnelle et durable, en vue de préserver les intérêts socio-économiques et assurer leur conservation pour les générations futures. Elle compte cinq axes stratégiques qui permettront à terme d'atteindre la vision que la Côte d'Ivoire veut atteindre.

2.1.1.7. Politique d'assainissement

La politique d'assainissement est placée sous la responsabilité du Ministère de l'Assainissement et de la Salubrité (MINASS), à travers la Direction de l'Assainissement Urbain et du Drainage (DAUD) qui élabore et mène sur le terrain, la politique et les stratégies nationales en matière de drainage et d'assainissement avec pour objectif global, de contribuer au développement durable, en apportant des solutions appropriées aux problèmes liés à l'assainissement. En matière d'assainissement, les stratégies en milieu urbain sont les suivantes :

- Elaborer un plan stratégique d'assainissement à travers un schéma directeur d'assainissement
- Encourager la politique d'urbanisation des villes
- Ouvrir les grands collecteurs pour le drainage des eaux pluviales
- Développer les infrastructures d'eaux usées domestiques
- Veiller aux traitements des effluents des usines, des hôpitaux avant leur rejet dans la nature
- Développer l'assainissement autonome dans les zones dépourvues de réseaux collectifs.

2.1.1.8. Politique sanitaire et d'hygiène du milieu

La politique de santé en Côte d'Ivoire est fondée sur les Soins de Santé Primaire (SSP). Elle est mise en œuvre par le Ministère de la Santé et de l'Hygiène Publique (MSHP). Dans les régions, sa politique est mise en place par des Directions Régionales et leurs structures décentralisées.

Dans le domaine de la Santé et de l'Hygiène, le Ministère met un accent particulier sur : l'élimination des excréta et autres déchets y compris les déchets biomédicaux ; la sensibilisation des communautés sur les bienfaits de l'hygiène du milieu ; la vulgarisation d'ouvrages d'assainissement à moindre coût ; la vulgarisation et l'application des règles d'hygiène etc.

2.1.1.9. Politique de lutte contre la pauvreté

Le Plan National de Développement (PND) intègre l'amélioration des conditions de vie des populations par l'assainissement du milieu, l'accélération de la croissance économique et de la

transformation de l'économie ivoirienne, le capital humain, l'équilibre économique et social et l'équilibre budgétaire dans les priorités du Gouvernement.

Les objectifs de croissance du PND étaient d'atteindre un taux de croissance de 8,1% en 2012, de 9% en 2013, de 10,1% en 2014 et 10% en 2015 soit un taux de croissance d'environ 10% en moyenne sur la période 2012-2015. Le PND 2016-2020 d'un coût de 30 000 milliards de FCFA, aidera la Côte d'Ivoire à atteindre l'émergence en 2020.

2.1.2 Au plan international

Le cadre de référence précise, outre les règlements et normes ivoiriens en vigueur, les Directives et Politiques de Sauvegardes internationales, notamment celles de la Banque Africaine de Développement (BAD) et des engagements post COP 21. Aussi, dans le cas présent, les dispositions les plus pertinentes de la BAD applicables au projet sont les suivantes :

2.1.2.1 Procédures d'Evaluation Environnementale et Sociale (Novembre 2015)

Les Procédures d'Evaluation Environnementale et Sociale (PEES) constituent un mécanisme de coordination entre la Banque, les agences gouvernementales concernées et les entités du secteur privé, et elles jouent un rôle important dans le renforcement des capacités de la cellule d'exécution du projet sur les questions de gestion environnementale, sociale et du changement climatique. Elles définissent, à différentes phases du cycle du projet, les principales étapes, les responsabilités et les réalisations spécifiques requises.

Les PEES visent principalement à améliorer la prise de décisions et les résultats des projets en veillant à ce que les opérations financées par la Banque soient en conformité avec les exigences énoncées dans les Sauvegarde Opérationnelles (SO) et soient donc durables. C'est avec cet objectif à l'esprit que les PEES requièrent que les questions environnementales et sociales ainsi que celles liées au changement climatique soient examinées au début du cycle de projet et soient reflétées dans la sélection, le choix du site, la planification et la conception des projets.

Les PEES décrivent comment la Banque et ses emprunteurs¹ doivent travailler ensemble pour s'assurer que les questions environnementales et sociales ainsi que celles liées au changement climatique sont intégrées dans le cycle de projet depuis la programmation pays à l'après achèvement.

Plus précisément, les PEES traitent de la façon de mettre en œuvre les exigences générales et spécifiques énoncées dans les Sauvegardes opérationnelles à chaque étape du cycle de projet.

¹ Dans le présent document, le terme « emprunteur » renvoie aux bénéficiaires des prêts et d'autres formes d'instruments financiers dans le secteur public et le secteur privé.

Le processus d'évaluation environnementale et sociale (EES) défini dans les PEES prévoit un processus d'amélioration des projets sur le plan environnemental, social et du changement climatique, et concourt ainsi à renforcer les bienfaits des projets et, par ordre de priorité, à éviter, à réduire, à atténuer ou à compenser les impacts négatifs. Le processus de l'Évaluation Environnementale et Sociale (EES) vise également à garantir que l'accès aux prestations est suffisamment étendu, que l'information sous une forme est publiée d'une manière opportune et que l'emprunteur s'engage dans une véritable consultation (c.-à-d. une consultation préalable, libre, et éclairée) avec les acteurs locaux et les communautés potentiellement affectées ; en particulier, les groupes vulnérables, afin de leur permettre de participer activement aux décisions sur la question de savoir s'il faut éviter l'impact environnemental et social ou l'accepter et le gérer. La mise en œuvre effective des PEES permettra d'éviter les coûts et retards de mise en œuvre occasionnés par des problèmes imprévus. Elle aura également pour effet de réduire la nécessité de multiplier les conditions associées au projet, grâce au fait que des mesures peuvent être prises à l'avance et incorporées dans la conception du projet ou que des alternatives de rechange au projet peuvent être étudiées.

2.1.2.2 Système de Sauvegardes Intégré (Décembre 2013)

Le Système de Sauvegardes Intégré (SSI) de la BAD vise à promouvoir une croissance inclusive du point de vue social et durable du point de vue environnemental. Les sauvegardes sont un outil puissant pour identifier les risques, réduire les coûts du développement et améliorer la durabilité des projets, elles bénéficient ainsi aux communautés affectées et aident à préserver l'environnement. Le SSI comprend cinq (5) Sauvegardes opérationnelles :

Sauvegarde Opérationnelle 1 : Evaluation environnementale et sociale

L'objectif de cette SO primordiale, et de l'ensemble des SO qui la soutiennent, est d'intégrer les considérations environnementales et sociales – y compris celles liées à la vulnérabilité au changement climatique – dans les opérations de la Banque et de contribuer ainsi au développement durable dans la région.

Les objectifs spécifiques visent à :

- Intégrer les facteurs environnementaux, sociaux et, entre autres, du changement climatique dans les Documents de stratégie pays (DSP) et les Documents de stratégie d'intégration régionale (DSIR) ;
- Identifier et évaluer les risques et impacts environnementaux et sociaux, – y compris ceux ayant trait au genre, au changement climatique et à la vulnérabilité – des opérations de prêts et de subventions de la Banque dans leur zone d'influence ;
- Eviter sinon – dans le cas où l'évitement n'est pas possible – minimiser, atténuer et compenser les effets néfastes sur l'environnement et sur les collectivités touchées ;

- Assurer la participation des intervenants au cours du processus de consultation afin que les communautés touchées et les parties prenantes aient un accès opportun à l'information concernant les opérations de la Banque, sous des formes appropriées, et qu'elles soient consultées de façon significative sur les questions qui peuvent les toucher ;
- Assurer une gestion efficace des risques environnementaux et sociaux des projets pendant et après leur mise en œuvre, et
- Contribuer au renforcement des systèmes des pays membres régionaux (PMR) en ce qui a trait à la gestion des risques environnementaux et sociaux, grâce à l'évaluation et au renforcement de leurs capacités à respecter les conditions de la BAD définies dans le Système de Sauvegarde Intégré (SSI).

Au niveau projet, cette SO exige que les emprunteurs ou les clients soient responsables de la conduite de l'évaluation environnementale et sociale (évaluation environnementale stratégique ou EESS, ou évaluation des impacts environnementaux et sociaux ou EIES), ainsi que du développement d'un plan approprié pour la gestion des impacts potentiels comme partie intégrante de la documentation du projet. A cet effet, une catégorisation est faite suivant le principe de l'utilisation des types et niveaux d'évaluation environnementale et sociale pour le type d'opération. Quatre (4) catégories d'opérations sont ainsi définies :

Catégorie 1 : Les opérations de la Banque susceptibles de causer des impacts environnementaux et sociaux significatifs

Les projets de catégorie 1 sont susceptibles d'entraîner des impacts significatifs ou irréversibles environnementaux et/ou sociaux, ou d'affecter considérablement des composantes environnementales ou sociales que la Banque ou le pays emprunteur considère comme étant sensibles.

Certaines opérations basées sur les programmes ou d'autres prêts aux programmes régionaux et sectoriels qui peuvent présenter des risques environnementaux ou sociaux négatifs significatifs doivent être classées en catégorie 1. Dans certains cas, les projets sont inclus dans la catégorie 1 en raison des impacts cumulatifs potentiels ou d'impacts potentiels des installations connexes. Tout projet qui nécessite un Plan d'Action de Réinstallation intégral (PAR intégral) en vertu des dispositions de la politique de la Banque sur la réinstallation involontaire doit également être classé en catégorie 1.

Les opérations basées sur les programmes ou d'autres prêts aux programmes régionaux et sectoriels de catégorie 1 requièrent une EESS, et les projets d'investissement requièrent une EIES, les deux cas de figures conduisant à l'élaboration d'un PGES. Quand un projet requiert l'élaboration d'un PAR intégral, et quand il n'existe pas d'autres aspects qui nécessitent d'être évalués, l'EIES peut être limitée à l'évaluation sociale nécessaire pour la préparation du PAR intégral.

Le présent projet est de la catégorie 1, par conséquent, le projet fait l'objet d'une EIES complète.

Catégorie 2 : Opérations de la Banque susceptibles de causer moins d'effets environnementaux et sociaux indésirables que la catégorie 1

Les projets de catégorie 2 sont susceptibles d'avoir des impacts environnementaux ou sociaux négatifs spécifiques au site, mais ceux-ci sont moins importants que ceux des projets de catégorie 1. Les impacts probables sont peu nombreux, liés au site, largement réversibles et faciles à minimiser par l'application de mesures de gestion et d'atténuation appropriées ou par l'intégration de normes et critères de conception internationalement reconnus. Toute opération peut être classée dans la catégorie 2 si elle implique une activité de réinstallation pour laquelle un PAR abrégé est requis en vertu du PEES.

La plupart des opérations basées sur les programmes et sur des prêts aux programmes régionaux ou sectoriels, destinés à financer un ensemble de sous-projets approuvés et mis en œuvre par l'emprunteur ou le client sont comprises dans cette catégorie, à moins que la nature, la portée ou la sensibilité du portefeuille des sous-projets visés comportent un niveau élevé de risques environnementaux et sociaux ou ne comportent pas de risques identifiés.

Les projets de catégorie 2 exigent un niveau approprié d'évaluation environnementale et sociale (EES pour les opérations de programmes, les plans d'investissement et certains prêts aux entreprises, ou EIES pour les projets d'investissement) adapté au risque environnemental et social prévu, de sorte que l'emprunteur puisse préparer et mettre en œuvre un PGES (dans le cas d'un projet d'investissement, ou un CGES dans le cas des opérations de programme) pour gérer les risques environnementaux et sociaux des sous-projets conformément aux sauvegardes de la Banque.

Catégorie 3 : Opérations de la Banque présentant des risques environnementaux et sociaux négligeables

Les projets de catégorie 3 n'affectent pas négativement l'environnement, directement ou indirectement, et sont peu susceptibles d'induire des impacts négatifs sociaux. Ils ne nécessitent donc pas une évaluation environnementale et sociale. Au-delà de la catégorisation, aucune action n'est requise. Néanmoins, la conception correcte d'un projet de catégorie 3 pourrait nécessiter la réalisation d'analyses spécifiques sur le genre, sur les considérations institutionnelles, ou d'autres études spécifiques d'aspects sociaux essentiels pour anticiper et gérer les impacts imprévisibles sur les communautés concernées.

Catégorie 4 : Opérations de la Banque impliquant des prêts aux intermédiaires financiers (IF)

Les projets de catégorie 4 concernent des prêts que la Banque accorde aux intermédiaires financiers qui prêtent ou investissent dans des sous-projets pouvant produire des effets environnementaux et sociaux négatifs. Les intermédiaires financiers comprennent les banques, les assurances, les sociétés de réassurance et de location, les prestataires de la microfinance et des fonds d'investissement privés qui utilisent les fonds de la Banque pour consentir des prêts ou des capitaux à leurs clients.

Les intermédiaires financiers comprennent également les entreprises du secteur privé ou public qui reçoivent de la Banque des prêts d'entreprise ou des prêts pour des plans d'investissement et les utilisent pour le financement d'un ensemble de sous-projets. Les sous-projets des intermédiaires financiers correspondant à la catégorie 1 et à la catégorie 2 se conformeront aux conditions applicables des SO, comme s'ils étaient des projets de catégorie 1 ou de catégorie 2 faisant l'objet d'un financement direct. Toutefois, lorsque qu'un client utilise un prêt d'entreprise de la Banque pour financer des projets d'investissement comportant d'importants risques qui sont connus au moment de l'approbation du prêt, le prêt peut être classé comme étant de catégorie 1.

Par ailleurs, la SO 1 exige le dépistage climatique des projets. En effet, le Système de sauvegarde climatique de la Banque est un ensemble d'outils décisionnels et de guides qui permettent à la Banque d'évaluer les investissements en fonction de leurs risques climatiques et de leur vulnérabilité au changement climatique, et d'examiner et d'évaluer les mesures d'adaptation et d'atténuation. Le dépistage doit être fait le plus tôt possible, comme partie intégrante de la catégorisation du projet. A cet effet, Trois (3) catégories de projets sont indiquées :

Catégorie 1 – Les projets sont très vulnérables aux risques climatiques. Ils nécessitent une évaluation détaillée des risques liés au changement climatique et des mesures d'adaptation. Des mesures pratiques de gestion globale des risques et des mesures d'adaptation doivent être intégrées dans la conception du projet et les plans de mise en œuvre.

Catégorie 2 – Les projets sont vulnérables aux risques climatiques. Ils nécessitent un examen des risques du changement climatique et des mesures d'adaptation. Des mesures appropriées de gestion des risques et des options d'adaptation doivent être intégrés dans la conception du projet et les plans de mise en œuvre.

Catégorie 3 – Les projets ne sont pas vulnérables aux risques climatiques. Le promoteur peut volontairement considérer l'adoption de mesures de gestion du risque climatique et de mesures d'adaptation à faible coût, mais la prise de mesures de sauvegarde supplémentaires n'est pas requise.

Sauvegarde Opérationnelle 2 : Réinstallation involontaire - Acquisition de terres, déplacements de populations et indemnisation

La Sauvegarde Opérationnelle 2 (SO 2) vise à faciliter l'opérationnalisation de la Politique de la Banque sur la réinstallation involontaire de 2003, dans le cadre des conditions de mise en œuvre des SO et ce faisant, d'intégrer les facteurs de la réinstallation dans les opérations de la Banque. Cette SO concerne les projets financés par la Banque qui entraînent la réinstallation involontaire de personnes.

Elle vise à garantir que les personnes qui doivent être déplacées soient traitées de façon juste et équitable, et d'une manière socialement et culturellement acceptable, qu'elles reçoivent une indemnisation et une aide à la réinstallation de sorte que leur niveau de vie, leur capacité à générer

un revenu, leurs niveaux de production et l'ensemble de leurs moyens de subsistance² soient améliorés, et qu'elles puissent bénéficier des avantages du projet qui induit leur réinstallation.

Les objectifs spécifiques de cette SO reflètent les objectifs de la politique sur la réinstallation involontaire :

- éviter la réinstallation involontaire autant que possible, ou minimiser ses impacts lorsque la réinstallation involontaire est inévitable, après que toutes les conceptions alternatives du projet aient été envisagées ;
- assurer que les personnes déplacées sont véritablement consultées et ont la possibilité de participer à la planification et à la mise en œuvre des programmes de réinstallation ;
- assurer que les personnes déplacées bénéficient d'une assistance substantielle de réinstallation sous le projet, de sorte que leur niveau de vie, leur capacité à générer des revenus, leurs capacités de production, et l'ensemble de leurs moyens de subsistance soient améliorés au-delà de ce qu'ils étaient avant le projet ;
- fournir aux emprunteurs des directives claires, sur les conditions qui doivent être satisfaites concernant les questions de réinstallation involontaire dans les opérations de la Banque, afin d'atténuer les impacts négatifs du déplacement et de la réinstallation, de faciliter activement le développement social et de mettre en place une économie et une société viables ;
- mettre en place un mécanisme de surveillance de la performance des programmes de réinstallation involontaire dans les opérations de la Banque et trouver des solutions aux problèmes au fur et à mesure qu'ils surviennent, afin de se prémunir contre les plans de réinstallation mal préparés et mal mis en œuvre.

L'emprunteur ou le client devra préparer un Plan d'action de réinstallation intégral (PAR intégral) pour (i) tout projet qui implique 200 personnes ou plus (selon la définition de la politique de réinstallation involontaire) ou (ii) tout projet susceptible d'avoir des impacts négatifs sur les groupes vulnérables.

Pour tout projet pour lequel le nombre de personnes à déplacer est inférieur à 200 personnes et l'acquisition des terres et le potentiel de déplacement et de perturbation des moyens de subsistance sont considérés comme moins importants, l'emprunteur ou le client prépare un Plan d'Action de Réinstallation abrégé (PAR abrégé).

La Banque publiera les PAR au Centre d'information du public de la Banque et sur son site Internet, aux fins d'examen et commentaires par le public, conformément aux procédures PEES. Le PAR intégral devra être communiqué au public au moins 120 jours avant la présentation aux Conseils et le PAR abrégé au moins 30 jours avant la présentation aux Conseils.

La SO 2 met un accent particulier sur la Consultation, la participation et un large soutien communautaire ; les Procédures d'indemnisation ; les Communautés d'accueil ; les Groupes vulnérables ; la mise en œuvre, le suivi et l'évaluation.

L'emprunteur ou le client prépare un Plan de développement communautaire (PDC) pour les projets qui ont un risque avéré pour les communautés vulnérables et qu'il faut gérer. Les risques spécifiques associés aux questions de terre, à la réinstallation, ou à la dégradation environnementale sont intégrés au plan d'action de réinstallation ou au PGES et les mesures d'accompagnement seront conçues et gérées en consultation avec les communautés affectées pour respecter leurs préférences culturelles.

Le présent projet déclenche la Sauvegarde Opérationnelle 2 car le nombre de personnes à réinstaller est nettement supérieur à 200.

Sauvegarde Opérationnelle 3 : Biodiversité biologique, ressources renouvelables et services écosystémiques

Cette SO définit les conditions requises pour les emprunteurs ou les clients afin (i) d'identifier et appliquer les occasions de préserver, et d'utiliser durablement la biodiversité et les habitats naturels, et (ii) d'observer, mettre en œuvre, et respecter les conditions prescrites pour la préservation et la gestion durable des services écosystémiques prioritaires.

Elle reflète les objectifs de la Convention sur la diversité biologique visant à conserver la diversité biologique et promouvoir la gestion et l'utilisation durables des ressources naturelles. La SO 3 s'aligne également sur la Convention de Ramsar sur les zones humides, sur la Convention sur la conservation des espèces migratrices appartenant à la faune sauvage, sur la Convention sur le commerce international des espèces de faune et de flore sauvages menacées d'extinction, sur la Convention du patrimoine mondial, sur la Convention des Nations Unies sur la lutte contre la désertification, et sur l'évaluation des écosystèmes pour le Millénaire. Ses recommandations sont également compatibles avec la Convention internationale pour la protection des végétaux qui couvre le mouvement des espèces exotiques envahissantes, les ravageurs et l'analyse du risque phytosanitaire pour les organismes de quarantaine, incluant l'analyse des risques pour l'environnement et des organismes vivants modifiés.

Les objectifs spécifiques de cette SO visent :

(i) la préservation de la diversité biologique et de l'intégrité des écosystèmes en réduisant et en minimisant les impacts potentiellement négatifs sur la biodiversité, à défaut de les éviter ;

(ii) le rétablissement ou la restauration de la biodiversité, y compris dans les cas où certains impacts sont inévitables, la mise en œuvre de mesures de compensation de la biodiversité pour assurer qu'il n'y ait « pas de perte nette, mais un gain net » de biodiversité ;

(iii) la protection des habitats naturels, modifiés et essentiels ;

(iv) le maintien de la disponibilité et de la productivité des services écosystémiques prioritaires en vue de conserver les avantages envers les communautés affectées et de maintenir la performance des projets.

La SO3 n'est pas activée car aucune activité du projet ne se déroule dans une zone où la biodiversité est en voie de disparition.

Sauvegarde opérationnelle 4 : Prévention et contrôle de la pollution, matières dangereuses et utilisation efficace des ressources

Cette SO expose les principales conditions de contrôle et de prévention de la pollution pour que les emprunteurs ou les clients puissent réaliser une performance environnementale de grande qualité tout au long du cycle de vie d'un projet.

Les objectifs spécifiques sont de : (i) gérer et réduire les polluants résultant des projets y compris les déchets dangereux et non dangereux, afin qu'ils ne posent pas de risques pour la santé humaine et l'environnement ; et (ii) définir un cadre d'utilisation efficace de toutes les matières premières et ressources naturelles d'un projet, particulièrement l'énergie et l'eau.

Cette SO s'appuie sur les opérations de la Banque et les harmonise avec les conventions et normes internationales existantes relatives à la pollution, aux matières dangereuses et aux déchets, et les questions connexes. Elle exige également le respect des normes environnementales internationalement acceptées, en particulier les Directives environnement, santé et sécurité (ESS) de la Banque mondiale.

La SO4 est activée pour des raisons d'application des normes de performances environnementales pendant les phases de réalisation du projet.

Sauvegarde Opérationnelle 5 : Conditions de travail, santé et sécurité

Le travail est l'une des ressources les plus importantes d'un pays dans la recherche de la réduction de la pauvreté et de la croissance économique. Le respect des droits des travailleurs est l'un des fondements du développement d'une main-d'œuvre solide et productive. Cette sauvegarde opérationnelle énonce les principales conditions que les emprunteurs ou les clients doivent satisfaire pour protéger les droits des travailleurs et subvenir à leurs besoins essentiels.

Les objectifs spécifiques de cette SO visent à :

- (i) protéger les droits des travailleurs ;
- (ii) établir, maintenir et améliorer les relations entre employés et employeurs ;
- (iii) promouvoir la conformité aux prescriptions légales nationales et fournir une diligence prescriptive additionnelle lorsque les lois nationales sont muettes ou incompatibles avec la SO ;

- (iv) assurer l'alignement des prescriptions de la Banque avec les normes fondamentales du travail de l'OIT et de la Convention internationale des droits de l'enfant (UNICEF), quand les lois nationales ne fournissent pas une protection équivalente ;
- (v) protéger la population active contre les inégalités, l'exclusion sociale, le travail des enfants et le travail forcé ;
- (vi) mettre en place les exigences visant à assurer la sécurité et la santé au travail.

La SO5 est activée pour des raisons d'application des normes de performances sanitaires et sécuritaires au travail.

2.1.2.3 Autres politiques interpellées par le projet

Politique en matière de Genre (Juin 2000)

La politique sur le genre vise à favoriser l'équité des sexes et l'intégration de la dimension genre dans toutes les opérations de la BAD. Elle exige que la BAD applique l'analyse de genre à toutes ses activités.

Stratégie du Groupe de la Banque en matière de Genre 2014-2018

L'objectif de cette stratégie est double. D'abord il cherche à renforcer l'intégration du genre dans toutes les opérations et stratégies nationales et régionales de la Banque. Ensuite il vise à opérer la transformation de la Banque pour en faire une institution plus solidaire et plus sensible au genre, qui apprécie également ses personnels féminins et masculins, qui les protège de la discrimination et de toute forme de harcèlement et de violence, et qui leur assure un environnement de travail sûr et préférentiel capable d'attirer les meilleurs professionnels.

Politique de la BAD en matière de réduction de la pauvreté (février 2004)

Cette politique réaffirme l'attachement de la BAD à l'objectif primordial de réduction de la pauvreté par des mesures visant à promouvoir l'appropriation nationale, la participation et l'obligation de résultats dans le cadre de ses actions visant à améliorer les conditions de vie des pauvres en Afrique.

Politique de diffusion et d'accès à l'information (mai 2013)

Cette politique vise à : (i) maximiser la diffusion des informations en possession du Groupe de la Banque et à limiter la liste d'exceptions ; (ii) faciliter l'accès à l'information sur les opérations de la BAD et son partage avec un spectre large de parties prenantes ; (iii) promouvoir la bonne gouvernance, la transparence et la responsabilité ; (iv) améliorer l'efficacité de la mise en œuvre et mieux coordonner les processus de diffusion de l'information ; (v) faire mieux connaître la mission, les stratégies et les activités globales du Groupe de la Banque ; (vi) appuyer le processus consultatif ; et (vii) renforcer l'harmonisation avec les autres institutions de financement du développement dans le domaine de la diffusion de l'information.

Les objectifs de cette politique sont également d'encourager les États à communiquer l'information au public, en particulier aux groupes directement concernés par les opérations dans les États membres; sensibiliser davantage le public aux opérations, aux activités, aux politiques, aux programmes, aux procédures et au fonctionnement du Groupe de la Banque, faciliter la participation des populations locales concernées par les projets financés par le Groupe de la Banque, y compris les organisations non gouvernementales (« ONG ») éligibles reconnues par le Groupe de la Banque et les autres organisations communautaires prenantes.

Manuel de consultation et de participation des parties aux opérations de la Banque (2001)

Pour la BAD, la participation est essentielle à l'accomplissement de ses objectifs primordiaux de réduction de la pauvreté et de développement durable. La participation des parties prenantes peut améliorer la qualité, l'efficacité et la durabilité des projets de développement et raffermir l'engagement des gouvernements, des bénéficiaires et autres parties prenantes. Le manuel lui-même élaboré de manière participative, fournit les directives sur lesquelles s'appuyer. Quant aux parties prenantes, il s'agit des personnes/communautés qui peuvent (directement ou indirectement, positivement ou négativement) toucher ou être touchées par les résultats des projets ou programmes.

Les questions d'égalité homme/femme sont fondamentales dans la participation. Les organisations non-gouvernementales (ONG) et les organisations à base communautaire (OBC) qui représentent les pauvres et les femmes sont des parties prenantes importantes dans les opérations appuyées par la Banque.

Cadre d'engagement consolidé avec les Organisations de la Société Civile (2012)

L'objectif ultime du Cadre d'engagement avec les Organisation de la société civile (OSC) est de permettre à la Banque d'obtenir de meilleurs résultats et un plus grand impact sur le processus de développement grâce à la consolidation de ses mécanismes de participation et de coordination avec les OSC. Plus précisément, les objectifs du Cadre consistent à : (a) renforcer les capacités de la Banque à établir des modalités de coopération avec les OSC ; (b) à encourager les interactions avec les OSC d'une manière qui contribue effectivement à la mission de la Banque et à l'efficacité de son appui aux PMR ; et (c) à énoncer des directives opérationnelles à l'intention du siège, des centres de ressources régionaux, des bureaux extérieurs et du personnel travaillant sur les projets.

2.1.2.4 Documents applicables sur le Plan du changement climatique

L'ensemble des documents applicables sur le plan changement climatique s'énumère comme suit :

- **Adaptation of Forests and People to Climate Change – A Global Assessment Report (2009)**

Le rapport, publié par l'IUFRO en tant que volume 22 de sa World Series, a été établi par le Groupe d'experts forestiers mondiaux et constitue l'évaluation la plus complète et détaillée à ce jour des

informations scientifiques sur l'impact du changement climatique et les stratégies d'adaptation des forêts et des populations.

<http://www.iufro.org/science/gfep/adaptaion-panel/the-report/downloadby-chapter/>

- **Encadré 4.1 - Portail Internet d'outils et d'information**

Une liste à jour des outils et des informations en rapport avec le "Dossier sur le changement climatique à l'intention des décideurs" est accessible sur le site de la FAO sur les forêts et le changement climatique. On y trouve aussi des renseignements plus détaillés sur l'élaboration de ce document et sur les expériences des pays concernant l'intégration de la dimension du changement climatique dans les PFN.

Le site Internet: www.fao.org/forestry/climatechange/64862/fr

- **Quatrième rapport d'évaluation du GIEC: Changement climatique (2007)**

Le rapport résume les conclusions des rapports des trois Groupes de travail et présente une synthèse des questions intéressant spécifiquement les décideurs dans le domaine du changement climatique: il confirme que le changement climatique est à l'œuvre, et qu'il découle très probablement en grande partie des activités humaines; il illustre les effets du réchauffement de la planète déjà ressentis et attendus pour le futur, et décrit les mesures que peut prendre la société pour s'y adapter et réduire sa vulnérabilité; enfin il présente une analyse des coûts, des politiques et des technologies visant à limiter l'ampleur des modifications futures du système climatique.

http://ipcc.ch/publications_and_data/publications_and_data_reports.shtml#1

- **Biodiversity and Climate Change Mitigation and Adaptation: Report of the Second Ad Hoc Technical Expert Group on Biodiversity and Climate Change (2009)**

Ce document, produit par un groupe d'experts de renommée mondiale en matière de biodiversité et de changement climatique, nous aide à mieux comprendre les interactions entre ces deux phénomènes.

<http://www.cbd.int/doc/publications/cbd-ts-41-en.pdf>

- **Combating Climate Change a Role for UK Forests, An assessment of the potential of the UK's trees and woodlands to mitigate and adapt to climate change**

Cette évaluation a pour objet de faire mieux comprendre comment les forêts peuvent s'adapter au changement climatique et contribuer davantage à atténuer ses effets. Les objectifs spécifiques du rapport sont les suivants: examiner et synthétiser les connaissances existantes sur les effets du changement climatique sur les arbres, les terres boisées et les forêts du Royaume-Uni; faire un point sur le potentiel actuel des différentes options d'atténuation et d'adaptation; identifier les lacunes et les points faibles pour déterminer les priorités de recherche des cinq prochaines années. Ce

document est un bon exemple des efforts déployés par un pays pour définir le rôle des forêts dans la lutte contre le changement climatique.

<http://www.forestry.gov.uk/readreport>

- **Vulnerability and Climate Change Impact Assessments for Adaptation (2010)**

Cette publication du PNUE décrit les principales approches permettant d'évaluer la vulnérabilité au changement climatique dans le contexte d'autres questions et stress non liés au climat, comme les modifications de l'environnement.

- André ALLA Della, **Cartographie des zones à risques d'inondation, d'érosion côtière et de mouvements de terrain de la ville d'Abidjan**

Cette étude met en évidence les zones où les risques naturels sont possibles dans la ville d'Abidjan. Elle montre comment dans un contexte où le développement urbain est loin d'être maîtrisé, tant du point de vue de la croissance spatiale que des infrastructures de gestion, l'occupation sans distinction de tous les sites topographiques soumet une partie de la population à des inondations, à l'érosion côtière et aux mouvements de terrain. Les sites à risques sont déterminés en suivant une démarche de type SIG basée sur l'intégration de facteurs d'aléa (pente, résistance des sols, protection du sol) et de critères d'enjeux (densité de population, densité du bâti, qualité du bâti) dans une combinaison spatiale dont le résultat final est l'établissement des cartes des zones à risque. Il s'agit de risques d'inondation, d'érosion côtière et de mouvements de terrain (éboulement, effondrement, glissement de terrain) dont la variation spatiale est fonction des caractéristiques du relief et du niveau d'aménagement de l'espace urbain. Ainsi, quel que soit le risque naturel considéré, en cas de forte pluie, les communes de Cocody et Abobo sont moyennement exposées.

L'EIES a donc été réalisée conformément à ces recommandations, en plus des exigences de la législation environnementale et sociale en vigueur en République de Côte d'Ivoire.

2.2 Cadre institutionnel

La procédure mise en œuvre pour l'EIES en Côte d'Ivoire implique plusieurs intervenants, selon l'objet de l'étude. Dans le cadre du présent projet, le cadre institutionnel concerne les institutions nationales et internationales.

2.2.1 Au plan national

Les institutions et structures concernées par le projet sont :

- le Ministère de l'Équipement et de l'Entretien Routier (MEER), avec l'Agence de Gestion des Routes (AGEROUTE) ; la Cellule de Coordination du Projet de Transport Urbain d'Abidjan (PTUA) et la Mission de Contrôle

- le Ministère de l'Environnement et du Développement Durable (MINEDD) avec l'Agence Nationale De l'Environnement (ANDE) et le Centre Ivoirien Anti-Pollution (CIAPOL);
- le Ministère des Transports (MT) avec l'Office de Sécurité Routière de Côte d'Ivoire (OSER)
- le Ministère de l'Economie et des Finances (MEF) ;
- le Ministère des Eaux et Forêts (MINEF) ;
- le Ministère de l'Agriculture et du Développement Rural (MINADER) ;
- le Ministère de la Construction, du Logement et de l'Urbanisme (MCLU) ;
- le Ministère de l'Assainissement et de la Salubrité (MINASS) avec l'Office National de l'Assainissement et du Drainage (ONAD) et l'Agence Nationale de Gestion des Déchets (ANAGED) ;
- le Ministère des Mines et de la Géologie (MIM) ;
- le Ministère de l'Emploi et de la Protection Sociale (MEPS) ;
- le Ministère de la Santé et de l'Hygiène Publique (MSHP) avec l'institut National de l'hygiène publique;
- le Ministère du Plan et du Développement (MPD) ;
- le Ministère de la Sécurité et de la Protection Civile (MSPC) avec l'Office National pour la Protection Civile (ONPC) et le District Autonome d'Abidjan.

2.2.1.1 Ministère de l'Équipement et de l'Entretien Routier

Le Ministère de l'Équipement et de l'Entretien Routier (MEER) est chargé de la mise en œuvre et du suivi de la politique du gouvernement ivoirien, en matière d'équipements du pays en infrastructures dans les domaines des travaux publics.

A ce titre, et en liaison avec les différents départements ministériels intéressés, il a l'initiative et la responsabilité des actions suivantes :

- en matière de routes et d'ouvrages d'art : la maîtrise d'ouvrage, le suivi de la conception et de la réalisation des infrastructures du réseau routier, ainsi que leur entretien, et la réglementation de leur gestion ;
- en matière d'infrastructures d'hydraulique humaine : la maîtrise d'ouvrage, le suivi de la conception et de la réalisation des adductions d'eau publiques, des points d'eau villageois et des systèmes d'hydraulique villageoise améliorée ainsi que, leur entretien et la réglementation de leur gestion.

Le MEER exerce la tutelle et le contrôle technique des établissements et organismes dont la mission entre dans le cadre de ses attributions, conformément aux textes législatifs et réglementaires en vigueur. Ce sont le Laboratoire du Bâtiment et des Travaux Publics (LBTP), le Fonds d'Entretien Routier (FER) et l'Agence de Gestion des Routes (AGEROUTE).

Dans le cadre du Projet de construction de l'autoroute périphérique, y compris l'aménagement des carrefours, la construction des échangeurs d'Alépé, d'Anyama et du boulevard Mitterrand, le MEER interviendra en tant que Maître d'Ouvrage, ministère de tutelle du Projet des Transports Urbains d'Abidjan (PTUA) et de l'AGEROUTE, de la conception à la mise en œuvre du projet.

❖ Agence de Gestion des Routes

L'Agence de Gestion des Routes (AGEROUTE) ° est une société sous tutelle du Ministère de l'Équipement et de l'Entretien Routier (MEER) de l'Etat de Côte d'Ivoire. Elle est donc une société d'Etat, régie par la Loi n° 97-519 du 4 septembre 1997 portant définition et organisation des sociétés d'Etat. Elle a été créée par le Décret 2001-592 du 19 septembre 2001 portant création de l'AGEROUTE.

L'AGEROUTE a pour objet d'apporter à l'Etat, son assistance pour la réalisation des missions de gestion du réseau routier dont il a la charge. A cet effet, l'agence est chargée de :

- L'exécution des missions d'assistance à la maîtrise d'ouvrage ou la maîtrise d'ouvrage délégué qui lui sont confiées par l'Etat ;
- La préparation et l'exécution des tâches de programmation ;
- La passation des marchés
- le suivi des travaux
- la surveillance du réseau
- la constitution et l'exploitation des bases de données routières

Dans le cadre de ce projet, l'AGEROUTE assure la maîtrise d'ouvrage déléguée à travers la Cellule de Coordination du PTUA mis en place en son sein pour l'exécution dudit projet. À ce titre, elle a la responsabilité organisationnelle à l'égard de (i) la conception, la construction, l'exploitation et la modification éventuelle ; (ii) de la mise en œuvre des mesures d'atténuation et de compensation liées aux impacts des travaux sur l'environnement ; et de la mise en œuvre du plan de surveillance environnementale et sociale.

❖ **Le Laboratoire du Bâtiment et des Travaux Publics (LBTP).**

Le LBTP a été créé en 1954 et transformé en 1993 en Société d'Économie Mixte Le LBTP est un établissement public d'études, de contrôle et de recherche dans le domaine du génie civil, du bâtiment, de l'économie d'énergie et du contrôle industriel. Il a pour missions principales :

- d'apporter son expertise aux bureaux d'études techniques en mettant à leur disposition des données relatives aux sols d'assises pour la conception des routes, ponts, aéroports, ports, voies ferroviaires et bâtiments ;
- d'effectuer des études de sols pour déterminer le type de fondations appropriés ;
- d'assurer la sécurité des installations électriques, des équipements industriels et de l'économie d'énergie des bâtiments ;
- de contribuer au développement des nouveaux matériaux de construction ;
- de contribuer à la modernisation des infrastructures de transport ;
- et de former aux techniques de contrôle qualité.

Dans le cadre du projet, il aura pour rôle de certifier la qualité des matériaux (granite et graveleux à extraire) et des travaux routiers prévus.

❖ Mission de contrôle

Pour la mise en œuvre du projet, le MEER, l'AGEROUTE et la Cellule de Coordination du PTUA devront s'associer les services d'une Mission de Contrôle, dont le but principal sera de superviser toutes les activités de chantier. Sur le plan environnemental et social, cette mission devra :

- Assurer la surveillance environnementale pendant l'exécution du projet. Il sera question de s'assurer du respect des mesures environnementales préconisées par l'EIES et prévues dans le cahier des charges, de la justesse et de l'efficacité des prévisions de certains impacts
- Assurer que tous les intervenants sur le chantier (surveillants de chantier, entrepreneurs, chef de chantier, techniciens, ouvriers, autres) soient sensibilisés aux principales préoccupations environnementales et aux mesures de protection du milieu liées à la réalisation des travaux ;
- Veiller à l'application des mesures d'atténuation élaborées dans l'étude d'impact environnemental et social ;
- Assurer que toutes les dispositions prévues à l'égard de l'environnement, spécifiées dans le PGES, soient respectées ;
- Réagir promptement au non-respect de l'application d'une mesure d'atténuation ou de compensation ou à toute nouvelle perturbation du milieu par la mise en place de mesures plus appropriées pour atténuer ou compenser les impacts imprévus ;
- Réviser éventuellement les normes directives ou principes directeurs relatifs à la protection de l'environnement ;
- Elaborer des rapports périodiques pour diffuser les résultats de la surveillance environnementale et sociale ;
- Donner un avis technique et faire des recommandations à intégrer dans le rapport de réception provisoire des infrastructures.

La Mission de Contrôle sera chargée de veiller à la prise en compte par l'Entreprise de construction (et ses sous-traitants) de toutes les dispositions visant la préservation de l'environnement.

2.2.1.2 Ministère de l'Environnement et du Développement Durable

Le Ministère de l'Environnement et du Développement Durable (MINEDD) est chargé, entre autres :

Au titre de l'Environnement :

- Planification et contrôle de la politique en matière d'environnement, évaluation, études et plan ;
- Mise en œuvre du Code de l'Environnement et de la législation en matière de Protection de la Nature et de l'Environnement ;
- Gestion et suivi des projets financés par le Fonds pour l'Environnement Mondial (FEM) et le Programme des Nations Unies pour le Développement (PNUD) ;
- Mise en place des services environnementaux du réseau des Parcs Nationaux et Réserves Naturelles en liaison avec les Ministres du Tourisme et des Eaux et Forêts ;

- Protection et mise en valeur des écosystèmes aquatiques, fluviaux, lagunaires et littoraux et des zones humides ;
- Gestion des Parcs Nationaux et Réserves Naturelles en collaboration avec le Ministre des Eaux et forêts ;
- Contrôle des installations classées pour la protection de l'environnement ;
- Coordination de la gestion des risques naturels majeurs ;
- Renforcement des moyens et suivi du contrôle des déchets industriels en liaison avec les Ministres concernés ;
- Participation au contrôle du fonctionnement des réseaux d'assainissement et drainage, en liaison avec le Ministre de l'Assainissement et de la Salubrité ;
- Supervision et suivi de la gestion des déchets industriels, agricoles, toxiques ou dangereux en liaison avec les Ministres concernés.

Au titre du Développement Durable de :

- Elaboration et mise en œuvre de la politique du gouvernement dans le domaine du développement durable ;
- Préparation et mise en œuvre de la politique du gouvernement en matières d'énergies renouvelables, de développement et de promotion des technologies vertes participant à l'amélioration de la qualité de l'environnement par la réduction des rejets dans l'eau, l'air et le sol ainsi qu'à la diminution de la consommation énergétique en liaison avec le Ministre du Pétrole et de l'Energie ;
- Elaboration et mise en œuvre de la politique de lutte contre le réchauffement climatique et la pollution atmosphérique ;
- Promotion d'une gestion durable des ressources rares ;
- Participation aux négociations internationales sur le climat ;
- Veille à l'intégration des objectifs de développement durable dans l'élaboration ainsi qu'à leur évaluation environnementale ;
- Contribution au développement de la politique destinée à associer les citoyens à la détermination des choix concernant les projets ayant une incidence importante sur l'environnement ;
- Proposition de toute mesure propre à l'amélioration de la qualité de vie ;
- Contribution au développement de l'éducation, de la formation et des citoyens en matière d'environnement ;
- Mise en place de la commission du Développement Durable ;
- Elaboration, animation et coordination de la politique de l'eau et de la protection de la biodiversité ;
- etc.

Ces missions sont réalisées en collaboration et en liaison avec les structures sous tutelle que sont le Centre Ivoirien Anti-Pollution (CIAPOL), l'Office Ivoirien des Parcs et Réserves (OIPR) et l'Agence Nationale De l'Environnement (ANDE).

Le MINEDD interviendra dans la validation de la présente EIES, la certification environnementale et le suivi de la mise en œuvre du PGES dudit projet à travers l'ANDE, pendant la conception et la mise en œuvre du projet.

❖ Centre Ivoirien Anti-Pollution

Le Centre Ivoirien Anti-Pollution (CIAPOL) est un établissement public à caractère administratif. Il est créé par le Décret n°91-662 du 9 Octobre 1991, portant création d'un établissement public à caractère administratif (EPA), dénommé « Centre Ivoirien Anti-Pollution » et déterminant ses attributions, son organisation et son fonctionnement.

Il a en charge le suivi du niveau de pollution des eaux (lagunes, mer et eaux douces), des sols et de l'air. Il veille aux problèmes de sécurité et de risques pour la protection des travailleurs, des populations et de l'outil de production. En outre, par le biais de sa Sous/Direction de l'Inspection des Installations Classées (S/DIIC), le CIAPOL assure le contrôle de la pollution et des nuisances industrielles et aussi la mise en œuvre et le respect des dispositions techniques qui seront prescrites par l'arrêté d'autorisation d'exploiter pour une meilleure prise en compte de la protection de l'environnement.

Le CIAPOL est l'organisme responsable de la gestion de tous les déversements de polluants dans la nature en Côte d'Ivoire. Il dispose pour cela de la Compagnie d'Intervention contre la Pollution Marine et Lagunaire (CIPOMAR). De plus, le CIAPOL a pour obligation d'appliquer le plan POLLUMAR, Plan national d'urgence en cas de déversements d'hydrocarbures.

Le CIAPOL, de par ses prérogatives, interviendra dans le cadre de ce projet par des inspections, en phase de construction et de fonctionnement des voies, en indiquant la nature de la pollution du sol et des ressources en eaux, ainsi que les dispositions à mettre en œuvre pour enrayer toute pollution. Il interviendra également dans le recrutement de l'entreprise agréée pour la gestion des déchets du chantier.

❖ Agence Nationale De l'Environnement

L'Agence Nationale De l'Environnement (ANDE) est une société sous tutelle du Ministère de l'Environnement et du Développement Durable (MINEDD) de l'Etat de Côte d'Ivoire. Elle a été créée par le Décret n° 97-393 du 09 juillet 1997. Ses principales missions sont les suivantes :

- assurer la coordination de l'exécution des projets de développement à caractère environnemental ;
- constituer et gérer un portefeuille de projets d'investissements environnementaux dans les projets et programmes de développement ;
- veiller à la mise en place et à la gestion d'un système national d'information environnementale ;
- mettre en œuvre la procédure d'étude d'impact et l'évaluation de l'impact environnemental des politiques macro-économiques ;
- mettre en œuvre les conventions internationales dans le domaine de l'environnement ;
- établir une relation de suivi avec les réseaux d'ONG nationales de protection de l'environnement.

L'ANDE intervient ainsi en amont des projets de développement dont les projets d'assainissement, pour prévenir les risques de dégradation de l'environnement grâce aux études d'impact environnemental effectuées, conformément aux dispositions du Décret n° 96-894 du 08 novembre 1996 déterminant les règles et procédures applicables aux études relatives à l'impact environnemental des projets de développement.

Comme mentionné plus haut, elle interviendra dans la certification environnementale du projet, pour le compte de son ministère de tutelle (MINEDD), pendant sa conception, sa mise en œuvre et son suivi. Elle interviendra précisément dans la validation du présent rapport d'EIES et le suivi environnemental du projet.

2.2.1.3 Ministère des Transports

Le Ministère des Transports (MT) assure la tutelle administrative et la politique nationale des transports conformément aux objectifs gouvernementaux.

À ce titre, ce Ministère, en collaboration avec le Ministère des Infrastructures Économiques, sera impliqué dans la réalisation du projet afin d'améliorer la qualité de vie de la population et d'obtenir un gain de confort et de sécurité pour tous les usagers, tout en conciliant les besoins des différents modes de transport avec les objectifs communs de la politique de transport. Il est représenté par la Direction Générale des Transports Terrestres et de la Circulation (DGTTC), l'Office de Sécurité Routière (OSER) et l'Observatoire de la Fluidité des Transports (OFT).

Le MT interviendra dans l'obtention d'un gain de confort et de sécurité pour tous les usagers, tout en conciliant les besoins des différents modes de transport avec les objectifs communs de la politique de transport, pendant la conception et la mise en œuvre du projet.

❖ La Direction Générale des Transports Terrestres et de la Circulation (DGTTC)

La DGTTC est chargée de la conduite de la politique nationale en matière de Transports Terrestres et la circulation routière et ferroviaire.

À ce titre, elle est chargée, entre autres, de :

- Élaborer et proposer au Ministre des Transports, les éléments d'orientation et de fixation des objectifs de la politique nationale en matière de transports terrestres ;
- Élaborer et mettre en œuvre la législation et la réglementation en matière de transport et de la circulation routière.

La DGTTC doit réguler le réseau de transport de la zone du projet pour la bonne organisation des travaux.

❖ L'Office de Sécurité Routière (OSER)

L'OSER a été créé par la loi n°78-661 du 04 Août 1978, sous la forme d'un établissement public national à caractère administratif, doté de la personnalité morale et l'autonomie financière.

À sa création, l'OSER avait pour mission l'étude, la recherche et la mise en œuvre de tous les moyens destinés à accroître la sécurité des usagers de la route, notamment par des mesures de prévention des accidents, de formation des conducteurs de véhicules et par le développement des moyens de l'aide médicale urgente.

Le décret n°91-761 du 14 novembre 1991 portant modification des attributions de l'OSER et fixant les règles d'organisation, définit trois grands types de domaines :

- les études ;
- la formation ;
- les campagnes de sensibilisation et d'information.

Au niveau de son fonctionnement, l'OSER est organisé autour de :

- une Direction à laquelle sont directement rattachés un Service Administratif et Financier, et un Service Informatique ; et
- trois (3) sous-directions chargées respectivement des Études, des Opérations et de la Formation.

L'OSER interviendra dans la mise en œuvre de mesures destinées à assurer la sécurité des usagers de la route à aménager.

❖ **L'Observatoire de la Fluidité des Transports (OFT)**

L'Observatoire de la Fluidité des Transports a été créé par le Décret n°2001-669 du 24 octobre 2001 avec pour missions essentielles de :

- Veiller au respect de la déontologie et des prescriptions légales et réglementaires relatives à la circulation sur les voies terrestres, ferroviaires, aériennes, maritimes et Fluvio-lagunaires ;
- Veiller au maintien d'une fluidité permanente sur l'ensemble des voies de communication ouvertes à la circulation ainsi que sur les lieux d'embarquement et de débarquement.

Pour réussir ses missions, l'Observatoire de la Fluidité des Transports s'appuie sur deux (02) départements : le Département de l'Administration et Financier, et le Département des Opérations Techniques, avec quatre (04) services rattachés et deux services autonomes.

L'OFT interviendra dans la conception et la mise en œuvre du plan de circulation dans la zone des travaux afin d'assurer la fluidité et la sécurité routière.

2.2.1.4 Ministère de l'Economie et des Finances

Le Ministère de l'Economie et des Finances (MEF) assure pour le compte de l'État toutes les opérations financières dans les différents secteurs de développement national.

La principale Direction Générale impliquée est la suivante :

❖ **La Direction Générale du Trésor et de la Comptabilité Publique (DGTCP)**

Elle a été créée depuis le 1er janvier 1963 pour assurer le recouvrement des recettes publiques et le paiement des dépenses de l'état. Les attributions successives qui lui sont conférées à travers la pluralité des textes qui le réorganisent dont le dernier en date est le décret n° 97-582 du 8 octobre 1997 en font une administration dynamique au service du développement.

Dans le cadre du présent projet, elle assure la mobilisation des ressources financières et le paiement des différentes prestations à travers la désignation d'un agent comptable auprès du projet.

2.2.1.5 Ministère auprès du Premier Ministre en Charge du Budget et du Portefeuille de l'Etat

Le Ministère auprès du Premier Ministre en Charge du Budget et du Portefeuille de l'Etat assure la mise en œuvre de la politique du Gouvernement en matière budgétaire, douanière et fiscale.

Dans le cadre du présent projet, il valide le budget du projet à travers la Direction Générale du Budget et des Finances. De plus il assure le contrôle de l'exécution budgétaire par la Direction du Contrôle financier à travers la désignation d'un contrôleur financier auprès du projet.

2.2.1.6 Ministère des Eaux et Forêts

Le Ministère des Eaux et Forêts (MINEF) est chargé de la mise en œuvre et du suivi de la politique du Gouvernement en matière de protection des eaux et forêts.

Il assure, à ce titre, le maintien du domaine forestier de l'Etat, de la mise en œuvre des conventions et traités dans le domaine de la protection de la faune et de la flore, de la protection des sols et des eaux en liaison avec les Ministères chargés de l'Agriculture et des Ressources Animales et Halieutiques, la mise en œuvre du Code de l'eau en liaison avec les Ministères compétents.

En conséquence, toute activité susceptible d'affecter les ressources forestières et de polluer les ressources en eau ou nécessitant l'utilisation d'une quantité significative de ces ressources doit se faire sous son autorisation.

Le MINEF assure la tutelle technique de la Société de Développement des Forêts de Côte d'Ivoire (SODEFOR)

A travers sa Direction des Ressources en Eau (DRE), le MINEF interviendra dans la protection de la Ressource en eau qui sera exploitée pendant la phase des travaux relatifs au projet. Aussi il interviendra dans la protection des espèces floristiques et faunistiques lors de la libération de l'emprise.

❖ **La Direction Générale des Ressources en Eau**

La DGRE sera chargée :

- d'assurer le suivi de la mise en œuvre du Code de l'Eau

- d'assurer la protection de la Ressource en Eau qui sera exploitée pendant la phase des travaux
- d'octroyer l'autorisation de prélever les ressources en eau pendant ses activités
- d'assurer le suivi des ressources en eau exploitées et de la rivière Loka qui se situe en aval du site
- d'assurer la planification et l'arbitrage des usages à échelle nationale des bassins versants
- de sensibiliser le promoteur à une utilisation rationnelle des ressources en eau
- de veiller au respect de la législation en vigueur sur les ressources en eau.

2.2.1.7 Ministère de l'Agriculture et du Développement Rural

Le Ministère de l'Agriculture et du Développement Rural (MINADER) est en charge de l'élaboration et de la mise en œuvre de la politique agricole en Côte d'Ivoire : sécurité alimentaire, protection des végétaux, valorisation des produits agricoles, lutte contre la pauvreté du monde rural en harmonie avec la protection de l'environnement, etc.

Ses différentes missions sont réparties au sein de trois (03) directions générales : la Direction Générale des Productions et de la Sécurité Alimentaire (DGPSA), la Direction Générale du Développement Rural et de la Maîtrise de l'eau dans le domaine agricole (DGDRME) et la Direction Générale de la Planification, des statistiques et des Projets (DGPSP).

Le MINADER interviendra dans la gestion de la compensation des cultures qui seront détruites pendant la mise en œuvre du projet.

2.2.1.8 Ministère de la Construction, du Logement et de l'Urbanisme

Le Ministère de la Construction, du Logement et de l'Urbanisme (MCLU) est chargé de la conception et de l'exécution de la politique du Gouvernement en matière de construction.

En liaison avec les différents départements ministériels intéressés, et à travers plusieurs services et structures, il assure la gestion et la maintenance du patrimoine immobilier de l'Etat, l'assistance aux collectivités territoriales en matière de construction, l'élaboration et la mise en œuvre de la promotion de la qualité architecturale, l'encadrement des professions intervenant dans le domaine de la construction et de l'architecture, l'instruction et la délivrance du permis de construire, la supervision des travaux de construction, de réhabilitation et de rénovation des bâtiments publics, la promotion de l'aménagement foncier, promotion de l'utilisation des matériaux locaux dans la construction immobilière, définition et mise en œuvre des programmes de relogement de populations déguerpies et appui technique à la réinstallation des populations déplacées, modernisation de la gestion foncière des communautés villageoises, purge des droits coutumiers etc.

Plusieurs structures sont sous la tutelle du MCLU. Il s'agit de la Société de Gestion du Patrimoine Immobilier de l'Etat(SOGEPIE), la Société Nationale des Travaux (SONITRA), L'Agence

intergouvernementale panafricaine Eau et Assainissement pour l'Afrique (EAA), ex Centre Régional pour l'Eau Potable et l'Assainissement (CREPA-CI) et l'Agence de Gestion Foncière (AGEF)

Dans le cadre du présent projet, son rôle consistera à apporter son expertise pour l'évaluation des biens immobiliers qui pourraient être affectés par le projet et à apporter des solutions appropriées aux problèmes liés à l'occupation du domaine public. De manière spécifique le MCLU assure la maîtrise d'ouvrage du Plan d'Action et de Réinstallation (PAR) des personnes affectées par le projet (PAP) pour le compte de l'Etat de Côte d'Ivoire.

2.2.1.9 Ministère de l'Assainissement de la Salubrité

Le Ministère de l'Assainissement et de la Salubrité (MINASS) est chargé de la mise en œuvre et le suivi de la politique du gouvernement dans les domaines de la salubrité urbaine, d'amélioration du cadre de vie et de l'assainissement.

Issu de la scission d'avec les Ministères en charge de l'Environnement et de la Construction, les attributions de ce ministère ne sont pas encore clairement définies. Il reprendra donc à son compte et assurera les mêmes missions que les départements ministériels précédents.

Pour mener à bien sa mission, le MINASS sera organisé, entre autres, autour de deux (2) Directions Générales :

❖ La Direction Générale de la Salubrité Urbaine (DGSU)

Elle assure les missions suivantes : (i) l'assistance et le conseil aux Villes, Districts et Communes, en relation avec le Ministre en charge de l'Intérieur ; (ii) la maîtrise d'ouvrage, l'approbation et le suivi de la réalisation des infrastructures d'élimination des ordures et déchets industriels ou ménagers, en zones urbaines et suburbaines ; (iii) la supervision et le suivi de la gestion des déchets domestiques ; (iv) la réglementation et le contrôle de la salubrité urbaine, notamment en matière de prévention des risques liés aux déchets domestiques et industriels ; (v) l'élaboration de la réglementation en matière de propreté ; (vi) la prévention et l'alerte en matière de pollutions urbaines ; (vii) la lutte contre les nuisances et pollutions urbaines ; (viii) la promotion de la propreté et l'esprit civique en matière de salubrité et de confort de vie en cité ; (ix) la création et suivi de la gestion d'un fonds d'appui et de soutien aux programmes de développement et de salubrité urbaine ; (x) l'encadrement des acteurs économiques du secteur.

❖ La Direction Générale de l'Assainissement

La Direction Générale de l'Assainissement qui aura pour missions de faire appliquer la politique du Gouvernement en matière d'assainissement urbain et rural. À cet effet, elle assure pour le compte du MINSUA, entre autres, les missions suivantes de développement de l'Assainissement urbain, à savoir, (i) Initier tout projet d'étude de schémas directeurs ; (ii) Assurer la sélection des consultants, des bureaux d'études et le contrôle des prestations ; (iii) Assurer le suivi et la mise en œuvre des schémas directeurs en collaboration avec les collectivités concernées ; (iv) Assurer le suivi et le

contrôle des travaux des opérations immobilières ; (v) Rechercher des financements auprès des partenaires au développement ; (vi) Assurer l'entretien du réseau d'assainissement et du drainage.

❖ **Agence de Gestion des Déchets de Côte d'Ivoire (ANAGED)**

Créer par le décret n° 2017- 692 du 25 octobre 2017, les attributions de l'ANAGED se présentent comme suit :

- l'élaboration et la mise en œuvre de la politique du Gouvernement en matière de gestion de tous types de déchets solides ;
- l'élaboration et la mise en œuvre des programmes de gestion de tous types de déchets solides en mettant l'accent sur la valorisation des déchets en vue de promouvoir une économie circulaire ;
- l'instauration de mécanismes et d'incitations économiques en vue de faciliter les investissements dans le cadre de la gestion de tous types de déchets solides ;
- la régulation de la gestion de tous types de déchets solides ;
- la délégation du service public de propreté dans les Régions et Communes de Côte d'Ivoire ;
- la conduite des opérations de planification et de création des infrastructures de gestion de tous types de déchets solides ;
- le contrôle du service public de propreté éventuellement délégué aux collectivités territoriales ou personnes morales de droit privé ;
- l'assistance technique aux collectivités territoriales et au secteur privé ;
- la maîtrise d'ouvrage délégué de tous travaux de construction, d'entretien et de réhabilitation des infrastructures de gestion de tous types de déchets solides;
- la mobilisation des ressources financières nécessaires pour la gestion de tous types de déchets solides.

Dans le cadre de ce projet, l'ANAGED va s'assurer de la collecte et de l'évacuation des déchets de chantier vers une décharge autorisée.

❖ **Office National de l'Assainissement et du Drainage (ONAD)**

L'ONAD est une Société d'État, créée par décret n° 2011-482 du 28 décembre 2011 régie par la loi n° 97-519 du 04 septembre 1997, portant définition et organisation des sociétés d'État.

L'Office National de l'Assainissement et du Drainage (ONAD) a pour mission d'assurer l'accès aux installations d'assainissement et de drainage, de manière durable et à des coûts compétitifs, à l'ensemble de la population nationale.

Il est l'acteur unique national agissant dans le cadre d'une convention de délégation de missions de service public, en matière d'assainissement et de drainage avec l'État de la Côte d'Ivoire.

Dans le cadre de ce projet, l'ONAD veillera à la réalisation des installations d'assainissement et de drainage, de manière durable.

2.2.1.10 Ministère des Mines et de la Géologie

Le Ministère des Mines et de la Géologie (MMG) constitue le premier interlocuteur officiel des opérateurs miniers. Il conçoit et coordonne la mise en place de la politique nationale en matière de mines et de la géologie.

Le MMG a un droit de regard sur toutes les activités minières, existantes sur le territoire national. Les renouvellements successifs des titres miniers, autorisations d'exploration et de production, l'octroi et les renouvellements successifs des autorisations diverses (exploitation artisanale d'or et de diamant, exploitation des carrières de sables et matériaux de construction, commercialisation des métaux précieux, exportation, importation et utilisation des substances explosives, etc.) sont du ressort exclusif du Ministère Mines et de la Géologie.

Le MMG interviendra dans la vérification des permis d'exploitation des zones d'emprunt et des carrières qui seront sollicités par l'Entreprise pour ravitailler le chantier en matériau de construction.

2.2.1.11 Ministère de l'Emploi et de la Protection Sociale

Il est en charge de la mise en œuvre et du suivi de la politique du Gouvernement en matière d'emploi, de la lutte contre la pauvreté et des questions liées aux affaires sociales. La politique en matière d'emploi et de travail consiste pour le présent projet à l'identification et la mise en œuvre des mesures visant la promotion des activités à haute intensité de main d'œuvre ; la prévention et la gestion des conflits collectifs de travail ; le contrôle de l'application des normes, des lois et règlements en matière de travail.

Ce ministère a en charge, la politique de l'emploi, de la solidarité et des affaires sociales, veillera à l'embauche du personnel local et à la mise en œuvre de la politique sociale à travers la CNPS.

❖ La Caisse Nationale de Prévoyance Sociale (CNPS)

Le MEPS assure la tutelle technique de l'Institution de Prévoyance Sociale Caisse Nationale de Prévoyance Sociale (IPS CNPS) créée par le décret n°2000-487 du 12 Juillet 2000.

La CNPS est régie par :

- La loi 99-476 du 02 aout 1999 portant définition et organisation des institutions de prévoyance sociale
- La loi 99-477 du 02 aout 1999 portant code de prévoyance sociale
- L'ordonnance n°2012-03 du 11 janvier 2012 modifiant le code de prévoyance sociale.

L'IPS CNPS a pour missions principales :

- La gestion du régime obligatoire de protection sociale des travailleurs du secteur privé et assimilés qui comprend :
 - La branche des Prestations familiales ;

- La branche des Accidents du travail et des Maladies Professionnelles ;
- La branche de l'assurance vieillesse (retraite).
- La gestion des régimes complémentaires ou spéciaux, obligatoires ou volontaires ;
- Le recouvrement des cotisations sociales et le service des prestations afférentes à ces différents régimes.

L'IPS CNPS intervient également dans le domaine de l'action sanitaire et sociale au profit des assurés et même des non assurés, en appui à l'action du gouvernement. Cette politique de l'action sanitaire et sociale se réalise à travers les centres médico-sociaux qui dispensent :

- Les actes médicaux (préventifs, curatifs et actes d'appui aux diagnostics),
- Les œuvres sociales (enseignement préscolaire, éducation au foyer, etc.).

Dans le cadre de ce projet, la CNPS aura pour rôle de contrôler les conditions d'hygiène et de sécurité au travail des employés. Elle veille au maintien de conditions sûres (hygiène et sécurité) de travail pour le personnel à travers des contrôles périodiques au niveau des déclarations.

2.2.1.12 Ministère de la Santé et de l'Hygiène publique

Le Ministère de la Santé et de l'Hygiène Publique (MSHP) est chargé de la mise en œuvre et du suivi de la politique du Gouvernement dans les domaines de la santé et de l'hygiène publique.

Ses missions principales sont entre autres, l'élaboration et le suivi de l'application des textes en matière de santé, la protection sanitaire des populations, l'organisation des soins, la lutte contre les grandes endémies, notamment le paludisme, la tuberculose, les infections sexuellement transmissibles, les maladies liées à la lèpre, à l'Ulcère de Burili et au VIH-SIDA, la prise en charge thérapeutique des malades du VIH-SIDA, la prévention thérapeutique de la transmission mère-enfant, le développement de la médecine du travail en liaison avec le Ministère en charge du travail, etc.

Dans le cadre de ce projet, le MSHP interviendra en appui de la sensibilisation du personnel du chantier et des populations riveraines en matière d'hygiène publique et de lutte contre le VIH-SIDA, les IST, la Coronavirus et autres épidémies.

2.2.1.13 Ministère de la Sécurité et de la Protection Civile

Il a en charge la mise en œuvre et le suivi de la politique du gouvernement en matière de Sécurité intérieure. Il intervient à travers l'Office National de la Protection Civile (ONPC).

En outre, le MSPC pourrait mettre à la disposition du projet, les services des forces de l'ordre et de sécurité, pour assurer la sécurité du personnel de chantier et des riverains par la mise en place d'une équipe de régulation de la circulation.

❖ **L'Office National de la Protection Civile (ONPC).**

Créée en 2000, avec l'avènement de la 2ème République, par le décret n° 2000 - 822 du 22 novembre 2000, la Direction de la Protection Civile devient un EPN classé dans la catégorie des EPA et prend la dénomination d'Office National de la Protection Civile (ONPC). Il est mis sous la tutelle du Ministère de la Défense et de la Protection Civile. En 2008, le décret n° 2008 - 60 du 28 février 2008 transforme l'ONPC en une Direction Générale placée sous la tutelle du Ministère de l'Intérieur. L'ONPC est chargé de :

- la mise en œuvre de la politique définie par le Gouvernement en matière de protection civile ;
- l'application de la réglementation en matière de protection civile ;
- la formation en matière de protection civile ;
- la prévention des risques civils ;
- la sensibilisation et la formation en matière de secourisme ;
- l'organisation et la coordination des activités de secours d'urgence en cas d'accidents, de sinistres, de catastrophes naturelles et technologiques ;
- l'élaboration et la réalisation des plans de secours ;
- la planification des secours et des équipements ;
- l'organisation et la coordination des opérations de secours dans le cadre de l'action humanitaire ;
- la lutte contre les feux de brousse ;
- la gestion des réfugiés.

Le fonctionnement de l'ONPC s'articule autour des organes suivants : Une Direction Générale, un Conseil de Gestion et des établissements de formation.

Dans le cadre de ce projet, l'ONPC intervient pour l'évaluation du Plan d'Opération Interne (POI) du site et pour la mise en place du Plan Particulier d'Intervention (PPI).

2.2.1.14 Ministère de l'Administration du Territoire et de la Décentralisation

Il a en charge la mise en œuvre et le suivi de la politique du gouvernement en matière d'administration du territoire. Dans le cadre du présent projet, il intervient à travers ses services déconcentrés d'une part, que sont la Préfecture d'Abidjan et la Sous-préfecture d'Anyama, et d'autre part, décentralisés comme les Mairies de Cocody, Abobo et Anyama qui sont traversées par le projet.

Ce ministère sera impliqué dans la conduite de la sensibilisation et des consultations des populations situées dans la zone d'influence du projet.

De manière spécifique il assure la maîtrise d'œuvre du Plan d'Action et de Réinstallation (PAR) des personnes affectées par le projet (PAP) pour le compte de l'Etat de Côte d'Ivoire.

2.2.1.15 Organisations de la société civile

Le mouvement des ONG et associations est apparu en Côte d'Ivoire à une période relativement récente. Il a commencé dans les années 90 avec la récession économique créant des conditions de vie plus difficiles. Depuis 1999, l'éclosion des ONG est plus forte dans la mesure où, après le Coup d'état, la modification de la constitution a conduit à une mobilisation sociale.

Dans le domaine de l'environnement, il existe une centaine d'ONG en grande partie organisées en réseaux. Près de 173 ONG constituent la FEREAADD (Fédération des Réseaux et Associations pour l'Énergie, l'Environnement et le Développement Durable). Mais l'échange entre les différentes structures fédératrices reste très faible car elles sont concurrentes sur les ressources financières disponibles.

Il existe une volonté politique d'associer la société civile et, de plus en plus, les ONG participent au dialogue politique. Néanmoins, certaines ONG nationales restent encore au stade embryonnaire en matière d'autofinancement. L'exécution de leurs programmes est conditionnée au financement externe par les bailleurs de fonds. Les capacités administratives et organisationnelles de la plupart des ONG demeurent limitées.

Les coopératives semblent être mieux organisées mais leur objectif reste la production et la commercialisation. Une prise en compte des aspects environnementaux n'est pas constatée à leur niveau.

2.2.2 Au plan international

La Banque Africaine de Développement (BAD) est la seule institution internationale concernée par le projet de prolongement du Boulevard Latrille, de dédoublement de la section Saint Ambroise – Carrefour Abobo Baoulé et de l'aménagement de la section Pont SOROUBAT – CHU d'Angré.

Fondée en 1964, la BAD est une institution financière multinationale de développement, établie dans le but de contribuer au développement et au progrès social des États africains. La mission de la Banque est de combattre la pauvreté et d'améliorer les conditions de vie sur le continent, via la promotion des investissements à capitaux publics et privés dans des projets et des programmes aptes à contribuer au développement économique et social dans la région. La BAD est un fournisseur financier pour bon nombre de pays africains et d'entreprises privés investissant au sein des pays membres de la région.

Le guichet BAD accorde des prêts aux gouvernements de pays africains admissibles à l'emprunt. Egalement, elle accorde des prêts et d'autres types d'aide financière aux entreprises privées pour soutenir leurs projets dans tous les pays.

La BAD assure le financement du présent projet dans le cadre du PTUA.

2.3 Cadre législatif et réglementaire

2.3.1 Au plan national

Plusieurs textes législatifs et réglementaires trouvent leur application dans la mise en œuvre de ce projet. Il s'agit de :

- la Loi n° 2016-886 du 08 novembre 2016 portant Constitution de la République de Côte d'Ivoire ;
- la Loi n° 81-640 du 31 juillet 1981 portant Code Pénal ;
- la loi n°83-788 du 2 août 1983 déterminant les règles d'emprise et de classement des voies de communication et des réseaux divers de l'Etat et des collectivités territoriales
- 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 ;
- la Loi n° 96-766 du 03 octobre 1996 portant Code de l'Environnement ;
- la Loi n° 97-400 du 11 juillet 1997 telle que modifiée par la Loi n° 2015-532 du 20 juillet 2015 portant Code du Travail ;
- la Loi n° 98-755 du 23 décembre 1998 portant Code de l'Eau ;
- la Loi n° 99-477 du 02 août 1999 telle que modifiée par l'Ordonnance n° 2012-03 du 11 janvier 2012 portant Code de Prévoyance Sociale ;
- la Loi n°2001-476 du 9 août 2001 portant Organisation générale de l'Administration territoriale ;
- la Loi n°2003-208 du 07 juillet 2003 portant Transfert et Répartition des compétences de l'Etat aux Collectivités territoriales ;
- la Loi n° 2014-138 du 24 mars 2014 portant Code Minier ;
- la Loi n° 2014-390 du 20 juin 2014 portant Orientation sur le Développement Durable ;
- la Loi n° 2014-427 du 14 juillet 2014 portant Code Forestier ;
- la Loi n°2015-532 du 20 juillet 2015 portant Code du travail ;
- le Décret du 25 novembre 1930 portant expropriation pour cause d'utilité publique ;
- le Décret n° 64-212 du 26 mai 1964, portant réglementation de l'usage des voies routières ouvertes à la circulation publique ;
- le Décret n°84-851 du 4 Juillet 1984 définissant et réglementant l'occupation du domaine public (naturel et artificiel) de l'Etat ;
- le Décret n° 96-206 du 07 mars 1996 relatif au comité d'hygiène, de sécurité et des conditions de travail ;
- le Décret n° 96-894 du 08 novembre 1996 déterminant les règles et procédures applicables aux études relatives à l'impact environnemental des projets de développement ;
- le Décret n°2005-03 du 06 janvier 2005, portant Audit Environnemental ;
- le Décret n° 2012-1047 du 24 octobre 2012 fixant les modalités d'application du principe pollueur-payeur tel que défini par la Loi n°96-766 du 03 octobre 1996 portant Code de l'environnement ;
- le Décret n°2013-224 du 22 mars 2013 tel que modifié par le Décret n°2014-25 du 22 janvier 2014 portant réglementation de la purge des droits coutumiers sur le sol pour intérêt général ;

- le Décret n°2014-25 du 22 janvier 2014 modifiant le décret n°2013-224 du 22 mars 2013 portant réglementation de la purge des droits coutumiers sur le sol pour intérêt général ;
- le Décret n° 2014-397 du 25 juin 2014 déterminant les modalités d'application de la loi n°2014-138 du 24 mars 2014 relative au Code Minier ;
- l'Arrêté n° 00972 du 14 novembre 2007 relatif à l'application du Décret n° 96-894 du 08 novembre 1996 déterminant les règles et procédures applicables aux études relatives à l'impact environnemental des projets de développement ;
- l'Arrêté n°247/MINAGRI/MPMEF/ MPMB du 17 juin 2014 portant fixation du barème d'indemnisation des cultures détruites ;

2.3.1.1 Loi n° 2016-886 du 08 novembre 2016 portant Constitution de la République de Côte d'Ivoire

La Loi n° 2016-886 du 08 novembre 2016 portant Constitution de la République de Côte d'Ivoire, adoptée par référendum le 30 octobre 2016, est la loi fondamentale qui régit l'organisation et le fonctionnement des pouvoirs publics en Côte d'Ivoire depuis le 8 novembre 2016. Cette constitution est la quatrième constitution adoptée par la Côte d'Ivoire, après celles de 1959, 1960 et de 2000.

Elle stipule que le droit à un environnement sain est reconnu à tous sur l'ensemble du territoire national (Titre I, Chapitre I, Article 27) et que la protection de l'environnement et la promotion de la qualité de vie sont un devoir pour la communauté et pour chaque personne physique ou morale (Titre I, Chapitre II, Article 40).

Elle rappelle aux responsables du projet, leur obligation de préserver l'environnement contre toutes formes de dégradation et aussi le cadre de vie des populations riveraines.

2.3.1.2 Loi n° 81-640 du 31 juillet 1981 portant Code Pénal

La Loi n° 81-640 du 31 juillet 1981 portant Code Pénal donne une définition générale de l'infraction (Livre I, Article 2) et en précise les différentes catégories (Livre I, Article 3). Elle traite également des atteintes à la santé, à la salubrité et à la moralité publique (Droit pénal spécial, Livre II, Titre I, Chapitre 9). Les peines encourues à cet effet sont prévues à l'Article 328 (Livre II, Titre I, Chapitre 9).

Cette loi fixe les pénalités encourues par les responsables du projet, en cas de non-respect de leur obligation de préserver l'environnement et le cadre de vie des populations riveraines lors de la réalisation du projet.

2.3.1.3 Loi n° 83-788 du 2 août 1983 déterminant les règles d'emprise et de classement des voies de communication et des réseaux divers de l'Etat et des collectivités territoriales

La loi n°83-788 du 2 août 1983 déterminant les règles d'emprise et de classement des voies de communication et des réseaux divers de l'Etat et des collectivités territoriales, en son article premier indique que, les voies de communication, notamment la voiries, les voies ferrées, les canaux de

navigation d'une part et les réseaux divers notamment les systèmes de distribution d'eau, d'assainissement et de drainage, les systèmes de distribution d'électricité et de gaz, les oléoducs et les réseaux téléphoniques, d'autre part, font partie selon le cas, du domaine public de l'Etat, du département, de la ville d'Abidjan ou de la commune. L'emprise des voies de communication (article 2) englobe la partie carrossable, les voies piétonnes et cyclables, les bas-côtés, ainsi que tous les ouvrages annexes s'y rattachant. Il stipule que l'emprise des réseaux divers englobe les installations de production, de traitement, de transport et de production, ainsi que tous les ouvrages d'infrastructures et de superstructure s'y rattachant.

Ce texte est important dans le cadre de ce projet, car il nous permet d'identifier les personnes installées dans les emprises routières et à identifier leur mode de dédommagement.

2.3.1.4 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

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 interdit sur toute l'étendue du territoire, tous actes relatifs à l'achat, à la vente, à l'importation, au transit, au transport, au dépôt et au stockage des déchets industriels toxiques et nucléaires et des substances nocives.

Elle réglementera l'utilisation des matières dangereuses pendant la mise en œuvre du projet.

2.3.1.5 Loi n° 96-766 du 03 octobre 1996 portant Code de l'Environnement

La Côte d'Ivoire dispose d'une réglementation cohérente et complète en matière de grands projets et d'environnement, dont l'esprit général est de permettre l'exécution de grands projets d'infrastructures dans de bonnes conditions, de protéger l'environnement sans dénaturer les projets et de protéger et assurer le bien-être des populations tout en préservant les acquis des projets. Cette réglementation est illustrée par la Loi n° 96-766 du 3 octobre 1996 portant Code de l'Environnement

Le Code de l'Environnement est composé de l'ensemble des définitions et des principes généraux applicables à la préservation de l'environnement en République de Côte d'Ivoire. Il stipule notamment que l'autorité compétente peut refuser la délivrance d'un permis de construire si le projet peut affecter le caractère ou l'intégrité des zones voisines (Article 22).

Il préconise, en son Article 35, l'application des principes de précaution, de substitution, de préservation de la diversité biologique, la non dégradation des ressources naturelles, du Pollueur Payeur, le droit de participation du public à toutes les procédures et décisions qui pourraient avoir un effet négatif sur l'environnement.

Il précise que l'Etat fixe les seuils critiques des polluants atmosphériques (Article 57). Il interdit toutes les activités susceptibles de nuire à la qualité de l'air, des eaux tant de surface que souterraines (Article 75).

Le Code de l'Environnement définit également, de façon plus précise, certaines modalités, en particulier l'obligation de réaliser une Etude d'Impact Environnemental : tout projet susceptible d'avoir un impact sur l'environnement doit faire l'objet d'une étude d'impact préalable (Article 39) et l'examen des études d'impact environnemental, par le Bureau d'Etudes d'Impact Environnemental (BEIE), donne lieu au versement d'une taxe au Fonds National De l'Environnement (FNDE) dont l'assiette sera précisée par décret (Article 41).

Ce texte juridique réglera la préservation de l'environnement de la zone d'insertion du projet, à travers la présente EIES.

2.3.1.6 Loi n° 97-400 du 11 juillet 1997 telle que modifiée par la Loi n° 2015-532 du 20 juillet 2015 portant Code du Travail

La Loi n° 97-400 du 11 juillet 1997 telle que modifiée par la Loi n° 2015-532 du 20 juillet 2015 portant Code du Travail est applicable sur tout le territoire de la République de Côte d'Ivoire.

Le Code du Travail définit en son article 2, la notion d'employé ou salarié. « Au sens du code du travail, est considérée comme travailleur ou salarié, quel que soit son sexe, sa race et sa nationalité, toute personne physique qui s'est engagée à mettre son activité professionnelle, moyennant rémunération, sous la direction et l'autorité d'une autre personne physique ou morale, publique ou privée, appelée employeur ». Il fixe dans son titre II, les conditions de travail des travailleurs.

Il régit les relations entre employeurs et travailleurs résultant de contrats conclus pour être exécutés sur le territoire ivoirien. Il régit également l'exécution occasionnelle, sur ce territoire, d'un contrat de travail conclu pour être exécuté dans un autre Etat (Article 1). Toutefois, cette dernière n'est pas applicable aux travailleurs déplacés pour une mission de courte durée n'excédant pas trois mois.

La nouvelle loi actualise un peu plus le dispositif réglementaire ivoirien du travail. Notable est, à cet effet, son inclination à endiguer la précarisation de l'emploi et améliorer des conditions de vie et de travail des salariés.

Dans le cadre du projet de construction de l'autoroute périphérique, y compris l'aménagement des carrefours, la construction des échangeurs d'Alépé, d'Anyama et du boulevard Mitterrand, cette loi réglera les conditions de travail des employés pendant la mise en œuvre du projet, par la signature d'un contrat entre Employeur et Employé afin d'éviter la précarisation de l'emploi.

2.3.1.7 Loi n° 98-755 du 23 décembre 1998 portant Code de l'Eau

La Loi n° 98-755 du 23 décembre 1998 portant Code de l'Eau renvoie au Code de l'Environnement sur plusieurs points. Elle dispose des principes généraux applicables à la gestion intégrée des ressources en eau et à la protection du domaine de l'eau en Côte d'Ivoire, notamment :

- les déversements, dépôts de déchets de toute nature ou d'effluent radioactifs, susceptibles de provoquer ou d'accroître la pollution des ressources en eau sont interdits (Article 1) ;
- les installations, aménagements, ouvrages, travaux et activités, susceptibles d'entraver la navigation, de présenter des dangers pour la santé et la sécurité publique, de nuire au libre écoulement des eaux, de dégrader la qualité et/ ou influencer la quantité des ressources en eau, d'accroître notamment le risque d'inondation, de porter gravement atteinte à la qualité ou à la diversité du milieu aquatique (Article 31) sont soumis à une autorisation préalable avant toute mise en œuvre ;
- tout rejet d'eaux usées dans le milieu récepteur doit respecter les normes en vigueur (Article 49) ;
- il est interdit de déverser dans la mer, les cours d'eau, les lacs, les lagunes, les étangs, les canaux, les eaux souterraines, sur leur rive et dans les nappes alluviales, toute matière usée, tout résidu fermentescible d'origine végétale ou animale, toute substance solide ou liquide, toxique ou inflammable susceptibles de constituer un danger ou une cause d'insalubrité, de provoquer un incendie ou une explosion (Article 51).

Cette loi réglementera la préservation de la ressource en eau qui sera exploitée lors des travaux du projet sur les plans quantitatif et qualitatif, mais également l'affluent de la Djibi qui se trouve dans l'emprise du projet au niveau du quartier d'Anyama Akéikoi.

2.3.1.8 Loi n° 99-477 du 02 Août 1999 telle que modifiée par l'Ordonnance n° 2012-03 du 11 janvier 2012 portant Code de Prévoyance Sociale

La Loi n° 99-477 du 02 août 1999 portant Code de Prévoyance Sociale régit les dispositions du service public de prévoyance sociale. Ce service a pour but de fournir des prestations à l'effet de pallier les conséquences financières de certains risques ou de certaines situations, en matière d'accidents du travail et de maladies professionnelles, de retraite, d'invalidité et de décès et d'allocations familiales. L'Ordonnance n° 2012-03 du 11 janvier 2012 en modifie les Articles 22, 50, 95, 149 à 163 ter et complète l'Article 168.

Dans le cadre du projet de construction de l'autoroute périphérique, y compris l'aménagement des carrefours, la construction des échangeurs d'Alépé, d'Anyama et du boulevard Mitterrand, tous les employeurs doivent être obligatoirement affiliés à la Caisse Nationale de Prévoyance Sociale (CNPS). L'affiliation prend effet à compter du premier contrat d'embauche d'un travailleur salarié.

2.3.1.9 Loi n° 2014-451 du 5 Août 2014 portant Organisation générale de l'Administration territoriale

Au lendemain de son indépendance, la Côte d'Ivoire, à l'instar de nombreux pays africains, a opté en 1960, pour une politique de centralisation calquée sur le modèle français. C'est seulement dans les années 80 qu'elle amorcera son processus de décentralisation avec la concrétisation d'un certain nombre de principes.

Ce processus de la décentralisation couplé avec celui de démocratisation que connaît le pays dans les années 90, accentueront le besoin de faire participer la population dans les prises de décision ; et de rapprocher l'administration des administrés.

Ainsi, la Constitution de 2016, confirme le « principe de la libre administration » des collectivités locales et consacre le statut constitutionnel de la commune et de la région. Plusieurs textes de loi verront le jour pour concrétiser cette politique. Ce sont entre autres :

- la loi n° 95-892 du 27 octobre 1995 relative à l'orientation de l'organisation générale de l'administration territoriale ;
- la loi n° 2001-476 du 09 août 2001 relative à l'orientation générale de l'administration territoriale ;
- la loi n° 2001-477 du 09 août 2001 relative aux départements ;
- la loi n° 2001-478 du 09 août 2001 portant création du District d'Abidjan.

Ces textes juridiques viennent booster ainsi le processus de décentralisation ainsi que l'organisation administrative et territoriale.

Depuis l'avènement des Conseils Généraux en 2002, la politique de décentralisation en Côte-d'Ivoire a connu une évolution significative. En effet, désormais l'initiative et la mise en œuvre des actions de développement local sont transférées aux collectivités territoriales décentralisées. Ces actions de développement local doivent répondre aux aspirations profondes des populations à la base par une planification participative.

La présente loi est pertinente dans le cadre de ce projet, car elle s'inscrit dans le cadre des réformes de l'Etat. Par ailleurs, l'implication des autorités communales permettra de faciliter la sensibilisation des populations et la circulation de l'information vraie grâce aux réseaux de communication développés par les Communes de Cocody, d'Abobo et d'Anyama.

2.3.1.10 Loi n° 2003-208 du 07 juillet 2003 portant Transfert et Répartition des compétences de l'Etat aux collectivités territoriales

La Loi n°2003-208 du 07 juillet 2003 portant Transfert et Répartition de compétences de l'Etat aux Collectivités territoriales régit les compétences attribuées aux régions, départements, districts, villes et communes. Ce transfert de compétences a pour but le développement économique, social, sanitaire, éducatif, culturel et scientifique des populations et, de manière générale, l'amélioration constante du cadre de vie.

Conformément à cette loi, tout projet national de développement ou d'aménagement du territoire implique nécessairement le concours de la collectivité territoriale concernée par la réalisation de ce projet. En l'espèce, le projet de construction de l'autoroute périphérique, y compris l'aménagement des carrefours, la construction des échangeurs d'Alépé, d'Anyama et du boulevard Mitterrand devra prendre en compte les intérêts du District Autonome d'Abidjan.

2.3.1.11 Loi n°2014-138 du 24 mars 2014 portant Code minier

La Loi n° 2014-138 du 24 mars 2014 portant Code Minier est un texte de loi composé de l'ensemble des définitions et des principes généraux applicables à tout prélèvement de substances minérales contenues en République de Côte d'Ivoire.

Le code minier fixe les dispositions générales pour la conduite des activités minières dans le domaine public ou privé (chapitre 2). Il définit la classification des gîtes naturels en carrières et mines (Articles 2, 3,4, du chapitre 2) et en fixe les modalités d'exploitation.

Il détermine également les grands objectifs de protection de l'environnement et définit, de façon plus précise certaines modalités, en particulier l'obligation de réhabilitation des sites exploités et à la conservation du patrimoine forestier (chapitre 1^{er} : dispositions préliminaires) et conditionne toute activité d'exploitation à l'obtention d'un permis et à la présentation d'un programme de gestion de l'environnement comprenant un plan de réhabilitation des sites et leurs coûts prévisionnels.(Article 5). L'autorisation d'exploitation des carrières et toutes les conditionnalités sont spécifiées dans l'article 7 du Code Minier.

Les activités envisagées dans le cadre de la construction de l'autoroute périphérique, y compris l'aménagement des carrefours, la construction des échangeurs d'Alépé, d'Anyama et du boulevard Mitterrand nécessiteront l'exploitation des carrières et des zones d'emprunts. L'exploitation des sites de carrières devra donc respecter la réglementation selon la loi sur le Code minier.

2.3.1.12 Loi n° 2014-390 du 20 juin 2014 portant Orientation sur le Développement Durable

La Loi n° 2014-390 du 20 juin 2014 portant Orientation sur le Développement Durable définit les objectifs fondamentaux des actions des acteurs du développement durable.

Elle s'applique à divers domaines dont l'aménagement durable du territoire, la biodiversité, la biosécurité, les changements climatiques, la gestion durable des terres et la désertification, au mode de consommation et de production durable, les énergies et les ressources en eau, et vise à :

- préciser les outils de politique en matière de développement durable ;
- intégrer les principes du développement durable dans les activités des acteurs publics et privés ;
- élaborer les outils de politique en matière de changements climatiques ;
- encadrer les impacts économiques, sociaux et environnementaux liés à la biosécurité ;
- définir les engagements en matière de développement durable des acteurs du développement durable ;
- concilier la protection et la mise en valeur de l'environnement, du développement économique et du progrès social ;
- créer les conditions de l'utilisation rationnelle et durable des ressources naturelles pour les générations présentes et futures ;
- encadrer l'utilisation des organismes vivants modifiés.

Le projet veillera à l'utilisation rationnelle des ressources, à la réduction de la pauvreté par le

recrutement de la main d'œuvre locale et l'indemnisation juste et préalable des personnes impactées, à la gestion saine et efficace des déchets produits sur le chantier avant leurs éliminations dans la nature. Il veillera aussi à l'application du Plan de Gestion Environnementale et Sociale de l'étude dans un cadre de Développement Durable.

2.3.1.13 Loi n° 2014-427 du 14 juillet 2014 portant Code Forestier

Selon l'article 3 de la loi n° 2014-427 du 14 juillet 2014 portant Code Forestier, la présente loi s'applique aux forêts et aux arbres hors forêts sur le territoire national mais ne s'applique pas à la faune, aux parcs nationaux et aux réserves naturelles. Les articles 6 et 7 de cette loi stipulent que la protection et la reconstitution des ressources forestières incombent à l'Etat, aux collectivités territoriales, aux communautés rurales, aux personnes physiques et personnes morales de droits privés notamment les concessionnaires et les exploitants des ressources forestières.

L'Etat prend toutes mesures nécessaires en vue de fixer les sols, de protéger les terres, les berges et ouvrages contre les risques d'érosion et d'inondation, et de conserver les espèces naturelles menacées d'extinction. (Article 7)

Selon les articles 42, 47, 51 et 52, les prélèvements au titre des droits d'usage forestiers doivent se faire dans le respect des principes de gestion durable des forêts et les défrichements qu'ils soient manuels ou mécanisés, y sont formellement interdit sauf sur autorisation de l'administration forestière. Aussi les articles 56 et 59 indiquent les interdits concernant les substances et les espèces dangereuses.

Dans la réalisation de ce projet, la végétation sera certainement détruite. Elle devra alors se faire en se conformant aux dispositions contenues dans la présente loi.

2.3.1.14 Loi n°2015-532 du 20 juillet 2015 portant Code du travail

La Loi n°2015-532 du 20 juillet 2015 portant Code du travail est applicable sur tout le territoire de la République de Côte d'Ivoire.

Elle régit les relations entre employeurs et travailleurs résultant de contrats conclus pour être exécutés sur le territoire ivoirien. Elle régit également l'exécution occasionnelle, sur ce territoire, d'un contrat de travail conclu pour être exécuté dans un autre Etat (Article 1).

La nouvelle loi actualise un peu plus le dispositif réglementaire ivoirien du travail. Notable est, à cet effet, son inclinaison à endiguer la précarisation de l'emploi et améliorer des conditions de vie et de travail des salariés (Titres II et III).

Elle réglementera les conditions de travail des employés pendant la mise en œuvre du projet par la signature d'un contrat entre Employeur et Employé afin d'éviter la précarisation de l'emploi.

2.3.1.15 Décret du 25 novembre 1930 portant expropriation pour cause d'utilité publique

La Constitution de la République de Côte d'Ivoire dispose en son article 4 que « le domicile est inviolable. Les atteintes ou restrictions ne peuvent y être apportées que par la loi », puis en son article 15 que « le droit de propriété est garanti à tous. Nul ne doit être privé de sa propriété si ce n'est pour cause d'utilité publique et sous la condition d'une juste et préalable indemnisation ».

L'expropriation pour cause d'utilité publique est régie en Côte d'Ivoire par le Décret du 25 novembre 1930.

Ce texte précise les conditions et la procédure applicable pour l'expropriation pour cause d'utilité publique, à savoir que l'expropriation ne peut être prononcée que « si ce n'est pour cause d'utilité publique », l'utilité publique doit être légalement constatée : c'est la vocation de Déclaration d'utilité publique (DUP) que de constater légalement cette utilité, l'indemnisation est une condition de l'expropriation, elle doit être juste et elle doit être préalable.

Les points principaux de la procédure ivoirienne en matière d'expropriation se traduisent dans les actes suivants :

- "Acte qui autorise les opérations", Art. 3, al. 1 ;
- "Acte qui déclare expressément l'utilité publique", Art. 3, al. 2 ;
- "Enquête de commodo et incommodo", Art. 6 ;
- Arrêté de cessibilité, Art. 5. Cet arrêté désigne les propriétés auxquelles l'expropriation est applicable. La publication et le délai sont définis par les articles 7 et 8 ;
- Comparution des intéressés devant la Commission Administrative d'Expropriation (Art. 9) pour s'entendre à l'amiable sur l'indemnisation. L'entente fait l'objet d'un procès-verbal d'indemnisation ;
- Paiement de l'indemnité (Art. 9) si entente amiable. Ce paiement vaut droit d'entrée en possession du bien par l'Administration, Art 24 ;
- Si pas d'entente amiable, communication du dossier au Tribunal d'Instance qui établit l'indemnité d'expropriation sur la base d'une expertise, Art. 12 à 16 ;
- Prononciation du jugement : celui-ci est exécutoire par provision nonobstant appel et moyennant consignation de l'indemnité, Art. 17.

Ce texte juridique est pertinent dans le cadre du projet car, il régit l'application de la Loi n°2000-513 du 1^{er} Août 200 portant Constitution de la République de Côte d'Ivoire, en termes d'expropriation pour cause d'utilité publique.

2.3.1.16 Décret n°64-212 du 26 mai 1964 portant réglementation de l'usage des voies routières ouvertes à la circulation publique

Le code de la route est l'ensemble des dispositions législatives et réglementaires régissant la circulation sur la voie publique (trottoirs, chaussées, autoroutes, etc.) par les usagers notamment piétons, véhicules, animaux, etc. L'usage des voies ouvertes à la circulation publique est régi par les dispositions du décret n° 64-212 du 26 mai 1964, portant réglementation de l'usage des voies

routières ouvertes à la circulation publique. Ce décret fixe les dispositions générales relatives à la circulation routière et applicables à tous les usagers de la route. Il réglemente les limitations de vitesse dans son article 11 « Tout conducteur est tenu de ne pas dépasser la vitesse maximum fixée par les dispositions réglementaires ».

Toutefois, cette prescription n'est pas applicable aux conducteurs de véhicules des services de Police ou de Gendarmerie, ni à ceux des véhicules servant à la lutte contre l'incendie, lorsqu'ils se rendent sur les lieux où leur intervention urgente est nécessaire, ni aux véhicules circulant en cortège officiel.

Le décret n° 64-212 du 26 mai 1964 donne toutes les dispositions en matière de circulation routière ainsi que les amendes prévues en cas de non respects de ces dispositions.

Ce texte juridique est pertinent dans le cadre de ce projet, car il permet de veiller au respect du code de la route, durant les travaux et pendant la mise en circulation des infrastructures routières.

2.3.1.17 Décret n°84-851 du 4 juillet 1984 définissant et réglementant l'occupation du domaine public (naturel et artificiel) de l'Etat

Le Décret n°84-851 du 4 Juillet 1984 en son article premier définit le domaine public comme suit : (a) le rivage de la mer jusqu'à la limite des hautes marées ainsi qu'une zone de 100 mètres mesurée à partir de cette limite, (b) les cours d'eau navigables ou flottables dans les limites déterminées par la hauteur des eaux coulant à pleins bords avant de déborder, ainsi qu'une zone de passage de 25 mètres de large à partir de ces limites sur chaque rive et sur chacun des bords des îles, etc. Par conséquent toute occupation de ces zones est à titre provisoire ; l'occupant peut être exproprié pour cause d'utilité publique. A cet effet, le décret stipule en son article 4, que toutes propriétés privées urbaines sont susceptibles d'être assujetties aux servitudes d'hygiène, d'esthétique, d'alignement et de sécurité publique qui peuvent être imposées par un plan d'aménagement et d'extension, etc. Et en son article 5, il énonce qu'aucune indemnité n'est due aux propriétaires en raison des servitudes établies en vertu des articles 2, 3, et 4 dudit décret.

Ce texte juridique est pertinent dans le cadre du projet car, il permettra d'identifier les PAPs à indemniser.

2.3.1.18 Décret n° 96-206 du 07 mars 1996 relatif au comité d'hygiène, de sécurité et des conditions de travail

Conformément aux dispositions prévues à l'Article 42.1 du Code du Travail, dans tous les établissements ou entreprises occupant habituellement plus de cinquante salariés, l'employeur doit créer un comité d'hygiène, de sécurité et des conditions de travail.

L'application de la Loi n° 97-400 du 11 juillet 1997 telle que modifiée par la Loi n° 2015-532 du 20 juillet 2015 portant Code du Travail dans le cadre du projet sera régit par ce décret.

Ce décret régit la sécurité et la santé des employés pendant la mise en œuvre du projet. A cet effet, le projet devra veiller à l'application des dispositions sécuritaires et sanitaires des employés sur le chantier et contribuer à leur formation dans le domaine de l'hygiène et de la sécurité.

2.3.1.19 Décret n°96-894 du 08 novembre 1996 déterminant les règles et procédures applicables aux études relatives à l'impact environnemental des projets de développement

Le Décret n° 96-894 du 08 novembre 1996 déterminant les règles et procédures applicables aux études relatives à l'impact environnemental des projets de développement définit les dispositions relatives à la réalisation des études relatives à l'impact d'un projet sur l'environnement.

Notamment, sont soumis à Etude d'Impact Environnemental (EIE), les projets énumérés à l'Annexe I et ceux situés sur ou à proximité de zones à risques écologiquement sensibles (Annexe III, Article 2).

Ce décret régira l'application de la Loi n° 96-766 du 3 octobre 1996 portant Code de l'Environnement, en termes d'Etude d'Impact Environnemental et Social (EIES) et en matière de participation du public selon une démarche participative.

2.3.1.20 Décret n° 98-40 du 28 janvier 1998 relatif au comité technique consultatif pour l'étude des questions intéressant l'hygiène et la sécurité des travailleurs

En son article 1, il est stipulé que le « Comité technique consultatif pour l'étude des questions intéressant l'hygiène et la sécurité des travailleurs institués à l'article 91-15 du nouveau code du travail (Loi n° 2015-532 du 20 juillet 2015 a pour mission d'émettre des avis, de formuler des propositions et des résolutions sur toutes les questions concernant la santé et la sécurité des travailleurs ». Puis l'article 6 stipule que « le Secrétariat du comité technique consultatif est assuré par un fonctionnaire de la direction de l'inspection médicale du travail devenue dans le nouveau code du travail l'Inspection de la Santé et de la Sécurité au Travail ».

Chaque séance du comité et du sous-comité donne lieu à l'établissement d'un procès-verbal. Tout membre du comité et du sous-comité peut demander l'insertion au procès-verbal des déclarations faites par lui et l'annexion audit procès-verbal des notes établies et déposées avant la fin de la séance.

Les Procès-verbaux sont communiqués aux membres du comité consultatif dans un délai maximum d'un mois. Ces Procès –verbaux seront conservés dans les archives de l'Inspection de la Santé et de la Sécurité au Travail ».

Ce décret régira aussi les conditions de travail pendant les phases d'exécution du projet par la dotation d'un service sanitaire ou médical de la base chantier et la réalisation d'un examen médical des employés.

2.3.1.21 Décret n° 2005-03 du 06 janvier 2005 portant Audit Environnemental

Le Décret n° 2005-03 du 06 janvier 2005 portant Audit Environnemental a pour objet d'apprécier, de manière périodique, l'impact que tout ou partie des activités, des modes opératoires ou de l'existence d'un organisme ou ouvrage est susceptible, directement ou indirectement, de générer sur l'environnement. Il soumet, tous les trois (03) ans, à l'Audit Environnemental, les entreprises, les industries et ouvrages, ou partie ou combinaison de celles-ci, de droit public ou privé, sources de pollution, qui ont leur propre structure fonctionnelle et administrative (Article 3).

Le dit décret stipule que l'audit environnemental permet au Ministère en charge de l'Environnement de veiller au respect des normes, d'exiger des mesures de prévention, d'atténuation et de réparation ou de prendre des sanctions dans le cas du non-respect délibéré ou de la récidive (Article 6).

Ce décret régira l'application de la Loi n° 96-766 du 3 octobre 1996 portant Code de l'Environnement, en termes d'Audit Environnemental.

2.3.1.22 Décret n°2012-1047 du 24 octobre 2012 fixant les modalités d'application du principe pollueur-payeur tel que défini par la loi n° 96-766 du 03 octobre 1996 portant Code de l'environnement

Le Décret n° 2012-1047 du 24 octobre 2012 fixant les modalités d'application du principe pollueur-payeur précise que toute personne physique ou morale dont les agissements ou les activités causent ou sont susceptibles de causer des dommages à l'environnement, doit recourir aux technologies propres pour la remise en état de l'environnement. Par ailleurs ce principe s'applique lorsque l'installation est à l'origine de la production de rejets industriels, déchets non biodégradables ou dangereux.

Ce décret régira l'application de la Loi n° 96-766 du 03 octobre 1996 portant Code de l'Environnement. Les activités envisagées dans le cadre de la construction de l'autoroute périphérique, y compris l'aménagement des carrefours, la construction des échangeurs d'Alépé, d'Anyama et du boulevard Mitterrand nécessiteront la production de déchets. Le projet sera frappé de pénalité si les déchets produits par ces installations sont rejetés dans l'environnement sans traitement préalable.

2.3.1.23 Décret n°2014-25 du 22 janvier 2014 modifiant le décret n°2013-224 du 22 mars 2013 portant réglementation de la purge des droits coutumiers sur le sol pour intérêt général

Dans le cadre de la procédure d'expropriation pour cause d'utilité publique, le Décret n° 2013-224 du 22 mars 2013 tel que modifié par le Décret n° 2014-25 du 22 janvier 2014 portant réglementation de la purge des droits coutumiers sur le sol pour intérêt général, permet de limiter les impacts négatifs sur les droits des populations autochtones. Il s'applique aux terres détenues sur la base des droits

coutumiers, mises en valeur ou non et comprises dans les périmètres des plans d'urbanisme ou d'opérations d'aménagement d'intérêt général dont la délimitation aura fait l'objet d'un arrêté du ministre chargé de l'urbanisme (Article 2).

Aux termes de l'Article 6 de ce décret, la purge des droits coutumiers sur les sols donne lieu, pour les détenteurs de ces droits, à compensation, notamment à une indemnisation en numéraire ou en nature. L'article 7 (nouveau) fixe le coût maximal de la purge pour la perte des droits liés à l'usage du sol, comme suit :

- 2000 FCFA le mètre carré pour le District Autonome d'Abidjan
- 1000 FCFA le mètre carré pour le District Autonome de Yamoussoukro ;
- 1000 FCFA le mètre carré pour le Chef-lieu de Région ;
- 700 FCFA le mètre carré pour le Département ;
- 600 FCFA le mètre carré pour la Sous-Préfecture.

Des coûts en deçà des maxima ainsi fixés peuvent être négociés par les parties pour la purge des droits liés à la perte du sol.

L'Article 9 indique qu'une commission administrative, constituée pour l'opération, est chargée d'identifier les terres concernées et leurs détenteurs, et de proposer la compensation (à partir du barème fixé à l'Article 7) au Ministère en charge de l'Urbanisme et au Ministère en charge de l'Économie et des Finances. Cette commission comprend les représentants des ministères techniques (Urbanisme, Économie et Finances, Infrastructures Économiques, Agriculture, Intérieur), les Maires des Communes concernées et les représentants désignés des communautés concernées (Article 10). Selon l'Article 11 (nouveau), la commission a pour rôle de :

- Procéder, après enquête contradictoire à l'identification des terres comprises dans le périmètre de l'opération projetée qui sont soumises au droit coutumier et au recensement des détenteurs de ces droits ;
- proposer la compensation selon la parcelle concernée à partir du barème fixé aux Articles 7 (nouveau) et 8 (nouveau) ;
- dresser, enfin un état comprenant la liste des terres devant faire l'objet de purge, des détenteurs des droits coutumiers sur ces terres , des indemnités et compensations proposés à partir du barème fixé aux articles 7 (nouveau) et 8 (nouveau). Cet état fait l'objet d'un procès-verbal dressé par le Secrétaire de la Commission et signé par chacun des membres de celle-ci.

Ce décret constituera la base légale pour l'indemnisation des éventuels propriétaires terriens affectés par le projet. Les Communes d'Abobo, d'Anyama et de Cocody rentrent dans le cas du District Autonome d'Abidjan.

2.3.1.24 Décret n° 2014-397 du 25 juin 2014 déterminant les modalités d'application de la loi n°2014-138 du 24 mars 2014 relative au Code Minier

Le Décret n° 2014-397 du 25 juin 2014 portant modalités d'application de la Loi relative au Code Minier définit toutes les règles applicables aux opérations minières, notamment :

- La signature de convention minière (Titre I, Chapitre III)
- Les titres miniers (Titre II)
- L'autorisation de prospection (Titre III)
- Etc.

Il régira l'application de la Loi n°2014-138 du 24 mars 2014 portant le Code Minier dans le cadre du projet. Le projet sera amené à utiliser des matériaux en provenance de carrière ou d'emprunt.

Ce présent décret régit les conditions et l'autorisation d'exploitation des sites de carrière et des sites d'emprunts qui seront exploités dans le cadre du projet.

2.3.1.25 Arrêté n°00972 du 14 novembre 2007 relatif à l'application du 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

Ce texte juridique vise à promouvoir la prise en compte des contraintes environnementales dans l'élaboration, l'implantation et l'exécution des projets de développement et, amener les opérateurs économiques à anticiper les impacts négatifs de leurs projets lors des phases conceptuelles et d'implantation.

Ce présent décret indique les modalités de déroulement de l'étude d'impact environnemental et social, et d'examen et de validation du rapport d'EIES.

2.3.1.26 Arrêté n°247/MINAGRI/MPMEF/ MPMB du 17 juin 2014 portant fixation du barème d'indemnisation des cultures détruites

Au niveau agricole, l'Etat ivoirien a créé les conditions d'indemnisation des populations dans le cadre de projets d'utilité publique, lesquelles conditions sont régies actuellement par l'Arrêté n° 247/MINAGRI/MPMEF/MPMB du 17 juin 2014 portant fixation du barème d'indemnisation des cultures détruites. Cet arrêté précise les modalités d'indemnisation des cultures détruites, notamment :

- Article 2 : lorsque la destruction porte sur des constructions ou autres aménagements de génie civil ou génie rural, l'évaluation de ces biens est établie sur la base des barèmes des ministères techniques compétents ;
- Article 4 : les calculs d'indemnités sont établis par les services compétents du Ministère en charge de l'Agriculture, sur la base du présent arrêté et après constats effectués par ceux-ci ;
- Article 6 : les critères à retenir pour le calcul de la valeur de l'indemnisation pour chaque type de culture sont la superficie détruite, le coût de mise en place de l'hectare, la densité recommandée, le coût d'entretien à l'hectare de culture, le rendement à l'hectare, le prix bord champ en vigueur au moment de la destruction, l'âge de la plantation, le nombre d'année d'immaturation nécessaire avant l'entrée en production et le préjudice moral subi par la victime ;
- Article 7 : le paiement de l'indemnité est à la charge de la personne physique ou morale civilement responsable de la destruction ;
- Article 9 : sont abrogées toutes dispositions antérieures contraires notamment l'Arrêté n° 028 du 12 mars 1996 portant fixation du barème d'indemnisation des cultures affectées par le projet.

Ce texte juridique constituera la base légale pour l'indemnisation des cultures affectées par le projet.

2.3.2 Procédures et politiques des Partenaires au Développement

Le cadre de référence précise, outre les règlements et normes ivoiriens en vigueur, les Directives et Politiques de Sauvegardes internationales, notamment celles de la Banque Africaine de Développement (BAD). Aussi, dans le cas présent, les dispositions les plus pertinentes de la BAD applicables au projet sont les suivantes :

2.3.2.1 Procédures d'évaluation environnementale et sociale de la Banque (Novembre 2015)

Les Procédures d'Evaluation Environnementale et Sociale (PEES) constituent un mécanisme de coordination entre la Banque, les agences gouvernementales concernées et les entités du secteur privé, et elles jouent un rôle important dans le renforcement des capacités de la cellule d'exécution du projet sur les questions de gestion environnementale, sociale et du changement climatique. Elles définissent, à différentes phases du cycle du projet, les principales étapes, les responsabilités et les réalisations spécifiques requises.

Les PEES visent principalement à améliorer la prise de décisions et les résultats des projets en veillant à ce que les opérations financées par la Banque soient en conformité avec les exigences énoncées dans les Sauvegardes Opérationnelles (SO) et soient donc durables. C'est avec cet objectif à l'esprit que les PEES requièrent que les questions environnementales et sociales ainsi que celles liées au

changement climatique soient examinées au début du cycle de projet et soient reflétées dans la sélection, le choix du site, la planification et la conception des projets.

Les procédures d'évaluation environnementale et sociale (PEES), fournissent des informations sur les procédures spécifiques que la Banque et ses emprunteurs ou clients doivent suivre pour s'assurer que les opérations appuyées par l'institution répondent aux exigences des sauvegardes opérationnelles (SO) à chaque phase du cycle de projet.

Les procédures d'évaluation environnementale et sociale sont ainsi applicables tout au long du cycle du projet, avec des tâches différenciées à effectuer, rôles et responsabilités distinctes pour la Banque, ses emprunteurs et les clients :

- Pendant la programmation de pays, la tâche clé est de développer et mettre à jour des données de référence sur les composantes environnementales et sociales des PMR, des politiques, des programmes et des capacités à mieux intégrer les dimensions environnementales et sociales dans les priorités de prêt
- Lors de la phase d'identification du projet, l'exercice de dépistage se concentre sur les dimensions sociales et environnementales d'un projet pour les classer dans les quatre catégories définies par la Banque sur la base des impacts environnementaux et sociaux négatifs potentiels du projet.
- Lors de la préparation du projet, l'exercice d'évaluation aide à définir la portée de l'évaluation environnementale et sociale (EES). L'évaluation doit être faite par l'emprunteur en fonction de la catégorie de projet, avec l'aide du personnel des départements opérationnels. La préparation de l'évaluation nécessite des consultations avec les intervenants principaux et d'autres catégories. Une fois l'EES finalisée, le processus de revue permet aux ministères opérationnels de veiller à ce que la vision, les politiques et les directives de la Banque soient dûment prises en compte dans la conception et l'exécution des projets.
- Lors de la phase d'évaluation, le résumé de l'EES doit être examiné et approuvé par la Division des sauvegardes et de la conformité. Enfin, les procédures exigent la divulgation publique du résumé conformément aux délais prévus. Pour la catégorie 1 des projets, ceux-ci doivent être divulgués pour 120 jours pour les projets du secteur public et au moins pendant 60 jours pour les opérations du secteur privé. Toutes les opérations de catégorie 2 sont publiées pour 30 jours avant les délibérations du Conseil.
- Lors de la phase de mise en œuvre du projet, les emprunteurs doivent assurer la mise en œuvre de plans de gestion environnementale et sociale mis au point pour éviter ou atténuer les effets négatifs, tout en surveillant les impacts du projet et les résultats. Le personnel opérationnel doit superviser le travail des emprunteurs et vérifier la conformité à travers des missions de supervision et / ou audits environnementaux et sociaux, chaque fois que nécessaire. Les audits entrepris pendant la phase d'achèvement et post-évaluations viseront aussi à évaluer la durabilité environnementale et sociale des résultats.

2.3.2.2 Système de Sauvegarde Intégré (SSI) de la BAD (Décembre 2013)

Les sauvegardes environnementales et sociales de la Banque africaine de développement constituent la pierre angulaire de son soutien pour la croissance économique inclusive et la durabilité environnementale en Afrique. À mesure que la Banque s'adapte aux nouveaux défis environnementaux et sociaux du développement, les sauvegardes peuvent rapidement devenir obsolètes et nécessitent, de ce fait, de fréquentes révisions.

Afin de mieux articuler ses politiques de sauvegarde tout en améliorant leur clarté et cohérence, la Banque a mis au point un Système de sauvegarde intégré. Ce système s'appuie sur les deux politiques antérieures de sauvegarde sur la réinstallation involontaire (2003) et sur l'environnement (2004), ainsi que sur les politiques et stratégies transversales, notamment le genre (2001), la stratégie de gestion du risque climatique (2009) et d'adaptation (2009), et le Cadre de participation de la société civile (2012).

Il s'appuie également sur 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) et la réduction de la pauvreté (2004). Il réunit ces politiques et stratégies au sein d'un cadre politique consolidé qui améliore l'efficacité et la pertinence.

Ce faisant, le Système de sauvegarde intégré vise également à :

- Mieux harmoniser les sauvegardes avec les nouvelles politiques et stratégies de la Banque, y compris la nouvelle stratégie décennale de la Banque (2013-2022)
- Adopter les bonnes pratiques internationales, y compris sur le changement climatique
- Adapter la mise en œuvre des politiques à une gamme évolutive de produits de prêts et de modalités de financement novatrices ;
- Travailler à une meilleure harmonisation des pratiques de sauvegarde parmi les institutions financières
- Adopter les bonnes pratiques internationales, y compris sur le changement climatique
- Adapter les méthodes de sauvegarde à divers clients ayant des capacités différentes
- Améliorer les processus internes et l'affectation des ressources.

Par conséquent la Banque a adopté cinq (5) SO, limitant ainsi leur nombre au minimum nécessaire pour atteindre ses objectifs et assurer le fonctionnement optimal du SSI :

- **Sauvegarde Opérationnelle 1 : Evaluation environnementale et sociale**

L'objectif de cette SO primordiale, et de l'ensemble des SO qui la soutiennent, est d'intégrer les considérations environnementales et sociales – y compris celles liées à la vulnérabilité au changement climatique – dans les opérations de la Banque et de contribuer ainsi au développement durable dans la région.

Les objectifs spécifiques visent à :

- Intégrer les facteurs environnementaux, sociaux et, entre autres, du changement climatique dans les Documents de stratégie pays (DSP) et les Documents de stratégie d'intégration régionale (DSIR) ;

- Identifier et évaluer les risques et impacts environnementaux et sociaux, – y compris ceux ayant trait au genre, au changement climatique et à la vulnérabilité – des opérations de prêts et de subventions de la Banque dans leur zone d'influence ;
- Eviter sinon – dans le cas où l'évitement n'est pas possible – minimiser, atténuer et compenser les effets néfastes sur l'environnement et sur les collectivités touchées ;
- Assurer la participation des intervenants au cours du processus de consultation afin que les communautés touchées et les parties prenantes aient un accès opportun à l'information concernant les opérations de la Banque, sous des formes appropriées, et qu'elles soient consultées de façon significative sur les questions qui peuvent les toucher ;
- Assurer une gestion efficace des risques environnementaux et sociaux des projets pendant et après leur mise en œuvre, et ;
- Contribuer au renforcement des systèmes des pays membres régionaux (PMR) en ce qui a trait à la gestion des risques environnementaux et sociaux, grâce à l'évaluation et au renforcement de leurs capacités à respecter les conditions de la BAD définies dans le Système de Sauvegarde Intégré (SSI).

Au niveau projet, cette SO exige que les emprunteurs ou les clients soient responsables de la conduite de l'évaluation environnementale et sociale (évaluation environnementale stratégique ou EESS, ou évaluation des impacts environnementaux et sociaux ou EIES), ainsi que du développement d'un plan approprié pour la gestion des impacts potentiels comme partie intégrante de la documentation du projet. A cet effet, une catégorisation est faite suivant le principe de l'utilisation des types et niveaux d'évaluation environnementale et sociale pour le type d'opération. Quatre (4) catégories d'opérations sont ainsi définies :

Catégorie 1 : Les opérations de la Banque susceptibles de causer des impacts environnementaux et sociaux significatifs

Les projets de catégorie 1 sont susceptibles d'entraîner des impacts significatifs ou irréversibles environnementaux et/ou sociaux, ou d'affecter considérablement des composantes environnementales ou sociales que la Banque ou le pays emprunteur considère comme étant sensibles.

Certaines opérations basées sur les programmes ou d'autres prêts aux programmes régionaux et sectoriels qui peuvent présenter des risques environnementaux ou sociaux négatifs significatifs doivent être classées en catégorie 1. Dans certains cas, les projets sont inclus dans la catégorie 1 en raison des impacts cumulatifs potentiels ou d'impacts potentiels des installations connexes. Tout projet qui nécessite un Plan d'Action de Réinstallation intégral (PAR intégral) en vertu des dispositions de la politique de la Banque sur la réinstallation involontaire doit également être classé en catégorie 1.

Les opérations basées sur les programmes ou d'autres prêts aux programmes régionaux et sectoriels de catégorie 1 requièrent une EESS, et les projets d'investissement requièrent une EIES, les deux cas de figures conduisant à l'élaboration d'un PGES. Quand un projet requiert l'élaboration d'un PAR intégral, et quand il n'existe pas d'autres aspects qui nécessitent d'être évalués, l'EIES peut être limitée à l'évaluation sociale nécessaire pour la préparation du PAR intégral.

Le présent projet est de la catégorie 1, par conséquent le projet fait l'objet d'une EIES complète.

Catégorie 2 : Opérations de la Banque susceptibles de causer moins d'effets environnementaux et sociaux indésirables que la catégorie 1

Les projets de catégorie 2 sont susceptibles d'avoir des impacts environnementaux ou sociaux négatifs spécifiques au site mais ceux-ci sont moins importants que ceux des projets de catégorie 1. Les impacts probables sont peu nombreux, liés au site, largement réversibles et faciles à minimiser par l'application de mesures de gestion et d'atténuation appropriées ou par l'intégration de normes et critères de conception internationalement reconnus. Toute opération peut être classée dans la catégorie 2 si elle implique une activité de réinstallation pour laquelle un PAR abrégé est requis en vertu du PEES.

La plupart des opérations basées sur les programmes et sur des prêts aux programmes régionaux ou sectoriels destinés à financer un ensemble de sous-projets approuvés et mis en œuvre par l'emprunteur ou le client sont comprises dans cette catégorie, à moins que la nature, la portée ou la sensibilité du portefeuille des sous-projets visés comportent un niveau élevé de risques environnementaux et sociaux ou ne comportent pas de risques identifiés.

Les projets de catégorie 2 exigent un niveau approprié d'évaluation environnementale et sociale (EES pour les opérations de programmes, les plans d'investissement et certains prêts aux entreprises, ou EIES pour les projets d'investissement) adapté au risque environnemental et social prévu, de sorte que l'emprunteur puisse préparer et mettre en œuvre un PGES (dans le cas d'un projet d'investissement, ou un CGES dans le cas des opérations de programme) pour gérer les risques environnementaux et sociaux des sous-projets conformément aux sauvegardes de la Banque.

Cette catégorie n'est pas appliquée au projet

Catégorie 3 : Opérations de la Banque présentant des risques environnementaux et sociaux négligeables

Les projets de catégorie 3 n'affectent pas négativement l'environnement, directement ou indirectement, et sont peu susceptibles d'induire des impacts négatifs sociaux. Ils ne nécessitent donc pas une évaluation environnementale et sociale. Au-delà de la catégorisation, aucune action n'est requise. Néanmoins, la conception correcte d'un projet de catégorie 3 pourrait nécessiter la réalisation d'analyses spécifiques sur le genre, sur les considérations institutionnelles, ou d'autres études spécifiques d'aspects sociaux essentiels pour anticiper et gérer les impacts imprévisibles sur les communautés concernées.

Cette catégorie n'est pas appliquée au projet

Catégorie 4 : Opérations de la Banque impliquant des prêts aux Intermédiaires Financiers (IF)

Les projets de catégorie 4 concernent des prêts que la Banque accorde aux intermédiaires financiers qui prêtent ou investissent dans des sous-projets pouvant produire des effets environnementaux et sociaux négatifs. Les intermédiaires financiers comprennent les banques, les assurances, les sociétés de réassurance et de location, les prestataires de la microfinance et des fonds d'investissement privés qui utilisent les fonds de la Banque pour consentir des prêts ou des capitaux à leurs clients.

Les intermédiaires financiers comprennent également les entreprises du secteur privé ou public qui reçoivent de la Banque des prêts d'entreprise ou des prêts pour des plans d'investissement et les utilisent pour le financement d'un ensemble de sous-projets. Les sous-projets des intermédiaires financiers correspondant à la catégorie 1 et à la catégorie 2 se conformeront aux conditions applicables des SO, comme s'ils étaient des projets de catégorie 1 ou de catégorie 2 faisant l'objet d'un financement direct. Toutefois, lorsque qu'un client utilise un prêt d'entreprise de la Banque pour financer des projets d'investissement comportant d'importants risques qui sont connus au moment de l'approbation du prêt, le prêt peut être classé comme étant de catégorie 1.

Par ailleurs, la SO 1 exige le dépistage climatique des projets. En effet, le Système de sauvegarde climatique de la Banque est un ensemble d'outils décisionnels et de guides qui permettent à la Banque d'évaluer les investissements en fonction de leurs risques climatiques et de leur vulnérabilité au changement climatique, et d'examiner et d'évaluer les mesures d'adaptation et d'atténuation. Le dépistage doit être fait le plus tôt possible, comme partie intégrante de la catégorisation du projet. A cet effet, Trois (3) catégories de projets sont indiquées :

Catégorie 1 – Les projets sont très vulnérables aux risques climatiques. Ils nécessitent une évaluation détaillée des risques liés au changement climatique et des mesures d'adaptation. Des mesures pratiques de gestion globale des risques et des mesures d'adaptation doivent être intégrées dans la conception du projet et les plans de mise en œuvre.

Catégorie 2 – Les projets sont vulnérables aux risques climatiques. Ils nécessitent un examen des risques du changement climatique et des mesures d'adaptation. Des mesures appropriées de gestion des risques et des options d'adaptation doivent être intégrés dans la conception du projet et les plans de mise en œuvre.

Catégorie 3 – Les projets ne sont pas vulnérables aux risques climatiques. Le promoteur peut volontairement considérer l'adoption de mesures de gestion du risque climatique et de mesures d'adaptation à faible coût, mais la prise de mesures de sauvegarde supplémentaires n'est pas requise.

- **Sauvegarde Opérationnelle 2 : Réinstallation involontaire - Acquisition de terres, déplacements de populations et indemnisation**

La Sauvegarde Opérationnelle 2 (SO 2) vise à faciliter l'opérationnalisation de la Politique de la Banque sur la réinstallation involontaire de 2003, dans le cadre des conditions de mise en œuvre des SO et ce faisant, d'intégrer les facteurs de la réinstallation dans les opérations de la Banque. Cette SO concerne les projets financés par la Banque qui entraînent la réinstallation involontaire de personnes.

Elle vise à garantir que les personnes qui doivent être déplacées soient traitées de façon juste et équitable, et d'une manière socialement et culturellement acceptable, qu'elles reçoivent une indemnisation et une aide à la réinstallation de sorte que leur niveau de vie, leur capacité à générer un revenu, leurs niveaux de production et l'ensemble de leurs moyens de subsistance² soient améliorés, et qu'elles puissent bénéficier des avantages du projet qui induit leur réinstallation.

Les objectifs spécifiques de cette SO reflètent les objectifs de la politique sur la réinstallation involontaire :

- éviter la réinstallation involontaire autant que possible, ou minimiser ses impacts lorsque la réinstallation involontaire est inévitable, après que toutes les conceptions alternatives du projet aient été envisagées ;
- assurer que les personnes déplacées sont véritablement consultées et ont la possibilité de participer à la planification et à la mise en œuvre des programmes de réinstallation ;
- assurer que les personnes déplacées bénéficient d'une assistance substantielle de réinstallation sous le projet, de sorte que leur niveau de vie, leur capacité à générer des revenus, leurs capacités de production, et l'ensemble de leurs moyens de subsistance soient améliorés au-delà de ce qu'ils étaient avant le projet ;
- fournir aux emprunteurs des directives claires, sur les conditions qui doivent être satisfaites concernant les questions de réinstallation involontaire dans les opérations de la Banque, afin d'atténuer les impacts négatifs du déplacement et de la réinstallation, de faciliter activement le développement social et de mettre en place une économie et une société viables ;
- mettre en place un mécanisme de surveillance de la performance des programmes de réinstallation involontaire dans les opérations de la Banque et trouver des solutions aux problèmes au fur et à mesure qu'ils surviennent, afin de se prémunir contre les plans de réinstallation mal préparés et mal mis en œuvre.

L'emprunteur ou le client devra préparer un Plan d'action de réinstallation intégral (PAR intégral) pour (i) tout projet qui implique 200 personnes ou plus (selon la définition de la politique de réinstallation involontaire) ou (ii) tout projet susceptible d'avoir des impacts négatifs sur les groupes vulnérables.

Pour tout projet pour lequel le nombre de personnes à déplacer est inférieur à 200 personnes et l'acquisition des terres et le potentiel de déplacement et de perturbation des moyens de subsistance sont considérés comme moins importants, l'emprunteur ou le client prépare un Plan d'Action de Réinstallation abrégé (PAR abrégé).

La Banque publiera les PAR au Centre d'information du public de la Banque et sur son site Internet, aux fins d'examen et commentaires par le public, conformément aux procédures PEES. Le PAR intégral devra être communiqué au public au moins 120 jours avant la présentation aux Conseils et le PAR abrégé au moins 30 jours avant la présentation aux Conseils.

La SO 2 met un accent particulier sur la Consultation, la participation et un large soutien communautaire ; les Procédures d'indemnisation ; les Communautés d'accueil ; les Groupes vulnérables ; la mise en œuvre, le suivi et l'évaluation.

L'emprunteur ou le client prépare un Plan de développement communautaire (PDC) pour les projets qui ont un risque avéré pour les communautés vulnérables et qu'il faut gérer. Les risques spécifiques associés aux questions de terre, à la réinstallation, ou à la dégradation environnementale sont intégrés au plan d'action de réinstallation ou au PGES et les mesures d'accompagnement seront conçues et gérées en consultation avec les communautés affectées pour respecter leurs préférences culturelles.

Le présent projet déclenche la Sauvegarde Opérationnelle 2 car le nombre de personnes à réinstaller est nettement supérieur à 200.

- **Sauvegarde Opérationnelle 3 : Biodiversité biologique, ressources renouvelables et services écosystémiques**

Cette SO définit les conditions requises pour les emprunteurs ou les clients afin (i) d'identifier et appliquer les occasions de préserver, et d'utiliser durablement la biodiversité et les habitats naturels, et (ii) d'observer, mettre en œuvre, et respecter les conditions prescrites pour la préservation et la gestion durable des services écosystémiques prioritaires.

Elle reflète les objectifs de la Convention sur la diversité biologique visant à conserver la diversité biologique et promouvoir la gestion et l'utilisation durables des ressources naturelles. La SO 3 s'aligne également sur la Convention de Ramsar sur les zones humides, sur la Convention sur la conservation des espèces migratrices appartenant à la faune sauvage, sur la Convention sur le commerce international des espèces de faune et de flore sauvages menacées d'extinction, sur la Convention du patrimoine mondial, sur la Convention des Nations Unies sur la lutte contre la désertification, et sur l'évaluation des écosystèmes pour le Millénaire. Ses recommandations sont également compatibles avec la Convention internationale pour la protection des végétaux qui couvre le mouvement des espèces exotiques envahissantes, les ravageurs et l'analyse du risque phytosanitaire pour les organismes de quarantaine, incluant l'analyse des risques pour l'environnement et des organismes vivants modifiés.

Les objectifs spécifiques de cette SO visent :

- (i) la préservation de la diversité biologique et de l'intégrité des écosystèmes en réduisant et en minimisant les impacts potentiellement négatifs sur la biodiversité, à défaut de les éviter ;
- (ii) le rétablissement ou la restauration de la biodiversité, y compris dans les cas où certains impacts sont inévitables, la mise en œuvre de mesures de compensation de la biodiversité pour assurer qu'il n'y ait « pas de perte nette, mais un gain net » de biodiversité ;
- (iii) la protection des habitats naturels, modifiés et essentiels ;
- (iv) le maintien de la disponibilité et de la productivité des services écosystémiques prioritaires en vue de conserver les avantages envers les communautés affectées et de maintenir la performance des projets.

La SO3 n'est pas activée car aucune activité du projet ne se déroule dans une zone où la biodiversité est en voie de disparition.

- **Sauvegarde opérationnelle 4 : Prévention et contrôle de la pollution, matières dangereuses et utilisation efficiente des ressources**

Cette SO expose les principales conditions de contrôle et de prévention de la pollution³ pour que les emprunteurs ou les clients puissent réaliser une performance environnementale de grande qualité tout au long du cycle de vie d'un projet.

Les objectifs spécifiques sont de : (i) gérer et réduire les polluants résultant des projets y compris les déchets dangereux et non dangereux afin qu'ils ne posent pas de risques pour la santé humaine et

l'environnement ; et (ii) définir un cadre d'utilisation efficiente de toutes les matières premières et ressources naturelles d'un projet, particulièrement l'énergie et l'eau.

Cette SO s'appuie sur les opérations de la Banque et les harmonise avec les conventions et normes internationales existantes relatives à la pollution, aux matières dangereuses et aux déchets, et les questions connexes⁴. Elle exige également le respect des normes environnementales internationalement acceptées, en particulier les Directives environnement, santé et sécurité(ESS) de la Banque mondiale.

La SO4 est activée pour des raisons d'application des normes de performances environnementales pendant les phases de réalisation du projet.

- **Sauvegarde Opérationnelle 5 : Conditions de travail, santé et sécurité**

Le travail est l'une des ressources les plus importantes d'un pays dans la recherche de la réduction de la pauvreté et de la croissance économique. Le respect des droits des travailleurs est l'un des fondements du développement d'une main-d'œuvre solide et productive. Cette sauvegarde opérationnelle énonce les principales conditions que les emprunteurs ou les clients doivent satisfaire pour protéger les droits des travailleurs et subvenir à leurs besoins essentiels.

Les objectifs spécifiques de cette SO visent à :

- (i) protéger les droits des travailleurs ;
- (ii) établir, maintenir et améliorer les relations entre employés et employeurs ;
- (iii) promouvoir la conformité aux prescriptions légales nationales et fournir une diligence prescriptive additionnelle lorsque les lois nationales sont muettes ou incompatibles avec la SO ;
- (iv) assurer l'alignement des prescriptions de la Banque avec les normes fondamentales du travail de l'OIT et de la Convention internationale des droits de l'enfant (UNICEF), quand les lois nationales ne fournissent pas une protection équivalente ;
- (v) protéger la population active contre les inégalités, l'exclusion sociale, le travail des enfants et le travail forcé ;
- (vi) mettre en place les exigences visant à assurer la sécurité et la santé au travail.

La SO5 est activée pour des raisons d'application des normes de performances sanitaires et sécuritaires au travail.

2.3.2.3 Autres politiques de la BAD interpellées par le projet

- **Stratégie du Groupe de la Banque en matière de gestion du risque climatique et d'adaptation aux changements (CRMA)**

La stratégie de la Banque pour l'adaptation au changement climatique et la gestion des risques y afférents se fonde sur les enseignements tirés de l'expérience, les résultats de plusieurs réunions régionales de consultations entre parties intéressées, ainsi que les recommandations du groupe de travail du président sur le changement climatique.

La stratégie d'adaptation au changement climatique et de gestion des risques y afférents de la Banque vise en premier lieu à accélérer les progrès sur la voie de l'élimination de la pauvreté et à

contribuer à améliorer durablement les moyens de subsistance des populations. A cet effet, il s'agira plus précisément de :

(i) Réduire la vulnérabilité des PMR à la variabilité du climat et renforcer la capacité d'adaptation au changement climatique des investissements passés et à venir financés par la Banque pour améliorer leur efficacité ; (ii) Renforcer les capacités et les connaissances des PMR pour faire face au changement climatique et assurer la viabilité des projets en mettant en œuvre des réformes politiques et réglementaires.

Afin d'atteindre ces objectifs, trois grands domaines d'intervention bénéficieront d'un appui dans le cadre de la stratégie CRMA:

Investissements dans la mise à l'épreuve du climat

Cette intervention vise essentiellement à renforcer la résilience, en analysant la viabilité des projets d'investissements du point de vue climatique et en faisant en sorte qu'ils soient réalisés comme prévu afin de contribuer à réduire la pauvreté. L'analyse de la viabilité des investissements de la Banque du point de vue climatique et l'appui aux PMR pour leur permettre de garantir la résilience de leurs investissements pour le développement favorisera une meilleure adaptation au changement climatique et aux phénomènes extrêmes. Si l'on veut que les infrastructures du continent puissent s'adapter plus facilement au changement climatique, il faut les adapter à la nouvelle situation en intervenant aux niveaux de la conception, de la construction, du fonctionnement et de la maintenance pour leur permettre de répondre aux nouvelles exigences. Aussi, ce domaine d'intervention sera consacré à l'investissement dans l'amélioration de la résilience et à l'analyse de la viabilité des infrastructures économiques et sociales du point de vue climatique.

L'analyse de la viabilité des investissements de la Banque du point de vue de l'adaptation au changement climatique et l'appui aux PMR pour améliorer la résilience de leurs investissements pour le développement renforceront l'adaptation au changement climatique et la capacité des infrastructures à résister aux phénomènes extrêmes, tels que le réchauffement, les tempêtes, les pluies torrentielles et les inondations. Cette activité n'implique pas de conditionnalités supplémentaires mais plutôt la prise en compte des mesures d'adaptation aux changements climatiques au stade de la conception. Compte tenu de la durée moyenne du cycle de mise en œuvre des projets de la Banque, les opérations du Groupe de la Banque approuvées à partir de 2007 pourraient faire l'objet de mesures d'adaptation. Cependant, cela n'exclue pas la possibilité d'analyser de nouveau certains projets à haut risque approuvés avant 2007, en vue de leur adaptation.

Le personnel de la Banque aura le devoir de vigilance dans l'application des procédures de gestion des risques climatiques appropriées aux différents niveaux d'exposition (voir annexe 1) à tous les stades du cycle des projets de la Banque pour s'assurer que les opérations financées par le Groupe ont un niveau de résilience suffisant. La variabilité du climat et les phénomènes extrêmes représentent une menace pour l'intégrité structurelle, la stabilité, le fonctionnement et le rendement des infrastructures et compromettent le retour sur investissement. Dans le cadre de la stratégie CRMA, un appui sera fourni pour la mise au point et l'adoption de nouvelles normes d'ingénierie et d'architecture, ainsi que de nouveaux matériaux de construction et codes d'utilisation

et d'entretien de tous les types d'infrastructures, y compris les infrastructures de sécurité améliorées, afin de renforcer les capacités d'adaptation au changement climatique. Dans le cas de conditions climatiques plus difficiles, la stratégie visera à renforcer les investissements dans les infrastructures de sécurité et la mise au point de matériaux de construction plus résistants. Outre les infrastructures, la stratégie s'efforcera d'analyser la viabilité des projets d'investissements du point de vue climatique dans tous les secteurs sensibles, notamment les routes, l'énergie, l'agriculture et la gestion des ressources naturelles.

- **Cadre d'engagement consolidé avec les organisations de la société civile (2012)**

Le Cadre d'engagement avec les OSC propose une architecture de coopération renforcée avec les organisations de la société civile, en parfaite adéquation avec la vision à long terme de la Banque telle que précisée dans sa Stratégie à long terme 2013-2022 intitulée : « soutenir la transformation de l'Afrique ». Le Cadre d'engagement a pour objet d'optimiser les possibilités de partenariats avec les OSC au niveau de l'institution, des pays et des projets. Son objectif ultime est de permettre à la Banque d'obtenir de meilleurs résultats et d'avoir une plus grande incidence sur le processus de développement grâce à l'amélioration de sa collaboration avec les OSC et au renforcement des mécanismes actuels de participation et de coordination.

Dans le nouveau cadre, la Banque mettra l'accent en particulier sur deux domaines d'activités : l'appui au renforcement des capacités des OSC et la participation accrue des OSC à plusieurs activités importantes de la Banque.

1. Consolidation des capacités des OSC

En général, les OSC africaines ne sont pas en mesure de participer au processus politique ou à l'exécution des projets au niveau opérationnel. Qui plus est, le manque de financements et d'appui institutionnel à la société civile entrave sa pleine participation. Pour rendre plus efficace la collaboration avec les OSC, la BAD s'efforcera de remédier à cette insuffisance de capacités en prenant les mesures suivantes :

- ***Au niveau régional et des projets*** : organisation d'activités de formation et de renforcement des capacités pour les OSC participant aux programmes et projets dans des domaines tels que les processus stratégiques, les cycles de projets, les règles et procédures de sauvegarde, les mécanismes de mise en conformité, les techniques de résolution de problèmes et les méthodes de règlement des plaintes.
- ***Au niveau institutionnel et régional*** : organisation de séances de formation sur des questions émergentes d'intérêt commun telles que la gouvernance, la reconstruction après-conflit, le changement climatique, la réinstallation et l'indemnisation des personnes affectées par les projets et l'égalité des genres.

2. Participation des OSC aux activités de la Banque

Le nouveau Cadre permettra à la Banque de consolider ses opérations avec la société civile dans les domaines habituels et d'accorder une attention particulière à la collaboration dans des domaines présentant un intérêt majeur pour les travaux de la Banque et pour lesquels la société civile est la seule à pouvoir apporter une précieuse contribution.

- ❖ **Systemes intégrés de sauvegarde environnementale et sociale.** Bon nombre d'OSC sont bien placées pour identifier les effets potentiellement néfastes des projets et programmes de la Banque sur l'environnement physique et social des communautés concernées ; à ce titre, elles peuvent énormément aider la Banque à appliquer son système intégré de sauvegarde 7.
- **Au niveau des projets :** La Banque collaborera avec les OSC pour faire en sorte que les populations participent aux projets et les acceptent et ce, (a) en déterminant les répercussions sur les populations hôtes ; (b) en veillant à ce que les personnes affectées soient indemnisées ; et (c) en s'assurant que les PMR ou d'autres emprunteurs appliquent toutes les politiques et procédures de sauvegarde environnementale et sociale de la Banque.
- **Au niveau institutionnel :** Pour améliorer la coopération dans ces domaines, la Banque doit d'abord intensifier la consultation avec les OSC sur le système intégré de sauvegarde, afin de l'opérationnaliser en tenant compte des modifications apportées aux mesures de sauvegarde environnementale et sociale dans le monde.
- ❖ **Mécanisme indépendant d'inspection.** L'autre domaine dans lequel le rôle des OSC devrait s'élargir est le Mécanisme Indépendant d'Inspection (MII) de la Banque.
- **Au niveau des projets :** La Banque se servira des OSC comme d'intermédiaires pour la transmission d'informations depuis et vers les communautés. Les OSC peuvent aider le MII à saisir la nature et la portée des plaintes au sujet de projets, de même que les circonstances sociales et économiques à l'échelon local qui ont conduit à ces plaintes. En outre, elles peuvent fournir des renseignements aux panels de vérification de la conformité du MII et contribuer à déterminer si des dommages ont été causés aux communautés touchées par un projet. Les OSC peuvent renseigner les populations sur les fonctions du MII et les conditions à remplir pour déposer une plainte. Elles peuvent aussi aider les populations à acquérir des compétences utiles pour dialoguer et négocier avec la Banque et faire des suggestions au MII sur la manière d'améliorer ses activités de proximité dans les PMR. Pour renforcer la coopération dans ces domaines, la Banque devrait faire mieux connaître la mission, les fonctions et les procédures du MII aux OSC et aux populations locales.
- **Au niveau institutionnel, régional et des projets :** La Banque organisera des séminaires, des ateliers et des campagnes d'information à l'intention des OSC sur la politique de sauvegarde, le processus de vérification de la conformité et le MII en tant que recours.
- ❖ **Rôle dans les PMR fragiles.** Certains PMR sont confrontés à des conditions politiques, sociales et économiques particulièrement difficiles. Leurs institutions et leurs systèmes de gouvernance sont faibles ; ils connaissent une pauvreté extrême et croissante et ne disposent ni de la capacité ni des ressources nécessaires pour subvenir aux besoins sociaux fondamentaux. La plupart des États fragiles sortent d'un conflit ou en traversent un. Même après la fin du conflit, ils ont du mal à réhabiliter et à reconstruire les infrastructures et à renforcer les institutions publiques. Les OSC jouent un rôle clé dans la prestation de services dans les États fragiles, en raison de la faiblesse du secteur public de ces pays. Dans de nombreux cas, les services rendus par les OSC sont plus profondément ancrés et mieux institutionnalisés que les services publics. Les OSC fournissent généralement l'aide

humanitaire que le gouvernement ne peut apporter. La Banque tirera parti de l'expérience des OSC dans les États fragiles au moyen des activités énumérées ci-après.

- **Au niveau institutionnel** : Par le truchement de son Unité des États fragiles, la Banque encouragera la coopération avec les OSC locales et internationales pour la promotion des droits de la personne, la stabilisation, la fourniture de services ainsi que la prévention des conflits, la reconstruction et la réconciliation. La promotion et l'appui aux activités des OSC dans les États fragiles permettront à la Banque d'atteindre son objectif d'aider les États admissibles à consolider la paix, à stabiliser leur économie et à jeter les bases d'une réduction durable de la pauvreté et d'une croissance économique sur le long terme.
- **Au niveau institutionnel** : La Banque examinera le rôle, les atouts et les faiblesses des OSC sur le plan de la fourniture de services, du développement communautaire, de la défense d'intérêts, de la consolidation de la paix et de la promotion de la gouvernance dans les États fragiles, et déterminera les facteurs qui influent sur la capacité des OSC à assumer ces fonctions. Elle mettra également sur les succès des OSC en Afrique et dans d'autres régions et envisagera de nouer des partenariats avec des OSC pour documenter et reproduire ces expériences.

Au niveau institutionnel : La Banque appuiera l'ITIE dans les États fragiles dans le contexte de la gestion des ressources naturelles.

Aux niveaux institutionnel, national et des projets : La Banque contribuera au renforcement des compétences fiduciaires, techniques et de gestion des OSC, ainsi que des méthodologies participatives et des spécialisations, pour consolider leurs interventions dans les États fragiles.

Au niveau national : La Banque renforcera les plateformes de communication entre le gouvernement et la société civile dans les États fragiles, étant donné que les pays sortant de conflits ou d'une longue période de mauvaise gouvernance font face à des difficultés particulières pour collaborer avec la société civile et soutenir les processus participatifs.

- **Politique et Directives de coopération avec les organisations de la Société Civile**

Cette politique reflète l'engagement de la Banque en faveur d'une collaboration effective avec les diverses composantes de la société civile africaine. Il révisé et remplace le document de politique de la Banque de 1990 et celui de 1991 concernant *les Procédures, mécanismes et directives en matière de coopération entre la Banque et les Organisations non gouvernementales en Afrique*. Le processus de révision a été à la fois participatif et axé sur la demande. Aussi, cette révision reflète-t-elle la nouvelle vision de la Banque et son engagement de promouvoir la *participation des parties prenantes, une meilleure gouvernance, l'élargissement de l'éventail des partenaires de la société civile, et un meilleur impact sur le terrain*.

- ❖ **Objectifs de la Banque en matière de participation de la société civile**

Conformément à sa nouvelle politique révisée, le Groupe de la Banque entend élargir le cadre de sa coopération avec les OSC.

- ❖ **Principes et directives opérationnels**

- ✓ **Collecte et diffusion de l'information**

Pour atteindre ses buts et objectifs de développement, la Banque devrait exploiter les connaissances, contacts, expérience et capacités d'exécution des OSC. Elle devrait faire appel aux OSC individuelles, aux réseaux d'OSC au niveau régional et international ou aux institutions spécialisées.

✓ **Participation des OSC à l'élaboration des politiques**

Consciente de l'importance de la participation des pauvres, la Banque a résolu de mettre en œuvre une « approche participative allant de la base vers le sommet » (Déclaration de 1999 de la Banque sur sa *Vision*). En tant que promoteurs de la participation des pauvres, certaines OSC peuvent jouer un rôle important dans la réalisation de cet objectif. En plus de leurs rôles respectifs à différentes étapes du cycle du projet, la Banque collabore avec les OSC pour entreprendre une recherche dans le cadre général d'études et d'analyses économiques, sociales ou sectorielles telles que : l'évaluation de la pauvreté, l'évaluation des bénéficiaires, les méthodes d'évaluation participative du secteur rural, et l'évaluation des incidences sociales et environnementales des projets.

✓ **Participation des OSC aux activités opérationnelles**

- **Phase d'identification**

Les OSC peuvent être des sources, modèles ou promoteurs d'idées de programme et de projet. Elles peuvent attendre d'être sollicitées pour donner ces idées, ou elles peuvent les présenter de manière spontanée aux PMR. On peut leur demander d'entreprendre des consultations avec les parties prenantes locales, ou d'aider à identifier les priorités, capacités et motivations des bénéficiaires cibles et autres entités potentiellement concernées. Les règles régissant les opérations de la Banque (*Manuel révisé des opérations*) exigent que les missions d'identification consultent les différentes parties prenantes, y compris les OSC.

- **Phase de préparation**

En tant que partenaires des PMR et de la Banque dans le processus de préparation des projets, ou étant liées à ces derniers par d'autres types de liens, les OSC peuvent aider à la réalisation des études préliminaires, en s'occupant notamment des tâches suivantes :

- rassembler des statistiques ;
- recueillir des informations sur les conditions et tendances locales ;
- tirer des enseignements d'autres projets exécutés par des OSC ;
- collecter des données sur la situation des bénéficiaires ;
- aider à la conception des dispositions institutionnelles ;
- obtenir les réactions des parties prenantes sur une étude préliminaire ;
- identifier les indicateurs locaux de suivi.

La Banque peut également utiliser les OSC ou des personnes membres d'OSC comme consultants auprès d'elle (voir les *directives pour l'utilisation de consultants de la Banque*), des organisations locales ou des PMR.

- **Phase d'évaluation**

Les OSC peuvent participer à cette phase essentielle de la conception pour aider à évaluer et vérifier la pertinence, la faisabilité et l'impact potentiel du projet. On peut également leur demander d'évaluer les modalités de mise en œuvre, de suivi et d'évaluation rétrospective. Les missions

d'évaluation de la Banque devraient être conçues de manière à permettre des consultations approfondies avec les OSC concernées. (*Manuel révisé des opérations, section OM 600*).

- **Cofinancement**

La Banque peut conclure des accords par lesquels des OSC, y compris des ONG internationales, cofinancent des composantes de projet avec une contribution financière ou en nature. La Banque peut également participer à des accords au titre desquels des OSC financent des activités complémentaires à celles qu'on lui propose pour financement. Lorsque la Banque conclut de tels accords avec des ONG internationales, des dispositions précises et mesurables en matière de renforcement des capacités locales devraient y figurer, ainsi que des descriptions spécifiques de leurs relations avec les OSC locales.

- **Mise en œuvre**

Les OSC sont souvent des candidates tout indiquées pour les tâches de mise en œuvre.

Conduite des programmes et projets : les OSC ou leurs représentants peuvent participer à des comités directeurs ou consultatifs chargés de la gestion globale ou partielle de projets. Dans tous les projets où il y a une forte participation des bénéficiaires ou des OSC, les comités directeurs devraient comprendre des représentants de ces bénéficiaires et OSC.

- **Systèmes de suivi, d'évaluation et d'apprentissage**

Lorsqu'elles possèdent les compétences et l'expérience nécessaires, les OSC peuvent être engagées comme volontaires ou sous contrat, pour :

- suivre l'état d'avancement du projet ou programme, aux plans opérationnel (mensuellement) et stratégique (sur toute la durée de vie du programme) ;
- contribuer à l'évaluation en donnant un point de vue de partie prenante sur des projets achevés ou en cours ;
- offrir des services dans le cadre de l'identification des problèmes organisationnels et de l'amélioration des systèmes internes d'information de gestion et d'apprentissage ;
- faciliter le suivi et l'évaluation par une approche participative, y compris l'«audit social» de l'exécution du programme ou projet avec la participation des parties prenantes.

• **MANUEL DE CONSULTATION ET DE PARTICIPATION DES PARTIES PRENANTES AUX OPERATIONS DE LA BAD (2001)**

Ce manuel traite de la « participation des parties prenantes » aux opérations de la Banque. L'objectif de ce manuel est d'aider le personnel de la Banque et leurs homologues des Pays membres régionaux (PMR) à mieux comprendre comment se traduit réellement la participation dans la pratique. Il fournit aussi des directives sur ce que le personnel peut faire pour promouvoir la participation à chaque étape du cycle de projet de la Banque, y compris la préparation des Documents de stratégie par pays (DSP) et les Stratégies de réduction de la pauvreté (SRP).

Le domaine des méthodes et outils participatifs est vaste et en progression. Des centaines de méthodes et techniques participatives se sont développées au cours des vingt dernières années et plusieurs d'entre elles comportent quelques similitudes et se recoupent au niveau de leur application.

Le choix de la méthodologie de participation la plus appropriée, que ce soit pour un projet spécifique ou un secteur, doit provenir directement de l'objet du projet ou de l'activité. Aussi, le personnel doit-il comprendre parfaitement sur les objectifs de la participation (ce qu'elle est supposée réaliser au sein de l'environnement particulier du projet). Lorsqu'ils sont clairement définis, les objectifs de participation sont un guide précieux pour le choix d'une méthodologie correcte et des techniques « les plus appropriés ».

Des méthodes et techniques communément utilisées sont :

✓ **Analyse participative des parties prenantes**

L'analyse des parties prenantes est une méthodologie d'identification et d'analyse des parties prenantes clés dans un projet et de planification pour leur participation.

L'analyse participative des parties prenantes peut au début s'inspirer des données secondaires (étude au siège) mais, pour identifier de façon précise les intérêts et planifier la participation à venir, elle nécessite une collaboration directe avec les groupes de parties prenantes. Des méthodes basées sur l'organisation d'ateliers et des visites sur le terrain peuvent être utilisées pour rassembler les données primaires, échanger des idées avec les parties prenantes sur leurs intérêts et leurs attentes et planifier conjointement la participation avec elles tout au long du cycle du projet. Dans plusieurs pays, des instituts nationaux expérimentés, des centres de recherche, des autorités gouvernementales, des sociologues, des universitaires ou des ONG peuvent être recrutés pour aider à réaliser une analyse de parties prenantes.

✓ **Réunions et Ateliers participatifs**

La participation, c'est la communication et la collaboration entre différents groupes de personnes. C'est le rassemblement de diverses parties prenantes pour s'accorder sur leurs attentes, partager l'information, échanger des idées, planifier, exécuter, suivre et évaluer des actions de développement.

Les méthodes spécifiques utilisées dans la conception et l'animation des réunions dépendront de la taille du rassemblement, la nature des participants, l'objet de la réunion et les résultats escomptés, etc. Les paragraphes ci-dessous fournissent quelques directives générales pour préparer et mener des réunions participatives et quelques méthodes de base pouvant être adaptées à un large éventail de contextes différents.

✓ **Recherche/ collecte de données participatives**

Les méthodes de recherche et de collecte de données participatives peuvent être utilisées tout au long de la préparation et de l'exécution du projet pour les évaluations de besoins, les études de faisabilité, en identifiant les priorités pour les projets de développement et en collectant des données de base subséquentes pour le suivi et l'évaluation. La recherche participative est caractérisée par la rapidité, la flexibilité et l'itération. Son but est de permettre aux praticiens du développement, aux autorités gouvernementales et aux populations locales de collecter des informations, d'apprendre, de planifier et d'évaluer ensemble. Les techniques de recherche et de

collecte de données participatives sont souvent regroupées sous le nom de « Evaluation préliminaire rurale participative (ERP) ».

Les techniques clés de recherche participative (décrites dans cette section) comprennent:

- L'interview participative ;
- La représentation géographique ;
- Le classement ;
- L'analyse de temps et de tendance ;
- La démarche transversale.

Dans certains cas, les Chefs de Projet eux-mêmes peuvent mener des activités de recherche participative (par exemple l'interview participative). Le plus souvent, cependant, ces tâches seront effectuées par des sociologues sur l'équipe de projet ou des consultants recrutés localement ou des chercheurs.

- **POLITIQUE DE LA BAD EN MATIERE DE DIFFUSION ET ACCES A L'INFORMATION (MAI 2013)**

La politique révisée offre au Groupe de la Banque un cadre amélioré pour la diffusion de l'information sur les politiques et les stratégies ainsi que les principales décisions adoptées durant l'élaboration et l'exécution des projets. La Banque est consciente du fait qu'en tant que bénéficiaire de fonds et de la confiance publique, la transparence des opérations est un élément essentiel pour s'acquitter de l'obligation de rendre compte. Maximiser la diffusion et l'accès à l'information accroîtra le soutien du public à la mission du Groupe de la Banque et améliorera l'efficacité de développement de ses opérations. La politique permet à des organismes externes de mieux suivre l'utilisation des fonds publics et les projets du Groupe de la Banque appuyés par des agences externes, ce qui conduit à de meilleurs résultats.

Cette politique révisée vise à i) maximiser la diffusion des informations en possession du Groupe de la Banque et à limiter la liste d'exceptions ; ii) faciliter l'accès à l'information sur les opérations du Groupe de la Banque et son partage avec un spectre large de parties prenantes ; iii) promouvoir la bonne gouvernance, la transparence et la responsabilité ; iv) améliorer l'efficacité de la mise en œuvre et mieux coordonner les processus de diffusion de l'information ; v) faire mieux connaître la mission, les stratégies et les activités globales du Groupe de la Banque ; vi) appuyer le processus consultatif ; et vii) renforcer l'harmonisation avec les autres institutions de financement du développement dans le domaine de la diffusion de l'information.

- ✓ **Politique de diffusion et d'accessibilité de l'Information du Groupe de la Banque**

- ***Accès accru à l'information***

Le Groupe de la Banque informera davantage les pays, capitalisant sur son caractère africain et sa présence sur le terrain, et en utilisant au maximum les canaux de communication existant dans les PMR.

- ***Approche consultative.***

Le Groupe de la Banque collaborera activement avec ses parties prenantes et fera de la diffusion de l'information aux parties prenantes une obligation. La diffusion de l'information sera, par principe, systématiquement intégrée dans toutes les opérations du Groupe de la Banque.

- ***Diffusion proactive***

Le Groupe de la Banque va accroître, au fil du temps, le volume des informations mises à la disposition du public, surtout celles qui se rapportent aux projets en cours d'exécution et aux décisions du Conseil d'administration.

- ***Sauvegarde du processus délibératif***

La politique établira un équilibre entre le besoin de garantir au public un accès maximum à l'information détenue par la Banque et l'obligation pour la Banque de respecter la confidentialité, en particulier, durant les délibérations.

- **Liste d'exceptions**

Cette liste concerne les informations fournies à titre confidentiel par des pays membres, des entités du secteur privé ou des tiers

(i) Le Groupe de la Banque ne fournira pas d'accès à des informations reçues d'un pays membre ou d'un tiers qui a indiqué par écrit que ces informations ne doivent pas être divulguées.

(ii) Le Groupe de la Banque ne rendra pas non plus publics des documents contenant des informations de nature exclusive, comme les secrets commerciaux ou des renseignements relatifs aux prix, sans l'autorisation expresse du propriétaire de ces informations.

• **POLITIQUE EN MATIERE DE POPULATION ET STRATEGIE DE MISE EN OEUVRE**

Cette politique propose un cadre analytique dans lequel le Groupe de la Banque peut accroître ses interventions auprès des pays membres régionaux (PMR) dans le domaine de la population, en particulier dans la mise en œuvre de leurs politiques démographiques. Elle met l'accent sur la nécessité de promouvoir le dialogue avec les PMR, et favorise la coopération avec des organisations bilatérales, multilatérales et de la société civile. Elle vise également à soutenir les PMR dans leurs efforts d'élaboration et de mise en œuvre de politiques et de programmes démographiques réussis.

La Banque adoptera les mesures de stratégie suivantes afin de réaliser les buts et objectifs spécifiques définis dans la section précédente, et qui sont conformes à ses principes directeurs.

- **Accès et droits aux services de santé génésique**

Le Groupe de la Banque veillera à permettre à différents groupes d'accéder à des services de qualité, offrant un large choix pour leurs besoins non satisfaits en matière de planning familial, de sexualité et de grossesse des adolescentes et de mutilation sexuelle des femmes.

- **Activités intégrées axées sur la population permettant le renforcement de l'autonomie au plan social, économique et politique.**

La stratégie du Groupe de la Banque sera axée sur des actions intégrées en faveur de la population, qui renforcent l'autonomie, au plan social, politique et économique, des groupes vulnérables de la

société tels que les femmes, les jeunes etc, qui jouent un rôle prépondérant dans la population et qui sont affectés par la pauvreté.

- **Gestion des questions de migration, d'urbanisation et d'environnement**

La Banque soutiendra les programmes visant à limiter l'exode rural et à améliorer la gestion des municipalités pour atténuer les problèmes liés à la croissance et à la planification urbaines ; la sécurité alimentaire ; la gestion des ressources naturelles et de l'environnement en raison de la poussée démographique.

- **Recherche et renforcement des capacités**

S'agissant de recherche sur les questions de population, la Banque travaillera en collaboration avec des instituts régionaux de formation et de recherche en démographie (IFORD, RIPS, CDC, UAPS, APHRC) pour la réalisation d'études devant permettre de comprendre les interactions complexes entre population, environnement et développement, et dont le résultat aidera à combler le déficit d'information.

DIRECTIVES OPERATIONNELLES D'APPLICATION

- **Participation aux opérations de cycle du projet**

La Banque élabore un document de stratégie (DSP) pour chaque pays membre régional. Ce DSP contient une définition des objectifs et stratégies de la Banque pour ses interventions.

Outre les DSP, la Banque poursuivra l'élaboration de projets autonomes et de projets de population. Ces derniers comportent les composantes suivantes : renforcement des capacités institutionnelles en vue de l'intégration des questions de population dans la planification du développement national ; information, éducation et communication en matière de santé de la reproduction ; fourniture et utilisation efficiente de matériel et de services de santé de la reproduction ; impact socio-économique du VIH/SIDA sur des groupes d'âge spécifiques ; impact économique sur les migrations régionales (SADC et CEDEAO par exemple) ; la réforme agraire et l'exode rural dans les pays agricoles et pastoraux et conséquences sur la pauvreté et l'environnement. Dans le cadre de la préparation des opérations relatives au cycle du projet, le Groupe de la Banque veillera à assurer la participation active d'experts en population dans les sections économiques et sectorielles, depuis l'identification jusqu'à la supervision, en passant par la préparation et l'évaluation, aussi bien pour les projets autonomes que pour les composantes d'autres projets dont l'impact sur le développement et l'efficacité seront considérablement renforcés par la prise en compte de la composante relative à la population.

- **Approche participative**

Puisque l'efficacité des politiques en matière de population dépendra, en dernier ressort, de l'acceptation des programmes et des activités opérationnelles par les populations, et de leur participation à ces activités, le Groupe de la Banque utilisera une approche participative dans ses activités de population dans les PMR.

- **Intégration régionale**

La Banque collaborera avec les institutions régionales du continent qui s'intéressent aux questions de population, comme la Commission consultative sur les populations en Afrique (ACAP) et l'Union pour les Études de populations en Afrique.

- **Dialogue sur l'action à mener et promotion**

Le Groupe de la Banque organisera et/ou parrainera des conférences, ateliers, séminaires et autres réunions, selon le besoin, pour informer les décideurs, les hauts fonctionnaires et les planificateurs, et des groupes sociaux ciblés des PMR, sur les rapports entre la population et le développement.

- **Coopération inter-agences**

La Banque entreprendra donc des projets conjointement avec le FNUAP dans les domaines suivants, conformément au Protocole d'accord de 1997 qui a été signé entre les deux institutions :

- *Information, éducation et communication en matière de population ;*
- *Santé génésique, y compris la sexualité des adolescents, la santé maternelle et infantile, le VIH/SIDA, et le planning familial*

La Banque sera en liaison avec la Banque mondiale, le HCR, les Instituts régionaux de formation et les ONG, pour optimiser l'efficacité des institutions et la viabilité des opérations dans les PMR.

- **Dispositions relatives aux ressources et mise en œuvre**

Dans le cadre de son soutien aux PMR, le Groupe de la Banque renforcera sa propre capacité à traiter les questions de population dans son programme de prêt, en veillant à ce que le personnel soit sensibilisé aux interrelations entre la population et la réduction de la pauvreté et qu'il soit en mesure d'intégrer les questions de population aux activités de programmation et de cycle de projets.

La Banque utilisera le Fonds d'assistance technique (FAT) et le Fonds de préparation des projets (FPP) pour faciliter et intégrer les questions de population dans les activités de cycle de projets. On inscrira au nombre de ces activités des études de faisabilité telles que celle qui a été réalisée.

• **POLITIQUE DU GROUPE DE LA BANQUE EN MATIERE DE REDUCTION DE LA PAUVRETE**

La présente politique affirme l'attachement de la Banque Africaine de Développement (la Banque) à l'objectif primordial de réduction de la pauvreté par des mesures visant à promouvoir l'appropriation nationale, la participation et l'obligation de résultat dans le cadre de ses actions visant à améliorer les conditions de vie des pauvres en Afrique. Cela suppose l'intégration d'une perspective de pauvreté dans les activités de la Banque et la mise en place de rouages opérationnels et institutionnels appropriés.

Les priorités sectorielles concernent :

- L'agriculture et le développement rural ;
- Le développement de l'infrastructure ;
- La valorisation des ressources humaines ;
- L'éducation ;
- VIH/sida ;
- La santé et la nutrition ;
- La population ;

- Le VIH/sida ;
- Le développement du secteur privé ;
- La gouvernance.

❖ **Les stratégies d'exécution**

La question de la participation implique l'ouverture du processus de développement à des couches plus larges de la société. La Banque soutiendra donc les initiatives visant à promouvoir une large consultation dans la formulation de politiques, la gestion des programmes et projets au sein des PMR et dans l'institution. En outre, une attention particulière sera accordée aux aspects relatifs aux ressources humaines afin de faire face à la demande de compétences appropriées.

- **Les stratégies opérationnelles**

Dans le suivi du DSP, la Banque soutiendra les efforts nationaux visant à élaborer et mettre en place des systèmes de suivi de la pauvreté, qui surveillent les indicateurs du bien-être ainsi que les retombées des programmes et des politiques. La place accordée à la pauvreté dans l'ensemble du portefeuille de prêt et sa cohérence avec les priorités du DSRP seront évaluées périodiquement. En outre, des profils de gouvernance de pays qui mesurent l'engagement des PMR à réduire la pauvreté et à mettre en œuvre le DSRP seront établis dans le contexte de l'évaluation des politiques et institutions des pays (EPIP).

Le cycle des projets

Au stade de l'identification des projets, la Banque appliquera systématiquement les principes d'appropriation nationale, de focalisation sur la pauvreté et de participation. Elle engagera de larges consultations avec les gouvernements des PMR, les organisations de la société civile et les autres bailleurs de fonds, et assurera la cohérence avec les priorités stratégiques du DSRP. Des mesures efficaces seront prises pour développer et appliquer les critères de sélection pour l'évaluation du potentiel de réduction de la pauvreté des projets.

Les stades suivants de préparation et d'évaluation préliminaire requièrent des évaluations d'impact social. La Banque évaluera les impacts possibles des projets sur les pauvres et les groupes vulnérables. Autant que faire se peut, des techniques participatives d'évaluation rurale et d'évaluation des bénéficiaires seront utilisées. Si des effets néfastes et de hauts risques sont prévus, la Banque envisagera des mesures d'atténuation spécifiques.

Au stade de l'exécution, la Banque prendra des mesures supplémentaires pour assurer la participation accrue des organisations à base communautaire et des ONG. Pendant le suivi et l'évaluation des projets, l'accent sera mis sur les résultats et des évaluations d'impact seront plus fréquemment menées. En outre, les techniques participatives de suivi de projet et d'évaluation d'impact seront largement utilisées.

Les partenariats

Afin d'accroître l'impact de ses activités de prêt et hors prêt au niveau national sur la réduction de la pauvreté, la Banque renforcera son partenariat avec les autres intervenants sur la base de l'objectif commun de réduction de la pauvreté.

- **Les stratégies de changement institutionnel**

La direction de la Banque s'est engagée à renforcer le Département de l'évaluation des opérations (OPEV) en recrutant des experts qui seront chargés de l'évaluation rétrospective des projets/programmes de réduction de la pauvreté et dans le secteur social. Les activités de ce département porteront sur la diffusion des enseignements tirés des projets/programmes, ainsi que sur l'appui aux départements opérationnels et aux pays membres régionaux dans le domaine des méthodologies de suivi et d'évaluation rétrospective.

• **POLITIQUE SECTORIELLE EN MATIERE DE SANTE**

La présente politique du Groupe de la Banque en matière de santé se fonde sur la politique précédente élaborée en 1987. Elle a été rendue nécessaire par un certain nombre de facteurs, dont la pandémie du VIH/SIDA, la rapidité du taux de croissance démographique et l'augmentation du nombre de ménages dirigés par des femmes. En outre, au cours de la dernière décennie, la Banque africaine de développement (BAD) a annuellement consacré quelque 6 pour cent de ses ressources, en moyenne, au secteur sanitaire des pays membres régionaux. Près de 80 pour cent de ces ressources ont servi à financer le développement d'infrastructures. C'est pour cette raison que la présente politique met l'accent sur l'augmentation et la diversification des investissements en faveur du secteur sanitaire.

En tant que volet important de sa stratégie, le Groupe de la Banque agira en véritable partenaire, aux côtés de chaque pays membre régional, dans la réalisation de stratégies de développement de la santé. Cette démarche signifie que le Groupe de la Banque aidera les pays membres régionaux, non seulement à élaborer des politiques sanitaires bien définies et des stratégies globales, mais aussi à les mettre en œuvre et à assurer leur suivi et évaluation.

Le Groupe de la Banque aidera les pays membres régionaux à élaborer et à mettre en œuvre des stratégies globales de valorisation des ressources humaines en faveur du secteur sanitaire qui, à l'heure actuelle, n'existent pas dans bon nombre de pays. Il veillera également à ce que les ressources humaines mises à la disposition de la santé soient déployées et utilisées de manière optimale. De même, le Groupe de la Banque appuiera le renforcement de la capacité institutionnelle du secteur sanitaire des pays membres régionaux, en soutenant les réformes institutionnelles qui s'imposent, le renforcement de la capacité de gestion, la mise en place des infrastructures nécessaire est l'amélioration du financement de ce secteur. En outre, le Groupe de la Banque encouragera de manière active, l'utilisation d'experts locaux dans l'élaboration, la mise en œuvre, le suivi et l'évaluation des projets et programmes de santé.

Le Groupe de la Banque encouragera les soins de santé primaires et l'affectation de ressource suffisantes aux services de santé de base. Il fera en sorte que ces services soient assurés de la manière la plus rentable possible, en vue de la satisfaction des besoins de la majorité de la population, y compris les groupes les plus vulnérables. Le Groupe de la Banque veillera à ce que les services de santé de base soient dotés des moyens nécessaires et soutiendra la mise à disposition, par d'autres secteurs de moyens appropriés destinés au développement de la santé, surtout à l'échelon des régions et des collectivités.

Le Groupe de la Banque favorisera la participation active de tous les Partenaires et parties concernés à la conception des projets et programmes de santé, à la mobilisation et à l'utilisation des ressources destinées à leur mise en œuvre, ainsi qu'au suivi et à l'évaluation de ces interventions. Des actions spécifiques seront menées en vue d'associer, au niveau local, les organisations non gouvernementales (ONG), les organisations féminines, les organisations de médecine traditionnelle et d'autres organisations communautaires à, ces aspects des projets et programmes de santé.

Enfin, le Groupe de la Banque appuiera la mise au point et le fonctionnement efficace de mécanismes appropriés destinés à attirer, dans chacun des pays membres, des ressources extérieures en faveur du développement de la santé. Il veillera également à ce que les stratégies et politiques sanitaires nationales servent de cadre pour la coordination des apports extérieurs destinés au développement de la santé dans les pays membres.

- **STRATEGIE DU GROUPE DE LA BANQUE EN MATIERE DE GENRE (2014-2018)**

L'objectif de cette stratégie est double. D'abord il cherche à renforcer l'intégration du genre dans toutes les opérations et stratégies nationales et régionales de la Banque. Ensuite il vise à opérer la transformation de la Banque pour en faire une institution plus solidaire et plus sensible au genre, qui apprécie également ses personnels féminins et masculins, qui les protège de la discrimination et de toute forme de harcèlement et de violence, et qui leur assure un environnement de travail sûr et préférentiel capable d'attirer les meilleurs professionnels.

- **PLAN D'ACTION DE LA BAD SUR LE CHANGEMENT CLIMATIQUE**

La lutte contre les effets du changement climatique sur l'Afrique et l'exploitation optimale des opportunités qui en découlent sont au cœur des activités de base de la Banque africaine de développement. La Banque aborde la question du changement climatique de manière transversale, dans le cadre d'un programme élargi de développement accéléré du continent. Elle a pour cela élaboré le Plan d'action sur le changement climatique 2011-2015, dont l'objectif est d'orienter la mise en œuvre de sa Stratégie de gestion du risque climatique et d'adaptation aux changements (CRMA), et celle du Cadre d'investissement dans les énergies propres (CEIF), lesquels abordent en tandem les grandes questions de l'adaptation et de l'atténuation respectivement. Plus précisément, le Plan d'action sur le changement climatique (PACC) prévoit quatre grands axes d'intervention. S'appuyant sur la CRMA, qui constitue le premier axe d'intervention du PACC, le plan consiste à favoriser un développement résistant au changement climatique par la promotion de l'exploitation durable des terres et le renforcement de la résilience des principales infrastructures. À l'appui de cette stratégie, la BAD va rendre les projets qu'elle soutient résistants au changement climatique. Ensuite, le PACC incite la BAD à favoriser un développement à faible émission de carbone par la multiplication des investissements dans les énergies propres, le transport durable et la gestion durable des forêts. De type opérationnel, les troisième et quatrième axes d'intervention apportent respectivement une plateforme financière et un service de conseil. La plateforme financière vise non seulement à attirer plus de dons, mais aussi à mettre stratégiquement à profit une grande quantité de capitaux privés, le tout dans l'objectif de combler le manque de financements pour lutter contre le changement climatique. Le service de conseil prévu par le PACC chevauche tous les autres axes d'intervention, en complément des autres actions. Dans le cadre de la mise en œuvre du Plan

d'action sur le changement climatique, le Groupe de la Banque compte dépenser 6,4 milliards de FCFA.

2.3.2.4 Conférence sur le climat de Paris, dite « COP 21 »

La Conférence sur le climat de Paris, dite « COP21 », s'est tenue du 30 novembre au 12 décembre 2015 au Bourget. Il s'agit de la 21^e Conférence des Parties de la Convention-Cadre des Nations Unies sur les changements climatiques. Elle a réuni les 195 pays signataires de cette Convention qui reconnaissent par-là, la nécessité de lutter contre le changement climatique (il existe un 196^e signataire : l'Union européenne). La COP21 a permis d'aboutir à un accord historique engageant l'ensemble de ces pays à réduire leurs émissions de gaz à effet de serre. Cet accord a pour objectif de stabiliser le réchauffement climatique dû aux activités humaines à la surface de la Terre « nettement en dessous » de 2°C d'ici à 2100 par rapport à la température de l'ère préindustrielle (période de référence 1861-1880) et de poursuivre les efforts pour limiter ce réchauffement à 1,5°C.

La COP21 (30 novembre - 12 décembre 2015) a permis de conclure un accord engageant 195 États à réduire leurs émissions de gaz à effet de serre.

La quasi-totalité des Parties ont remis leurs engagements nationaux (INDC) aux Nations Unies. Il est prévu que ceux-ci soient révisés à la hausse tous les 5 ans après 2020.

Plus de 40 000 personnes (négociateurs mais aussi entreprises, ONG, journalistes et autres acteurs de la société civile) ont participé à la COP21 au Bourget.

L'édition suivante de la conférence des Nations unies sur le climat (COP 22), qui s'est tenue en novembre 2016 à Marrakech, a été un rendez-vous important pour la mise en œuvre des mesures adoptées, le suivi et l'évaluation des engagements pris à Paris.

2.3.2.5 Conventions, protocoles, traités et accords internationaux

La Côte d'Ivoire a signé et ratifié depuis 1938 plusieurs conventions, protocoles, traités et accords internationaux relatifs à l'environnement. Un inventaire de ces engagements et obligations les plus pertinents et en relation avec le projet, se présente comme suit, dans le tableau I.

Tableau I : Conventions, protocoles, traités et accords signés et ratifiés par la Côte d'Ivoire

CONVENTION, PROTOCOLE, TRAITE OU ACCORD	ANNEE DE RATIFICATION	OBJECTIF VISE ET APPLICABILITE AU PROJET	PERTINENCE AUX ACTIVITES DU PROJET
Convention d'Alger sur la conservation de la nature et des ressources naturelles / 1968	1969	Cette convention prend les mesures nécessaires pour conserver et améliorer le sol, prévenir la pollution et contrôler l'utilisation de l'eau, protéger la flore et en assurer la meilleure utilisation possible, conserver et utiliser rationnellement les ressources en faune par une meilleure gestion des populations et des habitats, et le contrôle de la chasse, des captures et de la pêche.	Lors de l'exécution des travaux de construction, le projet nécessitera l'utilisation des produits susceptibles de polluer les sols et les ressources en eau
Convention sur le patrimoine mondial (UNESCO)	09 /01/81	La Convention a pour objectif de promouvoir la coopération entre les nations afin de protéger le patrimoine naturel mondial et les biens culturels ayant une valeur universelle exceptionnelle faisant que leur conservation est importante pour les générations actuelles et futures. En signant la Convention, chaque pays s'engage à conserver non seulement les sites du patrimoine mondial situés sur son territoire mais aussi à protéger son patrimoine national	Dans l'exécution du Projet de construction de l'autoroute périphérique, y compris l'aménagement des carrefours, la construction des échangeurs d'Alépé, d'Anyama et du boulevard Mitterrand, le Maître d'ouvrage (Ministère de l'Équipement et de l'entretien Routier (MEER) respectera l'intégrité des sites culturels et monuments important pour le patrimoine culturel des populations. Le PGES de la présente EIES intègre les objectifs de protections du patrimoine culturel et naturel à travers l'élaboration des orientations pour la protection des ressources

CONVENTION, PROTOCOLE, TRAITE OU ACCORD	ANNEE DE RATIFICATION	OBJECTIF VISE ET APPLICABILITE AU PROJET	PERTINENCE AUX ACTIVITES DU PROJET
<p>Convention de Vienne pour la protection de la couche d'ozone de 1985.</p>	<p>1993</p>	<p>Cette convention établit un cadre pour la coopération et la formulation des mesures convenues pour protéger la santé humaine et l'environnement contre les effets néfastes résultant des modifications de la couche d'ozone par les activités humaines.</p>	<p>Durant la réalisation du projet, les émissions de gaz produits par les engins, les véhicules et les centrales d'enrobage auront des effets néfastes sur l'environnement et la santé humaine.</p> <p>Le Projet de construction de l'autoroute périphérique, y compris l'aménagement des carrefours, la construction des échangeurs d'Alépé, d'Anyama et du boulevard Mitterrand, est interpellé par cette convention.</p> <p>Le PGES de la présente EIES intègre des mesures de protection de la santé humaine et de l'environnement.</p>
<p>Protocole de MONTREAL relatif aux substances qui appauvrissent la couche d'Ozone (1987).</p>	<p>1992</p>	<p>Ce protocole vient s'ajouter à la précédente convention de Vienne, elle cite les substances causes de la destruction de la couche d'ozone et la méthode de calcul de la valeur limite.</p>	<p>Règlementation des gaz à effet de serre (CO2). Les activités du projet pourraient engendrer la pollution de l'air dues aux émissions de COV ou NOx ou à un incendie. Ainsi l'augmentation des gaz à effet de serre entraîneront donc l'appauvrissement de la couche d'ozone surtout en phase d'exploitation.</p>
<p>Convention cadre des Nations Unies à Rio de Janeiro sur la diversité biologique (1992)</p>	<p>1994</p>	<p>Cette convention a pour objectif le développement des stratégies nationales de conservation et d'utilisation durable de la diversité biologique. Elle s'engage à conserver la diversité biologique (ou biodiversité), à l'utilisation durable de ses composants et au partage juste et équitable des bénéfices fournis par les ressources génétiques.</p>	<p>La libération de l'emprise et l'exploitation de la zone d'emprunts ou de carrière pour la construction de l'autoroute périphérique, y compris l'aménagement des carrefours, la construction des échangeurs d'Alépé, d'Anyama et du boulevard Mitterrand peut conduire à la destruction d'espèces biologiques.</p> <p>Le projet est interpellé par la convention et devra veiller à une exploitation durable en phase des travaux et une réhabilitation des zones d'emprunts et de carrière.</p>

CONVENTION, PROTOCOLE, TRAITE OU ACCORD	ANNEE DE RATIFICATION	OBJECTIF VISE ET APPLICABILITE AU PROJET	PERTINENCE AUX ACTIVITES DU PROJET
<p>Convention-cadre des Nations Unies sur les changements climatiques (UNFCCC) / 1994</p>	<p>1994</p>	<p>Cette convention établit un accord-cadre global concernant les efforts intergouvernementaux permettant de relever le défi présenté par les changements climatiques. Elle reconnaît que le système climatique est une ressource commune dont la stabilité peut être affectée par des émissions industrielles et d'autres émissions de dioxyde de carbone et d'autres gaz à effet de serre. La Côte d'Ivoire ne figure pas en Annexe I du Décret ; par conséquent, certaines des exigences de la Convention ne s'appliquent pas</p>	<p>Les activités du projet entraîneront le dégagement de monoxyde de carbone (CO) et de dioxyde de carbone (CO₂) et donc l'augmentation des gaz à effet de serre surtout dans sa phase d'exploitation.</p> <p>Le projet est interpellé par la convention et devra veiller à réduire l'émission des gaz à effet de serre dans l'optique de freiner l'avancée des changements climatiques.</p>
<p>Convention de STOCKHOLM sur les polluants organiques persistants(2001)</p>	<p>2003</p>	<p>Cette convention contrôle, réduit ou élimine les rejets, les émissions ou les fuites de polluants organiques persistants. Trois types de mesures sont obligatoires aux termes du Protocole</p>	<p>Pendant la phase de construction du Projet de construction de l'autoroute périphérique, y compris l'aménagement des carrefours, la construction des échangeurs d'Alépé, d'Anyama et du boulevard Mitterrand, les matériaux utilisés pourront contenir des polluants nuisibles pour l'environnement et les populations.</p> <p>Le projet est interpellé par cette convention. Il devra prendre toutes les dispositions pour éviter les émissions ou les fuites de tous types de polluants.</p>
<p>Conventions fondamentales de l'Organisation Internationale du Travail</p>	<p>1960 ; 1961 et 2003</p>	<p>Cette convention exige le respect des droits humains au travail, quelque soit le niveau de développement de chaque Etat Membre, en vue de permettre aux travailleurs d'améliorer leurs conditions de travail individuelles et collectives.</p>	<p>Ce projet recrutera la main d'œuvre pour la phase des travaux.</p> <p>Le projet est interpellé par cette convention, dans la mesure où il devra œuvrer à améliorer les conditions de travail des employés et à respecter leurs droits.</p>

CONVENTION, PROTOCOLE, TRAITE OU ACCORD	ANNEE DE RATIFICATION	OBJECTIF VISE ET APPLICABILITE AU PROJET	PERTINENCE AUX ACTIVITES DU PROJET
Accord international à la Convention-cadre des Nations Unies sur les changements climatiques (Protocole de Kyoto) / 1997	2007	<p>La reconnaissance que les pays développés sont essentiellement responsables des hauts niveaux actuels d'émissions de GES dans l'atmosphère, résultant de plus de 150 ans d'activités industrielles, le Protocole impose une charge plus lourde sur les nations développées, conformément au principe des « responsabilités communes mais différenciées ». En vertu du traité, les pays doivent réaliser leurs objectifs, essentiellement par le biais de mesures nationales.</p> <p>L'Autorité Nationale du Mécanisme de Développement Propre (AN-MDP), point focal au sein de l'Agence Nationale De l'Environnement (ANDE) est chargée de conduire le processus du MDP en Côte d'Ivoire.</p>	<p>Présence dans le cadre de ce projet, des activités (bitumage, production d'enrobés, circulation d'engins, etc) susceptibles de générer des gaz à effet de serre (CO2) mis en cause dans le cadre des changements climatiques.</p>

2.3.3 La catégorie environnementale du projet vis-à-vis du Système de Sauvegarde Intégré de la Banque Africaine de Développement

En conformité avec les procédures du Groupe de la Banque Africaine de Développement en matière de gestion environnementale, le projet a été classé en catégorie 1, nécessitant l'élaboration et la mise en œuvre d'une EIES et d'un PGES. Par ailleurs, quatre (04) Sauvegardes Opérationnelles sont enclenchées dans le cadre de ce projet.

2.3.4 Analyse comparative entre la législation nationale en matière d'évaluation environnementale et les Politiques de la BAD

Le tableau ci-dessous établit une comparaison entre les exigences du cadre réglementaire national et les Politiques de la BAD en matière environnementale et sociale.

Tableau II: Comparaison entre les exigences nationales et la politique de la BAD

THEMATIQUES	EXIGENCES NATIONALES	EXIGENCES DE LA BAD	ANALYSE DE CONFORMITE
<u>Evaluation environnementale et sociale</u>	La Loi n°96-766 du 3 octobre 1996 portant Code de l'Environnement en Côte d'Ivoire impose l'évaluation environnementale à tout projet susceptible de porter atteinte à l'environnement.	La PEES de la BAD exige l'examen environnemental initial (EEI) qui permet de cerner rapidement les projets qui nécessiteront plus attention du fait de leurs impacts sur l'environnement. La SO1: <u>Evaluation environnementale et Sociale</u>	Conformité entre la législation nationale et la Politique de la BAD
<u>Examen Environnemental préalable</u>	1. la Loi n°96-766 du 3 octobre 1996 portant Code de l'Environnement classe les projets comme suit : <ul style="list-style-type: none"> - impact élevé, soumis à une EIE - impact moyen, soumis à un constat d'impact environnemental - impact négatif non significatif soumis à un Constat d'exclusion catégorielle débouchant à des prescriptions environnementales. Toutefois, il n'existe pas de formulaire d'analyse et de sélection qui permet d'aboutir à cette catégorisation.	La SO1 et la PEES de la BAD classifient les projets comme suit : <ul style="list-style-type: none"> - Catégorie 1: impact négatif majeur nécessitant une EIES détaillée, - Catégorie 2: impact négatif modéré et gérable par un PGES, - Catégorie 3 : Prescriptions environnementales - Catégorie 4 : Prescriptions environnementales 	Conformité entre la Politique de la BAD et la législation nationale.
<u>Participation du public</u>	La Loi n°96-766 du 3 octobre 1996 portant Code de l'Environnement	Le manuel de consultation et de participation des parties prenantes aux opérations de la	Conformité entre la Politique de la BAD et la

THEMATIQUES	EXIGENCES NATIONALES	EXIGENCES DE LA BAD	ANALYSE DE CONFORMITE
	dispose également sur la tenue de l'enquête publique	Banque définit les procédures en la matière.	législation nationale.
<u>Diffusion d'information</u>	La loi n°96-766 du 3 octobre 1996 portant Code de l'Environnement et son décret d'application précise que des textes réglementaires fixent les conditions dans lesquelles ces études sont rendues publiques.	La politique de diffusion et d'accès à l'information (2012) exige que les parties prenantes et les populations locales soient informées des résultats des EIES et des PGES par la voie officielle et que leur réaction soient consignée.	Conformité entre la Politique de la BAD et la législation nationale.
<u>Etude d'Impact Environnementale et Social</u>	<p>La Loi n°96-766 du 3 octobre 1996 portant Code de l'Environnement en Côte d'Ivoire impose l'évaluation environnementale à tout projet susceptible de porter atteinte à l'environnement.</p> <p>Décret n° 96-894 du 8 novembre 1996 relatif aux Etudes d'Impact Environnemental déterminant les règles et procédures applicables aux études relatives à l'impact environnemental des projets de développement. Ce décret prévoit une étude d'impact environnemental et social pour les projets classés en catégorie A</p>	<p>SO 1 : Évaluation environnementale et sociale Cette SO régit le processus de détermination de la catégorie environnementale et sociale d'un projet, et les conditions d'évaluation environnementale et sociale qui en découlent. Les exigences portent sur : le champ d'application, la catégorisation, l'utilisation de l'évaluation environnementale et sociale stratégique (SESA) et l'évaluation de l'impact environnemental et social. (EIES) le cas échéant, sur les Plans de gestion environnementale et sociale, l'évaluation de la vulnérabilité au changement climatique, la consultation publique, les impacts communautaires, l'évaluation et la prise en charge des groupes vulnérables et les procédures de règlement des griefs.</p>	Il existe une conformité entre la Politique de la BAD et la législation nationale en vigueur.

THEMATIQUES	EXIGENCES NATIONALES	EXIGENCES DE LA BAD	ANALYSE DE CONFORMITE
<u>Déplacement involontaire</u>	<p><i>La constitution ivoirienne stipule que « le droit de propriété est garantie à tous. Nul ne doit être privé de sa propriété si ce n'est pour cause d'utilité publique et sous la condition juste et préalable indemnisation »</i></p> <p>Le décret du 25 novembre 1930 portant expropriation pour cause d'utilité publique</p> <p>Le décret N° 2014-25 du 22 janvier 2014 portant sur la purge des droits coutumiers sur le sol</p> <p>Le décret N°2018-230 du 28 janvier 2018 portant déclaration d'utilité publique du projet</p>	<ul style="list-style-type: none"> • SO 2 : Réinstallation involontaire : acquisition de terres, déplacement et indemnisation des populations. Cette SO consolide les conditions et engagements politiques énoncés dans la politique de la Banque sur la réinstallation involontaire et intègre un certain nombre d'améliorations destinées à accroître l'efficacité opérationnelle de ces conditions. 	Conformité entre la Politique de la BAD et la législation nationale.
<u>Pollution</u>	<p>La loi n° 2014-390 du 20 juin 2014 d'orientation sur le développement durable</p> <p>Le décret n° 2012-1047 du 24 octobre 2012 fixant les modalités d'application du principe pollueur-payeur tel que défini par la Loi n°96-766 du 03 octobre 1996 portant Code de l'environnement.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • SO 4 : Prévention et contrôle de la pollution, gaz à effet de serre, matières dangereuses et utilisation efficiente des ressources : Cette SO couvre toute la gamme d'impacts liés à la pollution, aux déchets et aux substances dangereuses clés, pour lesquels il existe des conventions internationales en vigueur, ainsi que des normes complètes spécifiques à l'industrie ou régionales, qui sont appliquées par d'autres BMD, notamment pour 	Il existe une conformité entre la Politique de sauvegarde de la BAD et la législation nationale en vigueur.

THEMATIQUES	EXIGENCES NATIONALES	EXIGENCES DE LA BAD	ANALYSE DE CONFORMITE
	<p><i>Le décret 2017-125 du 22 février 2017 relatif à la qualité de l'air ;</i></p> <p>Arrêté N°1164/ MINEF/ CIAPOL/ SDIIC du 04 novembre 2008 relatif à la réglementation des rejets et émissions des installations classées. Ces dispositions rendent indispensable l'intégration du respect du développement durable dans la réalisation du projet</p>	<p>l'inventaire des gaz à effet de serre.</p>	
<p><u>Conditions de travail</u></p>	<p>Loi n°2015-532 du 20 juillet 2015 portant Code du Travail prévoit la prise en compte des droits et la protection de la sécurité, de l'hygiène et la santé au travail de tout le personnel</p>	<ul style="list-style-type: none"> • SO 5 : Conditions de travail, santé et sécurité <p>La SO 5 définit les exigences de la Banque envers ses emprunteurs ou ses clients concernant les conditions des travailleurs, les droits et la protection contre les mauvais traitements ou l'exploitation. Elle assure également une meilleure harmonisation avec la plupart des autres banques multilatérales de développement.</p>	<p>Cette disposition réglementaire est en conformité entre la Politique de la BAD et la législation nationale.</p>

A l'analyse de la comparaison entre les exigences du cadre réglementaire national et les Politiques de la BAD en matière environnementale et sociale, il ressort plusieurs similitudes.

Toutefois, pour tous les points où des divergences subsisteraient, les sauvegardes opérationnelles de la BAD seront appliquées.

2.3.5 Aperçu des valeurs limites et normes

2.3.5.1 Normes nationales de rejet

L'état de Côte d'Ivoire a élaboré les normes sur la qualité de l'environnement (exemple : qualité de l'air ambiant et du bruit). Il ne dispose pas de normes nationales en matière de la qualité de l'eau.

Les différentes valeurs limites se présentent comme suit :

Tableau III : Valeurs limites relatives à la qualité de l'air (décret 2017)

Valeurs limites relatives à la qualité de l'air ambiant	
Poussière (PS) PM 2,5	Valeur limite : 25 µg/m³
Poussière (PS) PM 10	Valeur limite : 50 µg/m³
Dioxyde de soufre (SO ₂)	Valeur limite : 350 µg/m³
Dioxyde d'azote (NO ₂)	Valeur limite : 200 µg/m³
Monoxyde de carbone (CO)	Valeur limite : 10 000 µg/m³

Source : Décret N°2017-125 du 22 février 2017 relatives à la qualité de l'air

Tableau IV : Valeurs limites d'émission sonore dans l'environnement fixée par la Sous-Direction des Inspections des Installations Classées(SDIIC)/Centre Ivoirien Antipollution(CIAPOL).

Zones	MOMENT OU PERIODE DE LA JOURNEE		
	Jour (en décibel)	Période intermédiaire (en décibel)	Nuit (en décibel)
Zone résidentielle ou rurale, avec faible circulation de trafic terrestre, fluvial ou aérien	45	40	35
Zone résidentielle urbaine avec quelques ateliers ou centre d'affaire ou dans des communes rurales	60	55	45
Zones à prédominance d'activités commerciales	70	65	50
Zone à prédominance industrielle	75	70	60

Source : Arrêté N°001164 du 04 Novembre 2008 portant réglementation des rejets et émission des installations classées pour la protection de l'environnement

2.3.5.2 Normes internationales de rejet

Les normes internationales en matière de la qualité de l'air ambiant :

Tableau V : Normes environnementales adoptées par l'IFC (organisation Financière internationale)

(1) Lignes directrices relatives à la qualité de l'air ambiant (OMS, 2005)

Rubriques	Période de calcul de la moyenne	Lignes directrices en $\mu\text{g}/\text{m}^3$
Dioxyde de soufre (SO_2)	24-heures	125 (Cible intermédiaire - 1) 50 (Cible intermédiaire - 2) 20 (ligne directrice)
	10 minutes	500 (ligne directrice)
Dioxyde d'azote (NO_2)	1-an	40 (ligne directrice)
	24- heures	200 (ligne directrice)
Matières Particulaires (PM_{10})	1-an	70 (Cible intermédiaire - 1) 50 (Cible intermédiaire - 2) 30 (Cible intermédiaire - 3) 20 (ligne directrice)
	24- heures	150 (Cible intermédiaire - 1) 100 (Cible intermédiaire - 2) 75 (Cible intermédiaire - 3) 50 (ligne directrice)
Matières Particulaires ($\text{PM}_{2,5}$)	1-an	35 (Cible intermédiaire - 1) 25 (Cible intermédiaire - 2) 15 (Cible intermédiaire - 3) 10 (ligne directrice)
	24- heures	75 (Cible intermédiaire - 1) 50 (Cible intermédiaire - 2) 37,5 (Cible intermédiaire - 3) 25 (ligne directrice)
Ozone (O_3)	moyenne journalière sur 8-heures	160 (Cible intermédiaire - 1)
	maximum	100 (ligne directrice)

Les résultats de mesure des différents paramètres de la qualité de l'air le long de l'autoroute de contournement se présentent comme suit :

2.3.6 Analyse des capacités environnementales et sociales des acteurs impliqués dans le projet

La prise en compte de la dimension environnementale et sociale dans le cadre des activités du projet constitue une préoccupation majeure. Toutefois en dehors de l'ANDE, le renforcement de capacité s'avère nécessaire pour les autres acteurs dans le domaine des sauvegardes environnementales et sociales (manque de moyens humains suffisants et compétents en gestion environnementale et sociale).

Le Ministère de l'Environnement et du Développement Durable

Le Ministère de l'Environnement et du Développement Durable prépare et met en œuvre la Politique du Gouvernement dans le domaine de l'Environnement et du Développement Durable. A ce titre, il est directement responsable de la lutte contre toutes sortes de pollution, de la protection et de la régénération des sols, des forêts et autres espaces boisés, de l'exploitation rationnelle des ressources forestières ainsi que de la défense des espèces animales et végétales et des milieux naturels. Il a autorité sur les parcs et les réserves.

Dans la conduite et le suivi des EIES, le MINEDD s'appuie sur l'ANDE.

Les structures sous tutelles telles que le Centre Ivoirien Anti-Pollution (CIAPOL), l'Office Ivoirien des Parcs et Réserves (OIPR) et l'Agence Nationale de l'Environnement (ANDE) disposent de capacités réelles pour la gestion environnementale et sociale des projets de développement.

L'Agence Nationale De l'Environnement

L'Agence Nationale de l'Environnement (ANDE) a pour mission l'évaluation et l'approbation des Etudes Environnementales et Sociales ainsi que le suivi et la mise en œuvre des Plans de Gestion Environnementales et Sociales (PGES). L'ANDE compte un effectif suffisant d'agents pour mener à bien ses missions dans le domaine des Evaluations Environnementales et Sociales.

Cependant, plus de la moitié de son personnel a besoin soit d'un recyclage ou d'une formation plus efficace pour accomplir les missions de l'agence. Par ailleurs ses capacités matérielles et financières sont relativement insuffisantes pour lui permettre d'assurer les missions du PGES.

L'AGEROUTE

L'Agence de Gestion des Routes est impliquée dans les travaux de construction de l'autoroute périphérique Y4. Il existe en son sein une Direction de l'environnement qui regorge des capacités réelles pour bien gérer les aspects environnementaux et sociaux dans la surveillance des projets de voirie.

Les Organisations non-gouvernementales (ONG) et autres associations locales communautaires

Les ONG (FEREAD) participent à la conception et à la mise en œuvre de la politique de développement à la base. Plusieurs ONGs et Réseau d'ONGs nationales et internationales évoluent dans le secteur de la préservation de l'environnement et du développement social, et accompagnent les secteurs de développement dans plusieurs domaines : renforcement des capacités, information, sensibilisation, mobilisation et accompagnement social. Ces structures de proximité peuvent jouer un rôle important dans le suivi de la mise en œuvre du projet.

SECTION 3 : DESCRIPTION DU PROJET

La Section 3 présente une description détaillée du projet tel qu'envisagé par le Maître d'ouvrage (MEER) et le Maître d'ouvrage délégué (AGEROUTE/PTUA). Elle est axée sur le contexte et la justification, la présentation du Projet de Transport Urbain à Abidjan (PTUA), la localisation géographique, la description technique (avec la présentation des situations actuelles et envisagées), et la consistance des travaux de construction de l'autoroute périphérique y compris l'aménagement des carrefours, la construction des échangeurs d'Alépé, d'Anyama et du Boulevard Mitterrand.

3.1 Contexte et justification du projet

Les infrastructures routières des villes ivoiriennes s'inscrivent 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.

La circulation dans le District Autonome d'Abidjan est devenue difficile avec une surpopulation due à la crise militaro-politique qu'a traversée 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'État ivoirien à travers le Ministère de l'Équipement et de l'Entretien Routier, a initié 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 ;
- le prolongement du boulevard Latrille jusqu'à l'hôpital d'Angré ;
- le dédoublement de la route de Dabou appelée Sortie Ouest (Autoroute Nord – Rond GESCO – Carrefour route de Jacquerville) ;
- le dédoublement de la route d'Anyama appelée Sortie Est (Autoroute Nord – carrefour zone industrielle Yopougon – Carrefour N'Dotrè – Péage Thomasset) ;
- la construction de trois (3) échangeurs sur le boulevard Mitterrand ;
- la construction du 4^{ème} pont d'Abidjan (Yopougon – Attécoubé – Adjamé).

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

Le coût total estimatif des quatre (4) composantes du Projet s'élève à cinq cent quatre milliards neuf cent quarante-deux millions cinq cent soixante-dix-neuf mille quatre cent soixante **504 942 579 460 Francs CFA HT.**

Cependant, le Projet d'aménagement de l'autoroute périphérique y compris l'aménagement des carrefours, la construction des échangeurs d'Alépé et d'Anyama, et du Boulevard Mitterrand, se justifie par la volonté de l'Etat de Côte d'Ivoire, d'améliorer la qualité du réseau routier dans le DAA.

En effet, l'insuffisance des voies existantes et leurs états de dégradations par endroits, entraînent des accidents et le ralentissement du trafic, surtout aux heures de pointes.

Malgré la mise en service récente du troisième pont sur la lagune Ebrié et la construction de l'autoroute vers Grand Bassam, un diagnostic de la situation actuelle met en évidence les carences suivantes :

- Manque d'artère structurante interne au secteur Nord-Est qui représente la moitié de l'agglomération d'Abidjan
- Manque d'artère structurante interne au secteur Nord-Ouest en très fort développement
- Manque de capacité dans la connexion entre le secteur Nord-Ouest en très fort développement et les autres secteurs de l'agglomération
- Manque d'une bonne voie de pénétration dans l'agglomération depuis le Nord
- Manque d'une bonne voie de pénétration dans l'agglomération depuis l'Ouest.

Ceci résulte en grande partie de l'absence de contournement de l'agglomération, infrastructure qui pourrait soulager le réseau viaire interne. Une telle voie de contournement a été planifiée de longue date sous le nom de Y4, mais n'a jamais vu le jour. Ses emprises réservées ont été progressivement occupées sur certaines sections à la suite des mouvements de populations engendrés par la crise traversée par le pays. Par ailleurs les routes actuelles assurant la pénétration de l'agglomération depuis le Nord et depuis l'Ouest traversent à présent des zones densément urbanisées, ce qui rend leur élargissement difficile.

Le Projet d'aménagement de l'autoroute périphérique y compris l'aménagement des carrefours, la construction des échangeurs d'Alépé et d'Anyama, et du Boulevard Mitterrand (voir figure 1), permettra de désengorger le DAA.

Le coût du présent projet après modification de l'autoroute périphérique ou la Y4 est estimé à 151 825 259 696 FCFA HT.

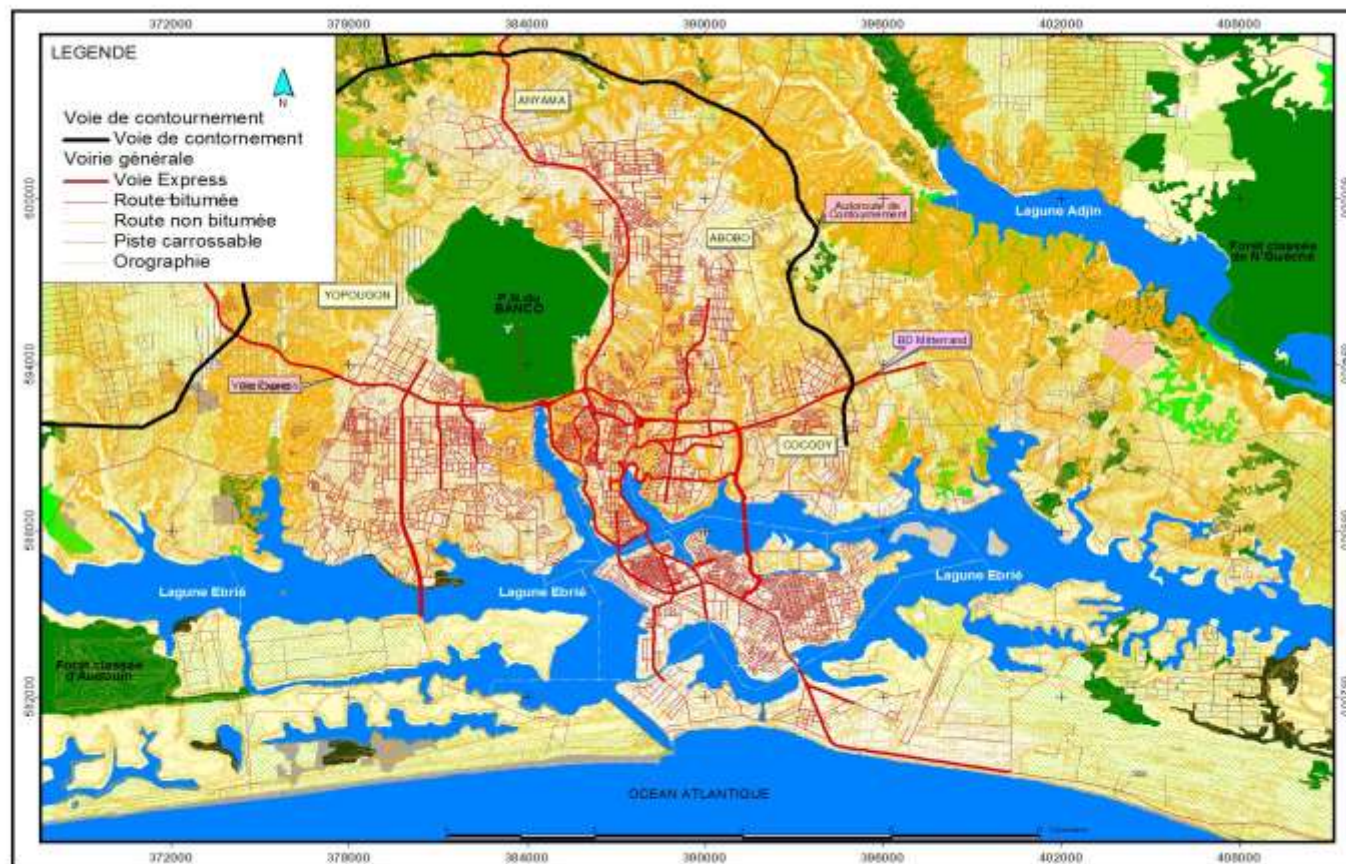


Figure 1 : Présentation de l'itinéraire de l'autoroute périphérique
 Source BNETD, 2019

3.2 Localisation du projet

La zone du projet concerne le District Autonome d'Abidjan (Sud-Est de la Côte d'Ivoire) qui regroupe les dix (10) Communes de la Ville d'Abidjan (Abobo, Adjamé, Attecoubé, Cocody, Koumassi, Marcory, Plateau, Port-Bouët, Treichville et Yopougon), capitale économique du pays, et les Communes d'Anyama, de Bingerville et de Songon.

La zone du projet est située plus précisément dans les Communes de Cocody, d'Abobo et d'Anyama. La section 1 qui est concernée par notre étude part du Boulevard de France redressé à Cocody jusqu'au carrefour de la route d'Alépé et de ce carrefour, on rejoint le carrefour d'Adzopé.



Figure 2 : Situation géographique de la zone du projet

❖ Localisation spécifique de l'autoroute périphérique Y4

L'autoroute périphérique Y4 part du carrefour Boulevard de France Redressé (jonction Boulevard Mitterrand-Boulevard de France Redressé) au carrefour route d'Adzopé. Elle traverse les communes de Cocody, d'Anyama, d'Abobo et est scindée en deux (02) lots détaillés comme suit.

Voies structurantes	Priorité	Section	Linéaire (Km)
Aménagement de la voie Y4 le lot 1 de la section 1,	1	Jonction Latrille/Y4-Carrefour Alépé (PK8+400 au PK14+200)	5,8
	2	Jonction Latrille/Y4-Pont Soroubat (PK8+400 au	2,4

14,2 Km		PK6+00)	
	3	Pont Soroubat-Rondpoint St Viateur (PK6+00 au PK4+400)	1,6
	4	Rondpoint St Viateur –Boulevard Mitterrand (PK4+400 au PK0+00)	4,4
Aménagement de la voie Y4 le lot 2 de la section 1, 12,3 Km	1	Carrefour Alepé- au PK20 (PK14+200 au PK20+00)	5,8
	2	Boulevard Mohamed VI-Jonction Y4/Sortie Est (PK24+500 au PK 26+500)	2
	3	PK20- Boulevard Mohamed VI (PK20+00 au PK 24+500)	4,5
Superficie totale			26,5



Figure 3 : Aperçu du tracé de l'autoroute périphérique matérialisé en violet

3.3 Présentation de l'itinéraire à aménager

Dans le cadre du Projet de Transport Urbain d'Abidjan, au niveau de la Section 1, il est prévu l'aménagement du boulevard périphérique d'Abidjan allant du carrefour du Boulevard de France redressé à Cocody- carrefour de la route d'Adzopé. Ce projet est scindé en deux lots que sont :

- Lot 1 : Boulevard de France redressé à Cocody- Carrefour de la route d'Alépé (14,200Km)
- Lot 2 : Carrefour de la route d'Alépé -Carrefour de la route d'Adzopé (12,300Km).

Cet aménagement qui a pour objectif d'améliorer la fluidité routière et les conditions de circulation piétonne induit des impacts sociaux, notamment le déplacement des populations affectées par le projet et la démolition des bâtis situées dans les emprises du tracé de la route.

3.3.1 Lot 1 Carrefour Boulevard de France redressé-Carrefour Route Alépé

Pour le premier lot, les aménagements concernent la construction d'une route neuve en 2x2, à partir du carrefour du Boulevard de France redressé à Cocody, jusqu'au carrefour de la route d'Alépé sur une longueur de 14 200 ml et détaillés comme suit :

L'aménagement / construction concerne la réalisation :

- de deux (02) chaussées de sept mètres comprenant chacune deux voies de circulation de 3,5 mètres
- d'un (01) terre-plein central de 12 mètres de largeur (au-delà du pk 3 + 280) afin de permettre un élargissement futur ou la mise en place d'un éventuel BRT
- de trois (03) échangeurs
- d'un (01) viaduc (VIPP) d'une longueur de 103,6 (34,3+35+34.3) mètres linéaires,
- de quatre (04) passages inférieurs (PI),
- de trois (03) passages supérieurs (PS)
- d'un (01) passage véhicules (VP).

L'ensemble du projet est doté d'un éclairage Public.



Photos 1 et 2 : Aperçu du type d'occupation du début et de la fin du lot 1 de l'emprise du projet (Source : Enquêtes BNETD, 2019)

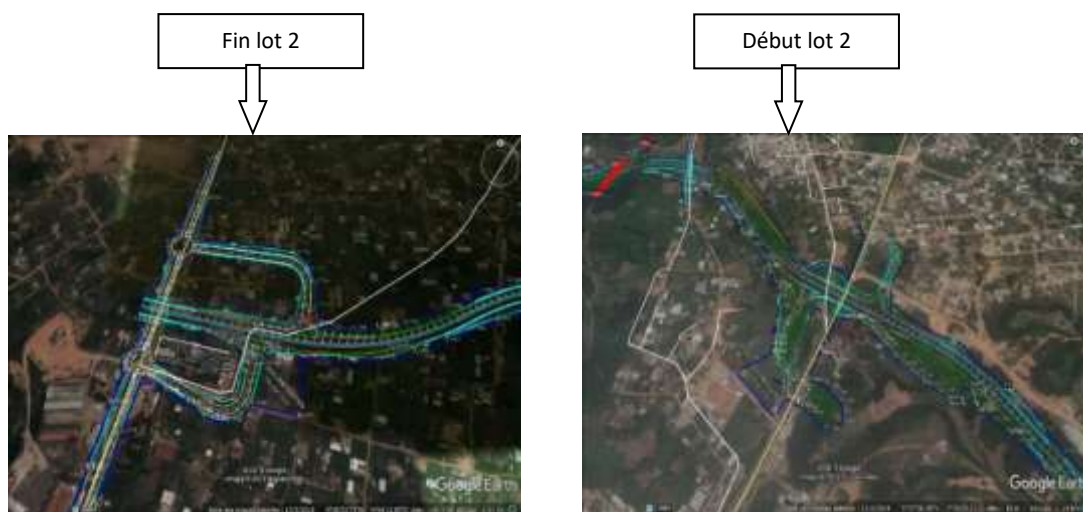
3.3.2 Lot 2 Carrefour route d'Alépé – Carrefour route d'Adzopé

Pour le lot 2, le projet concerne la construction d'une route neuve en 2x2, à partir du carrefour de la route d'Alépé, jusqu'au carrefour de la route d'Adzopé sur une longueur de 12 300 ml et détaillés comme suit :

L'aménagement / construction concerne la réalisation de :

- deux (02) chaussées de sept mètres comprenant chacune deux voies de circulation de 3,5 mètres
- d'un (01) terre-plein central de 12 mètres de largeur (au-delà du PK 3 + 280) afin de permettre un élargissement futur ou la mise en place d'un éventuel BRT
- de deux (02) échangeurs
- d'un (01) passage inférieur (PI),
- de dix (10) passages supérieurs (PS)
- de deux (02) passages véhicules (VP).

L'ensemble du projet est doté d'un éclairage public.



Photos 3 et 4 : Aperçu du type d'occupation du début et de la fin du lot 2 de l'emprise du projet (Source : Enquêtes BNETD, 2019)

3.4 Caractéristiques principales de l'autoroute de contournement

3.4.1 Caractéristiques principales de la route

CARACTÉRISTIQUES	VALEURS
Longueur de la route	26,500 kilomètres
Largeur de la chaussée	2 x 7,000 mètres
Largeur du TPC	12 mètres
Largeur de la Bande d'Arrêt d'Urgence	2,500 mètres, portées à 4%
Vitesse de référence	U80 km/h, selon l'ICTAVRU
Critère de passage	Mise hors d'eau
Charge maximales à l'essieu	13 tonnes (Application du règlement 14-2005-CM-UEMOA charge à l'essieu)
Trafic	TC5
Devers de chaussée	2,5%
Pente des talus de remblai	Variable en fonction de la cohésion des matériaux et du relief
Pente des talus de déblai	Variable en fonction de la cohésion des matériaux et du relief
Durée de service	15 ns

Les valeurs des rayons respectent les recommandations prévues par l'ICTAVRU, dont les caractéristiques limites sont résumées dans le tableau ci-dessous :

Tableau VI : Valeurs limites du rayon en tracé en plan .

CATÉGORIES	AUTOROUTE SORTIE EST- CATÉGORIE U80 SELON L'ICTAVRU
Rayon non déversé	400 mètres
Rayon minimal	240 mètres

Tableau VII : Valeurs limites du profil en long

CATÉGORIE	AUTOROUTE SORTIE EST-CATÉGORIE U80 SELON L'ICTAVRU
Déclivité moyenne	6%
Rayon normal en angle saillant *	6 000 m
Rayon minimal en angle saillant	3 000 m
Rayon normal en angle rentrant	2000 m
Rayon minimal en angle rentrant	1000 m

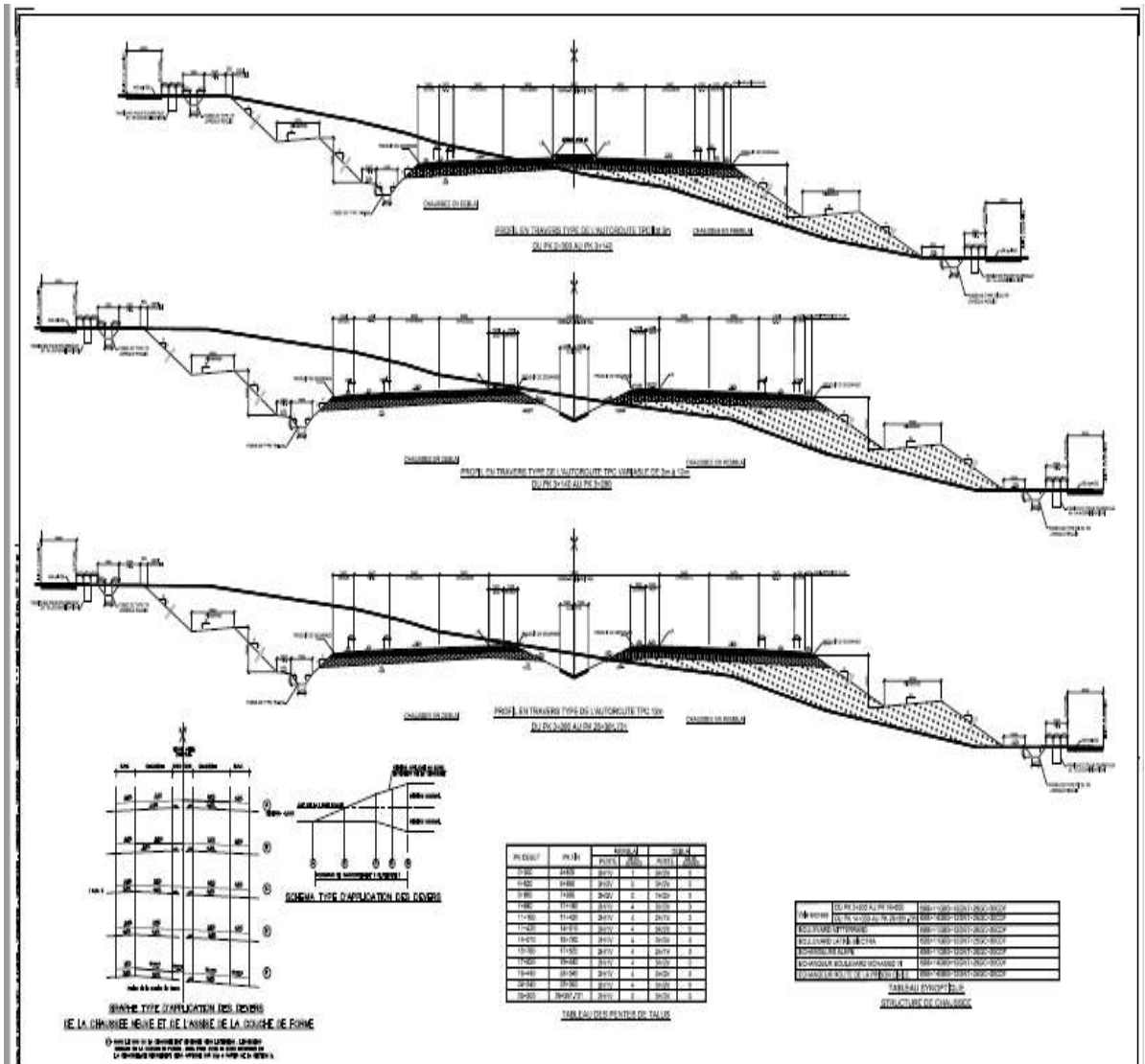


Figure 4 : Profil en travers type

3.4.2 Structures de chaussée

❖ Structure de la chaussée

Pour la section du Pk 0 au Pk 14 + 200 (route d'Alépé)

- revêtement béton bitumineux de 6 cm d'épaisseur ;
- couche de Grave Bitume (GB) de 11 cm d'épaisseur ;
- couche de fondation N2 en GNT 0/31,5 de 12 cm d'épaisseur
- Couche de fondation N1 en sable argileux stabilisé au ciment à 4% de 25 cm d'épaisseur
- Couche de forme de 30 cm d'épaisseur
- Une plateforme de classe 2

Le drainage longitudinal et transversal des chaussées sera assuré par des fossés bétonnés, des fossés en terre, dalots ou des buses en béton armé, de dimensions variables.

Pour la section du Pk 14+200 au Pk26 + 500 (route de la prison civile)

- revêtement béton bitumineux de 6 cm d'épaisseur ;
- couche de Grave Bitume (GB) de 14 cm d'épaisseur ;
- couche de fondation N2 en GNT 0/31,5 de 12 cm d'épaisseur
- Couche de fondation N1 en sable argileux stabilisé au ciment à 4% de 25 cm d'épaisseur
- Couche de forme de 30 cm d'épaisseur
- Une plateforme de classe 2

Le drainage longitudinal et transversal des chaussées sera assuré par des fossés bétonnés, des fossés en terre, dalots ou des buses en béton armé, de dimensions variables.

3.4.3 Echangeurs

Cinq (05) échangeurs sont prévus sur l'autoroute périphérique :

- **Echangeur Mitterrand** : Cet échangeur permettra la connexion entre le projet et le boulevard de France redressé et les échanges avec le boulevard Mitterrand.

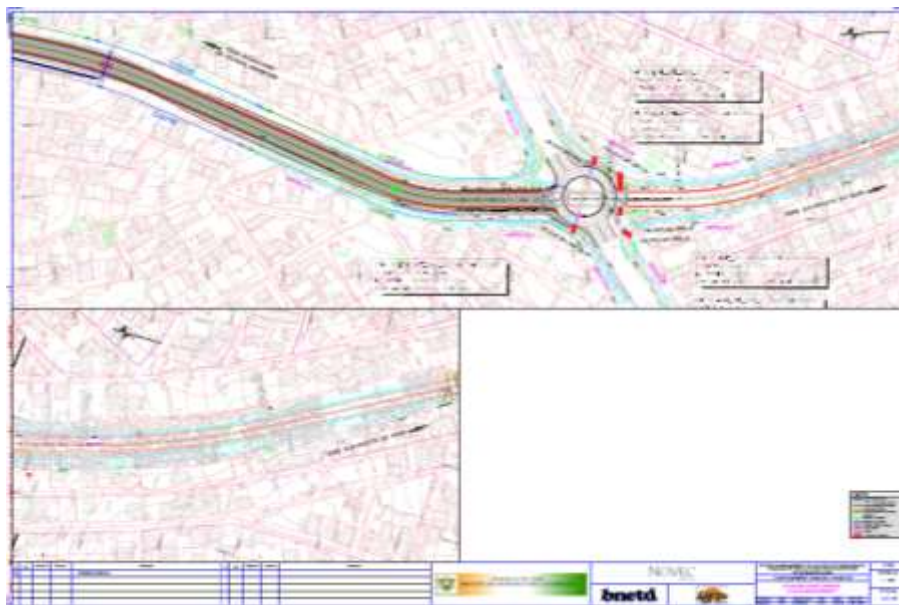


Figure 5 : Plan d'aménagement de l'échangeur Mitterrand

- **Echangeur au niveau du croisement avec le boulevard Latrille** : Cet échangeur permettra les échanges avec le boulevard Latrille.

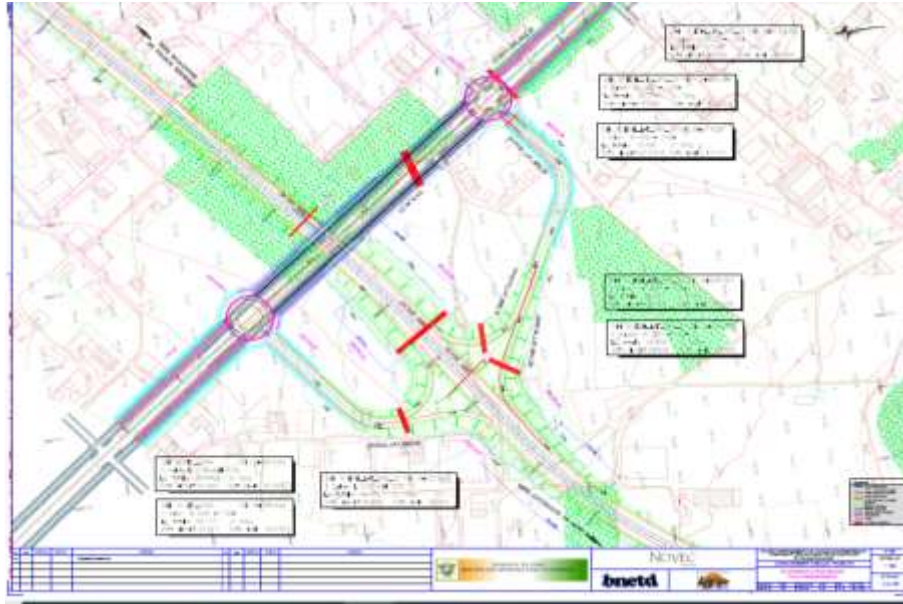


Figure 6 : Plan d'aménagement de l'échangeur au niveau du croisement avec le Boulevard Latrille

- **Echangeur Alépé** : Cet échangeur permettra les échanges avec la route d'Alépé.

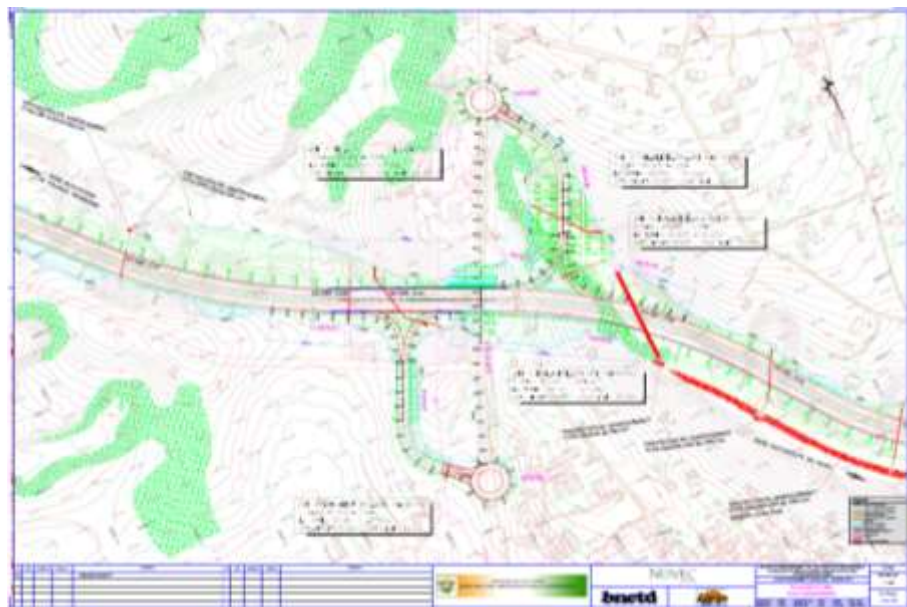


Figure 7 : Plan d'aménagement de l'échangeur d'Alépé

- **Echangeur Anyama** : Cet échangeur permettra les échanges avec le boulevard Mohamed VI dans la commune d'Anyama.

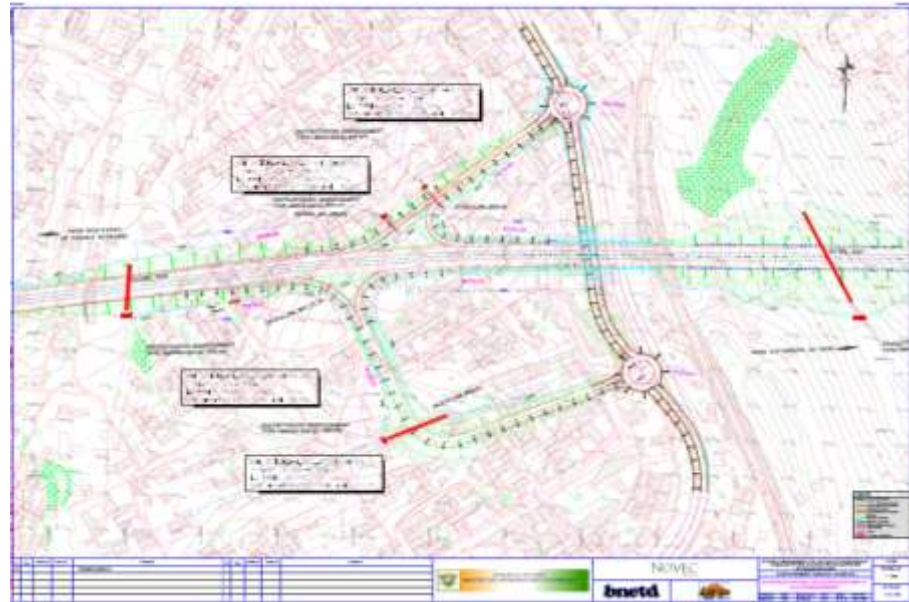


Figure 8 : Plan d'aménagement de l'échangeur d'Anyama

- **Echangeur d'Abobo** : Cet échangeur permettra les échanges avec la route de la prison civile

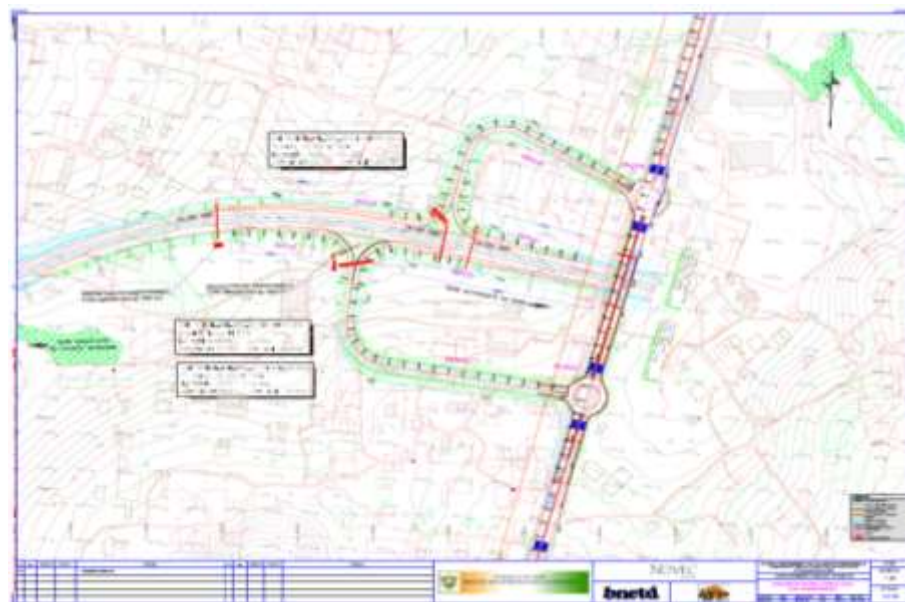


Figure 9 : Plan d'aménagement de l'échangeur d'Abobo

- Les travaux de construction de l'autoroute périphérique, y compris les ouvrages d'art, l'aménagement des carrefours, la construction des échangeurs d'Alépé, d'Anyama et du boulevard Mitterrand, dureront vingt (20) mois.

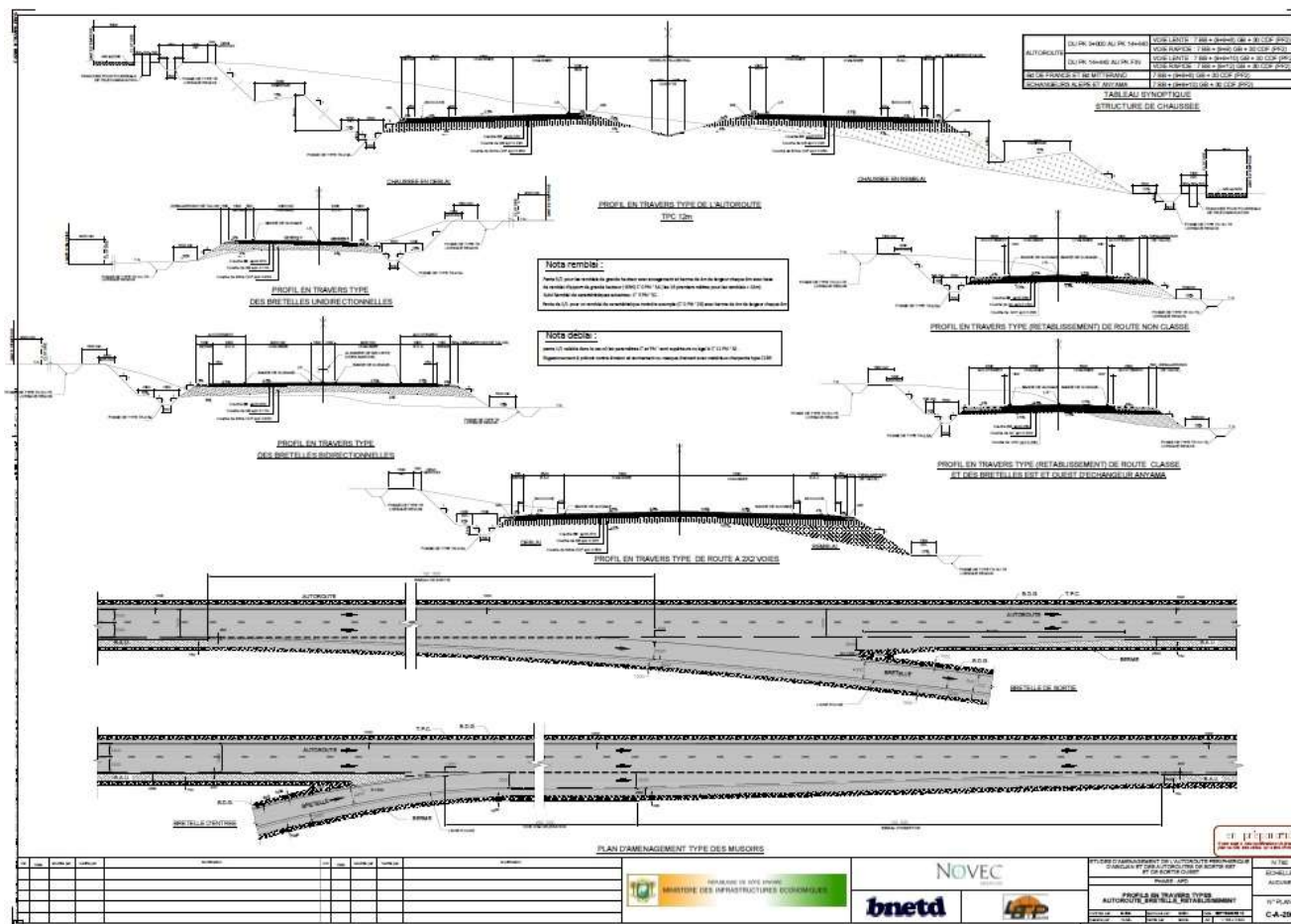


Figure 10 11 : Profil en travers type

3.5 Ouvrages autoroutiers au-dessus de la voie ferrée

Un ouvrage portique double de 18 m d'ouverture sera construit au PK 23+300, au-dessus de la ligne ferroviaire (voir photos 5 et 6). Les difficultés principales de cet ouvrage viennent du fait qu'il est réalisé au-dessus d'une voie existante en exploitation et que les travaux seront faits en limitant au maximum les interruptions de la circulation ferroviaire.

Phase de construction :

(1) Réalisation des terrassements sur l'emprise des voies une ITC de 24h :

Cette étape consiste à terrasser avec une pente verticale, ou battre dans le cas échéant des palplanches dans la zone concernée, situé sur l'emprise de voies ferroviaires. Cette étape nécessite une interruption de circulation (ITC) de 24 h où la voie est déposée (ou les palplanches battues dans le cas échéant).

(2) Pose des deux tabliers auxiliaires avec une ITC de 24h:

Cette étape suit directement l'étape précédente et consiste à poser deux tabliers auxiliaires préfabriqués sous une interruption de circulation (ITC) de 24 h. L'interruption continue de circulation dure donc 48 h. Le tablier auxiliaire est livré avec des camarteaux (à dimensionner en fonction du sol rencontré) assurant le support des tabliers. Les tabliers auxiliaires, une fois disposés, permettent de rétablir la circulation ferroviaire et de poursuivre les travaux en sécurité.

(3) Réalisation de l'ouvrage

Cette étape consiste à terrasser à l'intérieur afin de disposer le coffrage pour réaliser le portique double.

(4) Retrait des tabliers auxiliaires, terrassement et passe de la ligne existante (sur ITC)

Lorsque les travaux de génie-civil sont terminés, les tabliers auxiliaires peuvent être retirés en prévoyant une interruption de circulation de 48 h. Puis, les travaux de terrassements tels que le remblaiement de l'ouvrage peuvent être réalisés.



**Photos 5 et 6 : Aperçu de la voie ferroviaire dans l'emprise du projet (zone Anyama)
(Source : Enquêtes BNETD, 2019)**

3.6 Description des travaux à réaliser

3.6.1 Travaux à réaliser

❖ Phase d'installation et de préparation

Cette phase comprendra les activités suivantes :

- **Installation de chantier**
 - Installation propre à l'entreprise (base-vie)
 - Identification et aménagement des déviations
- **Déplacement de réseaux**
 - Fourniture et pose de tuyaux PVC
 - Enlèvement et déplacement de poteaux
 - Déplacement de réseaux exceptionnels
 - Sondage pour reconnaissance de réseaux
- **Dégagement des emprises**
 - Nettoyage de site
 - Débroussaillage – Décapage
 - Abattage d'arbre
 - Démolition d'ouvrages
 - Démolition et scarification de chaussée
 - Démolition et enlèvement de buses
 - Démolition de bordures
 - Curage d'ouvrage de drainage à ciel ouvert et/ou enterré
- **Transport des engins**

❖ Phase de construction

Les travaux qui seront réalisés pendant cette phase seront :

- **Terrassement.**
 - Déblais en grande masse en terrain meuble et mis en dépôt
 - Remblais provenant des déblais
 - Remblais en terre d'apport
 - Purge des terres de mauvaise tenue
- **Chaussée et Trottoirs**
 - Fourniture, transport, mise en œuvre de matériaux pour couche de base
 - Compactage de matériaux pour chaussée.
- **Assainissement et drainage**
 - Fouille pour ouvrages de drainage
 - Coffrages
 - Aciers
 - Béton
 - Dalles de couverture de caniveaux

- Dalots en béton armé.
- Transport des matériaux (sable, gravier, latérite, ciment, eau, etc.).
- Equipements divers
- Divers
 - Protection des talus
 - Plantation d'arbres
 - Panneaux de signalisation
 - Nettoyage du site
 - Replis (démolition baraque de chantier et repli des engins).

❖ **Phase d'exploitation**

Pendant cette phase, les activités prévues seront :

- Mise en service de l'autoroute périphérique
- Activités d'entretiens périodiques

3.6.2 Intrants des travaux

Les intrants (matériaux nécessaire à la réalisation du projet en phase de travaux) seront essentiellement du sable, de la latérite, des graveleux, de l'eau, de produits hydrocarbonés, de granulats, etc.

3.6.2.1 Carrière et emprunt

Dans le cadre de ce projet, l'approvisionnement en matériaux se fera dans les carrières existantes aux alentours d'Abidjan et disposant des autorisations d'exploitation de carrières en vigueur. Ces matériaux seront transportés par des camions, sur les chantiers. Plusieurs sites d'emprunt (voir figure 10) ont été localisés durant les campagnes géotechniques, dans la localité d'Adiaké, non loin de la Commune d'Anyama.

Pour le linéaire de section courante d'environ 24 Km, les travaux de terrassement du projet produisent environ 6 000 000 m³ de terrassements (déblais/remblai).

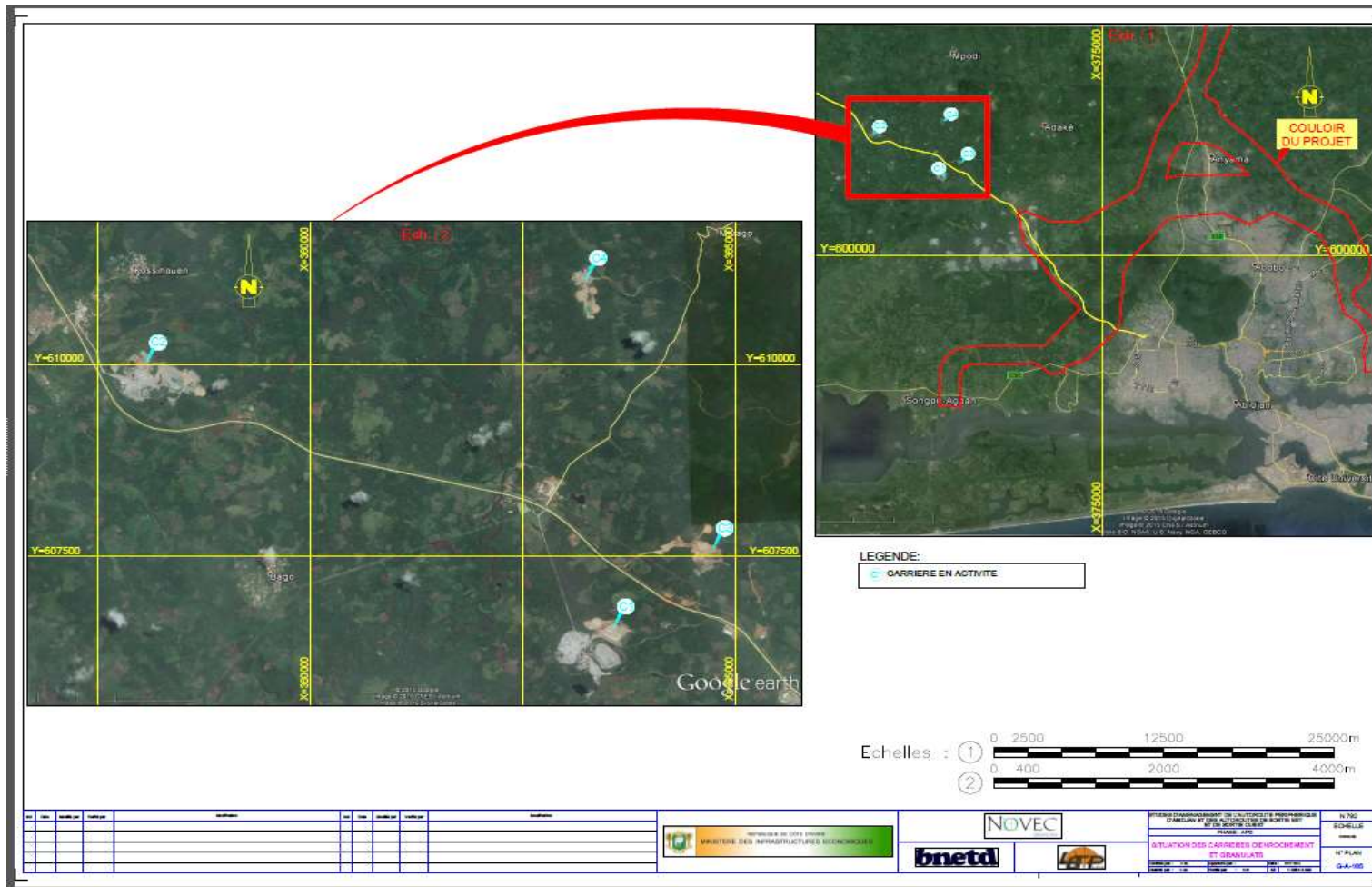


Figure 12 : Zones d'emprunt identifiées dans la zone du projet

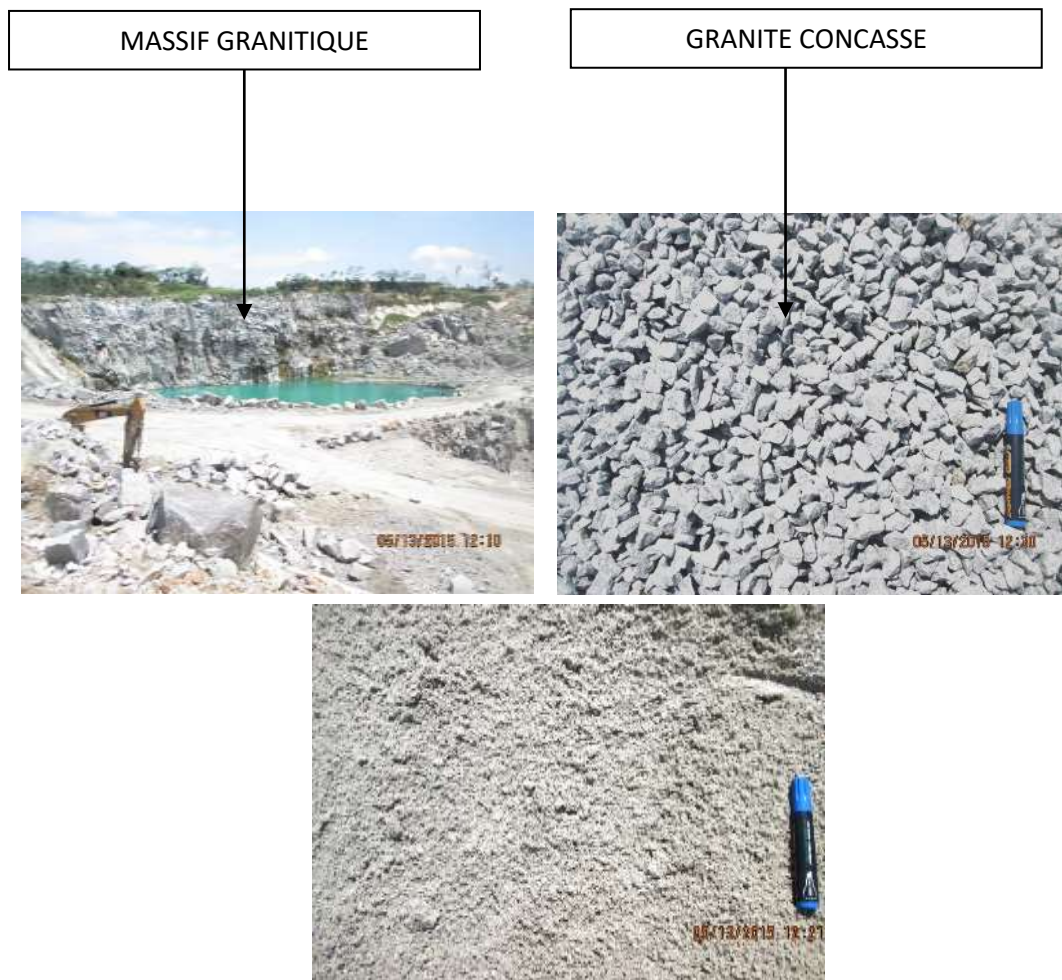
- **Zone d'emprunt pour remblais**

Lors de la mission du terrain, plusieurs zones d'emprunts déjà exploitées (voir figure ci-dessous) ou en exploitation pour le besoin des travaux routiers et plates-formes ont été observées.

Le mouvement de terre prévu à partir des sections en déblais vers les sections en remblai pourrait être complété en cas de déficit par l'extraction des matériaux au voisinage du tracé.

- **Gîtes à matériaux rocheux**

Lors de la visite du terrain, une prospection des gîtes rocheux pour le corps de chaussée et les agrégats à béton a été aussi effectuée. La périphérie d'Abidjan est pourvue d'affleurement du massif granitique. Ce dernier est exploité à plusieurs endroits à échelle industrielle, moyennant l'ouverture de grandes carrières dotées de Stations de Traitement des Matériaux (STM) capables de fournir au marché local tous les besoins en agrégats à béton. Le repérage de quatre stations a été effectué sur l'imagerie Google (**voir étude géotechnique** en annexe) et une STM a fait l'objet de visite et collecte de quelques informations et données. Le rapprochement de l'une de ces unités industrielles existante a permis de constater que la capacité annuelle de production globale des principales STM de la région avoisine les 2 500 000 m³ d'agrégats, chiffre à situer par rapport au besoin de projets autoroutiers. Les photographies ci-dessous donnent une vue sur le massif granitique exploité par carrière.



Photos 7, 8 et 9: Massifs granitiques exploités pour des carrières

(Source : Enquêtes BNETD, 2019)

3.6.2.2 Eau

La base-vie sera alimentée en eau du réseau de la SODECLI ou l'eau de forage. Les eaux de surface (rivière Djibi et affluents) serviront pour les travaux et l'arrosage périodique de la plate-forme, pour réduire les poussières, avec l'accord des autorités compétentes. L'entreprise devra éviter toutes pollutions, par l'entretien de ses engins, car ces eaux sont utilisées par certains ménages pour les activités domestiques.

3.6.2.3 Produits bitumeux-Liants hydrocarbonés

La réalisation de la surface de roulement va nécessiter l'utilisation de produits hydrocarbonés, de granulats et l'utilisation des produits de la centrale d'enrobé.

3.6.3 Installation du chantier et de la base vie

En vue de l'installation de la base-vie et de la base-chantier, il s'avèrera nécessaire d'obtenir la mise à disposition de terrains plus ou moins vastes en fonction de la taille des installations envisagées. Elle concerne la base-chantier pour le matériel tels que les engins lourds et véhicules, le stockage des matériaux et autres agrégats, les citernes à carburants, la centrale à béton, la centrale de concassage, la centrale d'enrobés, etc. En général, ces installations ne sont pas situées dans l'emprise mais nécessitent des emplacements appropriés compte tenu de leurs sensibilités spécifiques.

Il y aura également une autre zone d'installation de chantier à la fin du projet au PK 26 + 500 dans la commune d'ABOBO, à la jonction avec la route de la prison civile. L'exploitation de ces sites va nécessiter leur libération préalable, dans les mêmes conditions que celle des emprises du tracé. Il s'agira du déplacement des populations sur le site de la Djibi (bâtis, ménages, commerces et services), et le déplacement de bâtis sur le site de Cocody. Pour réduire les impacts négatifs liés à l'exploitation des sites d'installation du chantier, la préférence sera de rechercher des sites dégradés et de moindre intérêt ou des réserves dont l'exploitation sera différée.

3.6.4 Moyens humains et matériels

3.6.4.1 Moyens humains

Le projet de construction de l'autoroute de contournement mobilisera du personnel pluridisciplinaire. Ce personnel clé sera composé d'un (1) Directeur de projet (Ingénieur), d'un (1) Chef de projet et d'un (1) Conducteur de travaux (Ingénieur) par entreprise des travaux.

Des équipes constituées seront réparties sur les différents chantiers de sorte que les plannings des travaux soient parfaitement respectés. La composition des équipes sera la suivante :

- équipes de sondage de reconnaissance : un chef d'équipe et des manœuvres ;

- équipes de topographie : un (1) chef topographe et des portes mires ;
- équipes de terrassement, de remblaiement et d'épuisement des eaux : des chefs d'équipe, des chauffeurs et des ouvriers ;
- équipes de pose et de construction : des chefs maçons et des ouvriers ;
- équipes d'évacuation des déblais : des chauffeurs d'engins et des chauffeurs de camions ;
- équipes de sécurité : des chefs d'équipe et des manœuvres ;
- équipes de ferrailage : des chefs d'équipe, des ferrailleurs et des manœuvres ;
- équipes de maintenance du matériel : des chefs mécaniciens, des aides mécaniciens et des manœuvres ;
- équipes d'approvisionnement : des magasiniers, des pointeurs, des chauffeurs de pickup de service.

Il faut noter que ces équipes seront mobilisées selon le rythme d'avancement et des conditions d'exécution des travaux.

3.6.4.2 Moyens matériels

Le projet nécessitera la mobilisation d'importants moyens matériels notamment :

- des pelles pour terrassement type CATERPILLAR 316 ;
- des tractopelles type 428c ;
- des centrales à béton 30 m³/h ;
- des camions de chantier (20 m³) ;
- des chargeuses 966 ;
- des niveleuses 140 h et un (1) ripper ;
- des bulldozers d8 et un (1) ripper ;
- des compacteurs 25/30 t ;
- des camions citerne, motopompe et une (1) rampe d'arrosage ;
- des camions citerne à gas-oil ;
- des compacteurs à pieds de mouton 815 ;
- des grues mobiles PPMAC 580 35 t /30 m ;
- des grues GTMR 331/30m/6t ;
- des camions béton à pompe ;
- des camions malaxeur de béton ;
- du bois de coffrage en quantité suffisante
- des ensembles d'échafaudage métallique;
- des pick-up de chantier ;
- des voitures de liaison ;
- des postes à souder
- etc.

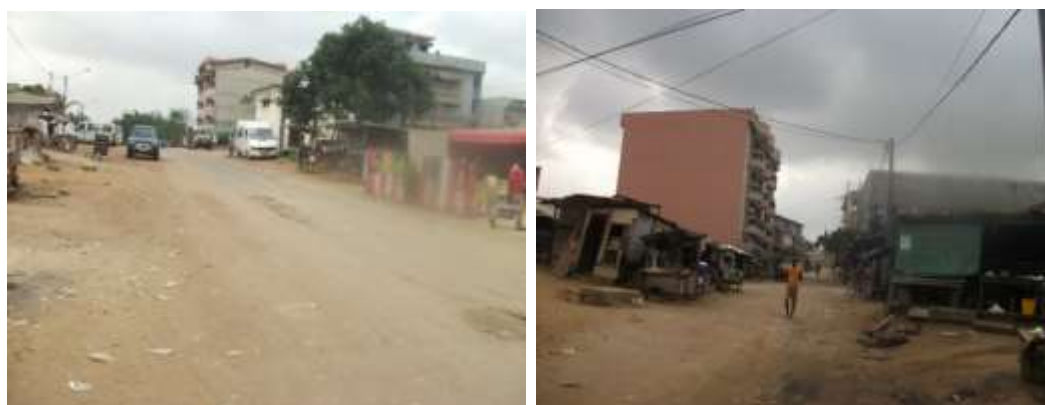
3.7 Voies de déviation

Des propositions de voies de déviation lors de la réalisation des travaux ont été identifiées durant les missions de terrain.



Photos 10 et 11: Voie de déviation identifiée à Anyama à 200m de l'hôtel EZY (sens Abobo-Anyama)

(Source : Enquêtes BNETD, 2019)



Photos 12 et 13: Voie de déviation menant à Akouédo (zone Abinader)

(Source : Enquêtes BNETD, 2019)



Photos 14 et 15: Voie de déviation au niveau de Cocody ferronnerie (non loin du quartier précaire Abinader) (Source : Enquêtes BNETD, 2019)



Photos 16 et 17: Voie de déviation au niveau du carrefour de l'ancien corridor d'Anyama (Source : Enquêtes BNETD, 2019)



Photos 18 et 19: Voie de déviation au niveau du grand séminaire d'Anyama (carrefour Ebimpé) jusqu'à Anyama (Source : Enquêtes BNETD, 2019)

Les emprises des voies de déviation étant bien dégagées, il convient de :

- bitumer ou aménager les sections en terre (voie de déviation à 200m de l'hôtel Ezy) avant le démarrage des travaux, dans l'optique de réduire l'impact des poussières dans le voisinage
- installer une signalisation adéquate indiquant les limitations de vitesses devra être mise en place. Ces voies seront bien éclairées, afin de garantir la sécurité des populations
- prévoir des agents de régulation de la circulation surtout au niveau du marché d'Anyama.

3.7.1 Description des rejets et nuisances

3.7.1.1 Descriptions des rejets

Les différents types de rejets générés au cours des différentes phases du projet sont mentionnés dans le tableau VIII ci-dessous :

Tableau VIII : Différents types de rejets du projet

		PHASES DU PROJET		
		Préparation et installation	Construction	Exploitation et entretien
REJETS	Solides	Déchets verts, Déchets alimentaires, chiffons souillés, Gravats de démolition	Déchets alimentaires, Déchets de chantier, chiffons souillés	Déchets alimentaires, Déchets solides Déchets mécaniques
	Liquides	Carburants, Huiles usagées	Eaux usées, huiles usagées, carburants, peintures, solvants, liquides de refroidissement,	Carburant, Huiles usagées
	Atmosphériques	Poussières, gaz d'échappement	Poussières, gaz d'échappement	Poussières, gaz d'échappement

3.7.1.2 Description des nuisances

Les différents types de nuisances générées au cours des différentes phases du projet sont mentionnés dans le tableau IX ci-dessous :

Tableau IX : Différents types de nuisances du projet

		PHASES DU PROJET		
		Préparation et installation	Construction	Exploitation et entretien
Nuisances	Sonores	Bruits et vibrations	Bruits et vibrations	Bruits et vibrations
	Olfactives	Poussières, gaz d'échappement	Poussières, gaz d'échappement	Poussières, gaz d'échappement

3.7.1.3 Différentes sources de rejets et nuisances

Les différentes sources des rejets et de nuisances générés au cours des différentes phases du projet sont mentionnées dans le tableau ci-dessous :

Tableau X : Sources des rejets et nuisances

PHASES DU PROJET	REJETS ET NUISANCES	SOURCES DES REJETS ET NUISANCES
Préparation et installation	Déchets verts	Déchets issus de la libération de l'emprise (débroussaillage, abattage des arbres)
	Déchets de déblai	Déchets issus des activités de déblai
	Gravats de démolition	Déchets issus des bâtis et équipements détruits lors de la libération de l'emprise
	Déchets alimentaires	Reste d'aliments et leurs emballages (boîtes de conserve, les sachets de biscuits, sachets d'eau etc.) rejetés par la main d'œuvre du site
	Huiles usagées	Huiles provenant des moteurs des camions et des autres engins sur le site
	Carburant	Déversement accidentel, fuite au niveau des véhicules
	Poussières	Emission de poussière lors du débroussaillage, du transport et du déplacement des engins
Gaz d'échappement	Emission de gaz d'échappement lors du déplacement des engins	

PHASES DU PROJET	REJETS ET NUISANCES	SOURCES DES REJETS ET NUISANCES
	Bruits	Emission de bruit lors du déplacement ou de la mise en marche des engins (camions, bulldozers)
	Vibrations	Vibration lors du fonctionnement des marteaux piqueurs, de vibreurs pour l'abattage des arbres
Construction	Déchets alimentaires	Reste d'aliments et leurs emballages (boîtes de conserve, les sachets de biscuits, les sachets de jus etc.) rejetés par la main d'œuvre sur le site
	Déchets de chantier	Résidus des matériaux pendant les activités du chantier (sac de ciment, bois, papier, agrégats d'enrobés, vitrage, plâtre, pots de peinture, déblai issus des travaux de génie civil)
	Chiffons souillés	Chiffons d'entretien des engins pour les travaux (grues, camion; etc.)
	Huiles usagées	Huiles provenant des moteurs des camions, de la maintenance des machines, et des autres engins lourds sur le site
	Poussière	Emission de poussière lors du déplacement des véhicules et camions
	Gaz d'échappement	Emission de gaz d'échappement lors du fonctionnement des engins sur le site
	Bruit	Emission de bruit lors du déplacement des engins (camions...)
	Terres contaminées	Parcelles de terres contaminées par les déversements accidentels
	Eaux usées	Eaux utilisées pour le nettoyage des engins et équipements après la journée de travail
	Vibration	Vibration lors du fonctionnement des marteaux piqueurs, de vibreurs pour la mise en œuvre du béton
Carburant	Déversement accidentel, fuite au niveau des véhicules	

PHASES DU PROJET	REJETS ET NUISANCES	SOURCES DES REJETS ET NUISANCES
Exploitation et entretien	Déchets alimentaires	Restes d'aliments et leur emballage rejetés par les automobilistes (Fast Food, bouteilles vides de boissons, sachets, papier ...)
	Déchets mécaniques	Pneus usés ou crevés, batteries usées, palettes de bois, ferraille
	Gaz d'échappement	Emission de gaz d'échappement provenant de la circulation des véhicules
	Bruit	Emission de bruit des moteurs des véhicules
	Carburants	Déversement accidentel ou fuite au niveau des camions et véhicules usagers de la route
	Huiles usagées	Huiles provenant des moteurs des camions et petits véhicules

3.7.2 Gestion des rejets et nuisances

Les différentes phases du projet sont productrices de déchets. Ceux-ci peuvent être répartis en deux catégories :

- Les déchets non dangereux : déchets inertes (restes de gravats, de graviers ou de sables).et banals (déchets de bureaux, déchets ménagers, déchets alimentaires, reste d'aliments et leurs emballages ;
- Les déchets dangereux : eaux vannes, huiles usagées, chiffons souillés, cartouches, graisses

3.7.2.1 Gestion des déchets non dangereux

Les déchets banals seront stockés dans des bacs à ordures. Ces déchets seront enlevés par une entreprise agréée par l'Agence Nationale de Gestion des Déchets (ANAGED).

Les déchets inertes (restes de gravats, de graviers ou de sables) produits seront utilisés pour l'aménagement.

En ce qui concerne le sol contaminé par des hydrocarbures, il sera pris en compte par une structure agréée par le CIAPOL jusqu'à sa destruction ou revalorisation finale.

3.7.2.2 Gestion des déchets dangereux

Eaux vannes

Les eaux usées issues des sanitaires (eaux vannes) seront rejetées dans une fosse septique associée à un puits filtrant. Afin de préserver la santé des individus, de sauvegarder l'équilibre écologique du milieu naturel et en particulier la qualité des eaux de surface et des eaux souterraines, d'éliminer les nuisances, l'Entreprise mettra en place un système autonome d'assainissement à travers l'installation d'une fosse septique à laquelle sera relié un puits filtrant. Ce système assurera la gestion des eaux usées issues des locaux administratifs.

Huiles usagées

Les huiles usagées seront stockées dans des fûts avant enlèvement par une structure agréée par le CIAPOL.

Chiffons souillés et cartouches de graisses

Les chiffons souillés et cartouches de graisses seront stockés dans des bacs à ordures. Ces bacs seront uniquement réservés aux chiffons souillés et aux cartouches de graisses. L'enlèvement de ces déchets se fera par une structure agréée par le CIAPOL.

Pour tout enlèvement des déchets, un bordereau de suivi des déchets sera transmis pour le suivi environnemental de l'Entreprise de construction.

3.8 Contraintes essentielles du projet

Les contraintes propres au projet d'aménagement 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, auxquelles seront confrontés les responsables du projet, sont d'ordres technique, environnementale et sociologique.

3.8.1.1 Contraintes techniques

Les contraintes techniques inhérentes au projet sont les suivantes :

- la nécessité d'utiliser des matériaux naturels de très bonne qualité, notamment du graveleux latéritique, assez proches de la zone du projet ;
- la nécessité de maintenir dans les meilleures conditions possibles, la circulation et les accès aux voies pénétrantes dans la zone du projet durant les travaux ;
- la nécessité d'éviter dans la mesure du possible, les dommages sur les réseaux d'eau potable, d'électricité, et de téléphone. Leur déplacement est onéreux et occasionnerait, en outre, une gêne importante pour les abonnés et les usagers durant la période des travaux.

3.8.1.2 Contraintes environnementales

En dehors des contraintes techniques liées à tout projet de voirie urbaine, l'aménagement de cette autoroute est également confronté à des contraintes environnementales majeures, à savoir la nécessité de protéger du mieux possible les sols, la ressource en eau, la nappe phréatique et la végétation. Il faut noter que la zone du projet est très accidentée dans la zone Abobo-baoulé à Anyama et la construction de plusieurs ouvrages de franchissement est prévue dans le cadre de ce projet.

Une attention particulière devra être portée aux talus par rapport au caractère érosif, fissurable et lessivable, en présence d'eau et du matériau exposé en surface. Il est donc recommandé de protéger ces talus par des plantations ou des masques imperméables.

A travers le parcours du tracé, les principales contraintes naturelles et les zones à risques qui ont été dégagées et qui peuvent impactées le projet sont résumées comme suit :

❖ Contraintes naturelles

Erosion des sables : Le projet autoroutier se situe dans une zone à pluviométrie intense et prolongée à caractère orageux, ce qui se traduit par un ruissellement érosif, notamment en bordure des ouvrages de drainage sans protection adéquate.

Lessivage des sables : En pente, le ruissellement lessive les sols et transporte les particules vers les ouvrages hydrauliques. Par accumulation des dépôts sableux, ces ouvrages peuvent avoir une réduction brutale de leur section induisant ainsi un débordement du plan d'eau qui peut perturber localement la stabilité des remblais en matériaux sensibles.

❖ Zones à risques

Dépressions topographiques : Il a été constaté lors des missions du terrain que les dépressions topographiques reçoivent des fines argileuses par ruissellement. La pellicule formée empêche l'infiltration.

Fissuration en face de la PST :

La fissuration observée en surface d'une couche de sable argileux compacté laisse penser au comportement de la surface de la Partie Supérieure du Terrassement (PST) un traitement aux liants est nécessaire sur ces zones.

Alluvions anciennes: des alluvions anciennes grossières, parfois sans cohésion se situent localement en profondeur sous les sables argileux et les argiles sableuses. Les sections en déblais devront être bien reconnues afin d'éviter les reprises des fouilles des talus à la rencontre des alluvions près de la ligne rouge.

3.8.1.3 Contraintes sociologiques

Les contraintes générales liées à la construction des infrastructures routières sont:

- la libération de l'emprise avant le début des travaux ;
- le maintien des voies d'accès et la protection des habitations riveraines des impacts des travaux ;

- la réinstallation dans de bonnes conditions des personnes qui seront affectées par le projet;
- le maintien du bon fonctionnement des équipements socio-éducatifs et sanitaires riverains de la zone du projet.

En dehors de ces contraintes, il existe des contraintes majeures qui constituent réellement des nœuds gordiens dans la conception et la gestion de certains projets. Ces contraintes majeures dans certaines mesures, pourraient faire modifier le tracé à certains endroits. Cela pourrait être le cas, dans le cadre du projet de l'autoroute périphérique du Boulevard de France redressé-Anyama y compris l'aménagement des carrefours, de la construction des échangeurs d'Alépé d'Anyama et sur le boulevard Mitterrand. En effet, des points critiques ci-après nommés constituent l'une des problématiques à résoudre. Ce sont :

- l'opération immobilière Djamalaye Construction ;
- l'opération LC construction et Tit immobilier ;
- l'opération immobilière du BNETD (Maisons des retraités) ;
- La promotion immobilière Rosiers programme 4 ;
- Le projet d'école touché à l'Est de la route d'Alépé ;
- la traversée du village Akéikoi, côté extension ;
- l'hôtel EZY.
- Le Groupe scolaire LE CHATAIGNIER
- la morgue d'Anyama.

En effet, le Groupe scolaire le Châtaignier est une SARL, régie par les lois en vigueur, et par les dispositions de l'Acte Uniforme relatif au droit des Sociétés Commerciales, et du Groupement d'Intérêt Economique de l'Organisation pour l'Harmonisation en Afrique du Droit des Affaires (OHADA) et toutes autres dispositions légales et réglementaires en vigueur. Cet établissement accueille plus de 2000 élèves et 150 personnels enseignants et administratifs.

SECTION 4 : ANALYSE DES ALTERNATIVES

En ce qui concerne les éventuelles alternatives à retenir dans le cadre de ce projet, trois (03) cas doivent être examinés, à savoir : la situation « sans projet », la situation « projet retardé » et la situation « avec projet ». Une description critique de ces trois options permet de dégager celle qui pourra du point de vue environnemental et social garantir la mise en place d'un projet, dont les conséquences sur le plan environnemental, social et socio-économique sont négligeables.

4.1 Analyse de la situation « sans projet »

Tenant compte de l'état actuel des voiries ainsi que les visites de celles-ci effectuées par les responsables du PTUA et la prospection de l'équipe projet, il y a lieu de relever que cette option n'aura pas d'avantages significatifs sur les différentes composantes environnementales. A l'opposé un certain nombre d'inconvénients identifiés sont à mettre en exergue. A cet effet, l'on notera de manière persistante l'augmentation de l'embouteillage, des pertes de temps et de ressources pour le pays. En effet, la réalisation de ce projet permettra de transférer une grande partie du trafic sur l'autoroute périphérique, ce qui permettra aux usagers en provenance de Bingerville, Cocody, Marcory, etc. de se rendre plus rapidement à Abobo, Alépé, Anyama et les autres villes.

D'un autre côté, le présent projet s'inscrit dans la stratégie de l'Etat d'améliorer les infrastructures routières du pays qui constitue en quelque sorte des vitrines pour le District Autonome d'Abidjan. Par conséquent, l'on propose d'écarter cette option, car étant la moins optimale.

4.2 Situation « projet retardé »

Dans l'hypothèse où cette situation serait retardée et au regard de l'occupation de ces quartiers dits populaires, il sera observé l'aggravation de certains phénomènes (insalubrité généralisée, inondation, soulèvement de poussières, etc.) et le renforcement de la précarité des populations et dont les conséquences sont le plus souvent difficilement maîtrisables par les autorités et pour lesquelles le plus souvent les interventions arrivent tardivement avec des coûts de réparation très importants.

Ainsi, l'on notera :

- l'occupation des emprises de voiries par des constructions n'obéissant à aucune norme cadastrale avec pour conséquence majeure l'élévation du coût d'indemnisation lorsque l'option d'entreprendre les travaux d'aménagement de ces quartiers sera effective ;
- l'augmentation des actes de vandalisme (drogue, vol, viol...) dans les quartiers précaires d'où la persistance de l'insécurité
- les changements climatiques caractérisés par de fortes inondations avec toute une cohorte de problèmes auxquels sont confrontés les populations lors des fortes adverses, les obligeant de se réfugier soit chez des voisins ou des parents et souvent, ils deviennent des sans abri. Le plus souvent, ces populations sont contraintes à des constructions des murs de fortune pour se protéger des inondations.

4.3 Situation « avec projet »

Au démarrage du projet, l'emprise prévue était de 120m de large. Après les visites de terrain, il a été constaté que cela entraînerait des impacts négatifs très importants pour les populations, en termes de perte de bâtis et de biens. L'emprise a donc été réduite à 70m. Le tracé a également été légèrement modifié dans la zone d'Abobo-baoulé extension, où plusieurs constructions (promotions immobilières) se retrouvaient dans l'emprise.

La rénovation des infrastructures routières orientée vers l'amélioration des conditions de vie des populations et donc de leur cadre de vie, prouve à suffisance que la situation « avec projet » pourra être considérée comme l'alternative appropriée, car elle permet d'une part, d'offrir un environnement sain aux populations et donc une augmentation de leur niveau de vie et d'autre part, permettre un accès rapide et facile aux infrastructures de base, et de toute évidence au développement des activités génératrices de revenus, dans de meilleures conditions dans les différentes communes concernées par le projet et par ricochet dans le District Autonome d'Abidjan.

SECTION 5 : DESCRIPTION DE L'ETAT INITIAL DE L'ENVIRONNEMENT

La Section 5 présente l'état actuel des connaissances concernant les conditions initiales des milieux physique, biologique et humain dans la zone du projet, étant donné que ces dernières devront être mises en interrelation avec les principales composantes du projet, pour la détermination des impacts potentiels sur l'environnement.

5.1 Zones d'influence

La zone d'étude inclut toutes les zones d'influence du projet au niveau desquelles un impact, direct, indirect ou cumulatif, sera ressenti. En conséquence, elle dépasse largement la zone du projet définie comme regroupant les sites d'implantation des ouvrages et des installations.

Les zones d'influence du projet ont été délimitées de manière à couvrir l'ensemble des activités projetées dans la zone du projet, inclure toutes les activités connexes liées à la réalisation du projet et circonscrire l'ensemble des effets directs, indirects et cumulatifs à long terme du projet sur les milieux physique, biologique et humain. Dans le cadre de ce projet, deux (02) zones d'influence ont été définies à savoir, la zone d'influence directe et la zone d'influence indirecte.

La zone d'influence directe est constituée par l'emprise prévue pour la construction de l'autoroute périphérique, y compris les carrefours et les échangeurs. Cette zone d'influence directe a une longueur de 26,5 km et la largeur est de 70 m. Elle inclut également le milieu récepteur des eaux usées et les zones d'emprunt et de dépôts.

La zone d'influence indirecte est la zone qui s'étend au-delà du site d'implantation du projet. Elle comprend le District Autonome d'Abidjan qui englobe les Communes de Cocody, d'Abobo et d'Anyama.

De manière spécifique, pour les impacts cumulatifs, la zone d'influence sera définie en fonction de la localisation des autres projets qui interagissent avec le projet.

5.2 Description des milieux récepteurs

Les composantes pertinentes des milieux récepteurs du présent projet sont présentées et analysées selon les aspects suivants :

- le milieu physique : relief, climatologie, pédologie, hydrographie;
- le milieu biologique : flore, faune ;
- le milieu humain : population, habitat ; santé, organisation, santé, infrastructures, activités économiques etc.

5.2.1 Milieu physique

5.2.1.1 Climat

La Côte d'Ivoire baigne dans un climat tropical. Elle est traversée, du Sud au Nord, par des zones climatiques variées. Selon la pluviométrie, quatre (04) climats se distinguent (Eldin, 1971 ; Goula, 2005 ; Goula *et al*, 2007) :

- au Sud, le climat Attiéen, de type subéquatorial ;
- au Centre, le climat Baouléen, de type équatorial de transition atténué ;
- au Nord, le climat Soudanien, de type tropical de transition ;
- à l'Ouest, le climat de Montagne.

La zone d'étude est soumise à un climat Attiéen, marqué par quatre (04) saisons nettement différenciées par le régime pluviométrique, à défaut de variations importantes de la température.

- la grande saison sèche, de décembre à avril, caractérisée par un ciel très nuageux et brumeux le matin, dégagé et ensoleillé le reste de la journée. Les précipitations sont rares
- la grande saison des pluies, de mai à juillet, caractérisée par de très fortes nébulosités, des pluies fréquentes et abondantes, et souvent longues (24 heures ou plus), sous forme de pluies continues modérées à fortes
- la petite saison sèche, d'août à septembre, caractérisée par un nombre de jours de pluies élevé
- la petite saison mais des quantités d'eau recueillies très faibles
- la petite saison des pluies, d'octobre à novembre, caractérisée par une température et une tension de vapeur d'eau très élevées.

La période de la grande saison des pluies correspond à celle des crues des fleuves de la région. L'inégale répartition des deux saisons pluvieuses est due aux mouvements ascendant et descendant dans la direction nord-sud du Front Inter-Tropical (FIT). Le FIT provient du contact entre les deux masses d'air que sont l'harmattan, vent chaud soufflant du Nord-Est vers le Sud du pays, et la mousson, vent froid et humide d'origine atlantique et circulant vers le Nord.

L'étude du climat de la zone d'étude s'est faite à partir des données en continu disponibles de pluviométrie (2005-2017), de température (2005-2017), d'insolation (2010-2017), d'humidité relative (2005-2017), d'évaporation (2005-2017) et de vents (2005-2017), enregistrées à la station synoptique Abidjan-Aéroport de la Société d'Exploitation et de Développement Aéroportuaire, Aéronautique et Météorologique (SODEXAM), localisée à l'AIFHB (Abidjan, Port-Bouët).

5.2.1.2 Pluviométrie

La figure 11 représente la courbe d'évolution de la pluviométrie moyenne mensuelle de 2005 à 2017. Ce graphe met en évidence un pic majeur correspondant au mois de juin, qui est le mois le plus pluvieux de l'année (grande saison des pluies) avec 465,98 mm. La moyenne mensuelle est de 150,87 mm et le total annuel de pluie enregistrée sur la période d'observation varie de 1274,9 à 2327,5 mm pour une moyenne de 1810,43 mm.

La zone d'étude est donc bien arrosée, ce qui favoriserait la recharge de la nappe d'Abidjan par les eaux pluviales à ce niveau. Cependant, cette recharge pourrait y entraîner des polluants issus des déchets.

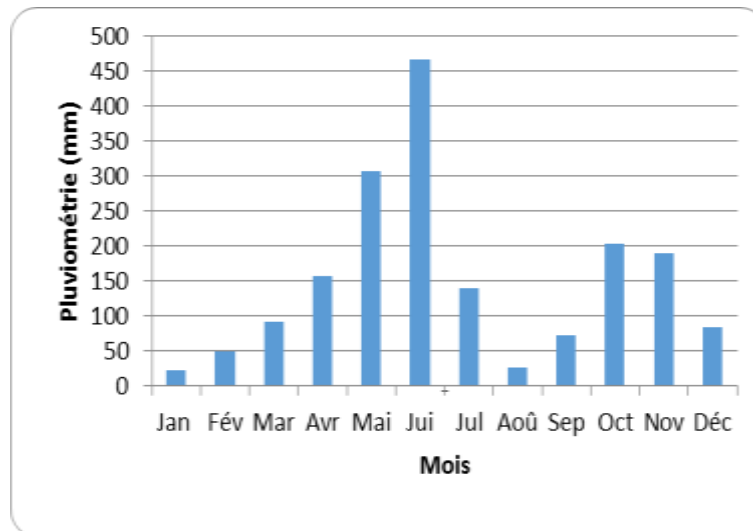


Figure 13 : Courbe d'évolution de la pluviométrie moyenne mensuelle (2005-2017)
(Source : SODEXAM, Station Abidjan-Aéroport)

5.2.1.3 Température

La figure 12 fait état de l'évolution de la température moyenne de 2005 à 2017. Les mois les plus chauds de l'année sont les mois de février, mars et avril, avec une température supérieure à 28 °C. Ces mois correspondent à la grande saison sèche. Par contre, la température est relativement basse de juillet à septembre, avec des valeurs d'environ 25 °C.

La température moyenne mensuelle est de 27,28 °C et l'amplitude moyenne annuelle, de l'ordre de 4 °C, est relativement faible. A l'échelle inter-mensuelle, la variabilité thermique n'est donc pas assez importante.

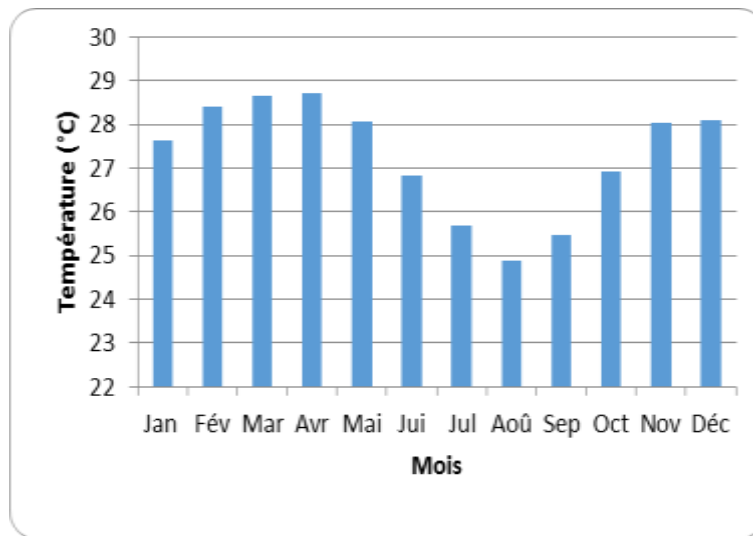


Figure 14 : Courbe d'évolution de la température moyenne mensuelle (2005-2017)
 (Source : SODEXAM, Station Abidjan-Aéroport)

5.2.1.4 Insolation

La figure 13 exprimant l'évolution de l'insolation moyenne mensuelle de 2010 à 2017 montre que l'insolation évolue dans le même sens que la température. Elle est plus élevée dans le mois de novembre (7,80 h/j) et plus faible dans le mois d'août (3,51 h/j). Les courtes durées de l'insolation sont attribuées à une forte densité des couvertures nuageuses.

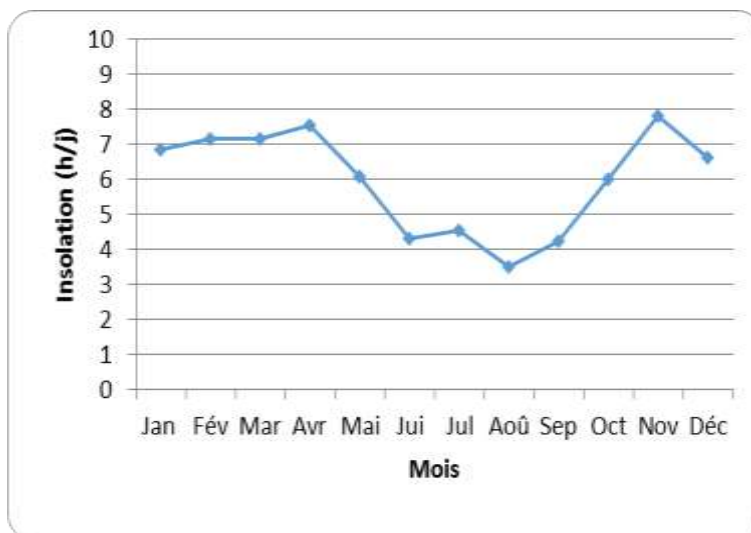


Figure 15 : Courbe d'évolution de l'insolation moyenne mensuelle (2010-2017)
 (Source : SODEXAM, Station Abidjan-Aéroport)

5.2.1.5 Humidité relative

L'humidité relative (ou hygrométrie) varie à l'inverse de la température. Sa valeur moyenne mensuelle sur la période d'observation 2005-2017 est de 82,03 %.

Aussi, est-elle assez élevée dans la région, car les valeurs moyennes mensuelles varient-elles de 76,40 %, au mois de janvier, à 86,80 %, au mois d'août (figure 14).

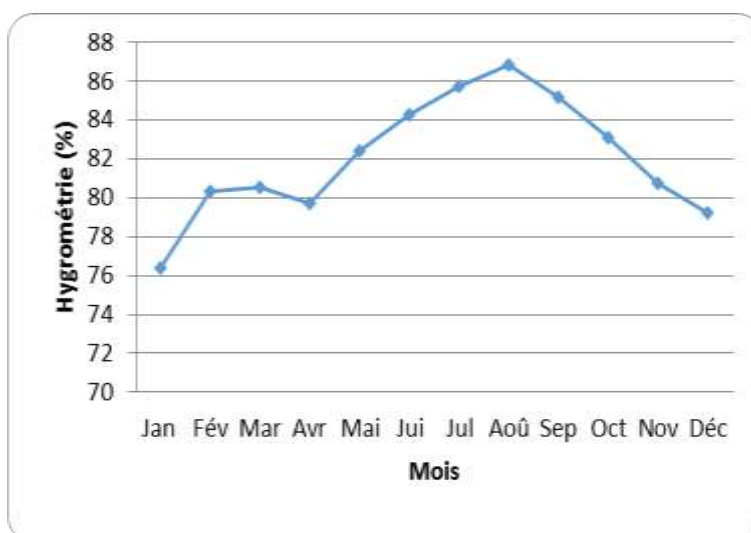


Figure 16 : Courbe d'évolution de l'hygrométrie moyenne mensuelle (2005-2017)
(Source: SODEXAM, Station Abidjan-Aéroport)

5.2.1.6 Evaporation

L'évaporation moyenne mensuelle est de 74,08 mm sur la période d'observation (2005- 2017). Elle est plus élevée de novembre à mars, avec une valeur pratiquement supérieure à 80 mm. Cette situation s'explique par le fait que l'évaporation est intense pendant la grande saison sèche et baisse pendant la grande saison des pluies (figure 15).

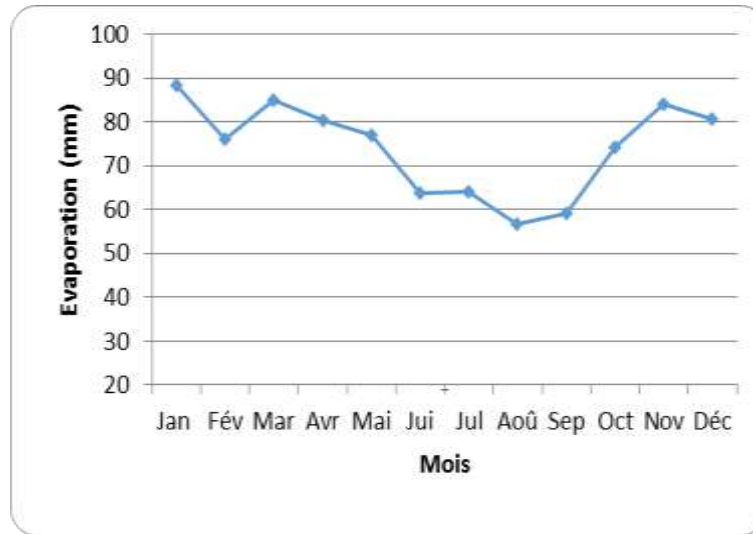


Figure 17 : Courbe d'évolution de l'évaporation moyenne mensuelle (2005-2017)
 (Source: SODEXAM, Station Abidjan-Aéroport)

5.2.1.7 Vents

De l'analyse des données moyennes mensuelles de direction des vents au niveau de la zone d'étude, il ressort que les vents dominants viennent de deux directions La zone :

- une première dominante de secteur Nord-Est à Est, pendant la saison sèche, correspondant à l'incursion de l'harmattan, et
- une seconde dominante, de secteur Sud-Ouest à Ouest, liée à la circulation d'air humide provenant de l'océan (mousson), pendant la saison humide.

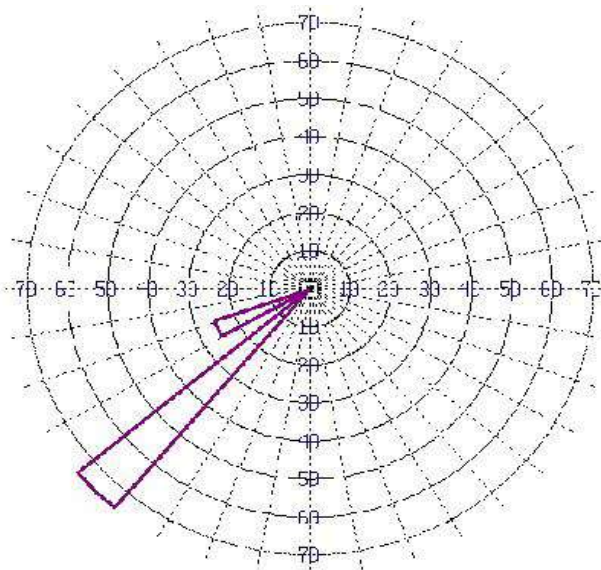


Figure 18 : Directions dominantes des vents
 (Source : SODEXAM , Station Abidjan-Aéroport)

La vitesse moyenne mensuelle des vents est de 2,51 m/s sur la période 2005-2017. Elle est plus élevée pendant les mois de juin et octobre, correspondant aux saisons des pluies, et plus faible pendant les mois d'août et décembre, correspondant aux saisons sèches.

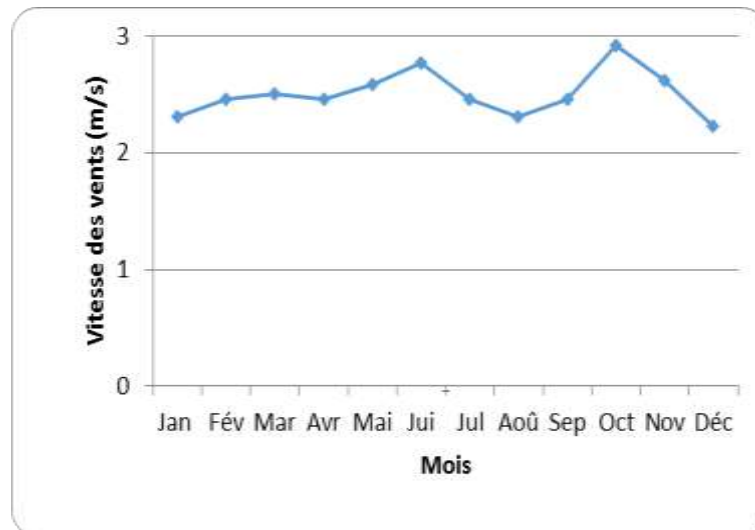


Figure 19 : Courbe d'évolution de la vitesse moyenne mensuelle des vents (2005-2017)
(Source: SODEXAM, Station Abidjan-Aéroport)

5.2.1.8 Changements climatiques

5.2.1.8.1 Etat actuel

Le climat en Côte d'Ivoire a connu beaucoup de fluctuations depuis les années 1950. Les décennies 1950 et 1960 ont été relativement humides, tandis que les décennies 1970 à 1990 ont été sèches. L'analyse de la normale 1971-2000 par rapport à celle de 1961-1990 montre une réduction moyenne des hauteurs de pluie de 6 % sur toute l'étendue du territoire ivoirien, avec des baisses remarquables de 13 % au Sud-Ouest (Sassandra) et 11 % au Sud-Est (Adiaké) (Djè, 2014).

La pluviométrie a été particulièrement déficitaire depuis les années 1980 par rapport à la moyenne 1951-1980. Au niveau de la thermométrie, des études menées par la Direction Météorologique Nationale (DMN) montrent que durant les cinq (05) dernières décennies, la Côte d'Ivoire s'est réchauffée en moyenne de 0,5 °C, depuis la décennie 1980. Celle de 2001-2010 a été particulièrement chaude avec une hausse de la température de 0,8 °C.

Sur les dix (10) dernières années, de 2001 à 2010, l'année 2010 a été la plus chaude avec un écart de +1,2 °C, comparée à la moyenne de la période 1961-1990, devant l'année 2008 et 2005 dont l'écart est de 0,9°C.

Par ailleurs, le régime d'harmattan, vent sec d'origine Nord-Est apparaissait très peu sur le littoral ivoirien de 1961 à 1970. Depuis les années 1970, on observe une forte occurrence de ce phénomène sur le littoral. Cela est le signe de sa généralisation sur l'ensemble du pays. La conséquence

immédiate est l'accroissement des risques de feux de brousse sur l'ensemble du pays. On peut donc dire que les changements sont de plus en plus ressentis en Côte d'Ivoire entre autres par (Djè, 2014) :

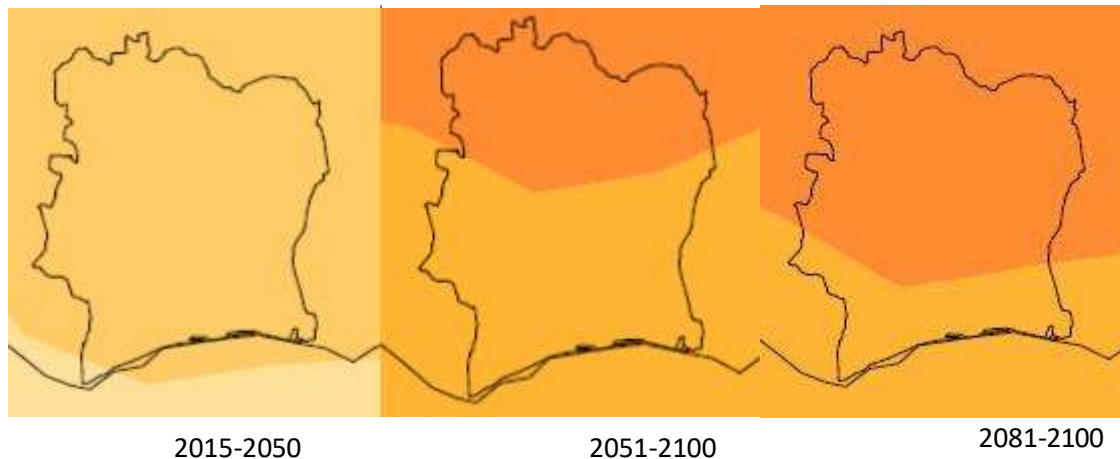
- la baisse effective de la pluviométrie depuis les trois dernières décennies ;
- l'irrégularité des pluies (mauvaise répartition) ;
- le raccourcissement de la longueur des saisons pluvieuses ;
- la hausse des températures ;
- la persistance et rigueur des saisons sèches ;
- les inondations ;
- les feux de brousse fréquents.

5.2.1.8.2 Evolution des changements climatiques en Côte d'Ivoire

Les changements climatiques se traduiront par des événements météorologiques extrêmes plus fréquents et plus intenses. Ces événements pourraient être à l'origine de divers aléas naturels tels que les inondations, l'érosion, les glissements de terrain et la submersion.

Les changements moyens dans les températures et les précipitations se traduiront aussi par des changements dans divers types d'événements climatiques, dont la probabilité d'occurrence est plus ou moins bien connue. Il semble ainsi fort probable que l'on observe les événements suivants au cours des prochaines décennies (Djè, 2014).

Le scénario montre une hausse de la température de 3 °C d'ici 2100 sur la majeure partie du pays allant du Nord au Sud.



Ecart moyen de température projetée par rapport à la référence 1971-2000 selon le scénarioRCP45

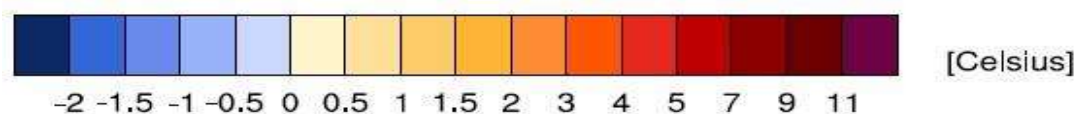


Figure 20 : Scénario d'évolution de la température moyenne de 2015 à 2100
 (Source : DJE, 2014)

Le scénario de la pluviométrie indique une baisse journalière de 8 % des précipitations pendant la saison d'avril à juillet durant les cent prochaines années (figure 19).

Les impacts des changements climatiques en Côte d'Ivoire concerneront l'agriculture et la sécurité alimentaire, les ressources en eau, la santé humaine, les ressources côtières, l'énergie, la biodiversité et l'environnement humain (Djè, 2014).

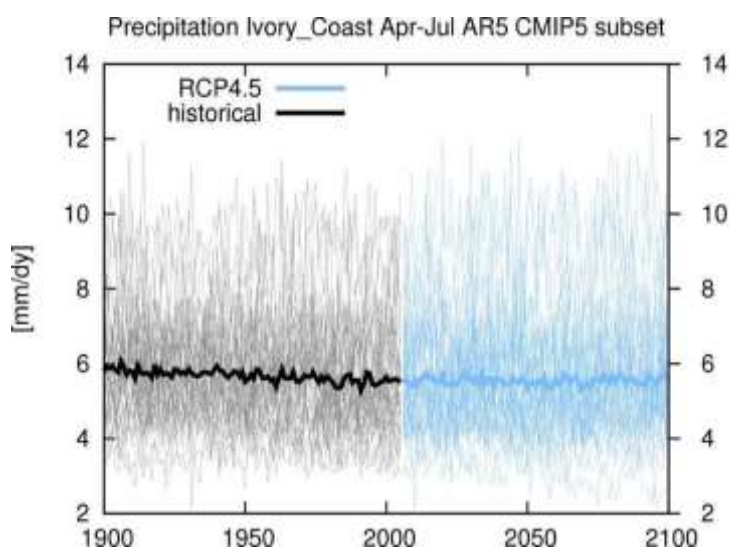


Figure 21 : Scénario d'évolution de la pluviométrie journalière moyenne de 2000 à 2100
 (Source : DJE, 2014)

5.2.1.8.3 Analyse des phénomènes extrêmes

L'intensité des pluies, la température et les vents sont des indices des phénomènes extrêmes dans l'environnement.

Dans le DAA, ces indices sont évalués à travers les données de la SODEXAM et donnent les conclusions indiquées dans le tableau XI ci-dessous.

Tableau XI : Observation des indices des phénomènes extrêmes dans le DAA

NOM DE L'INDICE	OBSERVATIONS
Pluies extrêmes	Le mois de juin est le plus pluvieux avec une moyenne de 433,92 mm
Mois chauds	Les mois les plus chauds de l'année sont les mois de février, mars et avril, avec une température supérieure à 27°C.

Mois froids	Le mois d'Aout est le plus froid de l'année, avec 24,49°C
Vent extrême	Le vent est plus intense dans le mois d'Octobre

La zone du projet est située au Sud de la Côte d'Ivoire, marquée par une forte pluviométrie. Plusieurs zones d'inondations ont été observées sur l'itinéraire du projet. Des mesures de sécurité doivent être prises si les travaux sont effectués durant le mois de juin, qui est le plus pluvieux, avec une moyenne mensuelle de 137,31 mm de pluie. Des remblais importants doivent se faire dans les points bas, afin de surélever la ligne rouge, pour éviter la stagnation des eaux de pluies, ou éviter que les eaux de surface ne sortent de leur lit, comme la rivière Djibi, en saison des pluies. Afin de lutter efficacement contre les inondations pendant la phase d'exploitation, les ouvrages hydrauliques ont été dimensionnés en tenant compte des pluies centennales.

5.2.2 Qualité de l'air, bruits et vibrations

En l'absence de données existantes à ce niveau, une étude portant sur la qualité de l'air a été réalisée en 2016 avant les travaux de construction de l'autoroute périphérique, y compris l'aménagement des carrefours, la construction des échangeurs d'Alépé, d'Anyama et du boulevard Mitterrand et cette étude n'a pas fait l'objet d'une actualisation en 2020. Le rapport détaillé de cette étude sera intégré à l'EIES. Seulement les principales conclusions de cette expertise sont reprises dans ce document principal.

5.2.2.1 Présentation des zones de mesures

L'évaluation de la qualité de l'air et du niveau sonore a concerné les points suivants sur le site du projet.

Points de mesures	Description
P1 : Carrefour Abinader	Ce carrefour en voie d'aménagement, a un axe qui traverse un quartier précaire avec des activités économiques (mécaniques, restaurants...) et des habitations
P2 Quartier Jérusalem	C'est un quartier précaire (maisons en bois ou matériaux de récupération) situé dans l'emprise de la voie. Le point choisi dans ce quartier, est un espace libre, au centre de ce quartier
P3 Voie de séparation entre quartier Jérusalem et nouveau Ouaga	Cette voie est situé dans une zone d'activités commerciales dans le quartier (restaurants, buvettes, étales de marchandises...).
P4 :(Continuité du boulevard passant non loin de la pharmacie St Joseph)	Le point choisi est proche des premières habitations susceptibles d'être impactées par le projet

Points de mesures	Description
P5 (10 m de la pharmacie ENICA). Un point situé dans l'emprise du projet	un point situé dans l'emprise du projet
P6 (Pharmacie ENICA).	Le point choisi est proche d'un immeuble susceptible d'être impactées par le projet
P7 (Collège PEROUSE)	Un point situé à environ 27 m du point de mesure situé dans l'emprise de la voie ;
P8 (Point situé à environ 28 m de l'emprise de la voie)	un point choisi est proche des premiers bâtiments (Elise MEPA) susceptibles d'être impactés par le projet
P9 (au niveau de l'Eglise MEPA)	Point situé dans l'emprise du projet
P10 (Projet immobilier avant pont d'Angré)	Projet immobilier susceptible d'être impacté par les travaux de la voirie
P11 (Opération immobilière TIT)	Projet immobilier situé à proximité de la zone d'influence directe
P12 (Espace ferme)	Cet espace est situé après une vallée qui précède l'opération immobilière TIT. Il comprend des fermes de poulets et de bœufs
P13 (Espace champ de maïs)	situé juste après l'espace des fermes, il est constitué d'un champ de maïs et certaines légumineuses
P14 (Opération immobilière Canaan)	il faut noter que l'axe de cette route passe dans une partie de certains bâtiments non loin de l'opération immobilière
P15 (Village Akéikoi)	ce point est situé sur l'axe d'une route et d'une piste non loin d'une borne. Cette borne montre le lotissement de toute la zone
P16 (Village Akéikoi non loin du dispensaire)	P16 (Village Akéikoi non loin du dispensaire): Un point situé après d'une vallée de cultures maraîchères, sur une colline à proximité des habitations dans l'emprise du projet
P17 (côté opposé à l'Hôtel EZY sur le boulevard)	ce point est situé du côté droit de l'autoroute en allant dans le centre-ville d'Anyama, à l'opposé de l'hôtel EZY
P18 (Garage de voiture), c'est un espace situé derrière les premières habitations en bordure de l'autoroute. On y trouve des camions et d'autres véhicules en attente de réparation	c'est un espace situé derrière les premières habitations en bordure de l'autoroute. On y trouve des camions et d'autres véhicules en attente de réparation
P19 (Pâturage de bœufs dans la ville)	à ce point, se trouve un pâturage de bœufs et une maison inachevée à l'intérieur de la ville
P20 (RAN Extension (Bas-	ce point est dans un bas-fond situé dans le quartier RAN extension

Points de mesures	Description
fond)	
P21 (RAN Extension II)	ce point est sur un chantier de construction au quartier RAN extension II
P22 (RAN Extension Lot 2053, Ilot 224 (Terrain de M. Coulibaly)	ce point est sur le lot 2053; Ilot 224 toujours au quartier RAN Extension.

5.2.2.2 Paramètres mesurés

Plusieurs paramètres ont été utilisés pour la qualité de l'air. Ce sont :

- **Particules en suspension**

Elles se composent d'un mélange de substances organiques et minérales, sous forme solide ou liquide. Les particules les plus nuisibles pour la santé sont celles dont le diamètre n'excède pas 10 microns, (\leq PM10) ; elles peuvent pénétrer et se loger en profondeur dans les poumons. L'exposition chronique aux particules est un facteur de risque de maladies cardiovasculaires et respiratoires, et de cancer du poumon.

- **Dioxyde de soufre (SO₂)**

Le SO₂ est un gaz incolore, d'odeur piquante. Il est produit par la combustion des énergies fossiles (charbon et pétrole). La source anthropique principale de SO₂ est la combustion des énergies fossiles contenant du soufre pour le chauffage domestique, la production d'électricité ou les véhicules à moteur.

Le SO₂ affecte le système respiratoire, le fonctionnement des poumons et il provoque des irritations oculaires. L'inflammation de l'appareil respiratoire entraîne la toux, une production de mucus, une exacerbation de l'asthme, des bronchites chroniques et une sensibilisation aux infections respiratoires.

- **Monoxyde de carbone (CO)**

Le monoxyde de carbone est un gaz incolore, inodore, mais mortel. Sa densité est voisine de celle de l'air. Sa présence résulte d'une combustion incomplète quel que soit le combustible utilisé : bois, butane, charbon, essence, fuel, gaz naturel, pétrole, propane. Il se diffuse très vite dans l'environnement.

Il agit comme un gaz asphyxiant très toxique qui, absorbé en quelques minutes par l'organisme, se fixe sur l'hémoglobine (HbCO).

- **Dioxyde d'azote (NO₂)**

Le dioxyde d'azote (NO₂) se forme dans l'atmosphère à partir du monoxyde d'azote (NO) qui se dégage essentiellement lors de la combustion de combustibles fossiles, dans la circulation routière par exemple. Le dioxyde d'azote se transforme dans l'atmosphère en acide nitrique, qui retombe au sol et sur la végétation. Cet acide contribue, en association avec d'autres polluants, à l'acidification

des milieux naturels. Les concentrations de NO et de NO₂ augmentent en règle générale dans les villes aux heures de pointe. Les émissions anthropiques de NO₂ proviennent principalement de la combustion (chauffage, production d'électricité, moteurs des véhicules automobiles et des bateaux).

Composés Organiques Volatils

Les composés organiques volatils (COV) sont des substances qui se caractérisent par leur grande volatilité, c'est-à-dire qu'ils émettent des vapeurs même à pression et température ordinaire de travail, et donc se répandent aisément sous forme gazeuse dans l'atmosphère environnante.

Ils pénètrent dans les poumons et passent directement dans le sang, puis dans le cœur. Certains COV traversent le tissu lipo-cutané et, par voie sanguine, se diffuse dans le corps entier.

5.2.2.3 Résultats et interprétations

La norme existante en Côte d'Ivoire en matière de la qualité de l'air (Arrêté n°01164/MINEEF/CIAPOL/SDIIC du 04 Novembre 2008) est celle des valeurs limites réglementaires des gaz d'échappement provenant de sources d'émission fixes au niveau des usines. Ainsi, les valeurs limites réglementaires ou des valeurs standards en matière de sources d'émission mobiles (les véhicules etc.) n'existent pas.

C'est ainsi que nous ferons référence aux normes environnementales utilisées par les organisations internationales, telles que le Groupe de la Banque Mondiale, la Banque Africaine de Développement (BAD), les Nations Unies, etc., qui appliquent en général les valeurs standards de l'OMS (voir tableaux ci-dessous) en matière de la qualité de l'air, de la qualité de l'eau, et de bruit. En particulier, l'IFC (Société financière internationale), membre du Groupe de la Banque Mondiale, applique les normes de l'OMS et fixe les valeurs à atteindre.

Tableau XII : Normes environnementales adoptées par l'IFC (organisation Financière internationale)

(2) Lignes directrices relatives à la qualité de l'air ambiant (OMS, 2005)

Rubriques	Période de calcul de la moyenne	Lignes directrices en µg/m ³
Dioxyde de soufre (SO ₂)	24-heures	125 (Cible intermédiaire - 1) 50 (Cible intermédiaire - 2) 20 (ligne directrice)
	10 minutes	500 (ligne directrice)
Dioxyde d'azote (NO ₂)	1-an	40 (ligne directrice)
	24- heures	200 (ligne directrice)
Matières Particulaires (PM ₁₀)	1-an	70 (Cible intermédiaire - 1) 50 (Cible intermédiaire - 2) 30 (Cible intermédiaire - 3) 20 (ligne directrice)
	24- heures	150 (Cible intermédiaire - 1) 100 (Cible intermédiaire - 2) 75 (Cible intermédiaire - 3) 50 (ligne directrice)

Matières Particulaires (PM _{2,5})	1-an	35 (Cible intermédiaire - 1) 25 (Cible intermédiaire - 2) 15 (Cible intermédiaire - 3) 10 (ligne directrice)
	24- heures	75 (Cible intermédiaire - 1) 50 (Cible intermédiaire - 2) 37,5 (Cible intermédiaire - 3) 25 (ligne directrice)
Ozone (O ₃)	moyenne journalière sur 8-heures	160 (Cible intermédiaire - 1)
	maximum	100 (ligne directrice)

Les résultats de mesure des différents paramètres de la qualité de l'air le long de l'autoroute de contournement se présentent comme suit :

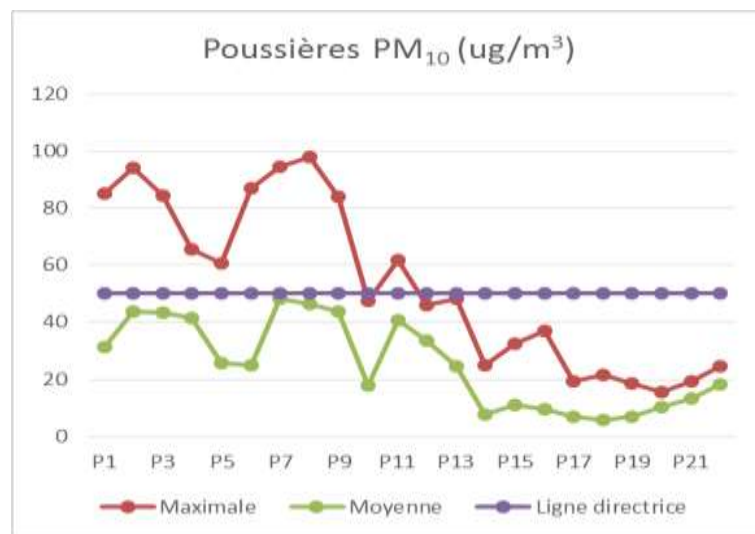


Figure 22: Résultat des mesures de poussières

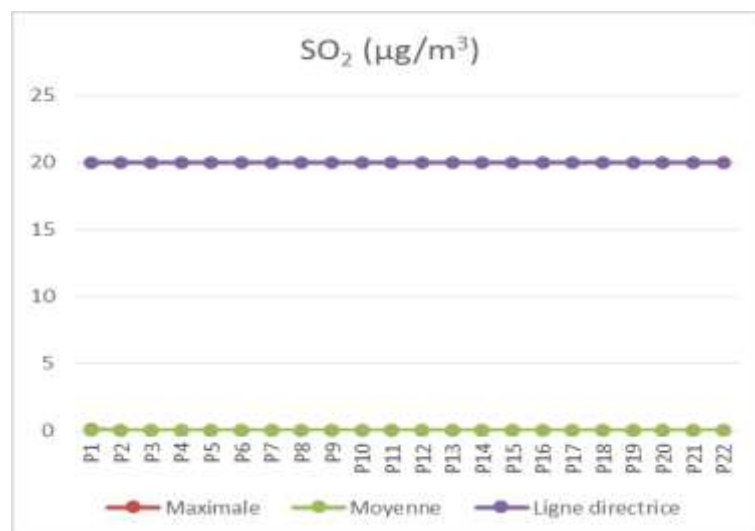


Figure 23: Résultat des mesures de dioxyde de soufre (SO₂)

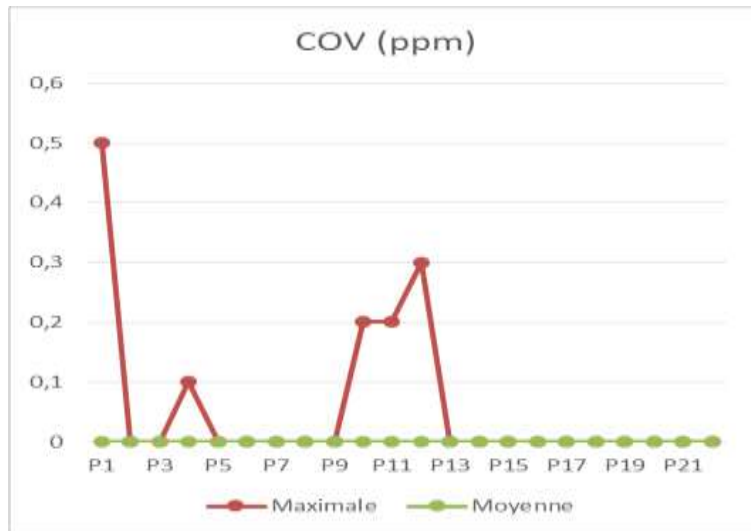


Figure 24 : Résultat des mesures de composés Organiques Volatils (COV)

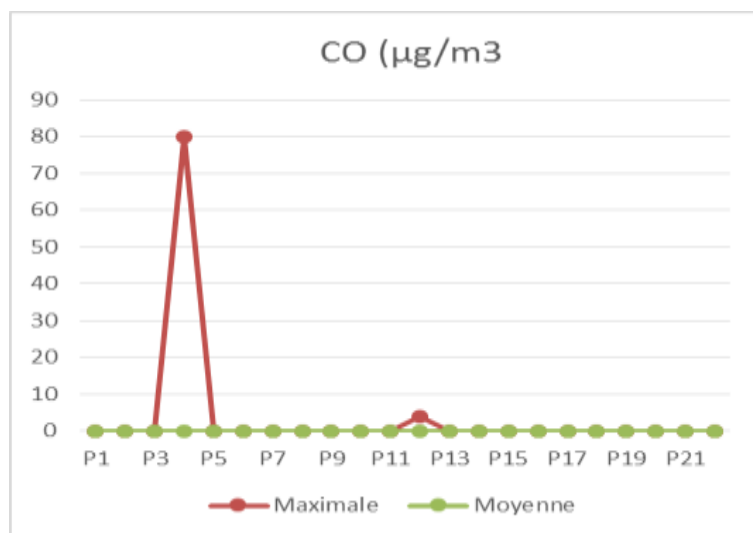


Figure 25: Résultat des mesures de monoxyde de carbone (CO)

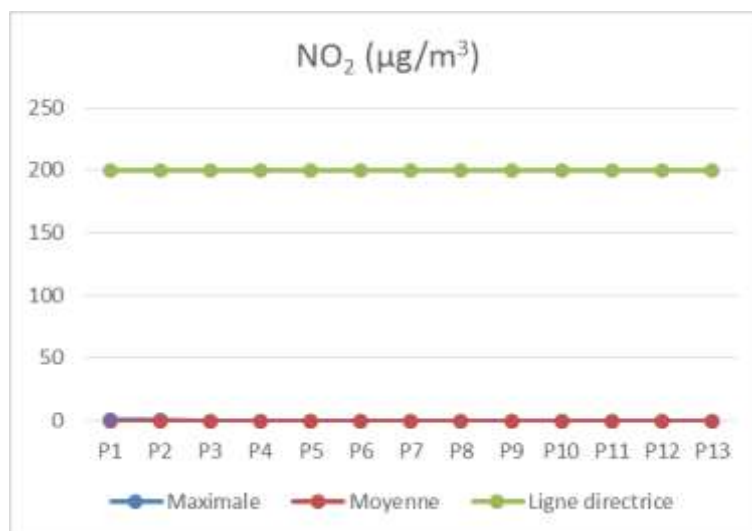


Figure 26 : Résultat des mesures de dioxyde d'azote (NO2)

Le linéaire de cette étude est en grande partie occupé par des habitations précaires ou des chantiers de construction immobilière. On constate donc, qu'il y a très peu de circulation ou d'activité susceptible d'impacter la qualité de l'air dans ces zones. Ce constat se confirme par les résultats des évaluations qui ont montré de faibles concentrations de poussières $< 50 \mu\text{g}/\text{m}^3$ (valeur guide ou ligne directrice OMS) et de gaz de combustion.

❖ Bruit

Le bruit est un phénomène physique d'origine mécanique consistant en une variation de pression (très faible), de vitesse vibratoire ou de densité du fluide, qui se propage en modifiant progressivement l'état de chaque élément du milieu considéré, donnant ainsi naissance à une onde acoustique.

L'intensité est le premier élément qui caractérise le bruit. Elle correspond au **volume sonore** et se mesure physiquement avec un sonomètre en décibels (dB). Pour prendre en compte le niveau réellement perçu par l'oreille on utilise un décibel physiologique : le décibel A, dB(A).

❖ Niveaux sonores dans les zones

Les résultats ont été scindés en deux périodes de la journée:

- Les mesures diurnes (07 h à 22 h)
- Les mesures nocturnes (22 h à 7 h).

Les résultats de mesure des différents paramètres de la qualité de l'air le long de l'autoroute de contournement se présentent comme suit :

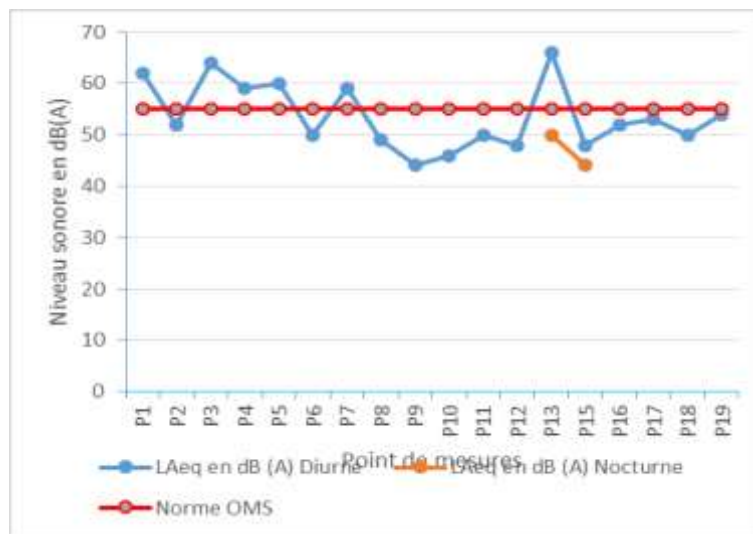


Figure 27 : Résultat des niveaux sonores

➤ **P₁ (Carrefour « Abinader »)**

Ce carrefour est une intersection en cours d'aménagement sur le boulevard Mitterrand. Les niveaux sonores dans ce vaste espace aménagé, ont été influencés par le bruit du trafic sur le boulevard Mitterrand. En effet, les évaluations antérieures sur ce boulevard (zone proche du site d'étude dénommé carrefour Akouédo) ont montré que cette voie était très fréquentée et les niveaux sonores supérieurs à 75 dB (A) le jour (Cf. Rapport ENVIPUR N°223/03/2016. Par conséquent, les niveaux sonores dans les zones contigües restent élevés surtout par rapport au niveau sonore admis dans les zones résidentielles (niveaux sonores > 55 dB (A) au cours de la journée). Concernant les évaluations de nuit (22h – 6h), les conditions de sécurité de la zone (absence d'éclairage) n'ont permis de les réaliser.

➤ **P₂ Quartier Précaire « Jérusalem »**

Ce quartier précaire situé dans l'emprise du boulevard de France redressé est relativement éloigné du carrefour « Abinader ». De ce fait il est moins impacté de jour par la circulation routière sur le boulevard Mitterrand. De plus aucune activité bruyante n'a été constatée dans la zone. Ainsi, les niveaux sonores ont été généralement inférieurs 55 dB (A) au cours de la journée. Concernant les évaluations de nuit (22h – 6h), les conditions de sécurité de la zone (absence d'éclairage) n'ont permis de les réaliser.

➤ **P₃ (Voie de séparation entre quartier Jérusalem et nouveau Ouaga)**

Ce point de mesure est situé dans une zone d'activités commerciales dans le quartier (restaurants, buvettes, étales de marchandises...). Les niveaux sonores élevés (> 55 dB (A)) dans cette zone pourraient être dû aux activités et aux taux de fréquentation de la zone.

➤ **P₄ (Continuité du boulevard passant non loin de la pharmacie St Joseph)/P₅ (10 m de la pharmacie ENICA)**

Ces points situés dans l'emprise sont à proximité de voies bitumées. De ce fait, ces niveaux sonores enregistrés pourraient être influencés par le bruit du trafic.

➤ **P₆ (Collège PEROUSE)**

Cette zone est une zone d'enseignement avec deux établissements bien connus (Collège PEROUSE et le groupe KIBIO). Elle est moins bruyante avec une circulation automobile faible. Ces observations ont été corroborées par les niveaux sonores au point P₀ (Point de mesure situé dans l'emprise) et P₁ (Point de mesure situé à 27 m du collège) qui ont donné des niveaux sonores inférieures à 55 dB (A).

➤ **P₇ (Point situé à 28 m de MEPA sur l'emprise de la route)**

Dans cette zone, le trafic automobile est quasiment inexistant et aucune activité bruyante n'a été constatée dans la zone. Cependant, l'utilisation d'un groupe électrogène dans l'église MEPA, contribuerait à élever les niveaux sonores dans cet environnement. Néanmoins au point P₀ (Point de mesure situé dans l'emprise), les niveaux sonores sont restés inférieurs à 55 dB(A). Concernant les évaluations de nuit (22h – 6h), les conditions de sécurité de la zone (absence d'éclairage) n'ont permis de les réaliser.

➤ **P₈ (Projet immobilier avant pont Angré)/ P₉ (Opération immobilière TIT)/ P₁₀ (Opération immobilière Canaan)/P₁₁ (Akéikoi Village espace loti)/ P₁₂ (Village Akéikoi non loin du dispensaire)**

Ces zones sont pour la plupart des chantiers des promotions immobilières ou des lieux à faible densité de population. Aucune activité bruyante n'a été enregistrée au cours de cette évaluation. Les sources de bruits seraient celle de la nature ou des bruits lointains de la circulation automobile.

➤ **P₁₃ côté opposé à l'Hôtel EZY**

Ce point situé à proximité de la l'autoroute d'Anyama est une zone commerciale. Ce qui permet d'utiliser la valeur guide de 70 dB (A) le jour comme de nuit.

Les résultats des évaluations du jour et de la nuit ont été tous inférieurs à 70 dB(A) et ce malgré la circulation automobile sur cette voie.

➤ **P₁₄ (Garage de voiture)**

Les niveaux sonores au garage ont été inférieurs à la directive de l'OMS, de jour comme de nuit. Ce résultat pourrait s'expliquer par la faiblesse des activités économiques (réparation automobile) dans la zone.

➤ **P₁₅ (Pâturage de bœufs)/P₁₆ (RAN Extension)/ P₁₇ (RAN Extension II) /P₁₈ (RAN Extension Lot 2053, Ilot 224)**

Ces zones sont pour la plupart broussailleuses ou des lieux à faible densité de population. Aucune activité bruyante (excepté les beuglements des bœufs) n'a été enregistrée au cours de cette évaluation. Les sources de bruits seraient celles de la nature ou des bruits lointains de la circulation automobile. Concernant les évaluations de nuit (22h – 6h), les conditions de sécurité de la zone (absence d'éclairage) n'ont permis de les réaliser.