

République de Côte d'Ivoire

Union-Discipline-Travail

MINISTERE DES TRANSPORTS

**Projet d'Appui à la modernisation du Secteur des Transports et de facilitation du
commerce,
(PAMOSET)**

**TERMES DE REFERENCE POUR LA REALISATION D'UN
CONSTAT D'IMPACT ENVIRONNEMENTAL ET SOCIAL
(CIES) DE L'OPERATION DE CASSE DANS LE CADRE DU
PROJET D'APPUI A LA MODERNISATION DU SECTEUR
DES TRANSPORTS ET DE FACILITATION DU COMMERCE
(PAMOSET)**

I. CONTEXTE GENERAL DU PROJET

Le nouveau Programme National de Développement (PND) 2016-2020, du Gouvernement de Côte d'Ivoire, constitue le cadre de référence des politiques et projets de développement du pays sur la période indiquée.

Par ailleurs, le nouveau Cadre de Partenariat Pays (CPP) qui organise et définit les conditions de collaboration entre le Groupe de la Banque mondiale et l'Etat de Côte d'Ivoire pendant les quatre prochaines années (donc sur la même période) a été approuvé par le Conseil d'Administration de l'IDA le 29 septembre 2015. Le CPP comprend trois domaines d'intervention : accélérer la croissance durable tirée par le secteur privé ; bâtir le capital humain pour le développement économique et la cohésion sociale ; et renforcer la gestion des finances publiques et la responsabilité, et s'appuie sur deux thèmes transversaux (Gouvernance et Inégalités Spatiales). Le Projet d'Appui à Modernisation du Secteur de Transports (PAMOSET) appuie le pilier numéro 1 (accélérer la croissance durable tirée par le secteur privé). Il soutient les objectifs de l'appui budgétaire régional pour la réforme du secteur des transports (ABR), avec un accent particulier sur les conditions d'accès à la profession de transporteur, la formation et la professionnalisation des acteurs, le renouvellement du parc, la sécurité routière sur le Corridor Abidjan – Ouagadougou, et l'interconnexion des systèmes douaniers sur le Corridor Abidjan – Ouagadougou. Ces activités sont en cohérence avec l'objectif 1 du CPP.

II. OBJECTIFS DE DEVELOPPEMENT DU PROJET

L'objectif de développement du projet consiste à améliorer la compétitivité de la section ivoirienne du corridor des transports Abidjan – Ouagadougou, en mettant en œuvre des mesures de modernisation du transport et de facilitation du commerce.

III. DESCRIPTION DES COMPOSANTES ET ACTIVITES PREVUES

Le projet proposé est conçu pour soutenir le gouvernement de Côte d'Ivoire pour, d'une part, fournir une assistance technique et financière pour la mise en œuvre effective de la réforme et, d'autre part, appuyer l'établissement de mécanismes pour aider les opérateurs privés à se conformer à la nouvelle réglementation, afin d'atténuer l'impact socio-économique négatif potentiel de ces réformes. Le coût estimatif est d'environ 45 million de dollars EU, dont 30 million attendus de l'IDA (sous réserve de l'approbation par les instances habilitées) et 15 millions de dollars EU du Gouvernement (sous réserve de confirmation par les autorités

ivoiriennes). Sur cette base, les composantes et activités proposées pour le projet sont les suivantes:

Composante 1 : Développement institutionnels et Renforcement des capacités des acteurs publics et des opérateurs de l'industrie du transport de marchandises.

Cette composante vise à renforcer la capacité des institutions publiques et privées, mais également celle des associations professionnelles dans le secteur du transport, du transit, du commerce en vue de leur modernisation. Il comprendrait, entre autres, les activités suivantes le renforcement des capacités des agents de la Direction Générale des Transports terrestres et de la Circulation (DGTC) et des agences et établissements rattachés, notamment l'Observatoire de la Fluidité des transports (OFT), l'Unité de Lutte contre le Racket (ULCR), le Fonds de Développement des Transports Routiers (FDTR), le renforcement des capacités des opérateurs (HCPETR) et associations professionnelles de chauffeurs et autres auxiliaires de transport.

Ce volet comprendra des activités pour soutenir la professionnalisation de l'industrie du transport routier, ainsi que des mesures d'accompagnement pour les opérateurs de transport et de logistique qui n'auraient pas la capacité ou la volonté de s'adapter au nouveau cadre réglementaire.

Il comprendrait les activités suivantes : le développement de l'offre de formation publique et privée pour les acteurs de l'industrie du transport et de la chaîne logistique. Cette composante prend également en compte le soutien à la création de mécanismes modernes de répartition du fret basés sur le marché, l'appui aux opérateurs de transport informels qui ne peuvent pas se conformer aux nouvelles exigences réglementaires pour la reconversion dans d'autres activités liées au transport et le suivi évaluation des conditions de transport telles que les enquêtes auprès des usagers de la route et de suivi des coûts logistiques et des prix dans l'industrie du camionnage le long du corridor.

Au plan de la coordination bilatérale, la composante inclurait la formalisation et l'animation d'un cadre de consultation public/privé, l'appui à la concertation régionale, notamment avec le Burkina Faso, à travers la mise en œuvre de l'accord cadre et le cadre de dialogue permanent, la promotion d'un système indépendant de régulation pour des pratiques de concurrence et une compétition saines dans le marché des transports routiers de marchandises.

Composante 2 : La mise en place d'un système pour le renouvellement du parc de camions lourds.

Dans le cadre des mesures d'accompagnement pour la professionnalisation de l'industrie du transport, le renouvellement du parc de camions constitue une condition nécessaire au succès. Il comprendrait la conception et la définition d'un cadre opérationnel pour l'appui au programme de renouvellement du parc de camions. Le principe consisterait en la sélection de deux ou trois Banques ou Etablissements financiers (suivant des critères à définir dans le Manuel de Procédures) qui abriteraient des lignes de crédit mises à leur disposition, par l'Etat, à travers les ressources de l'IDA. Un comité technique de validation de l'éligibilité des opérateurs candidats au crédit serait constitué au sein du FDTR et comprenant l'ensemble des acteurs, serait en charge

de l'évaluation technique préliminaire des dossiers, avant leur transmission aux banques commerciales pour examen.

Le principe est admis qu'il s'agit de renouvellement de parc pour des véhicules en exploitation contre paiement d'une prime à la casse, constituant l'apport personnel de l'opérateur. Il y a donc un besoin d'appui/d'assistance au FDTR sur les questions ci-après : (i) conception et mise en place d'une prime à la casse en fonction de l'âge et de l'état physique et mécanique du véhicule ; (ii) mise en place et supervision du dispositif de mise à la casse des véhicules, y compris le recrutement de l'opérateur et la conformité au cadre de gestion environnemental et social ; (iii) mise en place du cadre pour la sélection des banques commerciales et du cadre de suivi des relations avec celles-ci ; (iv) renforcement des capacités en matière d'audit et de suivi des entreprises de transports routiers ; (v) renforcement des capacités en matière d'évaluation technique des dossiers de demande de crédit des opérateurs ; et (vi) amélioration du cadre de gestion du FDTR, y compris acquisition d'équipements et matériels informatiques et/ou de logiciels.

Composante 3: Soutien à la modernisation des douanes et la facilitation du commerce.

Cette composante aura pour objectif de faciliter le commerce et le transit, en priorité le long de la partie ivoirienne du corridor Abidjan-Ouagadougou et au niveau de la frontière avec le Burkina Faso.

Les discussions avec la Direction Générale des Douanes (DGD) lors de la mission ont confirmé que le soutien au projet d'interconnexion des systèmes d'information douaniers ivoirien et burkinabé est la principale activité envisagée sous cette composante.

Il a été précisé qu'un soutien initial du Groupe de la Banque mondiale est sur le point d'être lancé pour une première phase de l'interconnexion entre ces deux pays, sur la base du module transit de SYDONIA/SYDAM World. Cette phase pilote, qui sera mis en œuvre par la CNUCED et qui consiste essentiellement en des activités de formation, permettra des premiers échanges d'information entre les deux administrations avant l'effectivité du PAMOSET.

Dans le cadre de la mise en œuvre du PAMOSET, cette composante prendra le relais de cette première phase et soutiendra la mise en œuvre pour la Côte d'Ivoire et le Burkina Faso du système plus complet développé suivant le concept du projet PACIR. Ceci sera effectué sur la base des résultats de la phase d'étude de ce projet et du protocole d'accord signé entre les Directeurs Généraux des Douanes des deux pays en mars 2015¹. A cette fin, la DGD a présenté 4 fiches projets pour la mise en œuvre du système PACIR qui pourront être incluses dans cette composante du PAMOSET:

Composante 4 : Amélioration de la Sécurité routière.

1. ¹ Les financements du PAMOSET pour ces activités seront complétés par des ressources du programme d'assistance technique préparé en parallèle au Burkina Faso.

Cette composante a pour objectif d'améliorer la sécurité routière le long de la section ivoirienne du corridor Abidjan-Ouagadougou. Elle s'inscrit dans les axes d'amélioration de la sécurité routière de la décennie d'action pour la sécurité routière 2011-2020 des Nations Unies et dans la stratégie de développement du continent africain du NEPAD étant donné que le corridor Abidjan-Ouagadougou fait partie des 20 corridors internationaux de transit cibles par le NEPAD. Les interventions se feront autour des 5 piliers de la décennie d'action de la sécurité routière qui sont respectivement la gestion de la sécurité routière, la sécurité des routes et mobilité, La sécurité des véhicules, le comportement des usagers de la route et les soins après accident.

Le Gouvernement de la cote d'Ivoire va envoyer très prochainement deux requêtes pour solliciter respectivement l'appui du Fonds Mondial pour la Sécurité Routière pour financer l'activité projet de revue de la capacité de gestion de la sécurité routière de l'OSER d'une part et, et l'accompagnement du Programme de Politiques de Transports en Afrique (SSATP) pour l'élaboration d'une stratégie nationale de sécurité routière. Cette revue conduira à l'actualisation de la stratégie de sécurité routière à la lumière du plan mondial de la décennie d'action, la conduite d'un audit.

Au regard de ce qui précède, les activités de sécurité routière appuyées dans le cadre de la composante du PAMOSET porteront sur des actions transversales, mais mettront l'accent sur la section ivoirienne du corridor Abidjan Ouagadougou.

Composante 5 : Appui opérationnel

Cette composante permettra la prise en charge des coûts opérationnels de fonctionnement de la cellule de coordination, des coûts liés aux activités de gestion fiduciaire, de gestion environnementale et sociale, de suivi-évaluation du projet, la coordination des agences d'exécution et la mise en œuvre des recommandations des missions d'appui à l'exécution du projet.

IV. ZONE D'INTERVENTION DU PROJET

Quand bien même certaines actions ont une portée nationale et/ou une dimension transversale, il a été retenu que pour autant que possible, il sera privilégié l'approche d'un soutien concentré sur : (i) la modernisation du secteur des transports ; et (ii) la partie ivoirienne du corridor Abidjan – Ouagadougou, y compris le soutien à la mise en place d'une interconnexion des systèmes d'information douanière entre le Burkina et la Côte d'Ivoire.

V. OBJECTIFS DE LA CONSULTATION

Conformément à la politique opérationnelle OP/PB. 01 de la Banque Mondiale portant Evaluation Environnementale, le PAMOSET est classé dans la catégorie B des projets. Cela

s'entend des projets associés à des impacts environnementaux et sociaux certes existants mais modérés, localisés, temporaires et facilement gérables pour peu que des mesures adéquates de mitigation soient développées et mises en œuvre.

L'évaluation Environnementale et Sociale prévue vise à appliquer les dispositions nationales légales en matière d'évaluation environnementale d'une part et à prendre en compte les politiques de sauvegarde de la Banque Mondiale, d'autre part. Cette évaluation environnementale et sociale devrait permettre en outre de préparer un Constat d'Impact Environnemental et Social (CIES) assorti d'un Plan de Gestion Environnementale et Sociale (PGES) afin de prévenir les effets négatifs potentiels de l'opération de casse dans le cadre du renouvellement du parc automobile effectuant le transport de marchandises entre Abidjan et Ouagadougou.

VI. OBJECTIFS DE L'ETUDE

VI.1. Objectif global

L'étude vise d'une part, à identifier, à caractériser et à évaluer, les impacts environnementaux et sociaux potentiels ainsi que les risques de pollution associés à l'opération de casse et d'autre part, à développer des mesures de mitigation, un programme de suivi et de surveillance environnementale afin de conformer la dite opération aux principes directeurs de préservation de l'environnement et de développement durable.

VI.1. Objectifs spécifiques

La réalisation de ce Constat d'Impact Environnemental et Social et en particulier l'élaboration du Plan de Gestion Environnementale et Sociale (PGES) à prévoir dans ledit Constat, vise à :

1. mettre l'opération de casse en conformité avec les exigences légales nationales et internationales applicables en matière environnementale et sociale ;
2. décrire les mesures d'atténuation, de bonification, de suivi, et les mesures institutionnelles requises pour prévenir, minimiser, atténuer ou compenser les impacts environnementaux et sociaux négatifs ou pour accroître les impacts positifs ;
3. formuler un programme de surveillance de l'application des mesures d'atténuation et de suivi environnemental des impacts négatifs de l'opération de casse ;
4. définir des indicateurs environnementaux et sociaux de suivi des impacts de l'opération de casse.

VII. TACHES DU CONSULTANT

Le consultant devra se familiariser avec la législation ivoirienne en matière de protection de l'environnement et les politiques de sauvegarde de la Banque mondiale (l'OP 4.01 relative à l'Environnement, notamment) et devra s'assurer que le travail est effectué conformément à

toutes les dispositions indiquées dans cette politique opérationnelle et à la réglementation nationale. Plus précisément, le consultant aura pour mandat, de :

- faire la description du projet en incluant tous les détails utiles à l'identification des sources d'impacts et à la compréhension de leurs effets sur les composantes de l'environnement susceptibles d'être affectées ;
- faire une description des caractéristiques biophysiques et humain du site sur lequel les activités de casse auront lieu et mettre en exergue les contraintes majeures qui méritent d'être prises en compte au moment de la préparation du site, de son aménagement et de son exploitation ;
- évaluer les impacts environnementaux et sociaux potentiels du projet notamment la circulation des engins ; les activités de déchaussage, l'emballage des fers, pneus, batteries, etc., et recommander des mesures d'atténuation appropriées y compris les estimations de coûts ;
- évaluer la capacité des entreprises de collectes et de traitement des déchets solides, liquides et les graisses ;
- évaluer les besoins de collecte des déchets solides et liquides et les graisses, leur élimination ainsi que leur gestion dans les infrastructures et faire des recommandations ;
- mener une revue des politiques législatives et les cadres administratifs et institutionnels en matière d'Environnement ;
- identifier toutes les lacunes qui pourraient exister et faire des recommandations pour les combler dans le contexte de la dite opération de casse ;
- examiner les conventions et protocoles dont la Cote d'Ivoire est signataire et qui ont un lien direct avec les impacts susceptibles d'être générés dans le cadre de l'opération de casse des vieux véhicules ;
- identifier les responsabilités des acteurs devant mettre en œuvre les mesures de mitigation proposées ;
- évaluer la capacité disponible à mettre en œuvre les mesures d'atténuation proposées et faire des recommandations appropriées, y compris les besoins en formation et en renforcement des capacités ainsi que les coûts ;
- préparer un Plan de Gestion Environnementale et Sociale (PGES) pour le site. Le PGES doit indiquer :
 - a) les impacts environnementaux et sociaux potentiels résultant des activités de casse et d'emballage ; les risques de pollution ainsi que les risques d'accidents dans la manipulation de la ferraille ;
 - b) les mesures d'atténuation proposées ;
 - c) les responsabilités institutionnelles pour l'exécution des mesures d'atténuation ;
 - d) les responsabilités institutionnelles pour le suivi de l'application des mesures d'atténuation ;
 - e) Programme de surveillance et de suivi environnemental et social
 - f) les indicateurs de suivi ;

- g) l'estimation des coûts pour toutes ces activités ;
- h) le calendrier pour l'exécution du PGES.

Les missions du consultant doivent être participatives afin de sensibiliser les populations, les ONG, l'administration locale et le secteur privé œuvrant dans le milieu où l'activité sera réalisée, sur le mode opératoire de cette activités et ses objectifs d'une part, et recueillir leurs préoccupations, observations et recommandations afin de les refléter dans l'étude d'autre part. Une synthèse de ces consultations publiques durant la conduite de l'étude devra faire partie du rapport et l'intégralité portée en annexe du document tout comme les Procès-Verbaux de ces consultations.

VIII. PLAN DU RAPPORT

Le plan de rédaction du rapport doit prendre en compte les éléments suivants :

- Page de garde ;
- Table des matières ;
- Liste des abréviations ;
- Résumé analytique (en anglais et en français) ;
- Introduction ;
- Description du mode opératoire et des activités associées à la casse et à l'emballage ;
- Description du cadre politique, institutionnel et légal ;
- Description de l'Environnement du site de réalisation de l'opération de casse ;
- Analyse des options alternatives y compris la situation sans projet ;
- Méthodes et techniques utilisées dans l'évaluation et l'analyse des impacts liés l'opération de casse ;
- Plan de Gestion Environnementale et Sociale (PGES) comprenant les mesures de mitigation des impacts négatifs et de bonification des impacts positifs, les acteurs de mise en œuvre, le suivi ainsi que les indicateurs de suivi, les différents acteurs à impliquer, etc....
- Matrice du Plan d'atténuation environnementale et sociale.
- Recommandations ;
- Conclusion
- Références bibliographiques ;
- Annexe (PV signés des réunions de consultation et d'information, la liste de présence, les PV de visite de site et des rencontres, les clauses environnementales et sociales, etc.)

NB : Il est notamment attendu du consultant un document de qualité.

IX. PROFIL DU CONSULTANT

- avoir un niveau BAC + 5 dans une science de l'Environnement (biologie, foresterie, agronomie, géographie, etc.) ;
- avoir une expérience avérée d'au moins cinq (5) ans dans la préparation de documents d'étude d'impacts environnementaux et sociaux ;
- posséder une bonne maîtrise des exigences opérationnelles et procédurales de la Banque Mondiale en matière d'études environnementales et sociales ;
- disposer d'une connaissance des normes et réglementations environnementales en Côte d'Ivoire ;
- une connaissance des risques environnementaux liés aux opérations de casse et de reconditionnement est souhaitable (gestion de la ferraille et des huiles, protection de l'environnement, protection des employés, etc..).

X. DUREE DE L'ETUDE

Le temps de travail effectif pour cette mission ne devrait pas excéder **20 jours ouvrables** comprenant une phase de revue documentaire, une phase d'entretien avec les structures spécialisées ou impliquées dans les activités de protection de l'environnement (ANDE, DGE, DGDD) de lutte contre la pollution(CIAPOL), y compris le ministère en charge du transport et notamment, le Fonds de Développement des Transports Routiers (FDTR). Il doit aussi être réalisé, une visite d'évaluation environnementale et sociale du site, une consultation des populations riveraines ou potentiellement affectées.

XI. RESPONSABILITE DES PARTIES

Le consultant est invité à collaborer avec l'Agence Nationale De l'Environnementales (ANDE) du Ministère de l'Environnement et du Développement Durable (MEDD) et tous services impliqués dans la mise en œuvre du projet au sein du Ministère des Transports. Le PRI-CI qui est la tutelle administrative et technique du PAMOSSET mettra à la disposition du consultant, toutes les informations nécessaires à l'accomplissement de sa mission.

XII. RAPPORTS

Le consultant fournira cinq (5) copies du rapport provisoire des études en français et une copie électronique. Après les observations de la cellule de coordination, Il fournira 18 copies pour la validation à l'ANDE. Le consultant devra incorporer les commentaires et suggestions de la partie ivoirienne et de la Banque Mondiale (éventuellement) dans le document final. Il fournira dix copies du rapport final du CIES en français incluant un résumé analytique en anglais et une version électronique.

XIII. REMUNERATION

Les prestations feront l'objet d'un contrat à rémunération, couvrant la totalité des coûts (honoraires, frais de communication, d'édition et de production des documents et tous autres frais encourus par le consultant dans le cadre de l'exécution des prestations.