

Ministère des Infrastructures
du Désenclavement et des transports

Secrétariat Permanent du
Programme Sectoriel des Transports

Projet d'Infrastructures de Développement
Urbain et de Mobilité



Burkina Faso
Unité - Progrès - Justice

SFG1986



**CADRE DE GESTION ENVIRONNEMENTALE
ET SOCIALE (CGES)**

Décembre 2015



LISTE DES ACRONYMES

ABBEF	Association Burkinabè pour le Bien Etre Familial
AN	Assemblée Nationale
BUNEE	Bureau National des Evaluations Environnementales
CGES	Cadre de Gestion Environnementale et Sociale
CMA	Centre Médical avec Antenne chirurgicale
CN/SPGES	Comité National de Suivi des PGES
CNLS	Comité National de Lutte contre le SIDA
CR/PGES	Comité Régional de Suivi des PGES
CRA	Chambre Régionale d'Agriculture
CSPS	Centres de Santé et de Protection Sociale
CVD	Comité Villageois de Développement
DAO	Dossier d'Appel d'Offre
DEE	Direction des Evaluations Environnementales
DES	Direction des Etudes et du Suivi
DGDR	Direction Générale du Désenclavement Rural
DGESS	Direction Générale des Etudes et des Statistiques Sectorielles
DGFF	Direction Générale des Forêts et de la Faune
DGOA	Direction Générale des Ouvrages d'Art
DGPEDD	Direction Générale de la Préservation de l'Environnement et du Développement Durable
DGR	Direction Générale des Routes
DGUTF	Direction Générale de l'Urbanisme et des Travaux Fonciers
DPES	Direction de la Planification des Etudes et du Suivi
DRASSN	Direction Régionale de l'Action Sociale et de la Solidarité Nationale
DRERH	Direction Régionale de l'Environnement et des Ressources Halieutiques
DRHU	Direction Régionale de l'Habitat et de l'Urbanisme
DRID	Direction Régionale des Infrastructures et du Désenclavement
DRT	Direction Régionale des Transports
E&S	Environnemental(e) et Sociale (e)
EIE	Etude d'Impact sur l'Environnement
EIES	Etude d'Impact Environnemental et social
HIMO	Haute Intensité de Main d'Ouvre
IEC	Information – Education – Communication
IST	Infections Sexuellement Transmissibles
MARHASA	Ministère de l'Agriculture, des Ressources Hydrauliques, de l'Assainissement et de la Sécurité Alimentaire
MASSN	Ministère de l'Action Sociale et de la Solidarité Nationale
MATD	Ministère d'Administration Territoriale et de la Décentralisation
MERH	Ministère de l'Environnement et des Ressources Halieutiques
MHU	Ministère de l'Habitat et de l'Urbanisme
MIDT	Ministère des Infrastructures, du Désenclavement et des Transports
MRA	Ministère des Ressources Animales
MS	Ministère de la Santé
NIE	Notice d'impact sur l'Environnement
ONATEL	Office National des Télécommunication
ONEA	l'Office National de l'Eau et de l'Assainissement
ONG	Organisme Non Gouvernementale
OSC	Organisation de la Société Civile
PAP	Personnes affectées par le projet

PCGES	Plan Cadre de Gestion Environnementale et Sociale
PGES	Plan de Gestion Environnementale et Sociale
PK	Point Kilométrique
PL	Poids Lourds
PNG	Politique Nationale Genre
PR	Piste Rurale
PreEst	Programme Pistes Rurales à l'Est
PST	Programme Sectoriel des Transports
PTDIU	Projet de Transport et de Développement d'Infrastructure Urbaine
PV	Procès-Verbal
RD	Route Départementale
RN	Route Nationale
RR	Route Régionale
SCADD	Stratégie de Croissance Accélérée pour le Développement Durable
SDAU	Schéma Directeur d'Aménagement et d'Urbanisme
SG	Secrétariat Général
SGES	Service de Gestion Environnementale et Sociale
SONABEL	Société Nationale Burkinabé d'Electricité
SP/CONED	Secrétariat Permanent du Conseil National pour l'Environnement et le Développement Durable
SP/PST	Secrétariat Permanent du Programme Sectoriel des Transports

LISTE DES FIGURES

<i>Figure 1: SDAU de la ville de Ouahigouya</i>	<i>17</i>
<i>Figure 2 : SDAU de la ville de Dédougou</i>	<i>18</i>
<i>Figure 3 : localisation de la zone d'assainissement pluvial à Koudougou</i>	<i>21</i>
<i>Figure 4: carte du Burkina Faso avec les 13 régions administratives.....</i>	<i>39</i>
<i>Figure 5: zones agro écologiques du Burkina Faso</i>	<i>40</i>
<i>Figure 6: Carte phytogéographique du Burkina Faso.....</i>	<i>44</i>
<i>Figure 7: Structure de l'économie burkinabè par secteur.....</i>	<i>46</i>
<i>Figure 8 : Quelques indicateurs sociaux du Burkina Faso.....</i>	<i>47</i>
<i>Figure 9 : Diagramme du flux des activités du PTDIU</i>	<i>100</i>

LISTE DES PHOTOS

<i>Photo 1 : Vues de quelques rues urbaines à aménager.....</i>	<i>19</i>
<i>Photo 2: Vue partielle de la contournante et du dispositif.....</i>	<i>22</i>
<i>Photo 3 : vue de la gare routière de Manga en octobre 2015.....</i>	<i>23</i>
<i>Photo 4 : Vues du marché du secteur 6 de Dédougou en octobre 2015.....</i>	<i>28</i>
<i>Photo 5 : Activités de maraîchage</i>	<i>29</i>
<i>Photo 6 : Plateforme maraîchère de Ouahigouya</i>	<i>30</i>
<i>Photo 7 : Vues de la route Manga - Zabré - frontière du Ghana avant aménagement.....</i>	<i>36</i>
<i>Photo 8: Mare sauvage de rejet d'huiles usées à Kordéni, secteur 28 de Bobo-Dioulasso</i>	<i>91</i>
<i>Photo 9 : Valorisation de pneus usagés à Bobo-Dioulasso</i>	<i>92</i>
<i>Photo 10 : Travailleurs d'une société officielle d'exportation de batteries usées vers le Ghana</i>	<i>94</i>
<i>Photo 11 : Séances de consultations publiques.....</i>	<i>117</i>

LISTE DES TABLEAUX

<i>Tableau 1: Liste des sous-projets du PTDIU par région.....</i>	<i>15</i>
<i>Tableau 2: Caractéristiques du réseau hydrographique burkinabè.....</i>	<i>41</i>
<i>Tableau 3 : Répartition des types de formations végétales au Burkina Faso.....</i>	<i>43</i>
<i>Tableau 4 : Taxonomie de la diversité biologique du Burkina Faso.....</i>	<i>44</i>
<i>Tableau 5 : Inventaire des émissions de gaz à effet de serre (en Gg CO2).....</i>	<i>49</i>
<i>Tableau 6: Récapitulatif des étapes du screening et responsabilités.....</i>	<i>99</i>
<i>Tableau 7: Coûts des rubriques du CGES</i>	<i>104</i>
<i>Tableau 8: Indicateurs de suivi des mesures d'ordre institutionnel</i>	<i>106</i>
<i>Tableau 9: Mesures E&S et indicateurs de suivi en phase d'exécution des sous-projets.....</i>	<i>107</i>
<i>Tableau 10 : Mesures E&S et indicateurs de suivi en phase d'exploitation.....</i>	<i>112</i>

SOMMAIRE

<i>LISTE DES ACRONYMES</i>	2
<i>LISTE DES FIGURES</i>	4
<i>LISTE DES PHOTOS</i>	4
<i>LISTE DES TABLEAUX</i>	4
<i>RESUME</i>	7
<i>SUMMARY</i>	9
1. INTRODUCTION	11
1.1. Contexte d'élaboration du CGES	11
1.2. Objectif du Cadre de Gestion Environnementale et Sociale (CGES)	11
1.3. Méthodologie de travail	11
1.4. Structuration du CGES	12
2. LE PROJET ET LES SITES POTENTIELS DES REALISATIONS PHYSIQUES	13
2.1. Objectif du PTDIU et composantes	13
2.2. Description des sous projets.....	16
2.3. Sites d'accueil des sous-projets	33
2.4. Méthodologie pour la préparation, l'approbation et l'exécution des sous-projets.....	37
3. SITUATION ENVIRONNEMENTALE ET SOCIALE DANS LA ZONE DU PROJET	39
3.1. Zone d'étude.....	39
3.2. Milieu physique	39
3.3. Milieu biologique	42
3.4. Milieu socioéconomique.....	45
3.5. Etat actuel de l'environnement urbain	48
4. CADRE POLITIQUE, JURIDIQUE ET INSTITUTIONNEL	50
4.1. Cadre politique.....	50
4.2. Cadre juridique.....	53
4.3. Cadre institutionnel de gestion environnementale et sociale du PTDIU.....	58
4.4. Analyse des capacités de gestion environnementale et sociale	61
5. POLITIQUES DE SAUVEGARDE ENVIRONNEMENTALE ET SOCIALE DE LA BANQUE MONDIALE	63
5.1. Revue des politiques de sauvegarde environnementale et sociale	63
5.2. Conclusion sur les politiques de sauvegarde de la Banque	65
6. IMPACTS ENVIRONNEMENTAUX ET SOCIAUX DU PTDIU	66
6.1. Modalités de détermination des impacts environnementaux et sociaux	66
6.2. Impacts environnementaux et sociaux positifs des sous-projets	66
6.3. Impacts environnementaux et sociaux négatifs des sous-projets	71
6.4. Analyse des risques environnementaux	76
7. PLAN DE GESTION ENVIRONNEMENTALE ET SOCIALE	78
7.1. Mesures générales de bonification des impacts positifs des sous-projets	78
7.2. Mesures d'atténuation des impacts négatifs des sous-projets.....	78
7.3. Mesures de promotion des transports verts	89
7.4. Critères environnementaux et sociaux d'éligibilité des sous-projets	95
7.5. Processus de screening environnemental des sous-projets en vue de définir le niveau d'analyse environnementale et sociale requis selon la réglementation	95
7.6. Processus d'analyse et de validation environnementales des sous-projets passés au screening	96
7.7. Dispositions institutionnelles pour la mise en œuvre et le suivi du CGES.....	101
7.8. Programme détaillé pour le renforcement des capacités des acteurs de mise en œuvre du PGES.....	102
7.9. Budget de mise en œuvre du CGES	104
8. CADRE DE SUIVI ENVIRONNEMENTAL	105
8.1. Programme de suivi environnemental et social et indicateurs de suivi.....	105

8.2. Calendrier du programme de suivi et responsabilités	115
9. RESUME DES CONSULTATIONS PUBLIQUES	117
CONCLUSION	120
REFERENCES BIBLIOGRAPHIQUES	121
ANNEXES	122
Annexe 1 : Détail des consultations du public et listes de présence par séance	122
Annexe 2 : Liste des personnes rencontrées	147
Annexe 3 : Formulaire de revue environnementale et sociale (screening)	151
Annexe 4 : Détail des coûts du PCGES	153
Annexe 5 : Liste de contrôle environnemental	156
Annexe 6 : Clauses environnementales et sociales types à intégrer dans les DAO et dans les marchés des travaux.....	158
Annexe 7 : Termes de référence type d'une EIES ou d'une NIES.....	163
Annexe 8 : Termes de référence de l'étude	166
TABLE DES MATIERES	175

RESUME

1. Le projet

Le Gouvernement du Burkina Faso sollicite l'accompagnement financier et technique de la Banque mondiale pour la conception et la mise en œuvre d'un Projet de Transport et de Développement des Infrastructures Urbaines, PTDIU.

L'objectif de développement du PTDIU est d'améliorer la mobilité et l'accès aux infrastructures dans les zones rurales et urbaines ciblées. Les activités du PTDIU toucheront les 13 régions du pays, mais les infrastructures physiques (routes et équipements structurants) seront concentrées sur le tronçon de la RN29 à réhabiliter et dans cinq chefs-lieux de régions.

2. Objectifs du CGES

L'élaboration du CGES permet d'identifier les risques associés aux différentes interventions du projet et de définir les procédures et les mesures d'atténuation et de gestion qui devront être mises en œuvre en cours d'exécution du projet. Le CGES est conçu comme étant un mécanisme de tri pour les impacts environnementaux et sociaux des investissements ; il sert de guide à l'élaboration des études environnementales et sociales spécifiques des sous-projets, tenant compte leur catégorisation environnementale.

3. Principaux impacts environnementaux et sociaux des sous-projets

Les principaux impacts positifs des sous-projets du PTDIU sont les suivants : -i- la création d'emplois temporaires et de revenus financiers pour les jeunes qui seront employés comme ouvriers dans les chantiers et pour les femmes vendeuses de repas et de boissons ; -ii- la création d'emplois permanents et de revenus pour les jeunes et les femmes qui s'engageront dans de nouvelles activités telles le maraîchage, l'embouche bovine, ovine ou caprine, le transport ; -iii- l'accroissement des revenus financiers des personnes exerçant déjà les différents métiers ; -iv- l'amélioration des conditions de circulation dans les centres urbains du fait du bitumage des routes ; -v- la facilité d'accès aux marchés pour l'écoulement des produits de la zone de Bagré Pole et l'approvisionnement de la zone du Centre-Sud et du Centre -Est ; -vi- les facilités d'accès aux centres de santé par les populations ; -vii- la réduction des dépenses des ménages du fait de la baisse des coûts d'entretien des véhicules et des motocyclettes ; -viii- l'accroissement de recettes pour les municipalités. Au plan stratégique, les travaux routiers dans la partie Centre – Sud du pays entraînera le renforcement de l'intégration économique sous régionale entre cette partie du Burkina Faso et le Ghana.

Les principaux impacts négatifs des sous-projets du PTDIU sont : -i- les pertes de bâtis et autres biens d'intérêt économique (hangars de commerces, ateliers divers, portions de champs, arbres fruitiers,) et les risques de perte de biens d'intérêt culturel ; -ii- les risques de perturbation de réseaux d'eau potable, d'électricité et de téléphonie fixe ; -iii- les risques de propagation du VIH/SIDA et des IST ; -iv- les risques d'accidents de chantiers et d'accidents de circulation ; -v- les risques de conflits entre propriétaires terriens et les opérateurs lors des activités de limitation du zonage des SDAU ; -vi- la consommation de terres par suite de création de zones d'emprunts de matériaux ; -vii- les pollutions des eaux et des sols par les déchets solides et liquides des bases-vies et des chantiers ; -viii- les pollutions de l'air par le fait d'émission des poussières, gaz et odeurs des chantiers ; -ix- la perte de végétation naturelle du fait des emprises des travaux et de la création de zones d'emprunts de matériaux ; -x- la perte de plantations d'alignement dans les centres urbains,

la perturbation des activités pédagogiques et de la sérénité des centres de santé situés au bord des routes Manga – Zabré – frontière du Ghana ; -xi- la contribution au réchauffement climatique du fait de l'augmentation des émissions de gaz à effet de serre par suite de l'accroissement du trafic sur les routes aménagées ainsi que du fait de la perte de végétation qui séquestre le carbone ; -xii- les risques de contamination des sols et des humains par les pesticides. Les impacts négatifs sont répertoriés par type de sous projet.

4. Plan de gestion environnementale et sociale

Des mesures générales de bonification des impacts positifs des sous-projets sont proposées. Il s'agit de : -i- la sensibilisation des jeunes et des femmes à l'épargne dans les institutions de microfinances afin de disposer de ressources propres pour financer leurs activités génératrices de revenus en fin de projet ; -ii- la conduite d'actions d'Information–Education–Communication (IEC) pour accroître la durabilité sociale, économique et environnementale des investissements du PTDIU ; -iii- l'élaboration et la mise en œuvre d'un plan de formation des bénéficiaires de projets spécifiques (transporteurs, commerçantes et commerçants, bouchés, emboucheurs et commerçants de bétail, maraîchers et maraîchères).

Des mesures ont été identifiées pour faire face aux impacts négatifs des différents sous projets. Outre les mesures d'atténuation des impacts négatifs, des actions spécifiques sont proposées pour la promotion des transports verts. Ce sont : -i- l'élaboration d'une stratégie et d'un plan d'actions pour la valorisation des huiles usées issues du transport ; -ii- l'étude sur la valorisation des pneus usagés et -iii- celle sur la valorisation des batteries usagées.

Des critères environnementaux et sociaux pour l'éligibilité des sous-projets ont été définis, le processus de screening environnemental et social présenté, le processus d'analyse et de validation environnementale décrit. Par ailleurs, des dispositions institutionnelles ont été proposées pour la mise en œuvre et le suivi du PGES.

Un programme détaillé de renforcement des capacités des acteurs du PGES a été formulé. Le coût global de mise en œuvre du PGES est évalué à 922 700 600 FCFA.

5. Cadre de suivi environnemental

Un programme de suivi environnemental a été établi, prenant en compte les activités en amont de l'exécution des sous-projets et celles pendant les phases de travaux et d'exploitation des infrastructures et aménagements réalisés. Les indicateurs de suivi ont également été précisés. On retient finalement de ce programme : -i- le suivi des mesures d'ordre institutionnel qui ont un caractère stratégique en ce qu'elles conditionnent la mise en œuvre des mesures en aval ; -ii- le suivi des mesures environnementales et sociales en phase d'exécution des sous-projets et -iii- le suivi des mesures environnementales et sociales en phase d'exploitation.

Enfin, un calendrier général de l'exécution du programme de suivi a été établi, accompagné d'indications sur les acteurs responsables des différentes activités.

SUMMARY

1. The project

The government of Burkina Faso has solicited the financial and technical support from the World Bank for the design and implementation of a Transport and Urban Infrastructure Development Project (PTDIU).

The PTDIU's development objective is to improve mobility and access to infrastructure in targeted rural and urban areas. The project activities will concern the 13 regions of the country; however physical infrastructures (roads and structuring equipment) will be concentrated along the section of the RN29 to be rehabilitated and in five regional capitals.

2. Objectives of the ESMF

The ESMF allows the identification of risks associated with the different project interventions and the definition of procedures and management and mitigation measures to be carried out during project implementation. The ESMF is designed as being a screening mechanism for social and environmental impacts of investments; It is used as guideline to the formulation of social and environmental surveys specific to sub-projects, considering their environmental categorization.

3. Main social and environmental impacts related to sub-projects

The main positive impacts related to PTDIU sub-projects are the following: -i- creation of temporary jobs and revenues for young people who will be employed as workers in the sites and for women selling food and drinks; -ii- creation of permanent jobs and incomes for young people and women who will start up new activities like market gardening, goat, sheep, and cattle fattening, and transport; -iii- increase of incomes of persons already exercising these activities; -iv- improvement of traffic conditions in the urban centers due to asphaltting of roads; -v- easy access to markets to sell products coming from the Bagré pole and better supply of the Center-South and Center-East areas of the country; -vi- easier access to medical centers for the population; -vii- reduction of households' expenses due to the decrease of motorcycles and vehicles maintenance cost; -viii- reduction time to evacuate sick people to medical centers; -ix- reduction of households' expenses due to the decrease of vehicle and motorcycle maintenance costs due to the quality of rehabilitated roads. At the strategic level, road works in the Center- South part of the country will favor the sub-regional economic integration between Burkina Faso and Ghana resulting from the improved transport and logistics on the road Ouagadougou-Manga- Ghana.

The main negative impacts related to PTDIU are: -i- loss of buildings and other economic assets (trade sheds, diverse workshops, field portions, fruit trees) and the risk of loss of cultural assets; -ii- risk of disruption to water distribution, telephone and electricity networks; -iii- risk of HIV/AIDS propagation; -iv- risks of worksite and traffic accidents; -v- risks of conflicts between land owners and operators during the zoning delineation activities for urban master plans; -vi- soil consumption due to quarry activities; -vii- water and soil pollution from solid and liquid wastes from temporary living places and work sites; -viii- air pollution from dust, gas, and work-sites smell; -ix- loss of natural vegetation caused by work on the right of way and quarry activities; -x- loss of alignment plantings in urban centers, the disruption of pedagogical activities and the calm of medical centers located near roads Manga-Zabre-Ghana border; -xi- contribution to global warming because of greenhouse gas emission increase, being the result of increase in traffic volumes on rehabilitated roads and loss of

carbon sequestering vegetation; and -xii- risk of soil and human contamination from pesticides. The negative impacts are listed per sub-project type.

4. Environmental and Social Management Framework

General measures to help improve the positive impacts of sub projects are proposed. They are as follows: -i- awareness-raising of young people and women regarding savings in microfinance institutions, to have their own resources at the end of the project and allow them to finance income-generating activities; -ii- conducting Information-Education-Communication activities to increase environmental and social sustainability of PTDIU; -iii- formulation and implementation of a training program dedicated to specific projects beneficiaries (transporters, women and men traders, butchers, graziers, and cattle traders, women and men market gardeners).

Measures have been identified to mitigate negative impacts of different sub-projects. In addition to these measures, specific actions are proposed for promotion of green transport. This concerns: -i- formulation of a strategy and action plans for the recycling of used oils coming from transport; -ii- conducting a study on the recycling of used tires; and -iii- conducting another study on the recycling of used batteries.

Environmental and social criteria have been defined for the eligibility of sub-projects, the environmental screening process is presented, and the environmental approval and analysis is described. In addition, institutional mechanisms are proposed for the implementation and monitoring of the ESMF.

A detailed program of capacity building for the actors involved in ESMF implementation is presented. The global cost of ESMF implementation is estimated at CFA F 922 700 600.

5. Environmental Monitoring Framework

An environmental monitoring program was established, taking into account activities to be implemented prior to sub-project implementation, during the work phase and during the use of constructed and rehabilitated infrastructures. Monitoring indicators have also been developed, of which should especially be mentioned: -i- monitoring of strategic institutional measures since they influence the implementation of subsequent measures; -ii- monitoring of social and environmental measures during the sub-project works implementation phase; and -iii- monitoring of social and environmental measures during the operation phase.

Finally, a general schedule of the monitoring program has been established, together with guidance for the parties responsible for the different activities.

1. INTRODUCTION

1.1. Contexte d'élaboration du CGES

Le Gouvernement du Burkina Faso a sollicité l'appui financier et technique de la Banque mondiale pour la mise en œuvre du Projet de Transport et de Développement des Infrastructures Urbaines (PTDIU).

L'initiative de ce projet répond au souci de recherche de solution par le Gouvernement et ses partenaires pour une meilleure gestion urbaine et le développement des infrastructures. La facilitation de la relation économique entre les centres urbains et leurs hinterlands est le domaine pour une bonne intégration des plates-formes de développement de l'économie rurale et urbaine.

Conformément aux principes et procédures de la Banque et aux lois et règlements du Burkina Faso en matière d'environnement, les interventions de développement susceptibles de générer des conséquences négatives sur les communautés humaines et les ressources environnementales doivent faire l'objet d'une évaluation environnementale appropriée. Dans le contexte d'un grand projet composé de plusieurs sous projets dans les différentes régions du pays et pour lesquelles les investissements ne sont pas encore affinés et les lieux de réalisation des activités connus, l'instrument à élaborer est un Cadre de Gestion Environnementale et Sociale (CGES). Le CGES devra définir le cadre de suivi et évaluation ainsi que les dispositions institutionnelles à prendre durant la mise en œuvre du programme.

Le présent document qui en constitue la version finale a été élaboré par le consultant commis à la tâche et examiné en atelier national le 8 décembre 2015 à Ouagadougou. Il prend en compte les observations et propositions d'amendements formulées par les participants à cet atelier de validation.

1.2. Objectif du Cadre de Gestion Environnementale et Sociale (CGES)

L'élaboration du CGES permet d'identifier les risques possibles associés aux différentes interventions du projet et de définir les procédures et les mesures d'atténuation et de gestion qui devront être mises en œuvre en cours d'exécution. Le CGES est conçu comme étant un mécanisme de tri pour les impacts environnementaux et sociaux des investissements et activités inconnues avant l'évaluation du projet. Il se présente donc comme un instrument servant à déterminer et évaluer les impacts environnementaux et sociaux potentiels des sous-projets. A ce titre, il sert de guide à l'élaboration d'Études d'Impacts Environnementaux et Sociaux (EIES) spécifiques des sous-projets. En outre, le CGES définit le cadre de suivi et de surveillance ainsi que les dispositions institutionnelles à prendre durant la mise en œuvre du projet et l'exécution des mesures pour atténuer les impacts environnementaux et sociaux défavorables, les supprimer ou les réduire à des niveaux acceptables.

1.3. Méthodologie de travail

La démarche méthodologique pour élaborer le CGES du PTDIU est basée sur la compréhension des termes de référence, les exigences du projet et les objectifs de la consultation. Le CGES a été élaboré sous la supervision globale du Secrétariat Permanent du Programme Sectoriel des Transports (SP-PST) assisté d'un Comité de suivi des études environnementales du PTDIU. Ce Comité de suivi est constitué de représentants de structures centrales du Ministère des Infrastructures, du Désenclavement et des Transports (MIDT), du Ministère de l'Habitat et de l'Urbanisme (MHU) et du Ministère de l'Environnement et des Ressources Halieutiques.

Les exigences de conduite participative de l'étude ont été satisfaites au moyen de séances de travail avec les autorités des collectivités territoriales concernées, les responsables des

services techniques déconcentrées de l'Etat, de représentants de la Société Civile, ainsi que des séances de consultations des personnes affectées.

1.4. Structuration du CGES

Le présent document de CGES est articulé suivant le plan indiqué dans les termes de référence de la mission. On en retient les principaux points ci-après :

- Résumé en français et en anglais;
- Introduction;
- Brève description du projet et des sites potentiels ;
- Situation environnementale et sociale dans les zones du projet ;
- Cadre politique, administratif et juridique en matière d'environnement et un aperçu des politiques de sauvegarde environnementales applicables;
- Identification, caractérisation et évaluation des impacts environnementaux et sociaux et leurs mesures de gestion ;
- PGES comportant entre autres les critères environnementaux et sociaux d'éligibilité des microprojets ;
 - le processus de screening environnemental des microprojets en vue de définir le niveau d'analyse environnementale et sociale requis selon la réglementation ;
 - le processus d'analyse et de validation environnementales des microprojets passés au screening;
 - les dispositions institutionnelles pour la mise en œuvre et le suivi du PGES ;
 - le programme détaillé pour le renforcement des capacités ;
 - un budget de mise en œuvre du PGES.
- Cadre de suivi environnemental;
- Résumé des consultations publiques du PGES ;
- Annexes.

2. LE PROJET ET LES SITES POTENTIELS DES REALISATIONS PHYSIQUES

2.1. Objectif du PTDIU et composantes

Le PTDIU a pour objectif de développement, de contribuer à lever les contraintes de développement des infrastructures, de connectivité et de mobilité des centres urbains et ruraux, et d'aider les capitales régionales et leurs hinterlands ruraux à mieux valoriser leurs fonctions économiques selon leur potentialité.

Il comprend quatre composantes et une composante de contingence de Mécanisme de Riposte Immédiate aux catastrophes naturelles qui sont :

A. Composante A, Investissements en milieux inter urbain et rural

Cette composante est dédiée aux investissements en milieux inter urbain et rural avec les activités principales suivantes :

- Bitumage de la route Manga-Zabré (RN29) ;
- Réhabilitation de la piste rurale Dindéogo – Zonsé (RD 30) ;
- Etude pour l'aménagement d'environ 40 ouvrages de franchissement et des remblais de raccordement ;
- Etudes techniques pour l'aménagement d'environ 200 km de pistes rurales ;
- Etudes techniques d'environ 100 km pistes rurales par la méthode HIMO ;
- Aménagement d'environ 100 km pistes rurales et 40 ouvrages de franchissements par la méthode HIMO (travaux et supervision) sous financement de la coopération suisse ;
- c) Travaux de connectivité internet des agglomérations le long de la route Manga-Zabré ;
- Construction of 2 stations de pesage et péage;
- Etudes environnementales et sociales des investissements ;
- Supervision des travaux.

B. Composante B, Investissements en milieu Urbain

Cette composante est dédiée aux investissements en milieu urbain avec les activités principales suivantes :

Pour les villes de Tenkodogo, Koudougou, Ouahigouya, Dédougou et Manga et Ouagadougou, les activités sont déclinées autour des axes suivants :

- Infrastructures marchandes: La réalisation d'Infrastructures est importante dans les différentes villes afin de donner aux communes des bases pour un recouvrement des ressources financières pour le développement des communes ;
- Equipements structurants : Le projet appuiera le réaménagement d'équipements structurants identifiés comme prioritaires dans certaines capitales régionales et dans leurs hinterlands ruraux;
- Voiries urbaines et drainage des eaux pluviales: Il s'agit des travaux de construction de certaines voiries et de réalisation des réseaux de drainage des eaux pluviales avec un accent sur le HIMO identifiées comme prioritaires par certaines capitales régionales. Les voiries urbaines seront sélectionnées sur la base de leur potentiel de désenclavement des quartiers périphériques et d'impulser de développement des activités économiques de ces quartiers ;

C. Composante C: Appui institutionnel, réformes sectorielles et gouvernance : Cette composante servira à donner une capacité opérationnelle aux ministères et communes clés impliqués dans la mise en œuvre du projet et permettra la mise en place de réformes consensuelles dont le but est de rendre plus compétitif le secteur. La composante comprend trois sous composantes qui sont:

- **Sous composantes C1,** Appui institutionnel au Ministère des Infrastructures: Cette sous composante financera l'appui institutionnel au MI (notamment les directions centrales, régionales et provinciales impliquées dans la mise en œuvre du projet) et la poursuite et la mise en œuvre de réformes sectorielles dans le secteur des transports.
- **Sous composante C2,** Appui institutionnel au Ministère des Transports de la Mobilité urbaine et de la Sécurité Routière: Cette sous composante financera l'appui institutionnel au MTMUSR (notamment les directions centrales, régionales et provinciales impliquées dans la mise en œuvre du projet) et la poursuite et la mise en œuvre de réformes sectorielles dans le secteur des transports.
- **Sous composante C3,** Appui institutionnel au secteur de l'urbanisme: Cette sous composante apportera un appui institutionnel au MUH, MATSI, notamment les directions centrales et régionales impliquées dans la mise en œuvre du projet et aux communes. Elle financera certaines actions de la Gouvernance et planification urbaine au profit des communes urbaines concernées en lien avec l'objectif du projet. Cette appui apportera un appui au Ministère de l'Administration Territoriale de la Décentralisation et de la Sécurité Intérieure (MATDSI) en particulier la DGESS et la Direction en charge des collectivités territoriales impliquées dans la mise en œuvre du projet en lien avec leur rôle d'appui aux communes.

Pour les treize villes capitales régionales (hors mis Ouagadougou) , les activités ciblées sont:

- Assistance technique dans la planification urbaine;
- environnement urbain : Il s'agit de l'élaboration d'un schéma de drainage des eaux pluviales: Il s'agit d'aider les villes concernées à préparer un schéma de drainage des eaux pluviales qui pourrait servir de base pour l'élaboration des plans d'investissement de ces villes ;
- zones d'activités : Etude de faisabilité pour l'aménagement de zones d'activités économiques.
- Mobilité urbaine : Une étude sera menée pour éclairer les décisions au niveau du transport urbain en vue du développement d'un site propre pour les transports en commun à Ouagadougou. Aussi, le projet appuiera l'opérationnalisation de l'AOTU et la mise en œuvre du plan de circulation de Ouagadougou

D. Composante D : Coordination et mise en œuvre du Projet : Elle comprend les activités relatives au fonctionnement, aux acquisitions d'équipements, au suivi évaluation, aux audits technique et financier et au recrutement de consultants et de personnel d'appui pour l'animation du projet. Cette composante s'assurera de la mise en œuvre adéquate des mitigations environnementales et sociales éventuelles, accompagnement social, Plan d'actions de lutte VIH/SIDA et Participation communautaire du fait de la mise en œuvre du projet. Une stratégie de communication sera développée autour du projet.

E. Composante E : Composante de contingence de Mécanisme de Riposte Immédiate aux catastrophes naturelles. Ce mécanisme prévoit qu'à la suite d'une catastrophe majeure, le Gouverneur puisse introduire auprès du Directeur des opérations de la Banque mondiale (CD) une demande d'accès rapide à des fonds du portefeuille du pays pour des activités liées au relèvement précoce, à hauteur de 5% des fonds non décaissés du portefeuille des projets d'investissement IDA du pays. La mobilisation des fonds à travers le MRI est conditionné par: (i) la déclaration officielle d'une situation d'urgence ou de catastrophe ; (ii) la proposition par le Gouvernement d'un plan de réponse d'urgence ; (iii) l'approbation par le Directeur des opérations de la Banque mondiale.

C'est sur le terrain des régions que les investissements du PTDIU seront visibles par les populations bénéficiaires. Le tableau ci-après récapitule les sous-projets par région au terme de la mission de préparation du PTDIU par les deux parties, Banque mondiale et Gouvernement du Burkina Faso en juin-juillet 2015.

Tableau 1: Liste des sous-projets potentiels du PTDIU par région

Régions	Sous projets
Centre-Sud	<ol style="list-style-type: none"> 1. Bitumage de la route Manga- Zabré 2. Réhabilitation pistes rurales 3. Bitumage de voies urbaines à Manga 4. Construction d'une gare routière à Manga 5. Réhabilitation d'une zone de maraîchage à Manga 6. Construction d'un marché à bétail à Manga 7. Mise à niveau de l'abattoir de Manga
Centre-Est	<ol style="list-style-type: none"> 1. Bitumage de voies urbaines à Tenkodogo 2. Réhabilitation pistes rurales 3. Réhabilitations d'ouvrages de franchissement
Nord	<ol style="list-style-type: none"> 1. Bitumage de voies urbaines à Ouahigouya 2. Réhabilitation d'une zone de maraîchage à Ouahigouya 3. Mise en fonctionnement du marché de fruits de Ouahigouya 4. Réhabilitation pistes rurales 5. Réhabilitations d'ouvrages de franchissement
Centre Ouest	<ol style="list-style-type: none"> 1. Bitumage de voies urbaines à Koudougou 2. Aménagement de canaux d'assainissement pluvial à Koudougou 3. Réhabilitation pistes rurales 4. Réhabilitations d'ouvrages de franchissement
Boucle du Mouhoun	<ol style="list-style-type: none"> 1. Construction d'un marché au secteur 6 de Dédougou 2. Construction d'une gare routière 3. Réhabilitation pistes rurales

	4. Réhabilitations d'ouvrages de franchissement
Centre	<ol style="list-style-type: none"> 1. Opérationnalisation de l'AOTUO à Ouagadougou 2. Etude de faisabilité d'une voie dédiée au bus 3. Mise en œuvre du schéma de circulation de la ville de Ouagadougou
Dans toutes les régions du Burkina Faso	<ol style="list-style-type: none"> 1. Assistance technique dans la planification urbaine (Renforcement de capacités pour la planification urbaine et équipement) 2. Délimitation du zonage du Schéma Directeur d'Aménagement et d'Urbanisme (SDAU) 3. Elaboration d'un schéma de drainage des eaux pluviales 4. Etude de faisabilité pour l'aménagement d'une zone d'activités économiques (au chef-lieu de région)

A ces investissements vont s'ajouter les études pour l'aménagement d'environ 200 Km de pistes rurales en méthode mécanisée et de 100 km de pistes rurales en HIMO. Les sites de réalisation de ces travaux restent à être précisés après une étude diagnostic et de faisabilité technico-économique.

On retient de ce tableau que les investissements du PTDIU sont concentrés dans cinq régions prioritaires qui sont le Centre-Sud, le Centre-Est, le Nord, le Centre-Ouest et la Boucle du Mouhoun.

2.2. Description des sous projets

Cette description succincte des sous-projets a pour intérêt de favoriser une vue nette de ces derniers, en attendant la réalisation des études techniques, économiques qui seront réalisées. Elle est faite par catégorie de sous-projets, allant des sous-projets en milieu urbain aux sous-projets ruraux.

2.2.1. Les sous-projets limitation du zonage des Schémas Directeurs d'Aménagement et d'Urbanisme (SDAU)

La génération actuelle des SDAU des chefs-lieux de régions du Burkina Faso (à l'exception d'Ouagadougou) a été adoptée lors de Conseils des Ministres en 2013 et 2014. Les SDAU sont des instruments de planification du développement de ces principaux centres urbains dans le temps et dans l'espace, ce développement étant voulu cohérent et dynamique. Les SDAU ainsi adoptés sont valables jusqu'en 2030.

Dans les SDAU, l'espace urbain et sa banlieue dans un rayon de 5 à 8 Km est subdivisé en plusieurs zones en fonction des potentialités locales. Aussi distingue-t-on dans les différents SDAU une zone d'habitation, de promotion immobilière, commerciale, industrielle, zone universitaire et de formation, agro-pastorale, de réserve forestière.

L'élaboration de chaque SDAU a été accompagnée de la réalisation d'une notice¹ d'impact environnemental et social. Les SDAU adoptés ont été l'objet de restitution dans les différentes capitales régionales, mais pas au point d'en faire des outils connus du grand public.

¹ Les SDAU accompagnés d'une notice d'impact sont le fait du décret 342/2001 portant procédure de l'étude et de la notice d'impact sur l'environnement au Burkina Faso. Compte tenu de la vocation, de la dimension multisectorielle et de la taille des SDAU, ils devraient être l'objet d'une évaluation environnementale stratégique.

La limitation du zonage des SDAU consiste à poser sur le terrain des bornes qui matérialisent les limites des différentes zones définies pour chaque ville concernée. De manière explicite, sur le terrain, les bornes, d'une hauteur allant de 1 à 1,5 m, aux couleurs spécifiques, seront fixées à des intervalles de 100 à 150 m de sorte à être repérables visuellement. Cette approche de matérialisation des limites des zones des SDAU constitue la voie la meilleure pour faire en sorte que les différentes affectations des zones soient connues et respectées de tous, résidents comme non-résidents désireux d'investir dans l'une ou l'autre des villes. Ce projet a un caractère pilote, n'ayant pas été vécu auparavant. Dans un pays où les questions foncières sont délicates en raison du fort attachement des populations au foncier, ce sous-projet a de toute évidence des incidences majeures au plan socioéconomique. Les figures ci-après permettent de se faire une idée sur le zonage de SDAU.

Figure 1: SDAU de la ville de Ouahigouya



Source : MHU/Octobre 2014

Figure 2 : SDAU de la ville de Dédougou



Source : MHU/ Octobre 2014

2.2.2. Les sous-projets de bitumage de rues urbaines

Ces sous projets sont prévus dans les villes de Manga, Tenkodogo, Ouahigouya et Koudougou. Ils consistent à aménager par bitumage ces voies sur des plateformes variables selon les rues déjà existantes.

Pour le dimensionnement des caractéristiques géométriques de chaque tronçon de voie, les données suivantes sont fournies à titre indicatif :

i. Voie de 30 m d'emprise

- un terre-plein central de 2 m ;
- 2 x 2 voies de 3.5 m chacune ;
- 2 stationnements de 3 m chacun ;
- deux accotements de 1 m chacun ;
- implantation du réseau d'assainissement pluvial ;
- implantation des réseaux d'électricité, d'eau potable et d'éclairage public ;
- plantation d'arbres sur les deux côtés de la route ;
- deux trottoirs.

ii. Route de 20 m d'emprise

- 2 voies de 4 m chacune ;
- 2 accotements de 1 m chacun ;
- implantation du réseau d'assainissement pluvial ;

- implantation des réseaux d'électricité, d'eau potable et d'éclairage public ;
- plantation d'arbres sur les deux côtés de la route ;
- deux trottoirs.

La structure de chaussée sera faite de : (i) une couche de forme en graveleux latéritiques naturels ; (ii) d'une couche de fondation en Grave Concassée ; (iii) une couche de base de grave Bitume; et (iv) d'un revêtement en béton bitumineux. Les études techniques détermineront les épaisseurs appropriées pour les différentes couches. Elles détermineront les caractéristiques des voies à aménager.

On note qu'en général, en dehors des travaux routiers proprement dits, il y a les caniveaux sous trottoirs et les ouvrages d'assainissement à réaliser, ainsi que les espaces nécessaires aux équipements et mobiliers urbains (arrêts et abris bus, plantations d'alignements), et les espaces nécessaires aux réseaux électriques et téléphoniques contigus aux parcelles d'habitation. Sont présentées ci-après quelques vues des rues urbaines type. Les aménagements de voiries du PTDIU en milieu urbain respecteront les tracés existants des voiries existantes qui en général offrent la plateforme nécessaire. La sélection des tronçons étant du ressort des communes, celles ne seront connues qu'après la mise en place des conseils communaux.

Photo 1 : Vues de quelques rues urbaines type à aménager



Source : Michel Y./ Octobre 2015

On remarque la présence d'installations électriques et d'arbres d'alignement le long de cette voie qui indiquent la limite de la plateforme, aucun aménagement n'étant possible au delà de l'espace disponible et réservé.



Source : Michel Y./Octobre 2015

Des nombreux arbres et des installations de petit commerce de part et d'autres de cette route urbaine.

2.2.3. Le sous-projet «aménagement de canaux d'assainissement pluvial à Koudougou»

Tout comme les autres chefs-lieux de régions, la ville de Koudougou a connu ces dernières années une extension spatiale à la faveur de différentes opérations de lotissement. En particulier, la ville s'est étendue du côté Ouest avec la création de la zone universitaire et de zones d'habitation dans les secteurs 8, 9 et 10.

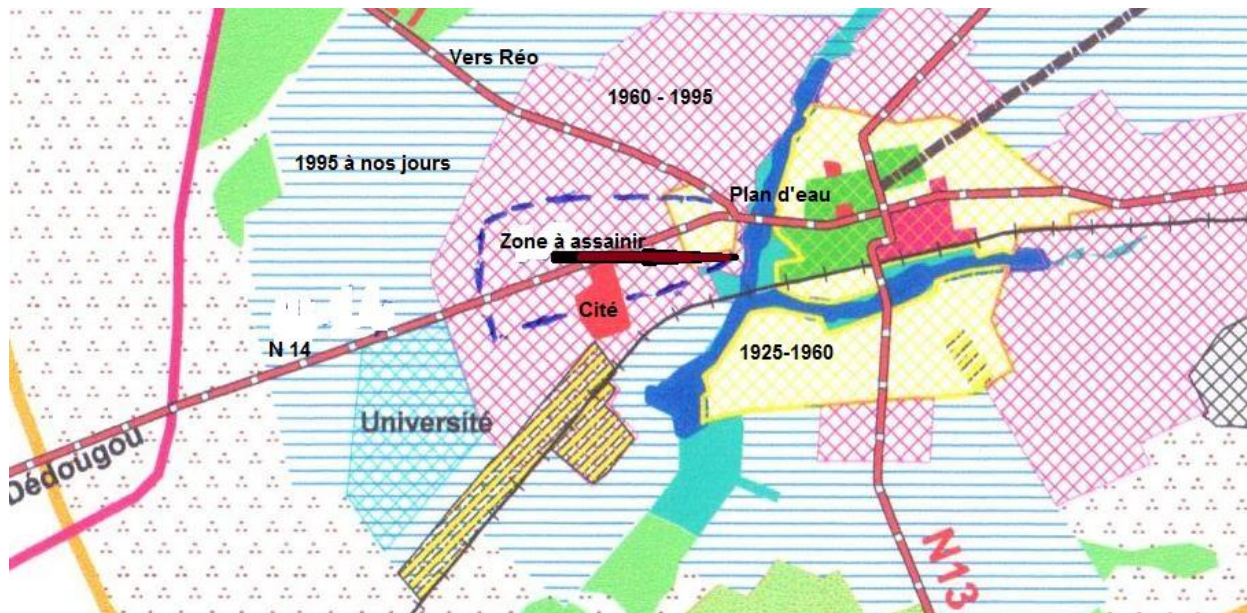
Malheureusement et comme ailleurs à nouveau, l'extension de la ville n'est pas systématiquement accompagnée de la réalisation des canaux d'assainissement permettant un drainage adéquat des eaux pluviales. Cette situation conduit chaque saison pluvieuse à des inondations régulières de différents secteurs de la ville, avec les conséquences que cela comporte en termes de dégâts matériels et de désagréments pour les populations affectées, résidents comme travailleurs de services publics. Ce phénomène peut être observé dans les parties des secteurs 8, 9 et 10 contiguës à la route nationale n° 14 (Koudougou – Dédougou) dans sa portion urbaine. Cette route est assainie par deux caniveaux de chaque côté, mais ils sont vite débordés en cas de pluies parce que recevant les eaux pluviales venant d'un bassin versant bien plus large.

Le sous-projet « aménagement de canaux d'assainissement pluvial à Koudougou » a alors pour objectif d'assurer un drainage adéquat des eaux pluviales de cette partie de la ville vers la retenue d'eau du quartier Burkina qui se trouve en aval. L'envergure et l'emplacement

précis du tracé de ces caniveaux de désengorgement seront déterminés après les études techniques appropriées, pour un meilleur assainissement de la zone concernée.

La figure ci-après présente la localisation de la zone concernée par le sous projet.

Figure 3 : localisation de la zone d'assainissement pluvial à Koudougou



La zone à assainir, dans des espaces loties entre 1925 et 1995.

La flèche en marron indique le sens d'écoulement de l'eau qui se jette dans un exutoire naturel, le plan d'eau en bleu.

La zone à assainir est traversée par de la voirie qui pourrait sous réserve des études techniques constituée une rocade de la ville de Koudougou. Une portion de la voirie a été bitumée en 2014, mais il se pose un problème d'écoulement des eaux pluviales des concessions riveraines et la zone est régulièrement envahie d'eau durant toute la saison pluvieuse, avec des dégâts matériels récurrents. Les habitants souhaitent que le Gouvernement traite ce problème qui se pose avec acuité. La photo ci-dessous illustre le problème posé. Les études techniques du système de drainage de la zone détermineront le tracé exact des caniveaux nécessaires pour assainir cette zone.

Photo 2: Vue partielle de la contournante et du dispositif de drainage existant des eaux pluviales à Koudougou



A gauche, la chaussée bitumée, au centre, deux fossés et à droite, les concessions riveraines à la voie. Ces dernières recueillent le trop plein d'eau de pluie du fossé.

Source : Michel Y/Octobre 2015

2.2.4. Les sous-projets d'équipements structurants

Il s'agit des sous-projets de construction d'une gare routière, d'un marché à bétail et de mise à niveau de l'abattoir à Manga, d'une aire de stationnement à Tenkodogo, et d'un marché au secteur 6 de Dédougou. Une étude est en cours pour aider à la sélection des investissements et ils devront être confirmés avec les nouvelles autorités municipales qui seront élues bientôt.

2.2.4.1. Le sous-projet « Construction d'une gare routière à Manga »

La gare routière de Manga est le point d'embarquement et de débarquement de nombreux voyageurs en partance pour Ouagadougou, Zabré, Pô, Gombousgou, Dindéogo, Wanglo, Guelwongo, Tenkodogo, Cinkancé (Burkina et Togo), et même le Ghana. Le Syndicat des transporteurs estime à 60 le nombre de transporteurs assurant les liaisons avec les différentes localités suscitées. Ce nombre pourrait s'accroître avec l'amélioration future du réseau routier en direction du Ghana et de Bagré.

Le site actuel de la gare routière ne comporte pas d'aménagement particulier depuis plusieurs décennies. Sa superficie est d'environ un hectare (1 ha). On note une occupation provisoire de certaines places par des cabarets (lieux de vente de bière locale), des boutiques en hangars de paille, des ateliers de mécaniciens « 2 roues »... Les occupants de ces espaces confirment le caractère provisoire de leurs installations. Une étude de faisabilité technique et économique devrait aider à la détermination exacte de l'emplacement de la gare routière (emplacement actuel ou nouveau site). Cet emplacement et le mode de gestion de la future gare devrait faire l'objet de concertation avec les acteurs et les bénéficiaires premiers.

Photo 3 : vue de la gare routière actuelle de Manga en octobre 2015



La gare routière de Manga, sans aménagement particulier. A l'arrière plan, des hangars de petits commerces

Source : Michel Y. /Octobre 2015

Des propositions sont faites par les membres du syndicat des transporteurs pour l'aménagement de la gare routière de Manga. Ce sont les suivantes :

- la réalisation de halls de départ des bus suivant les destinations et le marquage adéquat au moyen de plaques d'indication pour orienter les clients (voyageurs) ;
- la construction d'une clôture comportant une grande porte d'entrée des bus et une grande porte de sorties ;
- la construction d'un magasin (pour garder les bagages des voyageurs), d'un bureau du syndicat, de toilettes publiques,....
- l'électrification et le pavage du site;
- la dotation du site de bacs à ordures pour la collecte et l'enlèvement des déchets.

Le syndicat des transporteurs estime trouver un autre site pour la poursuite des activités en phase chantier, et ce en entente avec les autorités municipales. Il souhaite être associé à la conception du plan de construction et d'aménagement et au suivi des travaux. Cela leur permet de s'assurer en tout temps que l'infrastructure répond à leurs attentes.

2.2.4.2. Le sous-projet « Mise à niveau de l'abattoir de Manga »

L'abattoir de Manga comporte au moment de la conduite de la présente étude (octobre 2015) un bâtiment pour abattage de gros et petits ruminants, un bâtiment pour abattage de porcs et un petit bâtiment administratif pour l'agent vétérinaire en charge de l'inspection de la viande

au quotidien. Un robinet d'eau du réseau officiel (Office National de l'Eau et de l'Assainissement) est fonctionnel, permettant le lavage des carcasses et des sites d'abattage chaque matin.

En l'absence d'équipements appropriés pour l'abattage et la découpe de la viande, on note que les pratiques en cours sont très simples, les déchets évacués dans des puits perdus peu fonctionnels. L'abattoir ne comporte pas de clôture, ni d'atelier de découpe, ni de chambre froide, ni d'éclairage,...La piste qui permet d'y accéder est en mauvais état.

La mise en état de cet abattoir devrait permettre de disposer de :

- i. un parc de stabulation (pour animaux en attente d'abattage) ;
- ii. une chaîne d'abattage et d'une chaîne de traitement du 5^{ème} quartier (triperie) pour bovins ;
- iii. une chaîne d'abattage et d'une chaîne de traitement du 5^{ème} quartier (triperie) pour ovins ;
- iv. un système de récupération du sang et de traitement des déchets ;
- v. chambres froides pour la conservation de la viande ;
- vi. une salle de travail pour les vétérinaires et d'une salle de formation ;
- vii. une clôture de l'ensemble du site ;
- viii. un traitement adéquat de la piste d'accès au site.

Les études techniques de mise à niveau permettront de définir avec précisions les aménagements appropriés et les équipements nécessaires. Dans ce sens, les bouchers de Manga souhaitent être étroitement associés pour donner leurs opinions et s'assurer de ce que la conception et la réalisation de l'infrastructure répondent à leurs préoccupations.

2.2.4.3. Le sous-projet « marché bétail de Manga »

Le site servant de marché de Manga, fonctionnel depuis 2007, est un espace « libre » situé en zone inhabitée au secteur 5 de la ville. Le descriptif d'un marché de bétail type.

- **le terrain** : il doit être en relation avec les effectifs d'animaux qui seront présentés par jour de marché. Il est à noter qu'une des façades du marché doit être sur une rue de 30 à 50 m de largeur afin de permettre le débarquement et l'embarquement des animaux.
- **la clôture** : elle assure la sécurité des transactions et permet la collecte des différentes taxes. En effet, elle permet de délimiter le marché et de définir les entrées et les sorties. La clôture doit être construite en matériau métallique, avec une hauteur de 1,60 mètre.
- **le Bloc administratif** : dans un marché à bétail, il est nécessaire de disposer d'un certain nombre de services tels que le local d'entrée, le bureau du gérant, le bureau de l'Agent d'élevage, le bureau de la sécurité, un dépôt de produits vétérinaires, et des toilettes (WC et lavabo). Afin de faciliter les relations entre les services et minimiser les coûts d'investissement, les différents bâtiments seront construits en un seul tenant sous l'appellation de Bloc administratif.
- **le logement du gardien** : la surveillance du marché et des animaux invendus ou en transit incombe à un gardien qui sera recruté à cet effet.
- **les enclos** : les enclos servent à parquer les animaux destinés à la vente, au transit, et les animaux invendus pris en charge par des gardiens jusqu'au prochain jour du marché. On distingue des enclos pour bovins, enclos pour petits ruminants, enclos d'embarquement/débarquement, le couloir de vaccination,...
- **les hangars** : abris et espaces de marchandage, les hangars sont nécessaires pour protéger les acteurs du marché à bétail contre les intempéries (soleil et pluie).

- **le local d'entrée** : il sera situé à l'entrée pour faciliter la perception des taxes de marché. Il doit être attenant au bloc administratif.
- **le Point d'abreuvement** : en vue de garantir un abreuvement adéquat des animaux présents sur le marché à bétail, il est prévu un point d'abreuvement constitué par une source d'eau et des abreuvoirs. Lors de la construction du marché, des dispositions doivent être prises pour assurer la présence d'eau pour le bétail et les hommes.
- **le Magasin d'intrants zootechniques** : un magasin d'intrants zootechniques est important pour fournir l'aliment nécessaire aux animaux à l'embouche et lorsque les pâturages ne sont pas suffisants. Il servira au stockage de différents intrants tels que le son, les graines de coton, les tourteaux, les pierres à lécher, etc.
- **les sanitaires ou latrines publiques** : composés de douches et de WC, les sanitaires seront situés hors du marché à bétail pour des raisons évidentes de salubrité et d'intimité. Leurs dimensions seront fonction des effectifs moyens de personnes fréquentant le marché à bétail.
- **les portails** : le marché à bétail devra comprendre deux portails principaux (entrée et sortie) et deux autres de secours.
- **le quai d'embarquement** : avec la modernisation du transport du bétail par camion ou train qui fait place au convoyage à pieds, il est nécessaire de prévoir un quai d'embarquement (par camion et/ou ferroviaire) dans les marchés à bétail. Cet équipement facilite la manutention des animaux et minimise les risques d'accidents lors de l'embarquement ou du débarquement.
- **le parc couloir de vaccination** : le parc à vaccination permet la contention des animaux, notamment pour la vaccination et les traitements. Il est utile pour les vaccinations périodiques obligatoires pour les animaux destinés à l'exportation.
- **la bascule à peser** : dans la perspective de la modernisation du commerce du bétail et de la contractualisation des transactions, le pesage des animaux doit devenir systématique. Ce pesage permettra également au SIM/bétail de calculer chaque semaine et pour chaque marché le prix du kilo vif, et permettre ainsi des comparaisons entre différents marchés.
- **L'aire de pâture** : les animaux invendus pris en charge par des gardiens jusqu'au prochain jour du marché doivent si possible disposer d'une aire de pâture aménagée à cet effet (enrichissement floristique, clôture et parcellement pour une gestion rationnelle des ressources fourragères disponibles).

2.2.4.4. Le sous projet « aire de stationnement de Tenkodogo »

La ville de Tenkodogo est reconnue pour l'importance de l'activité de transport et son rôle de localité d'arrêt pour les véhicules en partance ou au retour du Togo via Cinkancé ou au Ghana via Mogandé. Nombreux sont également les véhicules qui assurent les liaisons entre les pays côtiers et ceux du Sahel (Mali et Niger notamment). Ce contexte entraîne que la voie principale qui traverse la ville sert, en certains de ses endroits, de lieu de stationnement pour de nombreux gros porteurs. Cette situation est souvent source d'accidents de la circulation aussi bien pour les habitants de Tenkodogo que pour des usagers occasionnels de la route.

La construction d'une aire de stationnement consistera à doter les transporteurs en partance pour les pays côtiers ou en retour de disposer d'un site propre pour leur stationnement sécurité pendant tout le temps qui leur est nécessaire. La séance de travail avec les membres du syndicat des transporteurs de Tenkodogo a permis de mettre en évidence les avantages ci-après :

- Endroit sécurisé pour le stationnement des véhicules de toutes tailles pendant le temps utile, favorisant le « repos » des moteurs ;

- Offre d'une possibilité de repos pour les conducteurs dans la ville de Tenkodogo et dont les véhicules seront en stationnement sécurisé ;
- Opportunité de développement de petites affaires pour les jeunes de Tenkodogo (restauration, kiosque à café, vente d'articles divers,...) ;
- Accroissement de recettes pour la commune de Tenkodogo du fait de l'augmentation du nombre de véhicules qui paieront les taxes de stationnement ;
- Forte réduction des risques d'accidents au niveau du site actuel de stationnement ;
- Situation permettant d'éviter de détériorer la voie publique du fait du déversement régulier d'huiles usées des véhicules.

La réalisation de l'aire de stationnement consiste à aménager un site suffisamment spacieux pour y permettre le stationnement de véhicules et particulièrement de gros porteurs circulant sur de longues distances. Un tel site est généralement aménagé hors agglomération, mais pas trop éloigné car les conducteurs sont censés pouvoir disposer de gîtes d'accueils (hôtels, auberges,...) à côté.

Les propositions ci-dessous sont faites par le syndicat des transporteurs de Tenkodogo pour la conception et l'aménagement de l'aire de stationnement :

- Bitumage global de la surface de l'aire de stationnement ;
- Réalisation d'une clôture adéquate, avec une porte d'entrée et une porte de sortie bien distincte l'une de l'autre ;
- Construction de guérites pour gardiens à l'entrée comme à la sortie ;
- Eclairage public de l'ensemble du domaine ;
- Construction d'un bâtiment administratif pour bureau du syndicat des transporteurs ;
- Construction d'un hall (grand hangar en tôles) pour permettre aux transporteurs de s'abriter du soleil et de la pluie ;
- Construction de toilettes publiques ;
- Construction d'un restaurant, kiosque à café,....

Le site potentiel pour l'aménagement de l'aire de stationnement se positionne hors de la ville, dans le domaine situé après le camp militaire sur l'axe Tenkodogo – Bitou. Les transporteurs de Tenkodogo souhaitent être associés au choix définitif du site ainsi qu'à la conception et au suivi des travaux afin de s'assurer de la prise en compte de leurs préoccupations. Ils souhaitent qu'en sus de l'aménagement de l'aire de stationnement, le PTDIU puisse prendre en compte la formation des conducteurs pour un exercice plus professionnalisé de leur métier.

2.2.4.5. Le sous-projet « marché du secteur 6 de Dédougou »

Le marché du secteur 6 de Dédougou est un marché de proximité où évoluent les commerçants et ménages des secteurs 6, 5 et 3. Ce marché est fonctionnel depuis plus d'une vingtaine d'années. Il a notamment servi de site d'installation provisoire des commerçants du marché central de Dédougou lorsque celui-ci connaissait des travaux d'aménagement en 1996. Ce marché est fonctionnel du fait que des installations marchandes diverses y sont observables : une trentaine de boutiques de marchandises diverses en paille, en banco ou en dur (pierre taillée) construites par des particuliers ou par la Mairie, une quarantaine d'étals pour vente de condiments par les femmes, de céréales,... Sa superficie est environ de 7 000 m².

Selon les commerçantes et les commerçants rencontrés, la construction de ce marché va favoriser :

- un meilleur chiffre d'affaires pour les commerçants et commerçantes du fait de l'accroissement des ventes journalières de leurs produits ;
- une plus grande fréquentation du marché par les habitants des trois secteurs et même de toute la commune de Dédougou ;
- le développement d'activités d'accompagnement permettant une réduction du chômage des jeunes (petite restauration, parking, transport de marchandises,...) ;
- une meilleure sécurisation des produits de commerce ;
- Une propreté plus nette des lieux et partant un exercice des activités dans de meilleures conditions d'hygiène publique ;
- le désengorgement du marché central par l'affectation d'une partie des commerçants « mal installés » au niveau du nouveau marché ;
- une dynamisation du secteur 6 au plan économique.

Les travaux de construction de ce marché vont consister en :

- la construction de boutiques sécurisées (avec portes) et d'étals pour les différentes catégories de produits : condiments, boucherie, céréales, pagnes et vêtements, équipements ménagers (seaux, bassines, assiettes, marmites, canaris,...), produits de l'artisanat local,...Le plan d'aménagement prendra en compte les différents types de produits ;
- la construction d'un restaurant – pâtisserie, de toilettes publiques, de parkings, d'une petite infirmerie pour soins d'urgence, d'un local pour sécurité du marché,
- la mise en place d'un dispositif de sécurité incendie ;
- la construction d'une clôture pour une sécurisation globale du marché.

L'entretien avec les commerçantes et commerçants en activité sur le site a permis de noter leur intérêt et leur attachement à ce sous-projet. Outre les idées d'aménagements citées plus haut, les propositions ci-après méritent d'être prises en compte dans le cadre des études techniques, économiques et financières :

- la possibilité et l'intérêt de construire en hauteur (un étage), ce qui permettrait d'accroître la capacité d'accueil du marché ;
- le déménagement des commerçantes et commerçants du site actuel vers le site d'accueil à environ 200 m de là. Il s'agit d'un espace libre d'environ 1/3 d'ha en face de la Place de la Nation de Dédougou. Cela suppose un aménagement minimal à prévoir compte tenu du temps que mettront les travaux de construction du marché ;
- la priorité à accorder aux commerçantes et commerçants dans la redistribution des boutiques à l'ouverture du marché aménagé.

Les photos ci-après présentent quelques vues du marché dans son état actuel.

Photo 4 : Vues du marché du secteur 6 de Dédougou en octobre 2015



Vues différentes du marché du secteur 6 de Dédougou dans son état actuel

Source : Michel Y. /Octobre 2015



Source : Michel Y. /Octobre 2015

2.2.5. Les sous-projets « Aménagement de sites de maraîchage »

Il s'agit de consolider le dynamisme de l'activité de maraîchage dans les villes de Manga et de Ouahigouya par l'aménagement de 50 ha dans chacune de ces villes. Les sites potentiels pour ces activités sont situés dans les zones d'activités agricoles des deux SDAU et des organisations professionnelles de maraîchers y sont actives depuis des années.

La production maraîchère actuelle porte sur l'oignon, la tomate, la carotte, le haricot vert, le chou, la laitue, le piment, la pomme de terre (à Ouahigouya), l'aubergine. Les techniques de production maraîchère sont assez bien maîtrisées de sorte que la production dépasse les besoins autorisant ainsi un écoulement de l'excédent sur le marché national et dans les pays voisins. Un des grands problèmes de l'activité est la conservation et l'écoulement des produits.

L'appui du PTDIU devra permettre d'aménager des superficies additionnelles sur deux sites à Manga (Situko et Zigla) et trois à Ouahigouya (Gouinré, Rikou et Baporé). Les réseaux d'irrigation devront être consolidés/réhabilités, de même que la réalisation de quelques forages et puits à grand diamètre est souhaitée.

L'accès au site de Situko à Manga est rendue difficile du fait de la mauvaise qualité de la piste qui y conduit à partir de Manga. Un aménagement de cette piste est souhaité.

A Ouahigouya, les organisations de maraîchers de toute la Région du Nord ont bénéficié de la part de l'Etat d'une infrastructure pour la conservation et l'écoulement des produits, à savoir la construction d'une plateforme maraîchère. Elle comporte entre autres 4 chambres froides pouvant accueillir chacune 50 tonnes de produits. Mais l'ensemble n'est pas fonctionnel depuis sa réalisation en 2009 pour cause de manque de groupe électrogène de relais pour faire face aux coupures d'électricité du réseau officiel. La résolution de ce problème à l'occasion de la mise en œuvre du PTDIU est vivement souhaitée. Cf. PV de consultation des maraîchers de Ouahigouya. La décision d'aménager et l'envergure des sites seront déterminées par les études de faisabilité avec une attention particulière sur les impacts environnementaux et sociaux les plus minimaux possibles.

Photo 5 : Activités de maraîchage



Travaux de récolte d'oignon sur un site de production au Centre-Sud. Le maraîchage est par excellence une activité qui mobilise les femmes

Source : Michel Y. /Octobre 2015.

Photo 6 : Plateforme maraîchère de Ouahigouya



Source : Michel Y. /Octobre 2015

Cette photo montre une vue de face de la plateforme maraîchère de Ouahigouya, une infrastructure sensée servir de levier à la conservation et à l'écoulement des produits maraîchers, mais encore en attente de groupes électrogènes relais.

2.2.6. Les sous-projets « Mise en place de chaîne complète de traitement des ordures ménagères »

Une des caractéristiques des centres urbains au Burkina Faso est l'insuffisance d'assainissement du cadre de vie des populations : mauvais drainage des eaux pluviales par faiblesse du réseau de caniveaux, insalubrité des lieux publics et abords des rues par multiplication des dépotoirs sauvages de déchets solides du fait de la faible performance des filières de gestion des déchets ménagers, nuisances visuelles dues aux rejets d'eaux usées domestiques sur les voies publiques. Le PTDIU n'envisage pas de construire des décharges publiques dans le cadre de ce projet à cause des contraintes de ressources financières. Toutefois, le projet est ouvert à un appui institutionnel aux différentes communes selon les besoins qui sortiront de l'étude de l'assistance technique en cours. En prenant à son compte les questions d'assainissement, le PTDIU touche un aspect sensible de la préservation de la santé publique.

La mise en place d'une chaîne complète de traitement des ordures ménagères à Tenkodogo, Ouahigouya et Dédougou vise à renforcer les capacités de ces trois villes à mieux gérer le système traitement des ordures. Ce système est organisé comme ci-après :

- i. la pré-collecte des déchets au niveau des ménages et autres producteurs de déchets, par des associations ou privées, utilisant des charrettes à traction asine ou des tricycles à chariots aménagés. Les déchets ainsi pré-collectés sont déposés dans des sites de transit comportant des bacs à ordures.

- ii. la collecte des déchets à partir des sites de transit par des camions adaptés de la Mairie ou de ses mandataires privés pour leur transfert dans une décharge municipale autorisée par le Conseil municipal. Elle est en principe située hors de la ville (7 à 10 km).
- iii. le traitement des déchets dans une décharge municipale. La décharge municipale envisagée fonctionnera comme une décharge bio-active polyvalente accueillant divers types de déchets. Une alvéole spéciale sera prévue pour les résidus d'incinération des déchets hospitaliers et autres déchets industriels particuliers. Elle se distingue d'une décharge brute simple par le fait que le suivi et le contrôle seraient relativement plus stricts et le mode d'exploitation permettra d'optimiser l'utilisation du site, et une meilleure protection de l'environnement et de la santé publique. Elle ne sera pas considérée comme un centre d'enfouissement technique qui est beaucoup plus délicat en termes d'études, d'aménagement d'étanchéité des casiers, et la sophistication des équipements d'exploitation et finalement de coûts d'exploitation élevés.

Les études techniques, économiques et financières permettront de disposer de données techniques fiables pour le choix et l'aménagement de chaque décharge, ainsi que l'identification des besoins en équipements pour chaque filière (Tenkodogo, Ouahigouya, Dédougou). Il convient de noter que les villes de Tenkodogo et de Dédougou ont déjà identifié les sites de décharge municipale. Mieux, celle de Dédougou a connu un début d'aménagement par la mise en place de la clôture périmétrale et autres compartiments. Toutefois, cette décharge n'est pas fonctionnelle pour le moment. La décision d'appui ainsi que la nature de l'appui du PTDIU seront basées sur les conclusions des études techniques et de l'Assistance technique.

2.2.7. Les sous-projet de construction et bitumage de la RN29 Manga-Zabré-Zoaga-Frontière du Ghana et de réhabilitation de la route Dindéogo – Zonsé

Le mauvais état actuel de ces routes fait qu'elles constituent un frein au dynamisme de l'économie dans cette partie du Centre-Sud et du Centre-Est du Burkina et des échanges entre le Burkina Faso et le Ghana. Elles ne favorisent pas une optimisation de l'impact économique que représente le Pôle de croissance économique de Bagré avec les importants investissements qui y sont faits et qui sont en cours de renforcement avec l'accompagnement de différents Partenaires Techniques et Financiers (PTF) dont la Banque mondiale.

Le bitumage de la route Manga – Zabré – frontière du Ghana et la réhabilitation de la route Dindéogo – Zonsé revêtent alors un caractère stratégique pour dynamiser l'économie de la zone, incluant au passage de nombreux avantages socio-économiques pour les populations des localités traversées.

L'objectif de ces travaux est de désenclaver les provinces du Zoundwéogo et du Boulgou ayant respectivement pour Chefs-lieux de région Manga et Tenkodogo ainsi que de connecter le pôle économique de Bagré aux centres de consommation (Ouagadougou, Tenkodogo, les villes frontalières du Ghana).

En ce qui concerne les caractéristiques techniques de base de ces sous-projets, les propositions sont fonction des tronçons et se présentent comme suit :

Pour la route à bitumer : la proposition d'aménagement prévue est la conception d'une route à géométrie d'ensemble permettant une vitesse de 100 km/h en rase campagne et 50 km/h à la traversée des agglomérations (standard RB). Les autres caractéristiques techniques du projet à confirmer par les études sont les suivantes :

Profil en travers : 10,00 m de plate-forme dont 7,00 m de chaussée revêtue en enduit superficiel bicouche avec 1,5 m d'accotement de chaque côté revêtu en monocouche ; en agglomération, le profil en travers type présente 12,00 m de plate-forme avec 8 m de chaussée revêtue en enduit superficiel bicouche et 2,00 m d'accotement de part et d'autre revêtu en monocouche.

Pour la route à réhabiliter : la proposition d'aménagement prévue est la conception d'une Route en Terre Moderne (RTM) à géométrie d'ensemble permettant une vitesse de 80 km/h en rase campagne et 50 km/h à la traversée des agglomérations (standard RTM). Les autres caractéristiques techniques du projet à confirmer par les études sont les suivantes :

Profil en travers : en rase campagne 10,00 m de plate-forme dont 7,00 m de couche de roulement en matériaux latéritique ; en agglomération, le profil en travers type présente 12,00 m de plate-forme avec 8 m de couche de roulement en matériaux latéritique.

2.2.8. Les sous-projets « aménagement de pistes rurales »

Les pistes rurales sont des pistes reliant deux villages ou un village à une route classée du réseau national (route départementale, route régionale ou route nationale). Les pistes devront être praticables par des piétons, charrettes, et quelques véhicules de 13 tonnes à l'essieu.

Dans le cadre du PTDIU, deux types de pistes sont prévues :

- 200 Km de pistes rurales à réhabiliter par la méthode mécanisée dans les régions de la Boucle du Mouhoun, du Cendre-Sud, du Centre-Est, du Nord, du Centre-Ouest, du Sud-Ouest et des Cascades ;
- 100 Km de pistes rurales par la méthode haute intensité de main d'œuvre (HIMO) dans les régions de la Boucle du Mouhoun, des Cascades, du Centre-Nord, du Centre-Ouest et du Centre-Sud et toute autre régions qui viendrait à être identifiée comme propice à la méthode.

L'aménagement des deux types de pistes comporte les mêmes enjeux environnementaux et sociaux. En note que dans les deux types de pistes, on a des travaux mécanisés qui portent sur :

- l'ouverture de piste au bulldozer,
- la mise en forme de la chaussée à la niveleuse,
- le rechargement partiel,
- la réalisation de fossés et de divergents à la niveleuse,
- l'ouverture de fossés de garde.

Les travaux manuels exécutés dans l'approche HIMO, c'est-à-dire avec la participation des bénéficiaires portent sur :

- la collecte de matériaux de construction (sable, gravier, moellons pour la construction d'ouvrages (radiers et murets de protection, de fossés maçonnés),
- la construction d'ouvrages à la main (ne nécessitant pas de main d'œuvre qualifiée).

Selon le rapport sur l'expérience du programme pistes rurales à l'Est (PrEst), les principaux avantages des travaux réalisés en HIMO en comparaison à une mise en œuvre mécanisée, constatés dans de nombreux pays où l'approche a été utilisée, sont les suivants :

- coûts pouvant être de 30 à 60% inférieurs ;
- une création d'emplois: 2 à 5 fois plus importante ;

- au moins 40% d'économies en devises, en évitant l'utilisation d'engins ou de matériaux importés ;
- réduction des risques de blocages dus à des facteurs extérieurs (pannes, carburant,...)
- des délais d'exécution pouvant être 2 à 3 fois supérieurs, mais pouvant être réduits en faisant appel à plusieurs Petites et Moyennes Entreprises (PME).

A ces avantages, on peut ajouter le développement d'une culture citoyenne pour l'entretien des pistes rurales, biens communs, à travers la création et la formation des Comités Villageois de Pistes. Après les travaux dont ils sont bénéficiaires à travers les revenus et les avantages qu'offrent les pistes aménagées, ils assurent la surveillance et facilitent de ce fait l'entretien courant.

Les tracés en plan seront ceux des pistes initiales ou en sommet de crête. Ils se maintiendront généralement dans les emprises des pistes existantes. Cependant il y a place à l'amélioration des tracés en plan en supprimant autant que possible les sinuosités.

Les profils en long ne devront pas entraîner des terrassements substantiels et colleront, autant que possible, au terrain naturel. Les pistes à aménager auront les caractéristiques suivantes :

- emprise foncière : 15 m ;
- Plate-forme : 6 m ;
- Vitesse de référence : 40 km/h ;
- Ouvrages de franchissement en maçonnerie de moellons avec des chaussées liées et /ou non liées et devant supporter le passage de véhicule de 13 t à l'essieu pour les radiers et en béton armé pour les dalots de franchissement ;
- largeur de la chaussée : 5,00 m
- largeur roulable des ouvrages de franchissement : 5,00 m
- épaisseur de la couche de roulement : 0,15 m – 0,20 m

2.2.9. Les ouvrages de franchissement

Les ouvrages de franchissement ne constituent pas en tant que tel un sous-projet à part entière. Il s'agit de réaliser des dalots monocellulaires ou bicellulaires – en grande majorité- ou des ponts dans le cadre de l'aménagement de rues urbaines, des routes ou pistes rurales dans les différentes régions et particulièrement les zones de concentration du projet. Toutefois, certains dalots pourront être réalisés pour rendre praticables certaines routes ou pistes rurales en bon état. Le PTDIU compte en réaliser quarante au total mais les sites de ces ouvrages ainsi que les caractéristiques seront déterminées par une étude d'identification et de faisabilité technique.

2.3.Sites d'accueil des sous-projets

On distingue deux types de sites d'accueil pour les sous-projets du PTDIU : -i- les sites urbains qui accueillent les sous-projets de délimitation du zonage des SDAU, de bitumage de rues urbaines et d'aménagement de canaux d'assainissement, d'équipements structurants (gare routière, marché de secteur, abattoir) ; -ii- les sites ruraux qui accueillent les sous-projets de cultures maraîchères, de marché à bétail, de décharge contrôlée, d'aire de stationnement et de pistes rurales.

2.3.1. Les sites urbains

Les sites d'accueil urbains sont caractérisés par :

- le caractère permanent de la présence humaine du fait même de l'aménagement des villes où doivent être exécutés ces sous-projets, ainsi que des activités menées par les populations. La densité des constructions de maisons d'habitation, de bâtiments à usage de services publics, de commerce, d'infrastructures scolaires et de santé, ainsi que la

présence de réseaux d'électricité, d'eau et de téléphone rendent relativement complexes la conception et l'exécution des travaux.

- Les niveaux différenciés d'aménagement de la voirie urbaine dans une même ville. En effet, il est possible de distinguer trois niveaux distincts :
 - i. **la voirie primaire** principalement composée par les sections urbaines des routes nationales avec des emprises de 40 m.
 - ii. **la voirie secondaire** qui se compose de routes reliant les différents secteurs entre eux, et à la charge de la commune. Il est en général constitué des voies de 25 m d'emprise prévues dans les anciens lotissements. Par contre, dans les nouveaux lotissements, les voies secondaires sont prévues avec des emprises de 25 et 30 m. La voirie secondaire est moins aménagée dans toutes les villes ;
 - iii. **la voirie tertiaire** : elle regroupe les voies de 15 ou 12 m prévues dans les anciens lotissements. Elles sont larges de 20, 15 ou 12 m dans les nouveaux lotissements et desservent les unités de voisinage de la zone lotie à l'intérieur des secteurs. Elle est largement en état précaire dans les lotissements récents. Certaines parties de ces zones nouvellement loties n'ont pas d'ouverture franche de la voirie tertiaire. Cela influe négativement sur la motivation des attributaires des parcelles à les mettre en valeur ce d'autant plus que la célérité de la mise en place des réseaux divers (eau, électricité, téléphone, etc.) est liée l'état de la voirie.

Les sections de voirie objet des interventions du PTDIU seront déterminées suite à des études de faisabilité technique, économique et environnementale. Elles seront sélectionnées parmi celles ayant une forte rentabilité et le moins d'impact négatif possible sur les populations.

2.3.2. Les sites ruraux

Ces sites accueillent les sous-projets des activités de bitumage de la route Manga – Zabré – frontière du Ghana et de réhabilitation d'une route Dindéogo – Zonsé, de pistes rurales, de maraîchage, de décharge contrôlée et de marchés à bétail.

Cas des sous-projets de bitumage de la route Manga – Zabré – frontière du Ghana et la réhabilitation de route Dindéogo – Zonsé

Les milieux d'accueil de ces sous-projets sont caractérisés par :

- la présence de plusieurs localités sur leurs tracés. La route Manga – Zabré frontière du Ghana comporte 30 localités dont les chefs-lieux des communes de Manga, Gogo, Gombougou, Zabré et Zoaga. La route Dindéogo - Zoaga en compte les deux.
- la traversée de ces agglomérations est marquée par la présence de marchés aux abords des routes. Ces marchés sont animés tous les trois jours. On note également des écoles, Collèges d'Enseignement Général (CEG) et Lycées, ainsi que des centres de santé implantés à moins de 60 m des routes à aménager.
- la nette domination des activités agro-pastorales dans ces zones, à la faveur des bonnes terres agricoles et de la pluviométrie relativement satisfaisante en général dans cette partie du Burkina Faso. Ainsi, on note la présence de nombreux champs de part et d'autres des routes, ainsi que des troupeaux de gros bétail en pâturage ici et là.

- la présence de végétation herbeuse, arborée claire et arbustive, avec en prime une diversité d'espèces.
- la faune est représentée par la petite faune (lièvres et autres rongeurs) ainsi que la faune aviaire : perdrix, pintades sauvages, autres oiseaux de brousse.

Les photos ci-après donnent une idée de l'état des lieux sur la route Manga – Zabré – frontière du Ghana.

Photo 7 : Vues de la route Manga - Zabré - frontière du Ghana avant aménagement



Vue de la route à la sortie Sud de Manga. Le début d'un voyage difficile en raison de son mauvais état.



Vue la route à Gogo à la traversée du marché. Le quasi encombrement de la voie les jours de marché est une constante dans l'ensemble des localités traversées par la route.

Source : Michel Y. /Octobre 2015

Cas des autres sous-projets en milieu rural

Il s'agit des sous-projets de marché à bétail de Manga, de l'abattoir de Manga, des aménagements de maraîchage à Manga et Ouahigouya, de l'aire de stationnement à Tenkodogo, de décharge contrôlée à Tenkodogo, à Ouahigouya et à Dédougou. Les sites de ces sous-projets sont caractérisés par :

- la faible présence, voire l'absence d'habitat dans la zone avoisinante à ces sous-projets ;
- la présence dominante d'activités agricoles remarquable à moins d'un kilomètre des différents sites de sous-projets d'abattoir, de marché à bétail ou de décharge contrôlée.
- la présence de végétation arborée claire, arbustive et herbeuse.

2.4. Méthodologie pour la préparation, l'approbation et l'exécution des sous-projets

En fonction des publics impliqués/concernés, on peut distinguer dans le cadre du PTDIU deux types de sous-projets : -i- les sous-projets d'intérêt public qui intéressent le grand public. C'est le cas de la délimitation du zonage des SDAU, de l'aménagement des voies urbaines, des pistes rurales, des canaux d'assainissement, des chaînes de traitement des déchets (études). -ii- les sous-projets à caractère spécifique qui, en dépit de leur intérêt public, concernent particulièrement des groupes d'acteurs précis qui en seront porteurs en phase de gestion. Il s'agit des sous-projets d'équipements structurants tels la construction probable du marché du secteur 6 de Dédougou, le marché à bétail de Manga, l'abattoir de Manga, les aménagements de sites destinés au maraîchage à Manga et Ouahigouya, l'aire de stationnement à Tenkodogo.

2.4.1. Cas des sous-projets d'intérêt public au sens large

En rappel, il s'agit des sous-projets de délimitation du zonage des SDAU, d'aménagement de voies urbaines, de pistes rurales, de canaux d'assainissement, et de réalisation de chaînes de traitement des déchets.

Préparation des sous-projets

Les termes de référence pour les études techniques, économiques, financières, environnementales et sociales initiées au niveau central à Ouagadougou (par les Directions centrales du MIDT ou du MHU) doivent être validés avec la participation des acteurs locaux, à savoir les directions des services techniques municipaux et les directions déconcentrées (DRID et DRHU). Ces structures locales ont une meilleure maîtrise des réalités locales et peuvent de ce fait, dès cette phase, contribuer à adopter des termes de référence fiables pour tous. Dans le cas du sous-projet « délimitation du zonage des SDAU », le Comité de suivi du SDAU mis en place devra être impliqué. Le Secrétariat Permanent du Programme Sectoriel des Transports (SP/PST) qui assure la coordination du PTDIU devrait y veiller.

Approbation des sous projets

Les études techniques, économiques, financières, environnementales et sociales des différents sous-projets menées par des cabinets d'études doivent faire l'objet d'examen impliquant les différentes parties prenantes à ces sous-projets : SP/PST, structures centrales concernées, directions régionales concernées, autorités municipales et services techniques municipaux concernés, représentants de la société civile.

L'examen des différentes études en vue de leur adoption doit être l'occasion pour les différentes parties prenantes d'exprimer leurs points de satisfaction mais aussi leurs points de désaccords, appréhensions, et réserves. Une journée de travail devrait être accordée à l'examen de chaque étude, et ce sur la base d'une programmation connue d'avance de tous.

Un rapport est établi, faisant ressortir les points de consensus et les points de divergence de vue. La production des documents finaux des études est faite après satisfaction manifestée et écrite des différentes parties prenantes. IL n'est pas utile d'envisager une seconde réunion d'examen des rapports finaux, le mailing pouvant être mis à contribution.

Exécution des sous-projets

L'exécution des sous-projets est faite à l'entreprise suivant les procédures d'appels d'offres convenues entre la Banque et le Gouvernement du Burkina Faso. Dans chaque commune, en dehors des exigences et structures impliquées au plan contractuel, un Comité de suivi de l'exécution des sous-projets pourra être mis en place. IL pourra avoir des séances de travail mensuelles ou bimestrielles selon les cas. Ce Comité de suivi veillera à la bonne tenue des chantiers, au respect des délais, aux appuis nécessaires pour lever d'éventuels obstacles jusqu'à la préparation des cérémonies éventuelles d'inauguration.

2.4.2. Cas des sous-projets spécifiques

En rappel, il s'agit des sous-projets de construction du marché du secteur 6 de Dédougou, de marché à bétail de Manga, de mise à niveau de l'abattoir de Manga, des aménagements de 50 ha de maraîchage à Manga et Ouahigouya, de la construction d'une aire de stationnement à Tenkodogo.

Pour chacun de ces sous-projets, un groupe d'acteurs spécifiques sont concernés. Les modalités de préparation, d'adoption et d'exécution de ces sous-projets restent quasiment les mêmes que les précédents, sauf qu'il faut associer étroitement chaque groupe d'acteurs spécifiques : les maraîchers pour les sous-projets de maraîchage, les transporteurs pour les sous-projets qui les concernent, etc.. La signature des Procès-verbaux d'examen des rapports d'études, de rapport de suivi devra être de mise.

Le souci majeur pour cette deuxième catégorie de sous-projets est d'éviter les situations où les infrastructures réalisées ne conviennent pas aux besoins exprimés par les groupes bénéficiaires, ou celles où on note un refus d'occuper les infrastructures aménagées à coûts élevés, comme on en voit malheureusement déjà dans certaines localités du Burkina Faso.

2.4.3. Prise en compte des préoccupations environnementales et sociales dans le processus de préparation, d'adoption et de mise en œuvre des sous-projets

Pour tous les sous-projets, l'étape de préparation doit être précédée par la réalisation du screening environnemental et social et éventuellement de l'étude d'impact environnemental et social ou de la notice d'impact environnemental et social afin que ces recommandations soient intégrées à leur conception et à leur mise en œuvre. Pour cela, dès que le descriptif des sous-projets est établi, le SP/PST devrait enclencher le processus de l'étude environnementale en relation avec le Bureau National des Evaluations Environnementales.

Le travail en synergie entre le SP/PST et le BUNEE permet l'adoption des TDR des études, leurs réalisation et celles des enquêtes publiques si nécessaires, et in fine la délivrance du certificat de conformité environnementale par le Ministre en charge de l'environnement.

Le SP/PST qui a une expérience reconnue en matière de gestion de ces processus devrait y veiller. Le processus des études environnementales et sociales ont l'avantage, par leur caractère participatif, de favoriser la prise en compte des préoccupations et propositions des populations dans la conception finale et la mise en œuvre des projets, accroissant ainsi leur durabilité au double plan social et écologique. La prise en compte des préoccupations environnementales dans le processus de gestion des sous-projets est développée plus loin (point 7.6).

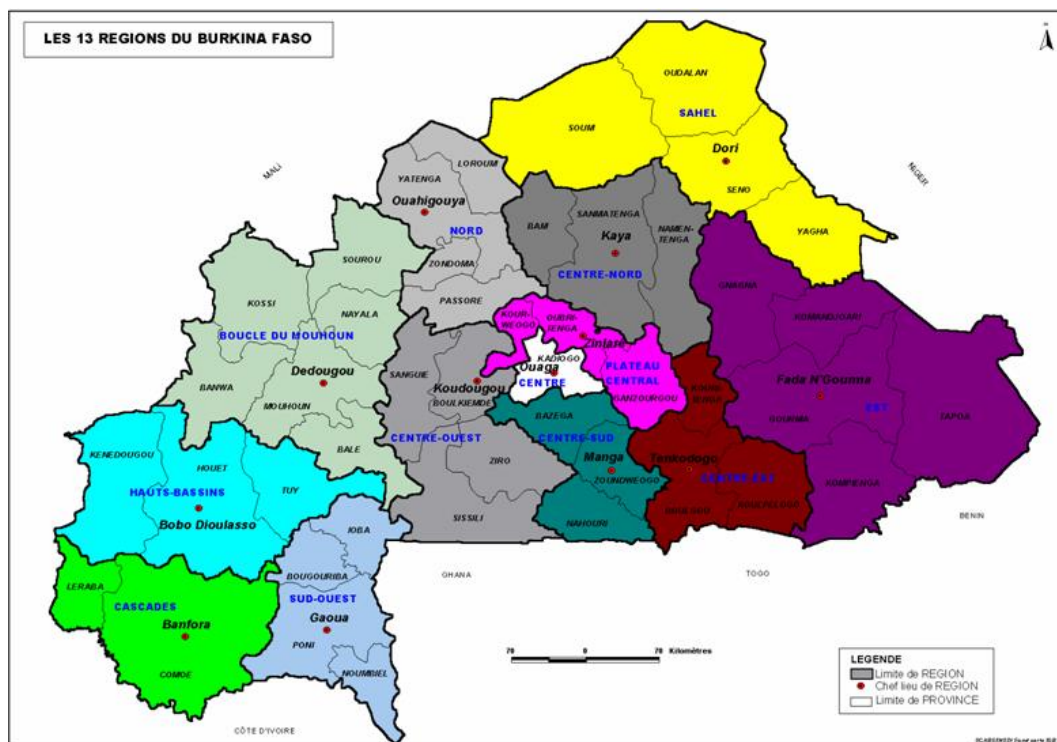
3. SITUATION ENVIRONNEMENTALE ET SOCIALE DANS LA ZONE DU PROJET

3.1. Zone d'étude

Le projet proposé est d'envergure nationale en ce que les réalisations physiques concernent l'ensemble des chefs-lieux de régions notamment à travers le sous-projet « délimitation du zonage des SDAU », et bien que cinq régions soient considérées prioritaires pour la concentration des investissements : les régions du Centre-Sud, du Centre-Est, du Nord, du Centre-Ouest et de la Boucle du Mouhoun.

La situation environnementale et sociale ci-après présentée constitue une synthèse pour l'ensemble du Burkina Faso, pays enclavé, situé au cœur de l'Afrique de l'Ouest et qui s'étend sur une superficie de 274.200 km². Ses caractéristiques éco-climatiques sont celles des pays de la zone soudano sahélienne de l'Afrique de l'Ouest.

Figure 4: carte du Burkina Faso avec les 13 régions administratives



Les chefs-lieux des régions sont indiqués par les points rouges accompagnés d'écriture d'identification en couleur bleu.

3.2. Milieu physique

3.2.1. Climat

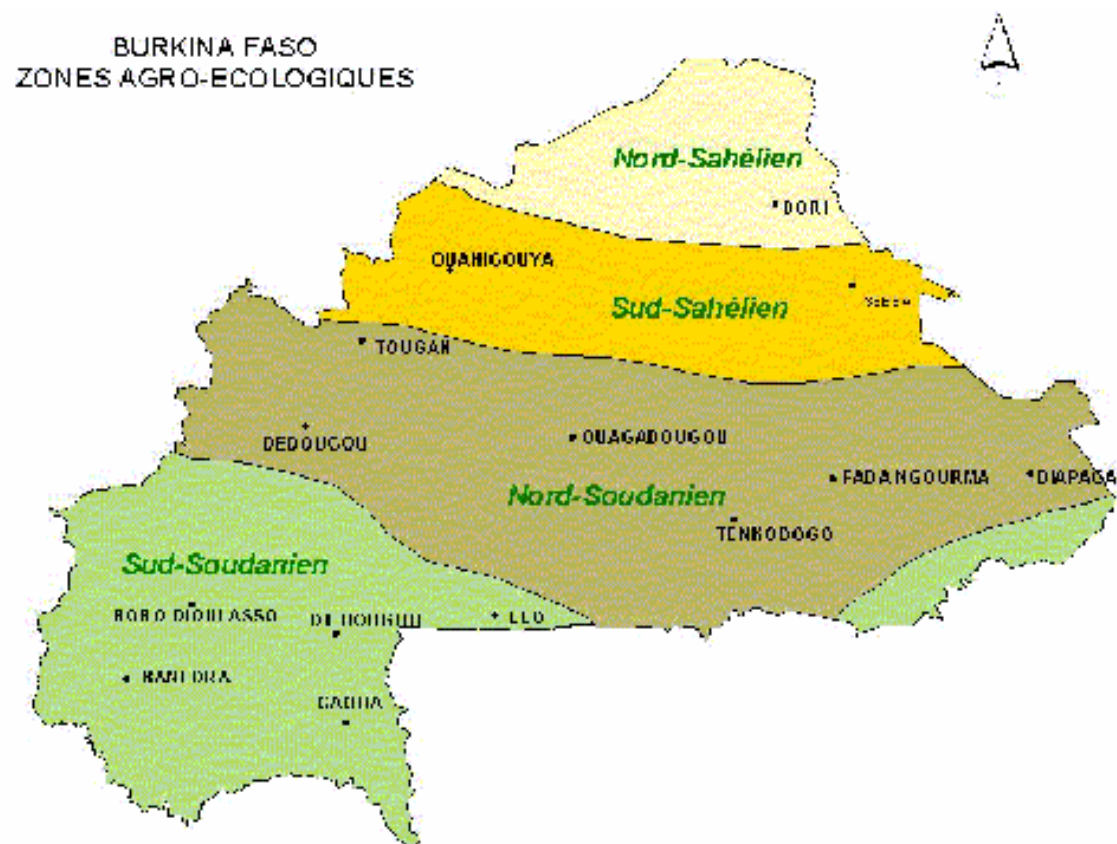
Le climat du Burkina Faso est de type tropical soudano sahélien. Le domaine sahélien a une pluviométrie moyenne inférieure à 600 mm/an tandis que le domaine soudanien a une pluviométrie comprise entre 600 et 1100 mm/an. On peut distinguer du Nord au Sud, les zones suivantes :

- Nord sahélienne (12,7% du territoire situé à l'extrême nord du pays) avec moins de 400 mm de pluviométrie annuelle;
- Sud sahélienne (400 à 600 mm de pluie/an) qui s'étend sur 17,6% du pays;

- Nord soudanienne (600 à 1000 mm de pluie/an) qui occupe 35,4% du territoire;
- Sud soudanienne (1000 à 1100 mm de pluie/an) à l'extrême Sud-ouest du pays et qui occupe 34,3% du territoire.

L'installation des pluies est beaucoup plus précoce au Sud-Ouest que vers le Nord du pays. En moyenne, la saison sèche va d'octobre à avril et la saison pluvieuse de mai à septembre. La saison sèche comporte trois périodes : une courte période post pluvieuse et de transition relativement chaude allant de mi-octobre à mi-novembre, une période fraîche allant de mi-novembre à fin février, et une période chaude de mars à avril. L'humidité relative de l'air est faible en saison sèche avec une demande évaporative forte qui peut dépasser 10 mm d'eau par jour. La carte ci-après présente les différentes zones écologiques du Burkina Faso.

Figure 5: zones agro écologiques du Burkina Faso



Source : Ministère de l'Environnement et du Développement Durable, 2010

En comparaison à la période 1951-1960, on peut noter un glissement des isohyètes vers le Sud, avec une baisse de la quantité totale de précipitation allant de 100 à 200 mm.

3.2.2. Relief et sols

Le pays est essentiellement plat, avec une altitude moyenne de 400 m. Le plus haut sommet (Mont Ténakourou, 749 m) se situe dans le Sud-Ouest du pays. A part un massif gréseux au Sud particulièrement riche en aquifères, l'essentiel (3/4) du pays est occupé par une pénéplaine reposant sur un socle granito gneissique d'âge précambrien.

On distingue trois principaux types de sols dans le pays :

- les sols à sesquioxydes de fer et de manganèse (39%) pauvres en Carbone, Azote et Phosphore, mais aptes aux cultures de céréales et de légumineuses et à l'arboriculture ;

- les sols peu évolués (26%) souvent riches en Calcium et en Magnésium et utilisés comme des terres de culture en terrasses ;
- les sols hydro morphes (13%) présents le long des fleuves et rivières, utilisés pour la culture de sorgho, de riz (pluvial) et de contre saison.

Les autres types de sols présents mais en faible proportion par rapport aux trois précédents sont les suivants : sols minéraux (3%), vertisols (6%), sols isohumiques (traces), sols brunifiés (6%), sols ferralitiques (2%), et sols sodiques ou salsodiques (5%).

3.2.3. Réseau hydrographique

Le Burkina Faso partage avec d'autres pays trois grands bassins fluviaux internationaux : ceux du Niger, de la Volta et de la Comoé.

Tableau 2: Caractéristiques du réseau hydrographique burkinabè

Bassin International	Bassin National	Sous bassin national	Superficie totale (km ²)	Potentiel en eau du bassin (x1000 m3)
Comoé	Comoé	Comoé et Léraba	17 590	1 410 000
Niger	Niger	Béli, Gorouaol, Dargol, Faga, Sirba, Gouroubi, Bonsoaga, Tapoa, Mékrou, Banifing	83 442	1 360 000
Volta	Nakambé (Volta blanche)	Pendjari, Kompienga, Nakambé, Nazinon, Sissili	81 932	3 080 000
	Mouhoun (Volta noire)	Mouhoun, Sourou	91 036	2 940 000

Source : DGRE, 2009

Sur l'ensemble de ce réseau hydrographique et en territoire burkinabè, seuls le Mouhoun et la Comoé sont des fleuves permanents sur l'essentiel de leur cours ; la majorité des affluents des quatre bassins hydrographiques sont des rivières temporaires. Les eaux collectées par tous les bassins traversent le pays pour se jeter dans la mer en territoires soit ivoirien (Comoé), soit ghanéen (Volta) soit nigérien (Niger). On dénombre sur ces bassins environ 1450 petites et moyennes retenues d'eau et une dizaine de grands barrages. La zone sahélienne compte le plus grand nombre de grandes mares et de grands lacs naturels (Oursi, Markoye, Darkoye, Higa, Yomboli, Kissi, Dori, Tin Akof, Soum, etc.). Elle est suivie par la zone nord soudanienne (lacs naturels de Bam et de Dém) et ensuite par la zone sud soudanienne (mare aux hippopotames et lac Tingrela). On note cependant que l'ensemble de ces retenues d'eau ne stockerait que 1,3% des précipitations annuelles (Kaboré et al, 2001).

Même si moins d'un quart de ces retenues est permanente, la plupart d'entre elles ont des impacts environnementaux et socio-économiques très importants au plan local et/ou national. Les grands bassins fluviaux forment par endroit des zones humides d'importance plus ou moins grande. Un inventaire récent (UICN-BRAO, juin 2003) en dénombre 42, dont les deux tiers n'ont pas encore été conséquemment décrites.

3.2.4. Eaux souterraines

Les réserves du pays se répartissent en deux grandes unités géologiques : le socle cristallin et la région sédimentaire.

Le socle cristallin occupe près de 82% du territoire national. Les eaux souterraines y sont directement liées à la fissure, à la fracturation et à l'altération des roches. La fréquence de forages négatifs est élevée et les débits généralement faibles (de 0,5 à 20 m³/heure, soit une moyenne de 5 m³/heure).

Deux zones du pays présentent une configuration sédimentaire très favorable : la zone des Hauts-bassins, où les débits peuvent atteindre plusieurs centaines de m³/heure et où l'on rencontre des forages artésiens, et une zone localisée au Sud-Est du pays mais qui n'a pas encore été conséquemment caractérisée.

Compte tenu des caractéristiques du socle cristallin (qui rendent incertaines les mesures) et la faible exploration de la zone sédimentaire Sud-Est, les estimations de réserves en eau souterraines du pays sont encore mal connues : elles seraient comprises entre 252 899 et 519 830 millions de m³ (DGRE, 2009).

3.3. Milieu biologique

3.3.1. Végétation

La végétation du Burkina Faso se présente de la manière suivante (Boussim, 2002) :

- une steppe arbustive parfois arborée avec des espèces (*Balanites aegyptiaca*, *Acacia spp.*) caractéristiques de la zone pour le secteur Nord sahélien, présentant des arbres de petite taille organisés en peuplements clairsemés alternant avec des espaces dénudés ;
- une végétation similaire à celle du secteur Sud sahélien, mais avec des ligneux plus fréquents, plus diversifiés et de taille plus grande que dans le secteur Nord sahélien.
- une végétation dans le secteur Nord soudanien plus dense, mais assez fortement anthropisée compte tenu du fait que ce secteur est le plus densément peuplé. Pour cette raison, ce sont les espèces traditionnellement protégées (*Vitellaria paradoxa*, *Parkia biglobosa*, *Tamarindus indica*, *Lannea microcarpa*, *Adansonia digitata* et *Fedherbia albida*) qui dominent la strate ligneuse ; la strate herbacée des espaces non cultivés est dominée par *Loudetia togoensis*, *Hyparrhenia rufa*, *Cenchrus ciliaris* et *Andropogon spp.* ;
- une végétation du secteur Sud soudanien plus riche en forêts claires et en savanes avec une strate arborée presque continue et des espèces comme *Isobertinia doka* et *Detarium microcarpum*. Cette végétation devient hygrophile et encore plus dense avec des espèces comme *Anogeisus leiocarpus*, *Mitragina inermis* et *Syzygium guineense* au niveau de ses galeries forestières.

Les paysages sahélo soudanien du pays peuvent également être classés en deux catégories : naturels ou anthropiques.

Les paysages naturels occupent 60% du territoire, avec essentiellement des savanes, dont 69,81 % sont arbustives et 30,19% sont arborées.

Les paysages anthropiques se répartissent entre les agglomérations, les plans d'eau artificiels et les bas-fonds auxquels sont souvent associées des superficies exploitées en cultures irriguées, les jachères et les zones dégradées, les superficies exploitées en cultures pluviales et les plantations. Les jachères, les superficies cultivées et les agglomérations hébergent fréquemment des parcs agro forestiers. Les formations végétales anthropiques incluent essentiellement les jachères et les parcs agro forestiers (32% du paysage du pays).

Tableau 3 : Répartition des types de formations végétales au Burkina Faso

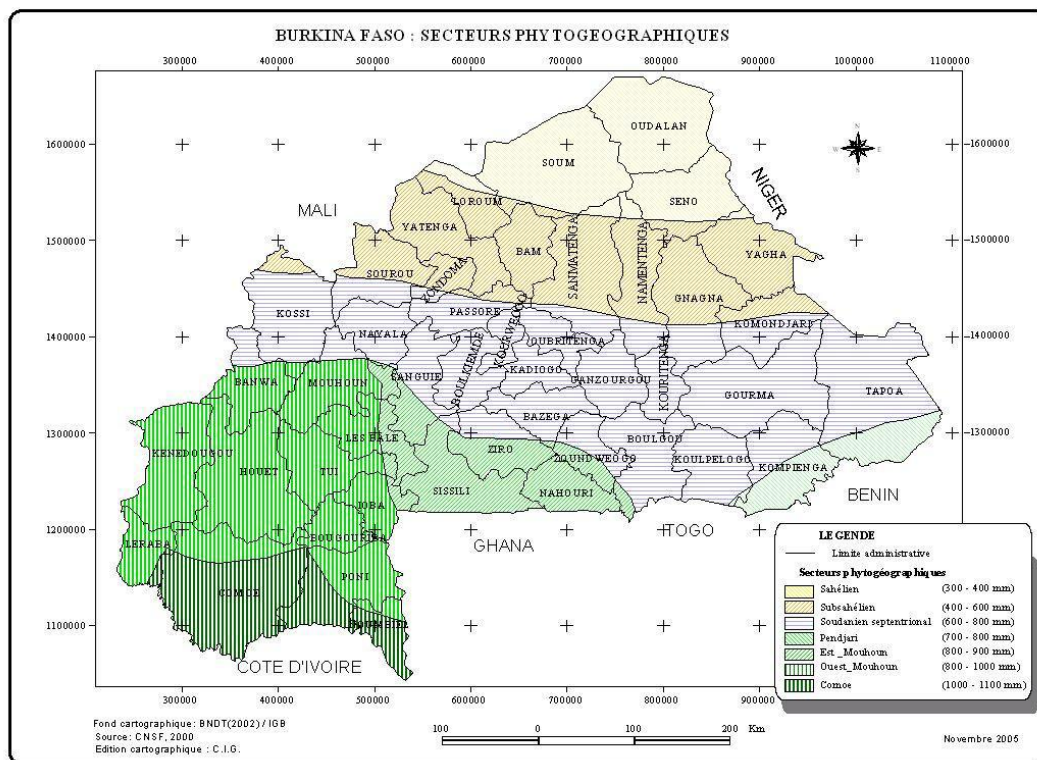
Origine des formations	Types de formations	Superficie en Ha	Etendue (% du couvert national)
Naturelles	Forêts galeries	270 000	1
	Forêts claires	287 000	1
	Savanes arborées	4 291 000	16
	Savanes arbustives	10 185 000	37
	Fourrés tigrés	387 000	1
	Autres	1 800 000	4
Sous total		16 620 000	60
Anthropiques	Jachères et parcs agro forestiers	8 770 000	32
	Plantations d'arbres	20 000	-
Sous total		8 790 000	32
Total		25 410 000	92

Source : Ministère de l'Environnement et du Cadre de Vie, 2002

Selon Boussim (2002), la végétation du Burkina Faso est en général fortement dégradée, à l'exception des réserves les mieux conservées. Une comparaison de cartes datant de 1978 (FAO, 1978) et 1987 (Fontès et Guinko, 1995) a permis d'évaluer le rythme de conversion des forêts naturelles en formations anthropiques à 170 600 ha/an. Les estimations du MECV quant à elles, situent le rythme de déforestation à environ 105 000 hectares par an.

Les différents paysages peuvent encore être classés de la manière suivante (Ouadba, 1997) : les écosystèmes terrestres qui occupent 91,22% du territoire, les écosystèmes aquatiques (végétation des lacs, barrages et étangs, phytoplancton) représentant 0,26% du territoire, et les écosystèmes intermédiaires (végétation des abords de cours d'eau ou de retenue d'eau, de marécages ou de systèmes irrigués) qui occupent 1,34%. On trouve aussi des écosystèmes terrestres ou aquatiques spécialisés, notamment au niveau des sources et des dunes. Le reste du territoire est occupé par des infrastructures humaines (villes, villages, routes). La carte ci-après présente les différents secteurs phytogéographiques du Burkina Faso.

Figure 6: Carte phytogéographique du Burkina Faso



Source : MECV, 2005

3.3.2. Diversité biologique

Au Burkina Faso, les derniers chiffres disponibles (CONAGESE, 2001) donnent 2394 espèces animales que l'on peut regrouper en 732 genres et 335 familles, et 1407 espèces végétales que l'on peut regrouper en 258 genres et 766 familles. D'autres estimations existent, mais elles ne s'écartent que très peu des chiffres donnés plus haut.

Tableau 4 : Taxonomie de la diversité biologique du Burkina Faso

Règne	Composantes	Familles	Genres	Espèces
Animaux	Insectes	151	250	1515
	Faune aquatique	54	106	198
	Faune sauvage	119	362	665
	Faune domestique	11	14	16
Plantes	Champignons supérieurs	8	13	28
	Algues	32	88	191
	Flore herbacée aquatique inféodée aux zones humides	76	118	185
	Flore herbacée terrestre	87	333	627
	Flore ligneuse	55	214	376

Avec ces 3801 espèces recensées, et en comparaison avec les paysages naturels plus humides, l'environnement burkinabé peut être considéré comme ayant une faible densité d'espèces sauvages.

Parmi celles-ci, certaines espèces emblématiques comme l'éléphant (*Loxodonta africana*), le lion (*Panthera leo*), le buffle (*Syncerus caffer brachyceros*) ou l'hippopotame (*Hippopotamus equinus*) sont bien représentées.

On note cependant qu'un grand nombre d'espèces serait en régression. L'oryx aurait déjà disparu du territoire national, et l'autruche n'a plus été aperçue depuis plusieurs années.

3.4. Milieu socioéconomique

3.4.1. Population et pauvreté

Évaluée à 14 017 262 habitants en 2006, la population du Burkina Faso est projetée à 17 880 336 habitants en 2014 et devrait atteindre 18 450 494 en 2015, compte tenu de son fort taux de croissance de 3,1% (INSD, 2007). Selon les données de l'INSD (RGPH de 2006 et projections), la majorité de cette population est jeune (48,6% en dessous de 15 ans en 2006 contre 3,6% à un âge égal ou supérieur à 65 ans).

Bien que les jeunes commencent à travailler très tôt, ils représentent une charge pour la fraction active de la population et la pression démographique combinée à une croissance économique relativement timide aggrave le chômage des jeunes en milieu urbain. Il est ainsi estimé qu'en 2010, 43,9% de la population vivait en dessous du seuil de pauvreté évalué à 108 454 FCFA contre 46,4% en 2003 correspondant à un seuil de 82 672 FCFA par adulte et par an. En termes de milieu de résidence, l'incidence de pauvreté vaut 19,9% en milieu urbain contre 50,2% pour le milieu rural. Cette pauvreté est surtout rurale car 92,2% des pauvres vivaient en milieu rural.

3.4.2. Données économiques

Le PIB courant était estimé à 5 075,2 de milliards de FCFA, soit 312 347 FCFA/habitant en 2011 (INSD, comptes nationaux 2011). Sur la base d'un taux de change de 500FCFA pour 1 \$US, cela équivaut à 625 \$US/ tête contre une moyenne Africaine de 1670 \$US, c'est-à-dire environ 35% du PIB moyen par tête d'habitant en Afrique. Le PIB a quand même connu un taux de croissance annuel appréciable lors des 10 dernières années (2001-2011) avec un taux de croissance réel moyen de 5,97 %.

L'économie du Burkina Faso repose sur l'agriculture en dépit de la place qu'occupe de plus en plus le secteur minier. En effet, près de 80% de sa population vit de l'agriculture. En termes de part contributive des secteurs, en 2001, on note que le secteur tertiaire représentait 44,3% du PIB dont 17,3% pour l'administration publique. Le secteur primaire contribuait pour près du quart du PIB (24,7%) et le secteur secondaire avec 21,28 %.

Malgré le fait que le Burkina Faso soit un pays à vocation agricole, ce sont les services qui contribuent le plus au PIB du pays dénotant de la faible productivité du secteur agricole. Les industries et le secteur privé formel sont peu développés, en raison de plusieurs facteurs, dont une infrastructure économique faible, des coûts de transaction et d'intrants particulièrement élevés et une faible productivité de la main d'œuvre. Par exemple, le pays est jugé très peu compétitif en ce qui concerne les coûts de l'électricité qui du reste, connaît une offre insuffisante ces dernières années.

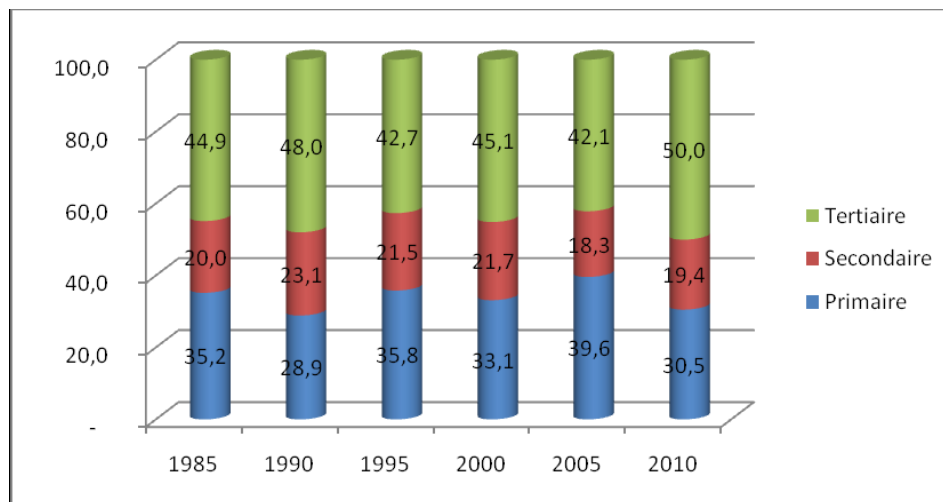
La faible productivité de l'agriculture quant à elle, est due à plusieurs facteurs, parmi lesquels son caractère extensif, peu mécanisé et à faible apport d'intrants sur des sols acides et pauvres en phosphore et, le caractère aléatoire de la pluviosité. De plus, les progrès sont lents en raison des capacités limitées (ressources humaines notamment) des services chargés de la vulgarisation agricole et du faible accès des ruraux au crédit et à la maîtrise de l'eau. Des efforts en matière de maîtrise de l'eau sont au centre des préoccupations de la politique

agricole du pays avec l'engagement de grands projets agricoles comme le pôle de Bagré, le barrage de Samendeni ou encore la vallée du Sourou.

Les principaux produits d'exportations sont l'or (73,4%), le coton (10,8%) des exportations totales en 2011) et le bétail (1,60%) en 2011. D'autres produits agricoles d'exportation comme l'arachide, le sésame et le tabac sont promus, mais ils occupent encore une place relativement faible. De ce fait, l'économie du pays est fortement tributaire à la fois des variations du cours mondial du coton et des aléas socio-économiques rencontrés par ses voisins (Côte d'Ivoire et Ghana notamment), de même que des politiques des pays développés en matière de subvention de leur production (coton) ou de leur exportation agricole (produits carnés).

Le pays est fortement lié à la Côte d'Ivoire en tant que moteur de l'économie de la sous-région. Plus de 65% du flux commercial passe par le port d'Abidjan, qui est largement favorisé par rapport aux autres ports de la région, à la fois par sa grande capacité, par la possibilité d'utiliser le rail (moins coûteux que la route) entre Abidjan et Ouagadougou, et par l'importance du réseau burkinabè en Côte d'Ivoire. Il est en effet estimé que plus de 3 millions de Burkinabè vivent et travaillent en Côte d'Ivoire. Outre leur implication dans les échanges commerciaux entre les deux pays, ces travailleurs apportent annuellement des revenus importants à leur pays d'origine. La figure ci-après présente la structure de l'économie burkinabè par secteur d'activité.

Figure 7: Structure de l'économie burkinabè par secteur



Source : Institut National de la Statistique et de la Démographie, 2011

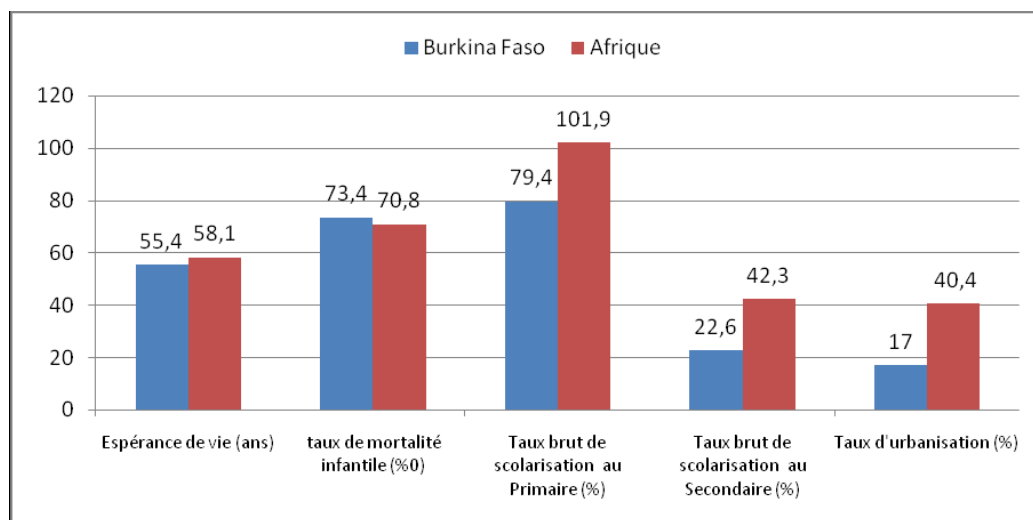
3.4.3. Données sociales

Le pays compte environ un médecin pour 24 747 habitants (MS, 2014), ce qui ne permet pas une bonne prise en charge des principales causes de décès (paludisme et diarrhées infantiles notamment).

Selon le Ministère de l'Economie et des Finances à travers les enquêtes Démographiques et de Santé (EDS), le taux de prévalence du VIH/SIDA est passé de 1,8% en 2003 à 1% en 2010 pour la population d'âge entre 15 et 49 ans. La proportion d'enfants en bas âge (5 ans ou moins) atteints de malnutrition (poids inférieur à la normale 2ET) est de 31% pour les enfants de sexe masculin et de 29,7% pour les filles.

Malgré les efforts consentis dans le domaine de la santé infantile, les données de l'EDS 2010 affichent un taux de mortalité infanto-juvénile de 141‰ pour les filles et de 154‰ pour les garçons. Cela a pour conséquence une espérance de vie relativement faible pour la population (56,7 ans). En comparaison avec l'ensemble de l'Afrique, le **taux de scolarisation est particulièrement faible**. Pour l'année scolaire 2011 et d'après les données comparables de la BAD, le taux brut de scolarisation au primaire était de 79,4% tandis qu'à l'échelle du continent, il était estimé à 101% et celui du niveau secondaire est encore plus en retrait par rapport à la moyenne du continent avec un taux de seulement 22,6% contre 42,3%. Les espérances de vie et les taux de mortalité infantile sont dans l'ordre de la moyenne du continent.

Figure 8 : Quelques indicateurs sociaux du Burkina Faso



Source : Données BAD, année 2011, extraites de pocketbook 2013.

L'accès aux énergies modernes est très limité car environ 87% des ménages utilisent le bois comme énergie de cuisson (INSD, QUIBB 2007). La situation n'évolue pas beaucoup car en 1997 (PNUD) déjà 87,1% des énergies utilisées étaient d'origine traditionnelle (bois énergie essentiellement). Les hydrocarbures sont surtout (75% de la consommation totale du pays) utilisés par le secteur des transports, tandis que pour l'électricité, 44% sont utilisés par les industries et 55% par les ménages. Moins de 15% des ménages utilisaient l'électricité en 2007 (INSD, QUIBB2007).

L'ensemble des handicaps dans le développement des secteurs sociaux (santé et éducation) impactent négativement sur les performances de développement socioéconomique. Bien que des progrès soient enregistrés sur les différents fronts de développement, l'indice de développement humain (IDH) calculé par le PNUD progresse lentement. Il était de 0,253 en 1976 à 0,331 en 2011.

De nombreux défis socio-économiques se posent au pays, mais les taux de croissance macro-économiques relativement élevés observés sur les dix dernières années permettent à l'État de dégager de plus en plus de ressources intérieures pour la réalisation des infrastructures de base et pour accompagner les secteurs sociaux. En maintenant sa stabilité et la paix, le pays pourra progressivement relever les défis du développement avec l'accompagnement de ses partenaires techniques et financiers.

3.5. Etat actuel de l'environnement urbain

Le deuxième Rapport sur l'Etat de l'Environnement au Burkina Faso (REEB) (SP/CONED 2008) dresse la situation ci-dessous concernant l'état de l'environnement dans les villes du Burkina Faso.

- La gestion des eaux pluviales est un problème croissant en raison des problèmes posés par les conditions pédo-climatiques (pluies courtes et intenses, sols imperméables) et de l'extension démesurée des villes. Les problèmes d'évacuation des eaux de ruissellement sont aggravés par l'accroissement des superficies imperméabilisées et une topographie peu favorable (faibles pentes, capacité réduite des exutoires naturels ...). Le constat actuel est celui de la faiblesse ou inexistence totale des réseaux d'évacuation des eaux de ruissellement d'où des risques d'inondations et de dégradation des voies de communication. Quand ces ouvrages existent (Ouagadougou, Bobo, Koudougou, Ouahigouya, Fada-N'Gourma, Banfora, Kaya, Tenkodogo), ces ouvrages sont en majorité à ciel ouvert, rarement entretenus et encombrés de matériaux divers qui font obstacles à l'écoulement des eaux pluviales favorisant la stagnation des eaux, l'insalubrité et les nuisances ;
- La gestion des boues de vidanges n'est effectivement assurée qu'à Ouagadougou. Les villes de Bobo-Dioulasso, Banfora, Ouahigouya et Pouytenga disposent de services publics ou privés pour en assurer l'évacuation, mais ne sont pas dotées de station pour assurer le traitement des boues de vidange ;
- L'absence de décharge appropriée pour le traitement et le stockage des déchets urbains et des déchets toxiques ou dangereux (Boues d'hydrocarbures, huiles usagées, déchets d'amiante, pesticides obsolètes, PCB, ...).
- La majorité des habitants ont recourt aux latrines ordinaires qui, présentent des risques sanitaires assez importants. La proportion de ménages dotée de systèmes d'assainissement appropriés serait inférieure à 10%.

En conclusion, on note que les dispositifs existants dans les villes du Burkina Faso en matière de gestion de déchet et d'assainissement ne répondent que partiellement aux enjeux actuels et à venir en la matière ;

En matière de pollutions atmosphériques, les préoccupations ci-après sont relevées :

- La concentration des transports, de l'industrie, de la production d'énergie et des déchets en milieu urbain et tout particulièrement dans les deux principales villes du pays est à l'origine d'une concentration des émissions de polluants atmosphériques à Ouagadougou et Bobo-Dioulasso.
- Le regroupement de ces activités économiques dans l'espace limité que constituent les aires urbaines, les faibles performances environnementales des technologies mises en œuvre, mais aussi le non-respect de règles de base en matière de gestion de déchets, sont à l'origine d'une importante pollution atmosphérique en milieu urbain. Une pollution qui tend à s'aggraver, une tendance à la dégradation de la qualité de l'air en milieu urbain portée par l'expansion urbaine, la croissance démographique, le développement des transports, la production et la consommation d'énergie, la production croissante de déchets,
- Les secteurs de l'industrie, des transports et de la combustion des déchets et du bois sont les principaux contributeurs aux émissions de gaz à effet de serre et gaz polluants en milieu urbain, des polluants connus pour leurs impacts sur la santé humaine et les milieux naturels.

Le tableau ci-dessous présente les estimations d'émissions de gaz à effet de serre en 2005 au Burkina Faso

Tableau 5 : Inventaire des émissions de gaz à effet de serre (en Gg CO₂)

Secteur émission de GES	CO ₂	CH ₄	N ₂ O	Total
Energie	902	0	0	902
Procédés industriels et solvants	0	0	0	0
Agriculture	0	4 494	310	4 804
Changement affectation terres et foresterie	-1 482	84	0	-1 398
Déchets	0	189	155	344
Total	-580	4 767	465	4 652

Source : SP/CONEDD, 2001

- La concentration de la consommation d'énergie en milieu urbain et une gestion déficiente des déchets ménagers et industriels sont à l'origine d'importantes émissions de gaz à effet de serre. Les villes sont responsables de plus du quart des émissions.
- Les process industriels, la production d'énergie, l'incinération de déchets et de plastiques sont à l'origine de l'émission de polluants organiques persistants (POPs), les dioxines et furanes (PCDD/PCDF).

4. CADRE POLITIQUE, JURIDIQUE ET INSTITUTIONNEL

4.1. Cadre politique

La mise en œuvre du PTDIU et de son Plan de Gestion Environnementale et Sociale est en cohérence avec les orientations nationales du Burkina Faso en matière de développement et de gestion de l'environnement. Ces orientations sont consignées dans les instruments décrits dans les paragraphes qui suivent.

4.1.1. *Stratégie de croissance accélérée et de développement durable (SCADD)*

La SCADD a été élaborée en 2010 pour une période de 5 ans soit de 2011-2015. Toutefois, il est envisagé après cette première phase, une mise en œuvre séquentielle de 05 ans et ce pouvant aller jusqu'à 2030. Emanant de la révision du Cadre Stratégique de Lutte contre la Pauvreté (CSLP), la SCADD ambitionne de créer les conditions de l'accélération de la croissance, véritable condition susceptible de réduire durablement la pauvreté et d'enclencher le processus d'un développement durable.

Autrement dit, la SCADD se veut un modèle de développement qui allie l'efficacité économique, l'équité sociale, la préservation de l'environnement, notamment un cadre de vie vivable, à une gouvernance avertie et responsable. A cet effet, l'investissement dans quatre(04) axes stratégiques s'avère nécessaire. Il s'agit de :

- axe 1 : promouvoir les pôles de croissance et réduire la vulnérabilité de l'économie ;
- axe 2 : développer les infrastructures économiques ;
- axe 3 : investir dans le capital humain ;
- axe 4 : renforcer le cadre du développement durable.

L'adoption et la mise en œuvre de la SCADD s'inscrivent en droite ligne de l'exécution des Objectifs du Millénaire pour le Développement (OMD) qui constituaient le référentiel mondial pour l'orientation des actions de lutte contre la pauvreté et de construction du développement. La période d'exécution des OMD étant arrivée à son terme, la 70^{ème} Assemblée Générale des Nations Unies de septembre 2015, tirant les enseignements conséquents, a adopté pour les quinze prochaines années (2016 – 2030) les Objectifs de Développement Durable (ODD) comme nouveau référentiel mondial pour la conduite des programmes régionaux, sous régionaux et nationaux de développement. Le Burkina Faso, à l'instar des autres pays, intégrera ces ODD dans la conception de ses instruments de planification les prochaines semaines.

4.1.2. *Politique nationale de développement durable (PNDD)*

Adoptée par le Gouvernement en septembre 2013, la politique nationale de développement durable se donne pour but de définir la vision et les objectifs poursuivis par le Burkina Faso en matière de développement durable, de déterminer les moyens pour les atteindre (moyens juridiques, institutionnels, opérationnels, financiers), de proposer les axes prioritaires d'intervention ainsi que les mesures d'accompagnement nécessaires à la réalisation du développement durable au Burkina Faso.

4.1.3. *Politique nationale d'environnement (PNE)*

Adoptée par le Gouvernement en janvier 2007, la PNE vise à créer un cadre de référence pour la prise en compte des questions environnementales dans les politiques et stratégies de développement. Parmi les orientations qui y sont définies, on note :

- la gestion rationnelle des ressources naturelles ;
- l'assurance de la qualité de l'environnement aux populations afin de leur garantir un cadre de vie sain.

4.1.4. Politique forestière nationale

L'objectif principal visé par la politique nationale forestière élaborée en 1998 est de contribuer à la lutte contre la désertification, à l'atteinte de l'autosuffisance alimentaire et à la satisfaction des besoins nationaux en énergie, bois de service et bois d'œuvre. Elle est centrée autour de trois options qui sont :

- la réduction de façon significative du déséquilibre entre l'offre et la demande en bois énergie, bois de service, bois d'œuvre et produits de cueillette à usage alimentaire et médicinal ;
- la réhabilitation des forêts dégradées ;
- l'amélioration du cadre de vie par le développement des ceintures vertes autour des centres urbains et la promotion d'entités forestières au niveau des terroirs villageois.

4.1.5. Plan d'action pour la gestion intégrée des ressources en eau (PAGIRE)

Ce Plan adopté en mars 2003 constitue un vaste chantier de reconstruction d'un mode de régulation public du secteur de l'eau fondé sur la déconcentration des services de l'administration publique de l'État, la décentralisation, la planification et le dialogue social. Il met en chantier pour les 15 prochaines années, des domaines d'actions ciblés portant notamment sur : la mise en place d'un ensemble d'outils de planification (schémas directeurs et schémas d'aménagement, système d'information sur l'eau); le renforcement des ressources humaines (de l'administration publique de l'État, des collectivités locales, du secteur privé et de la société civile); la reconfiguration du cadre institutionnel dans le secteur de l'eau; la création d'un environnement habilitant par l'élaboration des textes réglementaires et des mécanismes de leurs applications; la recherche développement; l'information, l'éducation, la sensibilisation, le plaidoyer.

4.1.6. Politique nationale d'aménagement du territoire

La politique nationale d'aménagement du territoire du Burkina Faso adoptée par décret N° 2006-362/PRES/PM/MEDEV/MATD/MFB/MAHRH/MID/MECV du 20 juillet 2006 repose sur les 3 orientations fondamentales ci-après au centre desquelles la question se pose avec acuité : - le développement économique, c'est-à-dire la réalisation efficace des activités créatrices de richesses; - l'intégration sociale qui consiste à intégrer les facteurs humain, culturel et historique dans les activités de développement; - la gestion durable du milieu naturel qui consiste à assurer les meilleures conditions d'existence aux populations, sans compromettre les conditions d'existence des générations futures. La politique nationale d'aménagement du territoire précise le rôle des différents acteurs.

L'aménagement du territoire est une politique d'organisation de l'espace visant à assurer un développement harmonieux du territoire national à travers notamment une meilleure répartition des hommes et des activités. Tout en affirmant sans détour le rôle prédominant de l'État en matière d'aménagement du territoire, la politique d'aménagement du territoire indique de manière toute aussi claire, que l'aménagement du territoire ne peut être l'affaire de l'État tout seul. Les collectivités territoriales, la société civile et le secteur privé se voient reconnaître un rôle important non seulement dans la participation à la définition des schémas d'aménagement, mais également dans leur mise en œuvre.

4.1.7. Politique Nationale de Sécurisation Foncière en Milieu Rural

La Politique nationale de sécurisation foncière en milieu rural (PNSFMR) élaborée en 2007 vise à assurer à l'ensemble des acteurs ruraux, l'accès équitable au foncier, la garantie de leurs investissements et la gestion efficace des différends fonciers, afin de contribuer à la réduction de la pauvreté, à la consolidation de la paix sociale et à la réalisation du développement durable.

Les six orientations principales du PNSFMR sont: 1°) reconnaître et protéger les droits légitimes de l'ensemble des acteurs ruraux sur la terre et les ressources naturelles ; 2°) promouvoir et accompagner le développement d'institutions locales légitimes à la base ; 3°) clarifier le cadre institutionnel de gestion des conflits au niveau local et améliorer l'efficacité des instances locales de résolution des conflits ; 4°) améliorer la gestion de l'espace rural ; 5°) mettre en place un cadre institutionnel cohérent de gestion du foncier rural ; 6°) renforcer les capacités des services de l'Etat, des collectivités territoriales et de la société civile en matière foncière.

4.1.8. Politique Nationale Genre (PNG)

La Politique Nationale Genre (PNG) adoptée en 2009 se donne comme vision à terme « ***une société débarrassée de toutes les formes d'inégalités et d'iniquités de genre, et qui assure, à l'ensemble de ses citoyens et citoyennes, les sécurités essentielles pour leur épanouissement social, culturel, politique et économique*** »

L'objectif général de la Politique Nationale Genre est de promouvoir un développement participatif et équitable des hommes et des femmes, en leur assurant un accès et un contrôle égal et équitable aux ressources et aux sphères de décision, dans le respect de leurs droits fondamentaux.

Les objectifs spécifiques de la PNG sont de : -i- promouvoir des droits égaux et des opportunités égales en termes d'accès et de contrôle des services sociaux de base ; - ii- promouvoir un développement économique participatif, un accès et une répartition plus équitables des ressources et des revenus ; -iii- développer une participation égale des hommes et des femmes aux sphères de décision à tous les niveaux ; -iv- promouvoir l'institutionnalisation du genre dans tous les domaines ; -v- promouvoir un partenariat dynamique pour le genre et le développement et ; -vi- développer les mécanismes d'information et de sensibilisation en direction de tous les acteurs pour un changement de comportement et de mentalité en faveur de l'équité et de l'égalité dans les rapports homme-femme.

4.1.9. Programme d'Action National d'Adaptation à la variabilité et au changement climatique

Le pays étant potentiellement vulnérable aux chocs climatiques projetés, il a procédé à une évaluation approfondie de sa vulnérabilité au changement et à la variabilité climatique en vue de l'élaboration d'un Programme d'Action National d'Adaptation permettant de faire face aux changements climatiques (PANA).

La vision globale du PANA adopté en 2007 s'intègre dans les stratégies de développement durable du Burkina Faso comme la SCADD et épouse les objectifs du millénaire pour le développement. Les objectifs prioritaires du PANA pour le pays sont : -i- identifier les besoins, activités et projets urgents et immédiats pouvant aider les communautés à faire face aux effets adverses des changements climatiques; -ii- rechercher la synergie et la complémentarité avec les moyens existants et les activités de développement, tout en privilégiant le volet sur les impacts des changements climatiques; -iii- favoriser l'intégration et la prise en compte des risques liés aux changements climatiques dans le processus de planification nationale.

Les risques liés aux changements climatiques seront intégrés par le PTDIU dans la mise en œuvre de ses sous-projets, tout comme la réduction des émissions de gaz à effet de serre, particulièrement le gaz carbonique.

4.2. Cadre juridique

Le Burkina a pris un certain nombre d'engagements au niveau international dans le cadre de conventions ratifiées et qui le contraignent à observer au niveau national, des mesures de préservation de l'environnement pour un développement durable. Ce dispositif est complété par de nombreux textes de loi élaborés par les différents départements ministériels qui réglementent la mise en œuvre d'un certain nombre d'activités parmi lesquelles celles exécutées par le PTDIU.

4.2.1. Instruments juridiques internationaux

Les matières concernées sont constituées des ressources en eau, des ressources forestières, fauniques et halieutiques, des pollutions et nuisances engendrées par les activités humaines. Ces conventions internationales sont entre autres:

- la Convention de RAMSAR portant sur les zones humides d'importance internationale particulièrement comme habitats des oiseaux d'eau, ratifiée par la Zatu AN VII-02 du 23 Août 1989 ;
- la Convention des Nations Unies sur la Diversité Biologique ratifiée par décret 93-292 RU du 20 Septembre 1993;
- la Convention Africaine sur la conservation de la nature et des ressources naturelles (convention dite d'Alger) ratifiée par décret N°68-227 du 23 Novembre 1968 ;
- la Convention sur le Commerce International des Espèces de faune et de Flore menacées d'extinction (CITES) ratifiée par la Zatu AN-02 du 23 Août 1989;
- la Convention de Stockholm sur les polluants organiques persistants, ratifiée par décret N° 2004-300 du 20 Juillet 2004;
- la 4ème Convention de Lomé sur les pratiques culturelles préjudiciables à l'environnement
- la Convention-Cadre des Nations Unies sur les Changements Climatiques ratifiée par Décret 93-287 RU du 20 Septembre 1993 ;
- Protocole de Kyoto à la Convention-Cadre des Nations Unies sur les Changements Climatiques, ratifiée par Décret N°2004-536/PRES/PM/MAECR/MECV/MFB du 23 Novembre 2004 ;
- la Convention des Nations Unies sur la lutte contre la désertification dans les pays gravement touchés par la sécheresse et/ou la désertification, en particulier en Afrique ratifiée par Décret 95-569 RU du 29 Décembre 1995;
- la Convention de Rotterdam sur la Procédure de Consentement Préalable en connaissance de cause applicable à certains produits chimiques et pesticides dangereux qui font l'objet du commerce international ratifiée par Décret 2002-294 du 02 Août 2002;
- la Convention de Bonn sur la conservation des espèces migratrices appartenant à la faune sauvage ratifiée par Zatu AN VI-012 du 23 Août 1989;
- la Convention de Bâles sur le contrôle des mouvements transfrontières de déchets dangereux et de leur élimination ratifiée par Décret 98-424 du 05 Octobre 1998;
- la Convention de Vienne pour la protection de la couche d'ozone et le Protocole de Montréal relatif à des substances qui appauvrissent la couche d'ozone, ratifiée par Zatu 86-016 du 05 Mars 1986 et par Zatu AN VI-021 du 13 Janvier 1989;
- La Convention de Paris (1972) portant protection du patrimoine mondial culturel et naturel.

Ces conventions internationales signées et/ou ratifiées par le Burkina Faso participent d'une manière ou d'une autre de l'encadrement sur le plan environnemental des activités du PTDIU.

4.2.2. Constitution du 02 juin 1991

Votée par voie référendaire le 02 juin 1991, la constitution est la loi de référence du Faso pour le fondement de la République et le creuset du respect des engagements relatifs à la déclaration universelle des droits de l'homme de 1948, de la Charte africaine des droits de l'homme et des peuples de 1981 et aux instruments politico juridiques, socio-économiques et de sauvegarde culturelle et environnementale qui en découlent.

La législation environnementale prend donc appui sur la constitution du Burkina Faso qui stipule que : *"le peuple souverain du Burkina Faso est conscient de la nécessité absolue de protéger l'environnement "* et que *" les richesses et les ressources naturelles appartiennent au peuple. Elles sont utilisées pour l'amélioration de ses conditions de vie."* (Article 14). Par ailleurs, *"le droit à un environnement sain est reconnu. La protection, la défense et la promotion de l'environnement sont un devoir pour tous"* (article 29). Enfin, la constitution dispose en son article 30 que *" tout citoyen a le droit d'initier une action ou d'adhérer à une action collective sous forme de pétition contre des actes portant atteinte à l'environnement"*.

4.2.3. Réorganisation Agraire et Foncière (RAF)

Adoptée par la loi n° 034-2012/AN du 02 juillet 2012, la loi portant Réorganisation Agraire et Foncière (RAF) au Burkina Faso, a pour vocation de régir les normes d'utilisation, de gestion et d'exploitation des ressources naturelles, permanentes ou renouvelables. La RAF définit les principes d'aménagement des terroirs ainsi que les modalités d'attribution et d'exploitation des terres aussi bien rurales qu'urbaines. Suivant cette loi, «le domaine foncier national est un patrimoine commun de la nation» (article 5). Toutefois, la loi dispose également que « le domaine foncier national est composé du domaine foncier de l'Etat, du domaine foncier des collectivités territoriales et du patrimoine foncier des particuliers ». (Article 6).

De même, la RAF fixe les principes fondamentaux de l'aménagement du territoire, de la gestion des terres rurales et urbaines, du régime de l'eau, des forêts, de la faune, des pêches, des substances de carrières et de mines.

En outre, l'article 33 de la loi suscitée, édicte que «le ministère chargé de l'environnement veille à la lutte contre les pollutions et nuisances provenant des activités des particuliers et des collectivités publiques».

4.2.4. Code de l'Environnement

Adopté par la loi N°006-2013/AN du 02 avril 2013, le code de l'environnement promulgué définit les règles relatives aux principes fondamentaux de préservation de l'environnement qui sont entre autres la lutte contre la désertification, l'assainissement et l'amélioration du cadre de vie des populations. Il s'intéresse par ailleurs, à la mise en œuvre des accords internationaux ratifiés par le Burkina Faso en matière de préservation de l'environnement, de prévention et de gestion des catastrophes naturelles et artificielles.

L'article 25 prévoit que «les activités susceptibles d'avoir des incidences significatives sur l'environnement sont soumises à l'avis préalable du ministre chargé de l'environnement. L'avis est établi sur la base d'une Évaluation environnementale stratégique (EES), d'une Etude d'impact sur l'environnement (EIE) ou d'une Notice d'impact sur l'environnement (NIE) ».

4.2.5. Code Forestier

Adopté par la loi n°003/2011/AN du 05 Avril 2011, « Le présent code a pour objet de fixer les principes fondamentaux de gestion durable et de valorisation des ressources forestières, fauniques et halieutiques » (article 1).

L'alinéa 2 de l'article 4 stipule que : « la gestion durable de ces ressources est un devoir pour tous. Elle implique le respect de la réglementation en vigueur en matière de protection, d'exploitation et de valorisation du patrimoine forestier, faunique et halieutique ».

Pour cela, elle dispose en son article 48 que « toute réalisation de grands travaux entraînant un défrichement est soumise à une autorisation préalable du ministre chargé des forêts sur la base d'une étude d'impact sur l'environnement ».

4.2.6. Loi relative à la sécurité foncière en milieu rural

La loi N°034-2009/AN du 24 Juillet 2009 portant Régime Foncier Rural (RFR) relative à la sécurisation foncière en milieu rural s'attache à reconnaître et sécuriser les droits de trois (03) acteurs sur le foncier rural. Il s'agit du :

- domaine foncier rural de l'Etat ;
- domaine foncier rural des collectivités territoriales ;
- patrimoine foncier rural des particuliers.

Parmi les articles de cette loi qui ont un rapport étroit avec les interventions du PTDIU, on peut retenir :

- l'alinéa 3 de l'article 1 qui soutient que la loi N°034-2009/AN du 24 Juillet 2009 portant Régime Foncier Rural (RFR) vise à «favoriser la gestion rationnelle et durable des ressources naturelles»
- l'article 3 stipule que «Nonobstant les dispositions de l'article 2 ci-dessus, les forêts protégées et classées, les aires fauniques, les espaces pastoraux, les ressources minières et en eaux demeurent soumis aux dispositions des législations spéciales y relatives, notamment le code forestier, le code minier, le code de l'environnement, la loi d'orientation relative au pastoralisme et la loi d'orientation relative à la gestion de l'eau.»

4.2.7. Loi d'orientation relative au pastoralisme

La loi d'orientation relative au pastoralisme (loi n°034-2002/AN du 14 novembre 2002) définit le pastoralisme, fixe les principes et les modalités de gestion durable des activités pastorales, agro-pastorales et sylvo-pastorales. A ce titre, elle confère à l'Etat burkinabé et aux collectivités de garantir « aux pasteurs le droit d'accès aux espaces pastoraux, le droit d'utilisation équitable des ressources naturelles et la mobilité des troupeaux » (art.5).

L'article 29 dispose que « *la pollution ou le déversement de produits toxiques dans un point d'abreuvement des animaux est interdite* » ; *de même qu'il est interdit le défrichement aux abords immédiats de ces zones* (article 302).

4.2.8. Loi d'orientation relative à la gestion de l'eau

Elle porte sur une batterie de mesures visant à protéger la ressource „eau“ pour en faire un des piliers du développement durable .A cet effet, cette loi :

- fait de l'eau, et ce conformément à la constitution, un patrimoine commun de la nation toute entière, rompant ainsi avec la vision de domanialité publique de l'eau ;
- envisage une régie de l'eau engageant l'Etat, les collectivités territoriales, les usagers, la société civile et les scientifiques dans des cadres de coordination et de prise de décision consensuelle aux niveaux national (le CNE), du bassin hydrographique et de la région (comités, sous-comités), local (comités locaux de bassin) ;
- penche pour un mode de financement reposant sur l'incitation financière, les redevances de prélèvement et de pollution dont les montants sont à convenir et à proposer par les différents acteurs regroupés au sein des comités de bassin ;
- prévoit des outils de planification et de gestion à l'échelle des bassins, sous-bassins (schéma directeur et schéma d'aménagement, Système d'information sur l'eau, police de l'eau, etc.) ;
- énonce clairement le régime de l'eau et le régime des services de l'eau.

4.2.9. Loi portant code de santé publique

La loi n°23/94/ADP du 19 mai 1994 portant Code de Santé Publique autorise le ministère en charge de la santé de concert avec les ministères chargés de l'environnement et de l'eau à prendre toutes mesures jugées utiles pour la prévention contre la pollution des eaux potables aux fins de protéger l'environnement et la santé des populations.

Cette loi s'intéresse particulièrement à la protection sanitaire de l'environnement (pollution de l'air et de l'eau) et prévoit de ce fait, une batterie de mesures destinées à prévenir la pollution des eaux livrées à la consommation du fait de l'usage incontrôlé de produits phytosanitaires, de la mauvaise gestion des déchets de toutes sortes et de l'insalubrité des agglomérations.

4.2.10. Loi portant Code de la santé animale

Portant principalement sur quatre (04) domaines que sont l'organisation vétérinaire, l'exercice de la médecine vétérinaire, la pharmacie vétérinaire et les mesures sanitaires, la Loi n° AN VII 0016/FP/PRES du 22 novembre 1989 portant code de la santé animale au Burkina Faso pour son application s'est accompagnée des décrets que sont :

- le décret n° AN VII-0113/FP/AGRI-EL du 22 novembre 1989 portant règlement de la police zoo sanitaire au Burkina ;
- le décret n° AN VII R 0114/FP/AGRI-EL du 22 novembre 1989, portant réglementation de la santé publique vétérinaire au Burkina Faso.

4.2.11. Code de l'hygiène publique

La loi N°022-2005/AN du 24 mai 2005 portant code de l'hygiène publique au Burkina Faso. Les dispositions de la présente loi régissent l'hygiène publique au Burkina Faso notamment l'hygiène sur les voies et places publiques, l'hygiène des piscines et baignades, des établissements scolaires, préscolaires et sanitaires, des bâtiments publics et du milieu naturel et la lutte contre le bruit.

Son objectif principal est de préserver et promouvoir la santé publique.

4.2.12. Code général des collectivités territoriales au Burkina Faso

Il s'agit de la loi 055-2004 AN du 21 Décembre 2004 portant Code Général des Collectivités Territoriales et son modificatif, la loi n° 040/2005/AN du 29 novembre 2005 portant Code général des collectivités territoriales au Burkina Faso.

La mise en œuvre du PTDIU dans un contexte de décentralisation fait de la Loi 055-2004 AN du 21 Décembre 2004, un référentiel qui vaut son pesant d'or. En effet, les activités se déroulant sur des espaces appartenant à des collectivités décentralisées, la gestion environnementale, la maîtrise d'ouvrage, la sécurisation des investissements, etc. sont autant de questions qui trouvent des réponses à travers les articles de ce code. A titre indicatif, l'article 2 stipule que « la décentralisation consacre le droit aux collectivités à s'administrer librement et à gérer des affaires propres en vue de promouvoir le développement à la base et de renforcer la gouvernance locale ».

4.2.13. Code de l'urbanisme et de la construction

La loi N°017-2006/AN du 18 mai 2006 portant Code de l'Urbanisme et de la Construction au Burkina Faso précise en son article 2 les définitions des termes maître d'ouvrage, maître d'ouvrage délégué, maître d'œuvre et leurs rôles respectifs dans la gestion des chantiers. La loi définit par ailleurs les modalités de conduite des projets architecturaux, neufs et de reconstruction après démolition, et mentionne l'obligation de respect des mesures de sécurité conformément aux règles en vigueur.

Cette loi et les textes réglementaires qui en découlent sont importants à considérer dans la gestion des travaux en particulier en ce qui concerne la sécurité des travailleurs des chantiers et de ceux des sites d'implantation des différents ouvrages.

4.2.14. Décret portant réglementation des évaluations environnementales

Il est fait ici référence au décret n°2015-1187 /PRES- TRANS/PM/MERH/MATD/MME/MS/MARHASA/MRA/MICA/MHU/MIDT/MCT portant conditions et procédures de réalisation et de validation de l'évaluation environnementale stratégique, de l'étude et de la notice d'impact environnemental et social.

Pour définir le champ d'application de l'évaluation des impacts, le décret établit en annexe 1 la liste des travaux, ouvrages, aménagements, et les activités, ainsi que le document de planification (Schéma National d'Aménagement du Territoire, Schéma Directeur d'Aménagement et d'Urbanisme) assujettis à l'étude ou à la notice d'impact environnemental et social.

Selon l'article 4 du décret, cette liste vise trois (03) catégories d'activités susceptibles d'avoir des impacts significatifs directs ou indirects sur l'environnement :

- Catégorie A : Activités soumises à une étude d'impact environnemental et social ;
- Catégorie B : Activités soumises à une notice d'impact environnemental et social ;
- Catégorie C : Activités faisant objet de prescriptions environnementales et sociales.

Pour chaque catégorie, les projets sont classés en tenant compte des secteurs d'activités définis par la loi n°010/98/AN du 21 avril 1998, portant modalité d'intervention de l'Etat et répartition de compétences entre l'Etat et les acteurs du développement.

4.2.15. Décret portant sur les normes de rejets de polluants dans l'air, l'eau et le sol

Le décret N°2001-185/PRES/PM/MEE portant fixation des normes de rejets des polluants dans l'air, l'eau et le sol.

Ce décret prend un certain nombre de dispositions sur les rejets pouvant porter préjudice en terme de pollution de l'air, l'eau et du sol au Burkina Faso. Ces dispositions réglementent et répriment tout contrevenant dans un souci de préservation de la qualité de l'environnement au Burkina Faso. Elles prennent en compte l'évolution du pays dans l'espace communautaire ouest africain (UEMOA).

4.2.16. Décret N°98-323/PRES/PM/MATS/MIHU/MS/MTT du 28 juillet 1998 portant règlementation de la collecte, du stockage, du transport, du traitement et de l'élimination des déchets urbains.

Le chapitre II intitulé « collecte des déchets urbains » montre, de l'article 5 à l'article 21, comment doivent être collectés et gérés les déchets urbains.

Au terme de l'article 3 de ce décret, les déchets provenant des travaux des chantiers sont des déchets urbains devant en conséquence être traités conformément à la réglementation. L'article 8 de ce décret stipule que Chaque collectivité décentralisée et à défaut chaque circonscription administrative organise sur le territoire relevant de sa compétence, la collecte et l'élimination des déchets urbains. Ces opérations peuvent être exécutées par des personnes physiques ou morales de droit privé, conformément à un cahier de charges définis par l'autorité locale.

4.3. Cadre institutionnel de gestion environnementale et sociale du PTDIU

Le cadre institutionnel de la gestion environnementale et sociale du PTDIU implique plusieurs acteurs situés à des niveaux d'organisations différents. Il s'agit du Ministère de l'Environnement et des Ressources Halieutiques (MERH), du Ministère des Infrastructures, du Désenclavement et des Transports, du Ministère de l'Habitat et de l'Urbanisme (MHU), du

Ministère de l'Agriculture, des Ressources Hydrauliques, de l'Assainissement et de la Sécurité Alimentaire (MARHASA), du Ministère des Ressources Animales (MRA), du Ministère de la Santé.

A ces départements ministériels il faut ajouter d'autres acteurs que sont le Secrétariat Permanent de la Politique Sectorielle des Transports (SP/PST), les collectivités territoriales (régions, communes), les organisations de maraîchers à Manga et Ouahigouya, les prestataires privés, les Organisations de la Société Civile (ONG et associations).

4.3.1. Le Ministère de l'Environnement et des Ressources Halieutiques (MERH)

Le MERH comprend quatre principales structures en charge des questions environnementales et de gestion des ressources naturelles : la Direction Générale de la Préservation de l'Environnement et du Développement Durable (DGPEDD) ; la Direction Générale des Forêts et de la Faune (DGFF) ; la Direction Nationale des Eaux et Forêts et le Bureau National des Evaluations Environnementales (BUNEE). Cette dernière est chargée de la mise en œuvre de toute la procédure environnementale et le Bureau National des Evaluations Environnementales (BUNEE). Au niveau déconcentré, treize (13) Directions régionales, quarante-cinq (45) Directions provinciales, chargées de l'application de la politique environnementale aux échelles locales et régionales.

Sur le plan opérationnel, le **BUNEE**, représente le bras armé du MERH pour la mise en œuvre de la procédure de l'étude d'impact sur l'environnement. Les missions assignées au Bureau National sont : promouvoir les évaluations environnementales ; encadrer la réalisation des études d'impacts sur l'environnement à travers un cadrage préalable de l'étude ; assurer l'analyse et la validation des rapports d'études d'impacts ; faire l'état des lieux périodique des projets et programmes à impacts majeurs sur l'environnement ; contribuer à l'harmonisation des procédures et contenus des EIES dans la sous-région ; participer à l'animation des cellules environnementales au sein des départements ministériels dans le domaine des EIES. Pour l'accomplissement de ses missions, le bureau national est composé de 26 agents parmi lesquels 16 cadres avec des profils suivants ; Ingénieur des Eaux et forêts, environnementaliste, sociologue, juriste. Le BUNEE est organisé autour des structures suivantes : un Secrétariat; un Service Administratif et Financier; un Service des Archives et de la Documentation; une Direction des Evaluations Environnementales Stratégiques ; une Direction des Inspections et des Audits Environnementaux; une Direction des Etudes et Notices d'impact sur l'environnement.

Outre le BUNEE, la Direction Générale de la Préservation de l'Environnement et du Développement Durable (DGPEDD) aura des rôles importants dans la cadre de la mise en œuvre du PTDIU. Cette dernière a entre autres pour missions : l'élaboration et la mise en œuvre de la politique et de la stratégie nationales d'assainissement ; la promotion de la foresterie urbaine ; la promotion des métiers verts décents ; le suivi de la qualité de l'air, des plans et des cours d'eau ; de l'appui conseil aux communes dans l'élaboration et la mise en œuvre des plans communaux d'environnement ; ...

La DGPEDD interviendra en appui dans l'examen des rapports d'études relatifs au sous-projets « Mise en place de chaînes complètes de traitement des déchets » à Tenkodogo, Ouahigouya et Dédougou. Elle est organisée autour de trois directions techniques : une Direction de la Promotion du Développement Durable (DiProDD) ; une Direction de l'Assainissement et de la Prévention des Risques Environnementaux (DAPRE) ; une Direction des Aménagements Paysagers et de la Foresterie Urbaine (DAPFU).

4.3.2. Le Ministère des Infrastructures, du Désenclavement et des Transports (MIDT) et le Ministère de l'Habitat et de l'Urbanisme (MHU)

En dehors du fait que ces deux départements ministériels sont bénéficiaires des appuis institutionnels du PTDIU pour renforcer leurs capacités aux fins d'une meilleure exécution des missions qui leur sont confiées par l'Etat, ils ont des rôles importants au plan technique dans la gestion globale des activités du PTDIU : rédaction des termes de référence des différentes études des sous-projets en appui au SP/PST, examen des rapports, suivi des travaux sur le terrain....

Au sein du MIDT, sont interpellées les structures centrales que sont la Direction Générale des Routes, la Direction Générale du Désenclavement Rural, la Direction Générale des Ouvrages d'Art, la Direction Générale des Etudes et des Statistiques Sectorielles avec sa Cellule de Gestion Environnementale et Sociale. Les Directions Régionales des Infrastructures sont également appelées dans le suivi des chantiers et des mesures environnementales et sociales.

Au sein du MHU, la Direction Générale de l'Urbanisme et des Travaux Fonciers (DGUTF) et la Direction Générale des Etudes et des Statistiques Sectorielles seront impliquées au niveau central dans la conception des travaux et leur suivi. Les Directions Régionales de l'Habitat et de l'Urbanisme participeront aux travaux de conception et de suivi sur le terrain.

4.3.3. Le Ministère de l'Agriculture, des Ressources Hydrauliques, de l'Assainissement et de la Sécurité Alimentaire (MARHASA) et le Ministère des Ressources Animales (MRA)

Ces deux départements ministériels sont concernés par les activités de gestion environnementale et sociale du PTDIU en raison des sous-projets « 50 ha de maraîchage » à Manga et Ouahigouya, « marché à bétail » et « Mise à niveau de l'abattoir » de Manga.

Au sein du MARHASA, la Direction Générale des Productions Végétales et les Directions Régionales concernées contribueront à l'examen des dossiers techniques, économiques et environnementaux et au suivi des travaux sur le terrain.

Au niveau du MRA, la Direction Générale des Productions Animales et la Direction Régionale du Centre-Sud interviendront en appui dans les activités de conception et de suivi des travaux, y compris la mise en œuvre des mesures environnementales et sociales.

4.3.4. Les collectivités territoriales

Il s'agit des Régions et des Communes. Le Code Général des Collectivités Territoriales confère à ces espaces le pouvoir de s'administrer librement ; ce qui s'entend que toute initiative à laquelle, ils ne sont pas associés est facilement vouée à l'échec.

D'autre part, ce Code leur reconnaît des compétences dans les domaines de la lutte contre l'insalubrité, les pollutions et les nuisances (article 89).

Quant au code de l'environnement, il leur donne compétence dans la gestion des déchets urbains (article 33). Cependant, les activités d'embouche et d'élevage de volaille engendrent des déchets au quotidien.

Enfin, l'existence des Commissions Environnement et Développement Local (CEDL) au sein des collectivités, traduit toute la volonté de l'Etat de faire des collectivités des acteurs incontournables dans la gestion environnementale au niveau local.

4.3.5. Les acteurs privés et les groupes spécifiques bénéficiaires de sous-projets

Les acteurs privés sont les entreprises privées qui seront adjudicatrices des marchés pour l'exécution des travaux des différents sous-projets du PTDIU. Elles veilleront au respect strict des engagements contractuels qu'elles prendront en matière de respect des délais et d'exécution adéquate des mesures environnementales et sociales qui seront recommandées.

Quant aux groupes spécifiques bénéficiaires des sous-projets, il s'agit des groupes d'acteurs qui auront la responsabilité de la gestion de certains sous-projets : transporteurs pour les sous-projets « Gare routière » et « aire de stationnement », les bouchers pour le sous-projet « abattoir », les commerçants de bétail et les éleveurs pour le sous-projet « marché à bétail »,... Ils devront également veiller au respect des mesures environnementales et sociales qui seront édictées dans le cadre de l'exploitation des infrastructures dont ils auront la charge.

4.3.6. Les Organisations de la Société Civile (OSC)

Plusieurs ONG et associations sont actives dans la gestion des ressources naturelles et la protection de l'environnement, la lutte contre la propagation du VIH/SIDA dans les différentes régions et provinces du Burkina Faso. Ces structures de proximité peuvent jouer un rôle important dans l'exécution des mesures environnementales et sociales des sous projets du PTDIU.

4.3.7. Le Secrétariat Permanent du Programme Sectoriel des Transports (SP/PST)

Le SP/PST est l'unité de coordination du PTDIU. A ce titre, il veille à : l'élaboration des programmes périodiques d'activités et des rapports techniques et financiers requis ; le suivi de l'exécution des différentes activités des sous-projets, prenant en compte la mise en œuvre des mesures environnementales et sociales ; l'exécution des mesures de renforcement des capacités des acteurs du PGES ; l'organisation des missions de revues et d'évaluation par la Banque mondiale,...

Le SP/PST comprend dans son équipe un expert en gestion environnementale et sociale crédité d'une solide expérience.

4.4. Analyse des capacités de gestion environnementale et sociale

4.4.1. Capacités de gestion environnementale et sociale du BUNEE

Le BUNEE est l'institution nationale en charge des évaluations environnementales, y compris la validation et le suivi de la mise en œuvre des PGES. Pour assurer la supervision, un guide général de réalisation des études et notices d'impact sur l'environnement est élaboré. Ce guide est complété par des guides sectoriels de promotion de la procédure environnementale. Par ailleurs, en dépit de la classification des projets en trois catégories A, B et C, le BUNEE ne dispose pas de formulaire de sélection (screening) permettant d'aboutir à cette classification.

Le BUNEE ne dispose pas de compétences décentralisées dans les directions régionales, ce qui limite son opérationnalité effective en termes de proximité dans la conduite et surtout le suivi de la mise en œuvre des EIES. Son effectif n'est pas encore à la dimension de sa structuration, et mérite d'être renforcé. Les experts existants ont certes des compétences en EIES, mais leurs capacités devront être davantage renforcées (en évaluation environnementale stratégiques, en suivi environnemental et social et en audit environnemental) par un programme hardi. Ils ne disposent pas non plus de moyens logistiques adéquats.

Tenant compte de cette situation du BUNEE, le programme de renforcement des capacités des acteurs du PGES devrait inclure un appui technique et logistique dans le cadre du suivi des PGES des sous-projets du PTDIU. Et pour traiter la question stratégique de l'ancrage des évaluations environnementales et sociales au Burkina Faso dans un contexte de relance des

programmes économiques et de la décentralisation, il sera proposé que le PTDIU prenne en compte la formulation d'un projet d'appui institutionnel au MERH dans ce domaine.

4.4.2. Capacités de gestion environnementale et sociale du MHU

Le Ministère des Infrastructures, du Désenclavement et des Transports ne dispose pas de Service de Gestion Environnementale et Sociale (SGES) fonctionnel depuis la nomination de l'ancienne responsable à un poste de responsabilité (direction technique centrale). Il s'en suit que le SGES qui était bien fonctionnel voit ses activités très ralenties parce que assurées par le même agent, en cumul à ses fonctions de directeur.

Le Ministère de l'Habitat et de l'Urbanisme ne dispose pas non plus de SGES. Cette situation a été favorisée par la non réalisation d'EIES dans le cadre des projets de lotissements qui auraient permis aux cadres de ce département de se familiariser aux évaluations environnementales. La raison évoquée face à cette situation est que les études exigées au niveau de l'arrêté portant procédure de lotissement n'ont pas pris en compte les études d'impact, alors que ces opérations sont soumises à étude complète au terme du décret réglementant la procédure de l'étude et de la notice d'impact sur l'environnement. Cette situation mérite d'être corrigée au plan réglementaire.

Il importe que les deux SGES soient mis en place, compte tenu des incidences environnementales et sociales des projets d'infrastructures et d'urbanisme en général. En outre, dans le cadre du PTDIU, les sous-projets « Délimitation du zonage des SDAU » qui concernent les douze capitales régionales du pays et les sous-projets de bitumage de routes urbaines interpellent fortement les deux départements à travers leurs directions techniques et SGES.

La création effective de ces SGES devra être matérialisée par la prise d'un arrêté ministériel tout comme la responsabilisation du cadre (niveau ingénieur) qui en aura la charge. Des formations conséquentes devront leur être assurées. Ces aspects seront traités dans la partie consacrée aux mesures de renforcement des capacités des acteurs de mise en œuvre du Plan de Gestion Environnementale et Sociale.

4.4.3. Capacités de gestion environnementale et sociale des Collectivités Décentralisées

Les séances de travail avec les directeurs et agents des structures déconcentrées de l'Etat (pour les ministères en charge de l'urbanisme, des infrastructures et des transports, de l'agriculture, des ressources animales) et les agents des services techniques municipaux ont révélé leurs manques de capacités en matière de suivi des mesures environnementales et sociales. Ils auront cependant la charge d'assurer un suivi de proximité de la mise en œuvre des PGES des sous-projets. Leur formation conséquente est souhaitée au démarrage du projet.

5. POLITIQUES DE SAUVEGARDE ENVIRONNEMENTALE ET SOCIALE DE LA BANQUE MONDIALE

5.1. Revue des politiques de sauvegarde environnementale et sociale

Les politiques de sauvegarde environnementale et sociale de la Banque Mondiale sont conçues pour protéger l'environnement et la société contre les effets négatifs potentiels des projets, plans, programmes et politiques. Ces politiques de sauvegarde environnementale et sociales sont les suivantes :

- PO 4.01 Évaluation Environnementale, y compris la Participation du Public
- PO 4.04 Habitats Naturels
- PO 4.09 Gestion des pesticides
- PO 4.11 Ressources Culturelles Physiques
- PO 4.12 Réinstallation Involontaire
- PO 4.10 Populations Autochtones
- PO 4.36 Forêts
- PO 4.37 Sécurité des Barrages
- PO 7.50 Projets relatifs aux voies d'Eaux Internationales
- PO 7.60 Projets dans des Zones en litige.

Une présentation succincte de chacune de ces politiques est faite dans les paragraphes qui suivent au regard des activités du PTDIU.

5.1.1. PO 4.01 : Évaluation environnementale

L'objectif de la PO 4.01 est de s'assurer que les projets financés par la Banque sont viables et faisables sur le plan environnemental, et que la prise des décisions s'est améliorée à travers une analyse appropriée des actions et de leurs probables impacts environnementaux (PO 4.01, para 1). Cette politique est déclenchée si un projet va probablement connaître des risques et des impacts environnementaux potentiels (négatifs) dans sa zone d'influence. La PO 4.01 couvre les impacts sur l'environnement physique (air, eau et terre) ; le cadre de vie, la santé et la sécurité des populations; les ressources culturelles physiques ; et les préoccupations environnementales au niveau transfrontalier et mondial. Le PTDIU est interpellé par cette politique car certaines activités du projet auront certainement des impacts négatifs sur les matrices de l'environnement et par conséquent, faire l'objet d'une notice ou d'étude d'impact environnemental et social.

Diffusion : La PO 4.01 décrit aussi les exigences de consultation et de diffusion. Pour la catégorie : (i) des projets A et B; et (ii) les sous-projets classés comme A et B dans un prêt programmatique, l'Emprunteur consulte les groupes affectés par le projet et les Organisations non Gouvernementales (ONGs) à propos des aspects environnementaux et sociaux du projet et tient compte de leurs points de vue. L'Emprunteur commence cette consultation le plus tôt possible. Pour la catégorie des projets A, l'Emprunteur consulte ces groupes au moins deux fois: (a) un peu avant la sélection environnementale et la fin de la rédaction des termes de référence pour l'EIES ; et (b) une fois un projet de rapport d'EIES est préparé. En plus, l'Emprunteur se consulte avec ces groupes tout au long de la mise en œuvre du projet aussi souvent que nécessaire pour aborder les questions relatives à l'EIES qui les affectent. L'Emprunteur donne les informations pertinentes assez rapidement avant les consultations, et dans un langage accessible aux groupes consultés.

L'Emprunteur rend disponible le projet d'EIES (pour les projets de la catégorie A) ou tout rapport EIES séparé (pour les projets de la catégorie B) dans le pays et dans la langue locale à

une place publique accessible aux groupes affectés par le projet et aux ONG locales avant l'évaluation. Sur autorisation de l'Emprunteur, la Banque diffusera les rapports appropriés à Infoshop.

5.1.2. PO 4.04, Habitats Naturels

PO/PB 4.04, *Habitats naturels*, n'autorise pas le financement de projets dégradant ou convertissant des habitats critiques. Les sites naturels présentent un intérêt particulier et sont importants pour la préservation de la diversité biologique ou à cause de leurs fonctions écologiques. Les habitats naturels méritent une attention particulière lors de la réalisation d'évaluations d'impacts sur l'environnement. Le PTDIU n'a pas prévu d'interventions dans des habitats naturels, c'est pourquoi il est en conformité avec cette politique, sans nécessité de recours à des mesures supplémentaires.

5.1.3. PO 4.09, Gestion des pesticides

Cette politique opérationnelle est interpellée dans le cas des projets agricoles au sens large (agriculture, foresterie, élevage) impliquant une importante activité de lutte antiparasitaire. Dans ce type de projet, un Plan de Gestion des Pestes et des Pesticides (PGPP) est systématiquement élaboré et mis en œuvre. Les activités agricoles prévues dans le cadre du PTDIU sont bien limitées dans l'espace (50 ha de maraîchage respectivement à Manga et Ouahigouya) que cette politique ne peut être déclenchée.

5.1.4. PO 4.11, Ressources culturelles physiques

Cette politique induit une enquête sur les ressources culturelles potentiellement affectées et leur inventaire. Elle intègre des mesures d'atténuation quand il existe des impacts négatifs sur des ressources culturelles matérielles. Le Burkina Faso possède un patrimoine culturel relativement riche, mais qui n'est pas spécifiquement visé par les activités du PTDIU. Toutefois, il est possible que lors des travaux, des vestiges archéologiques ou culturels soient découverts. Dans ces cas, cette politique est déclenchée par le PTDIU. Pour être en conformité avec cette politique, un Cadre de Gestion des Ressources Culturelles Physiques (CGRCP) est élaboré. Sa mise en œuvre devrait permettre de protéger les sites culturels (patrimoine national et mondial) et même protéger les éventuelles découvertes archéologiques.

5.1.5. PO 4.12, Réinstallation Involontaire

L'objectif de la PO 4.12 est d'éviter ou de minimiser la réinsertion involontaire là où cela est faisable, en explorant toutes les autres voies alternatives de projets viables. De plus, la PO 4.12 a l'intention d'apporter l'assistance aux personnes déplacées par l'amélioration de leurs anciennes normes de vie, la capacité à générer les revenus, les niveaux de production, ou tout au moins à les restaurer. Le PTDIU comprend des sous-projets qui vont occasionner une réinstallation (pertes de biens et d'actifs) susceptibles de provoquer le déplacement de populations ou des pertes de terres. Aussi, le projet a élaboré en document séparé un Cadre de Politique de Réinstallation (CPR) pour être en conformité avec cette politique.

5.1.6. PO 4.10, Populations autochtones

Des populations autochtones, dans le sens de la Banque, n'existent pas au Burkina Faso. En conséquence le PTDIU est en conformité avec cette Politique de Sauvegarde, sans qu'il soit nécessaire de prendre des mesures spécifiques.

5.1.7. PO 4.36, Foresterie

La PO/PB 4.36, Foresterie apporte l'appui à la sylviculture durable et est orientée sur la conservation de la forêt. Elle n'appuie pas l'exploitation commerciale dans les forêts tropicales humides primaires. Son objectif global vise à réduire le déboisement, à renforcer la contribution des zones boisées à l'environnement, à promouvoir le boisement. La Banque mondiale ne finance pas les opérations d'exploitation commerciale ou l'achat d'équipements destinés à l'exploitation des forêts tropicales primaires humides. Le PTDIU est en conformité avec cette politique car aucune de ses composantes n'y est afférente.

5.1.8. PO 4.37, Sécurité des barrages

La PO/PB 4.37, Sécurité des barrages recommande pour les grands barrages la réalisation d'une étude technique et d'inspections sécuritaires périodiques par des experts indépendants spécialisés dans la sécurité des barrages. Ainsi, le PTDIU est en conformité avec cette Politique de Sauvegarde car le projet ne prévoit pas la construction ou la gestion des barrages.

5.1.9. PO 7.50, Projets relatifs aux voies d'eau internationales

La PO/PB 7.50, Projets affectant les eaux internationales, vérifie qu'il existe des accords riverains et garantit que les Etats riverains sont informés et n'opposent pas d'objection aux interventions du projet. Il n'y a pas de consultation publique mais la notification aux riverains est une condition requise. Les activités du PTDIU ne sont pas en liaison avec un cours d'eau international. Ainsi, le projet est en conformité avec cette politique de sauvegarde.

5.1.10. PO 7.60, Projets dans des zones contestées (en litige)

La PO/PB 7.60, Projets en zones contestées veille à la garantie que les personnes revendiquant leur droit aux zones contestées n'ont pas d'objection au projet proposé. Le PTDIU n'a pas d'activités dans des zones en litiges. En conséquence le PTDIU est en conformité avec la Politique de Sauvegarde, sans que des mesures spécifiques doivent être prises

5.2. Conclusion sur les politiques de sauvegarde de la Banque

Au regard d'une part des activités envisagées dans le cadre du PTDIU, de la zone d'intervention du projet et des sites d'accueil des sous-projets et d'autre part des orientations des politiques de sauvegarde de la Banque, on retient que le PTDIU est interpellé par trois d'entre elles. Ce sont :

- PO 4.01 Évaluation Environnementale, y compris la Participation du Public,
- PO 4.11 Ressources Culturelles Physiques,
- PO 4.12 Réinstallation Involontaire.

Ceci constitue l'un des fondements de la réalisation du présent Cadre de Gestion Environnementale et Sociale qui sera largement mis à la disposition du public pour observations, amendements et commentaires des plus ouverts. C'est aussi sur cette base que sont réalisés un Cadre de Gestion des Ressources Culturelles Physiques et un Cadre de Politique de Réinstallation.

6. IMPACTS ENVIRONNEMENTAUX ET SOCIAUX DU PTDIU

6.1. Modalités de détermination des impacts environnementaux et sociaux

Ce chapitre a pour intérêt d'attirer l'attention du promoteur et des autres parties prenantes au projet sur les impacts positifs et les impacts négatifs liés aux différents sous-projets du PTDIU, afin qu'ils aient à l'esprit la nécessité de prévoir des mesures pour les bonifier en ce qui concerne les impacts positifs, et en revanche, les éviter ou les réduire autant que possible pour ce qui est des impacts négatifs.

La méthode de détermination des impacts environnementaux et sociaux est basée sur :

- i. la mise à contribution de l'expérience du consultant à l'occasion des visites de terrain, et singulièrement au niveau des sites d'accueil des sous projets ;
- ii. le répertoire des impacts environnementaux et sociaux de projets de même nature que les sous-projets du PTDIU, en prenant en compte les expériences déjà vécues au Burkina Faso et dans d'autres pays africains.

Il reste entendu que les études environnementales et sociales (EIES ou NIES) spécifiques aux différents sous-projets constitueront les meilleures occasions de procéder à des évaluations rigoureuses des impacts environnementaux et sociaux et à leur caractérisation, sur la base des réalités de chaque sous-projet en ce qui concerne son site réel d'implantation et la description technique plus détaillée des activités.

Pour chaque sous-projet, sont présentés les impacts positifs et les impacts négatifs, d'abord en phase de chantier et ensuite en phase d'exploitation.

6.2. Impacts environnementaux et sociaux positifs des sous-projets

6.2.1. Impacts positifs des sous-projets de construction et bitumage de RN29 Manga-Zabré-Zoaga-Frontière du Ghana et de réhabilitation de la piste rurale (RD 30) entre Dindéogo et Zonsé

Les impacts positifs de ces sous-projets sont :

En phase de chantier

- la création d'emplois et de revenus financiers pour les ouvriers locaux recrutés pour l'exécution des différents travaux ;
- la création de revenus financiers pour les femmes, actives dans le petit commerce le long des tracés par la vente des repas et boissons locales aux ouvriers des chantiers.

En phase d'exploitation

- l'amélioration des conditions de transport des personnes et des marchandises ;
- l'amélioration de la qualité et des conditions de vie des populations, notamment par :
 - la création d'emplois permanents (transporteurs, autres activités induites par la construction de la route et des pistes de désenclavement) ;
 - la facilité d'accès aux marchés pour l'écoulement des produits à des prix rémunérateurs et l'approvisionnement de la zone ;
 - la facilité d'évacuation des malades vers les centres de santé ;

- l'amélioration des conditions d'études notamment celles des enfants et des prestations des enseignants, du fait de la facilité de circulation ;
- la réduction des coûts d'exploitation des moyens de transport (véhicules, camions, tricycles, charrettes à traction asine, motocyclettes,...) ;
- le développement du tourisme et de l'artisanat dans la région traversée par les routes ;
- le renforcement de l'intégration économique sous régionale entre cette partie du Burkina Faso et le Ghana et l'amélioration de l'efficacité de la chaîne logistique de transports sur l'axe Ouaga – Manga - Ghana.

6.2.2. Impacts positifs des sous-projets de délimitation du zonage des SDAU

Les impacts positifs de la délimitation du zonage des SDAU sont les suivants :

En phase de chantier

- la création d'emplois et de revenus financiers pour les jeunes qui seront employés en phase de sensibilisation des populations et en phase de travaux (construction et fixation des bornes) ;
- l'acquisition d'expériences pour ce type de sous-projet par le Ministère en charge de l'urbanisme, les communes urbaines et leurs services techniques, les opérateurs privés qui exécuteront les travaux.

En phase d'exploitation

- une visibilité des limites matérielle des différentes zones d'affectation de l'espace urbain en fonction des vocations socio-économiques et écologiques convenues ;
- l'orientation aisée des investissements sur le terrain en fonction de l'objet des projets ;
- le développement harmonieux des villes dans l'espace et dans le temps ;
- les possibilités réelles de préservation d'espaces fonciers pour des réserves forestières, véritables poumons verts des villes et espaces de séquestration de carbone (principal gaz à effet de serre émis par les transports et l'industrie) ;
- une meilleure maîtrise de l'extension des zones à usage d'habitation et partant celle des réseaux d'accompagnement (eau, assainissement, téléphone, électricité).

6.2.3. Impacts positifs des sous-projets de bitumage de rues urbaines

Les impacts positifs de ces sous projets sont les suivants :

En phase de chantier

- la création d'emplois et de revenus financiers pour les populations locales et en particulier les jeunes du fait des emplois temporaires ;
- l'accroissement de revenus financiers au profit des femmes restauratrices suite aux activités de vente de repas et de boissons aux ouvriers des chantiers ;

En phase d'exploitation

- l'amélioration des conditions de transport des personnes et des biens au profit des habitants des villes bénéficiaires et des transporteurs ;

- une meilleure accessibilité aux infrastructures socio sanitaires (centres de santé, écoles et Collèges), aux infrastructures marchandes et de transport (marchés de la ville, gares routières) ;
- les meilleures conditions de santé par suite de l'amélioration du drainage des eaux pluviales et la réduction des accidents de circulation ;
- l'accroissement de la valeur ajoutée du foncier et du bâti aux abords des routes aménagées et une meilleure protection des murs des concessions et des bâtiments du fait de l'assainissement ;
- l'amélioration de la qualité visuelle des villes concernées du fait de la qualité des rues aménagées et des plantations d'embellissement qui les accompagneront.

6.2.4. Impacts positifs des sous-projets d'aménagement de pistes rurales

Pour ces sous-projets, les impacts positifs sont :

En phase de chantier

- la création d'emplois temporaires et de revenus financiers pour les jeunes des localités traversées par les pistes ;
- l'accroissement de revenus financiers au profit des femmes restauratrices suite aux activités de vente de repas et boissons aux ouvriers des chantiers ;

En phase d'exploitation

- le désenclavement des villages du fait des possibilités d'accès à d'autres localités ou axes routiers d'intérêt ;
- l'amélioration des conditions de transports des personnes et des biens (produits agricoles, marchandises diverses) ;
- la réduction des coûts d'exploitation des moyens de transports des populations (motos, tricycles, charrettes à traction asine, véhicule) ;
- la promotion du civisme en milieu rural du fait de la création des Comités Villageois de Pistes (CVP) en charge de la surveillance et de l'entretien des pistes aménagées.

6.2.5. Impacts positifs du sous-projet d'aménagement de canaux d'assainissement pluvial

Pour ce sous-projet, les impacts positifs sont :

En phase de chantier

- la création d'emplois temporaires et de revenus financiers pour les jeunes en phase de chantier ;
- l'accroissement de revenus financiers au profit des femmes restauratrices suite aux activités de vente de repas et boissons aux ouvriers des chantiers ;

En phase d'exploitation

- la disparition totale ou tout au moins la forte réduction de la fréquence des inondations ;
- la diminution des pertes matérielles et des pertes de temps de travail dues aux inondations ;
- la réduction des maladies d'origine hydrique dans les trois secteurs concernés de la ville de Koudougou ;
- la réduction des dépenses de santé des ménages, des dépenses d'entretien des bâtiments et des dépenses de réparation des véhicules et motos ;
- l'amélioration du cadre et des conditions de vie des populations riveraines.

6.2.6. Impacts positifs de sous-projet de gare routière à Manga

Pour ce sous-projet, les impacts positifs sont :

En phase de chantier

- la création d'emplois et de revenus financiers pour les jeunes en phase de chantier ;
- l'accroissement de revenus financiers au profit des femmes restauratrices suite aux activités de vente de repas et boissons aux ouvriers des chantiers.

En phase d'exploitation

- une meilleure organisation de l'offre de services au profit des voyageurs (horaires des départs et arrivées, orientation des voyageurs, propreté des lieux,...) ;
- une meilleure maîtrise des flux de personnes et de marchandises ;
- une meilleure sécurisation des conditions de départ et d'arrivée des voyageurs ;
- une amélioration des recettes pour la municipalité de Manga à travers le paiement des taxes de stationnement et autres patentes.

6.2.7. Impacts positifs de sous-projets d'aire de stationnement à Tenkodogo

Pour ce sous-projet, les impacts positifs sont :

En phase de chantier

- la création d'emplois pour les populations locales en phase de chantier ;
- la création de revenus financiers pour les femmes et les jeunes en charge de petits commerces (marchandises diverses, restauration, cafétéria,...) ;

En phase d'exploitation

- une meilleure maîtrise des flux de camions de transports de voyageurs et de marchandises à travers la ville de Tenkodogo ;
- une meilleure sécurisation des personnes et des marchandises ;
- une réduction des risques d'accidents dans la ville de Tenkodogo ;
- la création de revenus financiers pour les femmes et les jeunes en charge de petits commerces (marchandises diverses, restauration, cafétéria,...) ;
- une amélioration des recettes pour la municipalité de Tenkodogo.

6.2.8. Impacts positifs du sous-projet de construction du marché du secteur 6 de Dédougou

Les impacts positifs de ce sous-projet sont :

En phase de chantier

- la création d'emplois et de revenus financiers pour les ouvriers qui seront engagés dans le cadre des travaux de construction ;
- l'accroissement de revenus financiers au profit des femmes restauratrices suite aux activités de vente de repas et boissons aux ouvriers des chantiers.

En phase d'exploitation

- l'accroissement de recettes et de chiffres d'affaires pour les commerçantes et commerçants qui disposeront désormais de plus de capacités de stockage et de vente ;
- une meilleure organisation de la gestion du marché assortie de meilleures conditions de sécurité ;
- le désengorgement du marché central de Dédougou par l'affectation de commerçants en manque de place ;

- la dynamisation du secteur 6 de Dédougou au plan économique ;
- l'accroissement de recettes pour la municipalité de Dédougou.

6.2.9. Impacts positifs du sous-projet de marché à bétail de Manga

Les impacts positifs de ce sous-projet sont :

En phase de chantier

- la création d'emplois et de revenus financiers pour les ouvriers qui seront engagés dans le cadre des travaux de construction ;
- la création de revenus financiers pour les femmes et les jeunes en charge de petits commerces (marchandises diverses, restauration, cafétéria,...) ;

En phase d'exploitation

- l'accroissement de recettes et de chiffres d'affaires pour les éleveurs et commerçants de bétail ;
- une meilleure organisation de la gestion du marché à bétail assortie de meilleures conditions de sécurité pour les animaux et pour les hommes (vendeurs et acheteurs)
- la création de revenus financiers pour les femmes et les jeunes en charge de petits commerces (marchandises diverses, restauration, cafétéria,...) ;
- l'accroissement de recettes pour la municipalité de Manga.

6.2.10. Impacts positifs du sous projet de mise à niveau de l'abattoir de Manga

Les impacts positifs de ce sous-projet sont les suivants :

En phase de chantier

- la création d'emplois et de revenus financiers pour les ouvriers qui seront engagés dans le cadre des travaux de construction
- la création de revenus financiers pour les femmes et les jeunes en charge de petits commerces (marchandises diverses, restauration, cafétéria,...) ;

En phase d'exploitation

- la création de revenus financiers pour les femmes et les jeunes en charge de petits commerces (marchandises diverses, restauration, cafétéria,...) ;
- la création d'emplois et de revenus financiers pour les ouvriers en phase de chantier ;
- la salubrité alimentaire du fait des bonnes conditions hygiéniques d'abattage des animaux et de traitement des carcasses ;
- l'accroissement de revenus pour les bouchés de la ville de Manga qui pourront abattre davantage d'animaux et conserver la viande invendue dans de bonnes conditions ;
- l'accroissement de recettes pour la municipalité de Manga.

6.2.11. Impacts positifs des sous projets de mise en place de chaînes de traitement des déchets

Les impacts positifs de ces sous-projets sont les suivants :

En phase de chantier

- la création d'emplois et de revenus financiers pour les jeunes et les femmes en phase de chantiers et pour ceux engagés dans activités de la chaîne de collecte et de transfert des déchets ;

En phase d'exploitation

- l'offre d'opportunités de création de filières économiques tels la valorisation des déchets plastiques, le compostage des déchets biodégradables ;
- l'amélioration de la qualité visuelle des villes du fait de la disparition des tas d'ordures qui constituent des nuisances visuelles ;
- l'amélioration de la santé des populations du fait de l'assainissement de leur cadre de vie.

6.2.12. Impacts positifs des sous-projets d'aménagement de 50 ha de maraîchage

En rappel, ces sous-projets sont prévus à Manga et Ouahigouya. Les impacts positifs de ces sous-projets sont les suivants :

En phase de chantier

- créations d'emplois stables par l'offre de nouvelles parcelles de maraîchage, entraînant de ce fait une réduction du chômage ;

En phase d'exploitation

- création et accroissement de revenus financiers pour les maraîchers (nouveaux et anciens) ;
- création d'emplois stables par l'offre de nouvelles parcelles de maraîchage, entraînant de ce fait une réduction du chômage ;
- accroissement de l'offre en produits maraîchers pour les populations de Ouahigouya et Manga et les consommateurs d'autres régions où sont écoulés les produits ;
- accroissement des capacités de stockage et de commercialisation des produits (dans le cas de Ouahigouya si l'appui au fonctionnement de la plateforme maraîchère est prise en compte par le PTDIU) ;
- maintien des « espaces de nature en zone urbaine » dont le rôle dans la « filtration et le rafraîchissement de l'air » est connu.

6.3. Impacts environnementaux et sociaux négatifs des sous-projets

6.3.1. Impacts négatifs des sous-projets de bitumage de RN29 Manga-Zabré-Zoaga-Frontière du Ghana et de réhabilitation de la piste rurale Dindéogo - Zonsé, et des sous-projets de pistes rurales

Les impacts négatifs de ces sous-projets sont :

En phase de chantier

- les pertes d'habitats et de biens économiques (hangars de commerce, ateliers divers portions de champs, plantations, ...) par les riverains aux routes en rase campagne comme dans les localités traversées par les routes ;
- les risques de perte de biens culturels et archéologiques ;
- les risques de propagation du VIH/SIDA dans localités traversées par les sous-projets routiers ;
- les impacts d'ordre sécuritaire (accidents liés à la gestion des chantiers, la circulation des engins et des usagers de la voie, la manipulation des explosifs sur les sites de carrières,..) ;
- la pollution des sols par les déchets solides et liquides ;
- la pollution de l'air par les émissions de poussières, de gaz et d'odeur ;
- les pertes de ressources en eau de surface pour les populations du fait des importants prélèvements pour les besoins en eau des chantiers ;
- Les risques de pollutions des eaux de surface par les rejets de déchets liquides (notamment les hydrocarbures, les huiles de vidanges usagées, les eaux usées) ;

- la perte de végétation (arbres, arbustes, herbes) située sur l'emprise des travaux, des gites d'emprunts de terre latéritique et roches massiques et des sites d'implantation des bases vies et de parcs d'engins ;
- la perte de petite faune et microfaune du fait de la perte de leurs habitats et des bruits des engins aux abords des routes aménagés, des zones d'emprunt de matériaux ;
- les pertes d'espaces naturels et l'altération des paysages suite à l'exploitation de zones d'emprunt et de gîtes de carrières de roches massiques.

En phase d'exploitation

- les risques d'accidents de circulation du fait de la tendance des usagers à circuler à vive allure ;
- la perturbation des activités pédagogiques dans les écoles et de la sérénité nécessaire dans les centres de santé situés aux abords des routes ;
- Une contribution plus élevée au réchauffement climatique du fait de l'accroissement du trafic engendrant davantage d'émission de gaz à effet de serre.

6.3.2. Impacts négatifs des sous-projets de délimitation du zonage des SDAU

Les impacts négatifs de la délimitation du zonage des SDAU sont les suivants :

En phase de chantier

- les risques de propagation du VIH/SIDA et des IST du fait de rapports sexuels non protégés entre les ouvriers des chantiers et les femmes des secteurs urbains traversés, les travaux de délimitation ;
- les risques d'accidents de chantier (chute de bornes, de moules,...) ;
- les risques de conflits entre propriétaires terriens et opérateurs en charge de l'implantation des bornes de délimitation des zones ;

En phase d'exploitation

- les risques de conflits entre l'Administration et des propriétaires terrains par suite de remises en cause éventuelles de la délimitation du zonage.

6.3.3. Impacts négatifs des sous-projets de bitumage de rues urbaines

Les impacts négatifs de ces sous-projets sont les suivants :

En phase de chantier

- les pertes d'habitats et de biens économiques (hangars de commerce, ateliers divers, arbres fruitiers) par les riverains aux rues à aménager ;
- les risques de perte de biens culturels et archéologiques ;
- la perturbation des réseaux de distribution d'eau potable, de courant électrique et de téléphone fixe ;
- les impacts potentiels d'ordre sanitaire sont surtout les risques de propagation du VIH/SIDA ;
- les impacts d'ordre sécuritaire liés aux risques d'accidents de circulation et aux risques d'accidents de chantier ;
- les pertes de plantations d'alignement déjà en place et de végétation naturelle au niveau de zones d'emprunts de matériaux latéritiques et de roches massiques ;
- les pertes de ressources en eau de surface pour les populations du fait des importants prélèvements pour les besoins en eau des chantiers ;

- la perte de petite faune et microfaune du fait de la perte de leurs habitats et des bruits des engins aux abords des routes aménagées, des zones d'emprunt de matériaux.
- les pertes d'espaces naturels et l'altération des paysages suite à l'exploitation de zones d'emprunt et de gîtes de carrières de roches massives ;
- la contamination des sols par les déchets inertes et organiques issus de l'installation des bases-vie des entreprises.

En phase d'exploitation

- les risques d'accidents en phase d'exploitation des routes ;
- les risques d'inondations des installations riveraines aux routes par suite de comblement des caniveaux par des déchets ménagers ;
- une contribution au changement climatique, en phase d'exploitation des routes, du fait de l'accroissement du trafic, entraînant une émission plus élevée de gaz à effet de serre, notamment de dioxyde de carbone (CO₂).

6.3.4. Impacts négatifs du sous-projet d'aménagement de canaux d'assainissement pluvial à Koudougou

Pour ce sous-projet, les impacts négatifs sont :

En phase de chantier

- les impacts potentiels d'ordre sanitaire sont surtout les risques de propagation du VIH/SIDA ;
- des atteintes à la santé, à la qualité de vie et au bien-être des populations riveraines aux canaux seront observées du fait des bruits et vibrations,
- les risques de pollution des sols par les déchets solides et liquides de chantiers ;
- les impacts d'ordre sécuritaire sont liés aux risques d'accidents de circulation et aux risques d'accidents de chantier ;
- la perturbation des réseaux de distribution d'eau potable, de courant électrique et de téléphone fixe.

En phase d'exploitation

- Le risque de perte d'efficacité des canaux d'assainissement par suite de leur comblement par des déchets ménagers déversés par les populations ;
- Risques d'inondation liés au comblement des caniveaux.

6.3.5. Impacts négatifs liés à la gare routière de Manga et à l'aire de stationnement à Tenkodogo

Pour ce sous-projet, les impacts négatifs sont :

En phase de chantier

- les risques de propagation des MST et du VIH/SIDA;
- les risques d'accident de chantier ;
- la perturbation de la circulation sur les rues continues au site de la gare routière ;
- les pollutions des sols par les déchets solides et liquides de chantiers ;
- l'altération de la qualité de l'air du fait des poussières de chantier.

En phase d'exploitation

- les risques d'incendies ;
- les risques d'altération du cadre du site par suite de mauvaise gestion des déchets ;
- les risques de pertes d'objets et de bagages par suite de vols;
- les nuisances sonores liées aux vibrations des moteurs.

6.3.6. Impacts négatifs du sous-projet de marché à Dédougou

Les impacts négatifs de ce sous-projet sont :

En phase de chantier

- les pertes de boutiques (hangars, boutiques en banco ou en parpaings) pour les commerçants actuellement en activité sur le site du marché ;
- les risques de propagation du VIH/SIDA ;
- les risques d'accidents de chantiers ;
- les nuisances sonores et les vibrations suites aux bruits et au fonctionnement des engins à moteur (bétonnières, dameuses).
- l'altération de la qualité de l'air du fait des poussières et autres gaz émis du fait du fonctionnement des engins à moteur.

En phase d'exploitation

- l'altération du domaine du marché et du cadre de vie des résidents du secteur riverain au marché par suite de mauvaise gestion des déchets ;
- le risque de conflits entre commerçants et administration (services techniques municipaux) si des injustices sont avérées dans l'affectation des boutiques.

6.3.7. Impacts négatifs du sous-projet de marché à bétail de Manga

Les impacts négatifs de ce sous-projet sont:

En phase de chantier

- la perte de domaine foncier pour les propriétaires terriens ;
- les risques d'accidents pour les ouvriers des chantiers ;
- les risques de pollution des sols par les déchets solides et liquides de chantiers ;

En phase d'exploitation

- l'altération de la qualité de l'air du fait des odeurs liées à la présence prolongée des animaux dans les différents enclos (odeurs des urines et du fumier);
- les pollutions par les déchets solides et autres sous-produits : **déchets solides et urines provenant du bétail** (déjections des animaux (fientes, lisier, purin) ; fumiers et litières ; déchets physiques : pailles, aliments de bétails) ; **déchets solides assimilables aux ordures ménagères** et provenant des activités de vente et de restauration tout autour de l'abattoir (papier, reste de repas, fruits, déchets plastiques ; etc.) ; **déchets de soins**, assimilable à des déchets biomédicaux et provenant des activités de soins des animaux.
- les risques de vols d'animaux ;
- les risques d'accidents entre usagers des routes menant à Manga et troupeaux d'animaux conduits au marché à bétail.

6.3.8. Impacts négatifs du sous-projet de mise à niveau de l'abattoir de Manga

Les impacts négatifs de ce sous-projet sont les suivants :

En phase de chantier

- les risques de pertes de revenus pour les bouchers du fait des activités du chantier sur le site de l'abattoir;
- les risques d'accidents de chantiers pour les ouvriers du chantier et pour les usagers de la route (RN 29) passant devant le site de l'abattoir ;
- les nuisances sonores pour les ouvriers et les riverains au site du fait des bruits des engins de chantier.

En phase d'exploitation

- les risques de pollution des sols et des eaux de surface par les déchets solides et liquides de chantier ;
- l'altération de la qualité de l'air du fait des odeurs liées à la collecte et au stockage du sang, les locaux de stabulation occupés (odeurs des urines et du fumiers), au contenu des intestins, des abats non comestibles, des têtes, des pieds, des os, des débris de viande et des déchets, à l'entretien inadéquat des installations de traitement des effluents liquides;
- les pollutions de l'eau de nappe par les eaux usées de l'abattoir (eaux provenant du lavage des carcasses, boyaux et des ateliers d'abattage et de découpe de la viande);
- les risques d'accident liés à l'échappée des animaux ou à l'abattage des animaux
- les pollutions par les déchets solides et autres sous-produits : **déchets solides et urines provenant du bétail** (déjections des animaux (fientes, lisier, purin) ; fumiers et litières ; déchets physiques : pailles, aliments de bétails ;...nettoyage); **déchets solides assimilables aux ordures ménagères** et provenant des activités de ventes et de restauration tout autour de l'abattoir (papier, reste de repas, fruits, déchets plastiques ; etc.) ; **déchets de soins**, assimilables à des déchets biomédicaux et provenant des activités de soins des animaux.

6.3.9. Impacts négatifs des sous-projets de mise en place de chaînes de traitement des déchets

Les impacts négatifs de ces sous-projets sont les suivants :

En phase de chantier

- les pertes de domaines fonciers par les propriétaires terriens ;
- les risques d'accidents de chantier lors des travaux d'aménagement des sites de décharges ;
- l'altération du paysage au niveau de la décharge.

En phase d'exploitation

- l'altération du cadre de vie des riverains aux centres de transit en cas de non transfert du fait des nuisances visuelles et des odeurs des déchets ;
- l'exposition des travailleurs des chaînes aux déchets (contenus et odeurs générées par ces déchets) au niveau des centres de transit et au niveau des décharges ;
- l'envahissement des riverains et des usagers des routes empruntés par les déchets transportés en cas de chargement non sécurisées (absence de filet empêchant les déchets de s'éparpiller à la faveur du courant d'air) ;

- les risques de pollution de la nappe d'eau souterraine au niveau du site de la décharge ;
- l'altération du paysage au niveau de la décharge.

6.3.10. Impacts négatifs des sous-projets d'aménagement de 50 ha de maraîchage

En rappel, ces sous-projets sont prévus à Manga et Ouahigouya. Les impacts négatifs de ces sous-projets sont les suivants :

En phase de chantier

- les risques de conflits entre maraîchers en cas d'injustices avérées dans les répartitions des parcelles nouvellement aménagées ;
- risques d'accident au cours des aménagements ;
- les risques d'accroissement de l'érosion hydrique en cas de non-respect des techniques d'aménagement.

En phase d'exploitation

- les risques de contamination des sols et des eaux par l'usage de pesticides non homologués, par surdosage de certains pesticides à longue rémanence ou à la suite d'abandon dans la nature de déchets solides et liquides (emballages usagés, huiles usagées, détergents et eaux usées, sous- produits non valorisés ;
- les risques d'atteinte à la santé des producteurs par suite de contamination par les pesticides utilisés : **contamination par contact direct** (démangeaisons et même brûlure de la peau), **contamination par inhalation** (complications pulmonaires) ou **contamination par injection** (troubles digestifs). En dehors des maraîchers qui sont en contact direct avec les produits, les populations en général sont concernées. Car, du fait de l'action rémanente de certains pesticides sur le sol et sur les végétaux, la consommation d'un produit contaminé peut déclencher des troubles. Aujourd'hui on parle de cas de cancer, de malformation congénitale, et de troubles neurologiques occasionnés par la consommation des fruits traités aux pesticides.
- les risques d'accroissement de l'érosion hydrique en cas de non-respect des techniques d'entretien des parcelles.

6.4. Analyse des risques environnementaux

Le risque s'entend comme la combinaison de la probabilité, de la fréquence, de l'occurrence d'un danger et l'ampleur de ses conséquences. Cinq caractéristiques séparent le risque environnemental des autres risques technologiques : le fait d'être chronique et non pas accidentel ; le défaut de connaissances ; l'inertie ; l'irréversibilité et enfin la globalité. La zone du projet n'est pas connue pour être une zone à risque environnemental, ni par les faits historiques, ni par la structure géologique du sol, ni par la géomorphologie.

En revanche, les risques sont une réalité pour l'ensemble du pays et sont surtout liés aux inondations, modification de la pluviosité, des vents, ... Dans le cas présent d'un projet d'infrastructures routières en grande part, le risque lié au climat est celui des inondations dont les conséquences seraient aggravées dans les centres urbains concernés (Manga, Tenkodogo, Ouahigouya, Koudougou et Dédougou) en cas de caniveaux et d'ouvrages d'arts bouchés par

exemple par les déchets solides municipaux qui pourraient y être déversés par les populations. Afin de limiter au mieux un tel risque, les mesures d'entretiens annuels ci-après sont recommandées :

- la conception des ouvrages de drainage des eaux en tenant compte du facteur climatique par un dimensionnement plus large de ces ouvrages. En l'absence de normes clairement définies en la matière, l'expérience des experts qui auront en charge la conception technique des infrastructures sera mise à contribution dans ce cadre ;
- l'entretien régulier des canaux de drainage des eaux pluviales par les municipalités concernées. Les actions IEC menées à l'endroit des populations quant à la gestion des déchets contribueront à éviter qu'un tel risque ne se manifeste dans les faits.

7. PLAN DE GESTION ENVIRONNEMENTALE ET SOCIALE

7.1. Mesures générales de bonification des impacts positifs des sous-projets

Au regard des impacts positifs des sous-projets qui sont essentiellement d'ordre socio-économiques, la mise en œuvre des mesures ci-dessous permettra de les bonifier dans l'intérêt des populations en général et des groupes spécifiques de bénéficiaires en particulier.

- i. la sensibilisation à l'épargne dans les institutions de micro finance (IMF) des jeunes et des femmes bénéficiaires de revenus financiers à l'occasion de l'exécution des différents sous projets. Il s'agit d'éviter que les revenus financiers qui seront engrangés pendant deux ou trois années par les ouvriers locaux et les femmes ne soient dilapidés au fil du temps. En revanche, des économies faites dans les IMF pourront leur permettre de disposer en fin d'exécution des chantiers, de ressources propres pour le financement d'activités génératrices de revenus, évitant ainsi de retomber dans des situations de pauvreté monétaire. Les responsables des IMF (Caisse Populaire, Coopec Galor, Betec Baoré,...) dans les différentes régions seront invités à mener les actions de sensibilisation en direction des jeunes et des femmes au démarrage des chantiers, en concertation avec les responsables des entreprises chargées des travaux.
Le responsable de cette activité est le bureau de contrôle qui contactera les IMF locales à cette fin.
- ii. la conduite d'activités d'Information et d'éducation des populations dans les différentes régions afin d'accroître l'acceptabilité sociale des sous-projets et de favoriser un bon entretien des infrastructures qui seront réalisées dans le cadre du PTDIU. La promotion d'une culture de responsabilité citoyenne à tous les niveaux est une préoccupation dans le contexte d'un pays en pleine reconstruction démocratique. Le volet « communication » prévu dans le cadre du PTDIU prendra en charge cette activité.
Le responsable de cette activité est le bureau de contrôle en collaboration avec l'expert en communication qui sera recruté.
- iii. le renforcement des capacités des groupes bénéficiaires des différents investissements spécifiques (transporteurs pour les sous-projets gare routière et aire de stationnement, bouchers pour le sous-projet abattoir, commerçants de bétail pour le sous-projet marché à bétail, commerçants du marché du secteur 6, maraîchers pour les espaces de maraîchage de Manga et de Ouahigouya, associations et privés des chaînes de traitement des déchets municipaux) par des actions de formation spécifiques à la bonne exécution de leurs activités, à l'organisation et à la gestion de leurs infrastructures respectives, au fonctionnement de leurs organisations professionnelles. L'identification de ces actions de formation par groupes d'acteurs est à prendre en compte au démarrage du PTDIU par la réalisation d'un plan de formation des groupes bénéficiaires de ses sous-projets spécifiques. Cette étude intégrera l'évaluation du coût financier de mise en œuvre de ce plan de formation, les modalités opérationnelles d'exécution,... Dans cette optique, il serait indiqué de privilégier les sessions de formation de groupes sur place au Burkina Faso et mieux, les formations in situ (sur les sites des sous-projets) autant que possible.
Le responsable de cette activité est le SP/PST qui a en charge la coordination du PTDIU.

7.2. Mesures d'atténuation des impacts négatifs des sous-projets

7.2.1. *Mesures d'atténuation des impacts négatifs des sous-projets d'infrastructures routières en milieu rural et en milieu urbain*

Il s'agit des sous-projets de bitumage de RN29 Manga-Zabré-Zoaga-frontière du Ghana, de réhabilitation de la route Dindéogo-Zonsé, de bitumage de rues urbaines, d'aménagement de

canaux d'assainissement pluvial à Koudougou, de limitation du zonage de SDAU et des sous-projets de pistes rurales.

Les mesures d'atténuation sont présentées en fonction des impacts négatifs et risques.

i. Mesures face aux pertes d'habitats et de biens économiques (boutiques et hangars de commerce, ateliers divers, arbres, portions de champs, ...) par les riverains aux rues, routes et pistes à aménager

Les mesures appropriées face à ces situations sont les suivantes :

- la réinstallation des personnes affectées par le projet (PAP) sur des nouveaux sites convenues avec elles ;
- la compensation en nature et l'indemnisation des PAP par le versement de sommes d'argent équivalent au moins à la valeur des biens dont elles sont expropriées.

Ces mesures, en raison de leur importance pour l'acceptabilité sociale du PTDIU, sont l'objet de l'élaboration d'un document de Cadre de Politique de Réinstallation(CPR) qui définira avec précision les conditions de leur application et les modalités les plus appropriées.

Le responsable de ces mesures est le SP/PST qui travaillera en collaboration avec le Ministère en charge des finances.

ii. Mesures face aux risques de perte de biens culturels et archéologiques

Les mesures préconisées sont les suivantes :

- le contournement de ces biens pour éviter leur profanation ;
- la réimplantation de ces biens en accord avec leurs propriétaires ;
- la compensation en nature ou l'indemnisation des propriétaires de ces biens en cas d'expropriation.

La délicatesse de ces biens pour les populations burkinabè justifie l'intérêt que le PTDIU leur accorde en faisant élaborer un document spécifique de cadre de gestion des biens culturels physiques.

Le responsable de ces mesures est le SP/PST qui travaillera en collaboration avec le Ministère en charge des finances.

iii. Mesures face à la perturbation des réseaux de distribution d'eau potable, de courant électrique et de téléphone fixe

Les mesures porteront sur :

- l'évitement de ces réseaux autant que possible, moyennant une disponibilité des plans d'implantation dans les différentes localités ;
- le déplacement des portions des réseaux d'eau potable, de courant électrique et de téléphone fixe en collaboration avec les offices concernés constituent la réponse face à ce risque ;
- la réinstallation des réseaux déplacés.

Les responsables de ces mesures sont les entreprises, les Autorités communales et les responsables des sociétés concernées (Eau, Electricité, Téléphone fixe).

iv. Mesures face aux risques de propagation du VIH/SIDA et des IST

Les risques de propagations du VIH/SIDA et des IST seront limités par la mise en œuvre d'un plan d'actions comportant dans chaque localité les actions suivantes :

- l'organisation de causeries éducatives avec des groupes spécifiques (jeunes de 12 à 24 ans, jeunes et adultes de plus de 24 ans, femmes,.....). La tenue de ces actions de

proximité est en général accompagnée de distribution de préservatifs. Ces séances regroupent une vingtaine à une trentaine de personnes, pendant une heure à une heure trente minutes. On pourrait en organiser 10 par localité (ou secteur urbain) et par an, pendant les trois années d'exécution des travaux sur le terrain ;

- l'organisation d'activités « grands publics » telles que les théâtres forums sur le thème du VIH et des IST et les mesures de protection. On peut prévoir une représentation de théâtre forum par localité ou secteur urbain par an durant trois années ;
- l'organisation d'activités « grands publics » telles que la projection de films suivies de débats, sur la même périodicité que le théâtre forum.
- L'organisation de séances de dépistage volontaire du VIH. Cette action est suivie de la prise en charge des personnes séropositives par le dispositif national de lutte contre le VIH et les IST.

Le responsable de ces mesures est le bureau de contrôle qui recrutera des associations locales pour les exécuter.

v. Mesures face aux impacts d'ordre sécuritaire (accidents liés à la gestion des chantiers, la circulation des engins et des usagers de la voie, la manipulation des explosifs sur les sites de carrières, l'exploitation de la route par les usagers,...)

Les mesures ci-après sont préconisées face à ces impacts :

En phase de chantier

- la sensibilisation des populations sur les risques et mesures de sécurité ;
- la signalisation adéquate des chantiers de sorte qu'elle soit bien visible de jour comme de nuit ;
- la limitation de la vitesse des véhicules et engins des chantiers à 30 km/heure au maximum en agglomération et dans les sites des chantiers et parcs à engins ;
- la dotation de tenues de travail aux ouvriers des chantiers, comprenant les casques, les chaussures de sécurité, les gants,et les ceintures de sécurité pour les travaux en hauteur ;
- l'établissement de périmètre de sécurité autour des gites de roches massives et l'information des populations et des autorités locales sur les plans de tirs des explosifs ;
- l'intégration des dispositifs de sécurité dans la conception et la réalisation des routes (ralentisseurs, feux de signalisation en villes, stops,) permettra d'éviter ou tout au moins de réduire les accidents en phase d'exploitation des routes aménagées.

Les responsables de ces mesures sont les entreprises en charge des différents chantiers.

En phase d'exploitation

- la sensibilisation des populations au respect du Code de la route.

vi. Mesures face à pollution de l'air par les émissions de poussières, de gaz et d'odeur

i. Mesures face aux émissions de poussières

- éviter d'effectuer les travaux poussiéreux par temps de vents forts (Exemple : benner un camion chargé de latérite en ville pendant un coup de vent violent) ;
- arroser au besoin les plates-formes de la route, objet de travaux poussiéreux (déviation terrassements, mise en place de la couche de base et de la couche fondation de la chaussée) ;
- éviter que les camions de transport de matériaux ne déversent sur leur itinéraire, une partie de leur chargement ;
- régler la circulation et les vitesses.

ii. Mesures face aux émissions de gaz et d'odeur

- contrôler régulièrement la qualité des moteurs des engins en ce qui concerne l'émission des gaz ;
- interdire le brûlage des déchets sur le chantier ;
- interdire aux conducteurs de véhicules et d'engins de chantier de laisser tourner les moteurs des engins ou véhicules en temps d'arrêt de travail ;
- réglementer la circulation des véhicules et engins de chantier dans les traversées d'agglomérations ;
- entretenir les véhicules de transport et les engins et s'assurer quotidiennement du bon état de fonctionnement des moteurs dans le but de minimiser l'émission de gaz ainsi que les fuites de carburant et d'huile;
- interdire l'utilisation des polychlorobiphényles, des solvants ou diluants à base de chlorures ainsi que des halons et autres fluorocarbures à base de chlorures ;
- éviter de stocker des produits volatils à des températures élevées.

Les responsables de ces mesures sont les entreprises en charge des différents chantiers.

vii. Mesures face aux risques de pollutions des eaux de surface par les rejets de déchets liquides (notamment les hydrocarbures, les huiles de vidanges usagées, les eaux usées)

Les mesures ci-après sont préconisées :

- l'interdiction formelle de laver les engins et véhicules des chantiers dans les cours d'eau et plans d'eau ;
- l'aménagement de fosses imperméabilisées pour la collecte des huiles usagées des engins et camions des chantiers et pour la collecte des eaux usées ordinaires.

Les responsables de ces mesures sont les entreprises en charge des différents chantiers.

viii. Mesures face à la perte d'eaux de surface du fait des prélèvements pour les besoins des chantiers

- l'évitement du gaspillage d'eau sur les différents chantiers ;
- la réalisation de forages pour les besoins en eau des chantiers. Ils seront remis aux populations locales en fin de chantier.
- le paiement effectif de la taxe de prélèvement d'eau aux agences de l'eau en cas d'exploitation d'un plan d'eau ou d'un cours d'eau de surface.

Les responsables de ces mesures sont les entreprises en charge des différents chantiers.

ix. Mesures face aux pertes de plantations d'alignement déjà en place

- la réalisation de plantations d'alignement le long des rues urbaines avec des essences appropriées telles *Kaya senegalensis* (Caïlcédrat), *Delonix regia* (Flamboyant), *Azadirachta indica* (Neem),....
- la réalisation de plantations d'alignement dans les chefs-lieux des communes traversées par les routes Manga –Zabré – frontière du Ghana et Zoaga.

Ces plantations devront être protégées par des grilles solides et arrosées pendant la première année.

Le responsable de ces mesures est le bureau de contrôle qui recrutera des associations locales pour les exécuter.

x. Mesures face aux pertes de végétation naturelle (arbres, arbustes, herbes) située sur l'emprise des travaux, des gîtes d'emprunt de terre latéritique et roches massives et des sites d'implantation des bases-vies et de parc d'engins

La réalisation de plantations de compensation constitue la mesure appropriée. Elles seront réalisées à l'aide d'espèces locales et/ou exotiques retenues avec les populations locales. Ces dernières seront associées aux travaux et auront la charge d'en assurer la surveillance contre la divagation des animaux, les feux de brousse....

Le responsable de ces mesures est le bureau de contrôle qui recrutera des associations locales pour les exécuter.

xi. Mesures face à la perte de petite faune et microfaune du fait de la perte de leurs habitats et des bruits des engins aux abords des routes aménagées, des zones d'emprunts de matériaux

- l'information des ouvriers des entreprises sur la réglementation en matière de faune et en particulier les interdits et les sanctions encourues ;
- l'interdiction de transporter du gibier avec les camions des chantiers.

Les responsables de ces mesures sont les entreprises en charge des différents chantiers.

xii. Mesures face aux pertes d'espaces naturels et l'altération des paysages suite à l'exploitation de zones d'emprunt et de gîtes de carrière de roches massives

- la remise en état des gîtes d'emprunt en fin de chantier. Elle est accompagnée de plantation d'arbres ;
- l'aménagement de certains gîtes en retenues d'eau (bouli) pour l'abreuvement des animaux en eau, selon la faisabilité technique et les souhaits des populations locales.

Les responsables de ces mesures sont les entreprises en charge des différents chantiers.

xiii. Mesures face à la pollution des sols par les déchets solides et liquides

- l'évitement du contact des hydrocarbures avec les couches superficielles du sol ;
- la mise en place de poubelles de récupération quotidienne des déchets solides ;
- la mise en place de bacs de récupération quotidienne des déchets liquides ;
- l'enlèvement au quotidien des déchets solides vers des décharges appropriées ;
- la mise en place sur les chantiers des sanitaires préfabriqués pour les besoins du personnel de l'entreprise et des ouvriers ;
- l'aménagement de fosses étanches pour les déchets liquides (eaux usées, eaux de lavage des toupilles à bétons, etc.) ;

Les responsables de ces mesures sont les entreprises en charge des différents chantiers.

xiv. Mesures face aux risques de conflits entre propriétaires terriens et opérateurs en charge de l'implantation des bornes de délimitation des zones

L'impact identifié est spécifique aux sous-projets de délimitation du zonage des Schémas Directeurs d'Aménagement et d'Urbanisme (SDAU). Les mesures préconisées sont :

- la conduite d'actions IEC en direction des populations des villes concernées sur la délimitation du zonage des SDAU, ses objectifs, ses intérêts,...au moyen d'actions multiforme incluant les actions de proximité ;
- l'implication effective des responsables des Comités de secteurs dans la conduite des opérations sur le terrain ;
- la suspension des travaux et la recherche de solutions en cas de manifestation de conflit.

Les responsables de ces mesures sont les entreprises en charge des différents chantiers.

xv. Mesures faces à la perturbation des activités pédagogiques dans les écoles et de la sérénité nécessaire dans les Centres de santé situés aux abords des routes

- la construction de clôtures de protection des écoles et des centres de santé et de promotion sociales (CSPS) demeure la solution viable face aux bruits et autres nuisances que va générer la circulation sur l'axe routier Manga – Zabré - frontière du Ghana.
- la signalisation des infrastructures socio-éducatives et la mise en place de ralentisseurs sur les routes.

Le responsable de ces mesures est le SP/PST qui recrutera des entreprises pour les travaux de construction.

xvi. Mesures face à la contribution au changement climatique du fait même du trafic et de son accroissement progressif dans le temps, entraînant une émission plus élevée de gaz à effet de serre, notamment de dioxyde de carbone (CO₂).

Les émanations de CO₂ dans l'atmosphère seront également réduites notamment grâce à :

- la réduction du temps de parcours du fait de la qualité des routes aménagées ;
- la régénérescence des emprunts par la plantation systématique d'arbres et la reconstitution de la végétation ;
- la plantation d'arbres de part et d'autre des routes aménagées ;
- les plantations de compensation en plein ;

Les responsables de ces mesures sont les entreprises en charge des différents chantiers et les associations mandatées par le bureau de contrôle.

7.2.2. Mesures d'atténuation des impacts négatifs des sous projets de gare routière à Manga, d'aire de stationnement à Tenkodogo et de marché du secteur 6 de Dédougou

i. Mesures face aux pertes d'installations (parkings informels, hangars, boutiques en banco ou en parpaings) pour les commerçants actuellement en activité sur le site de la gare routière de Manga et du marché du secteur 6

- la réinstallation des PAP sur des sites convenus entre elles et les autorités municipales concernées à Manga et Dédougou ;
- la compensation et l'indemnisation des personnes affectées.

Les responsables de ces mesures sont le SP/PST et le ministère en charge des finances.

ii. Mesures face aux risques de propagation des IST et du VIH/SIDA

- l'organisation des actions d'IEC de proximité (causeries éducatives + distribution de préservatifs;
- l'organisation de théâtres forum et de séances de projections de films suivies de débats;
- l'organisation de séances de dépistage volontaire du VIH.

Le responsable de ces mesures est le bureau de contrôle qui recrutera des associations locales pour l'exécution des activités.

iii. Mesures face aux risques d'accident de chantier et à la perturbation de la circulation autour des sites

- la sensibilisation des populations sur les risques et mesures de sécurité;
- la signalisation adéquate des chantiers de sorte qu'elle soit bien visible de jour comme de nuit ;
- l'implantation de clôtures de délimitation et de protection des chantiers ;
- la dotation de tenues de travail aux ouvriers des chantiers, comprenant les casques, les chaussures de sécurité, les gants,et les ceintures de sécurité pour les travaux en hauteur.

Les responsables de ces mesures sont les entreprises en charge des différents chantiers.

iv. Mesures face aux risques de pollution des sols par les déchets solides et liquides de chantiers

- éviter le contact des hydrocarbures avec les couches superficielles du sol ;
- disposer des poubelles de récupération quotidienne des déchets solides ;
- disposer d'équipements absorbants;
- disposer de bacs de récupération quotidienne des déchets liquides ;
- faire enlever quotidiennement les déchets solides vers des décharges appropriées ;
- disposer sur le chantier des sanitaires préfabriqués pour les besoins du personnel de l'entreprise et des ouvriers ;
- aménager une fosse étanche pour les déchets liquides (eaux usées, eaux de lavage des toupilles à bétons, etc.) ;

Les responsables de ces mesures sont les entreprises en charge des différents chantiers.

v. Mesures face à la pollution de l'air par les émissions de poussières, de gaz et d'odeur

Mêmes mesures que dans le cas des travaux d'aménagement de routes et rues urbaines.

Les responsables de ces mesures sont les entreprises en charge des différents chantiers.

vi. Mesures face aux risques de conflits entre commerçants et administration ou entre transporteurs et administration si des injustices sont avérées dans l'affectation des boutiques ou parkings pour transporteurs

- la définition des conditions d'attribution et d'affectation des boutiques et parkings par concertation entre les bénéficiaires et les autorités municipales, assorties de la signature de procès-verbaux par les parties prenantes;
- le respect des règles et conditions convenues pour les attributions et affectations des boutiques et parkings;

- l'adoption du principe de recherche de solutions transparente par voie amiable ou voie légale en cas de disfonctionnement.

Les responsables de ces mesures sont les autorités communales et la structure de gestion des infrastructures.

vii. Mesures face aux risques d'incendies en phase d'exploitation

- le respect des conditions d'occupation des boutiques et parkings, en particulier celles interdisant l'obstruction des allées et voies de passage;
- la mise en place d'extincteurs à des endroits précis du marché et de la gare routière et la formation des personnes situées à proximité à leur utilisation.

Les responsables de ces mesures sont les bureaux des organisations professionnelles des commerçants et des transporteurs.

viii. Mesures face aux risques d'altération du cadre du site par suite de mauvaise gestion des déchets en phase d'exploitation

- le nettoyage quotidien de chaque site (gare routière, aire de stationnement et marché du secteur 6) et collecte des ordures dans des bacs à ordures.
- l'enlèvement systématique des ordures par les camions de la Mairie ou de son mandataire.

Les responsables de ces mesures sont les responsables des services techniques municipaux et les entreprises/associations impliquées.

ix. Mesures face aux risques de pertes de bagages et de marchandises et autres objets par suite de vols en phase d'exploitation

- l'aménagement d'un magasin sécurisé pour la conservation des bagages des voyageurs au niveau de la gare routière;
- la surveillance des sites (gare routière, aire de stationnement, marché du secteur 6) par des agences de sécurité agréées par la Mairie;
- l'organisation de patrouilles inopinées de polices au niveau des sites.

Les responsables de ces mesures sont les bureaux des organisations professionnelles des transporteurs et les autorités communales.

7.2.3. Mesures d'atténuation des impacts négatifs du marché à bétail et de l'abattoir

i. Mesures face à la perte de domaine foncier pour les propriétaires terriens (marché à bétail)

- l'établissement d'un acte officiel d'affectation du site à l'implantation du marché à bétail de Manga en respectant la procédure en la matière;
- le désintéressement des propriétaires terriens par le versement de la somme due.

Les responsables de ces mesures sont les bureaux des organisations professionnelles des commerçants de bétail et les autorités communales.

ii. Mesures face aux risques d'accidents pour les ouvriers des chantiers et les usagers des rues longeant les deux sites

- la sensibilisation des populations sur les risques et mesures de sécurité;
- la signalisation adéquate des chantiers de sorte qu'elle soit bien visible de jour comme de nuit;
- l'implantation de clôtures de délimitation et de protection des chantiers;
- la dotation de tenues de travail aux ouvriers des chantiers, comprenant les casques, les chaussures de sécurité, les gants,et les ceintures de sécurité pour les travaux en hauteur.

Les responsables de ces mesures sont les entreprises en charge des travaux.

x. Mesures face aux risques de pollution des sols par les déchets solides et liquides de chantiers

- disposer des poubelles de récupération quotidienne des déchets solides ;
- disposer de matériels absorbants
- disposer de bacs de récupération quotidienne des déchets liquides ;
- faire enlever quotidiennement les déchets solides vers des décharges appropriées ;
- aménager une fosse étanche pour les déchets liquides (eaux usées, eaux de lavage des toupilles à bétons, etc.).

Les responsables de ces mesures sont les entreprises en charge des travaux.

iii. Mesures face à l'altération de la qualité de l'air en phase d'exploitation du fait des odeurs liées à la présence prolongée des animaux dans les différents enclos (odeurs des urines et du fumier)

- entretien et nettoyage régulier de l'abattoir;
- disponibilité permanente d'une réserve d'eau (pour 2 jours au moins) ;
- collecte exclusive des eaux usées vannes vers une fosse septique à vidanger régulièrement ;
- collecte du sang dans une cuve en vue d'une valorisation (compostage) ou évaporation;
- collecte et évacuation des eaux usées de lavage vers un bassin de décantation/aération ;
- collecte des déchets solides et valorisation si possible (compostage) ou incinération;
- ventilation et aération appropriées des salles (abattoir);
- reboisement des alentours de l'abattoir ;

Les responsables de ces mesures sont le bureau de l'organisation professionnelle des bouchers et les autorités communales.

iv. Mesures face aux pollutions par les déchets solides et autres sous-produits

- élaboration d'un cahier de charge pour la collecte des déchets solides ;
- collecte des déchets solides et valorisation si possible : compostage pour les matières biodégradables ; artisanat ou décoration pour les cornes ou élimination par incinération (partie affectées des animaux, déchets biomédicaux de l'abattoir ou du marché à bétail).

Les responsables de ces mesures sont le bureau de l'organisation professionnelle des bouchers et les autorités communales.

v. Mesures face aux risques de vols d'animaux en phase d'exploitation du marché à bétail et de l'abattoir

- surveillance de l'abattoir et du marché à bétail par des agences de sécurité agréées par la Mairie de Manga;
- organisation de patrouilles inopinées de police.

Les responsables de ces mesures sont le bureau de l'organisation professionnelle des bouchers, celui des commerçants de bétail et les autorités communales.

vi. Mesures face aux risques d'accidents entre usagers des routes menant à Manga et troupeaux d'animaux conduits au marché à bétail

- signalisation adéquate des passages d'animaux au niveau de la traversée des routes;
- sensibilisation des emboucheurs et marchands d'animaux à une conduite sécurisée des animaux vers le marché à bétail (éviter les heures de pointe et la nuit pour la traversée des routes principales, placer deux individus de part et d'autre du troupeau au moment de la traversée des voies,...).

Les responsables de ces mesures sont le bureau de l'organisation professionnelle des commerçants de bétail et les autorités communales.

7.2.4. Mesures d'atténuation des impacts négatifs des sous-projets de mise en place de chaînes de traitement des déchets

i. Mesures face aux risques de pertes de domaines fonciers par les propriétaires terriens

- l'établissement d'un acte officiel d'affectation des sites à l'implantation des décharges contrôlées en respectant la procédure en la matière ;
- le désintéressement des propriétaires terriens par le versement des sommes dues.

Les responsables de cette mesure sont les autorités communales.

ii. Mesures face à l'altération du cadre de vie des riverains aux centres de transit en cas de non transfert du fait des nuisances visuelles et des odeurs des déchets

- réalisation de clôture étanche (en parpaings) autour des centres de transit ;
- plantation de brise vents avec des espèces appropriées (Eucalyptus, Neem,...) le long du périmètre de chaque centre de transit ;
- mise en place de bacs à ordures en nombre suffisant dans chaque centre de transit ;
- enlèvement régulier des bacs à ordures pour transfert des déchets à la décharge.

Les responsables de ces mesures sont les associations impliquées et les autorités communales.

iii. Mesures face à l'exposition des travailleurs des chaînes aux déchets (contenus et odeurs générées par ces déchets) au niveau des centres de transit et au niveau des décharges

- dotation des équipes de tenues de travail comportant blouses longues, pantalons, cache-nez, bottes, gants,...
- réalisation de visites médicales périodiques (au moins annuelles) des membres des équipes et appui à la prise en charge des maladies professionnelles.

Les responsables de ces mesures sont les autorités communales.

iv. Mesures face aux risques d’envahissement des riverains et des usagers des routes empruntés par les déchets transportés

- équipements des camions et chariots de transport des déchets de filets de protection ;
- adoption de vitesses modérées (moins de 50 km/h) par les conducteurs de camions et tricycles de transport de déchets.

Les responsables de ces mesures sont les associations/entreprises de transport des déchets et les autorités communales.

v. Mesures face aux risques de pollution de la nappe d’eau souterraine au niveau des sites des décharges

- réalisation de sondage sur les sites ciblés pour abriter les décharges contrôlés afin de s’assurer de l’absence de nappe souterraine ou de la profondeur à laquelle elle se trouve.
- implantation de la décharge sur site ne comportant pas en dessous une nappe phréatique.

Les responsables de ces mesures sont les autorités communales et le bureau de contrôle des travaux.

vi. Mesures face à l’altération des paysages au niveau des décharges

- construction de clôtures étanches (le mieux en parpaings) tout le long du périmètre de chaque décharge ;
- réalisation de brise vent avec des espèces appropriées le long du périmètre.

Les responsables de ces mesures sont les entreprises en charge des travaux.

7.2.5. Mesures d’atténuation des impacts négatifs des sous-projets d’aménagement de 50 ha de maraîchage

i. Mesures face aux risques de conflits entre maraîchers en cas d’injustices avérées dans les répartitions des parcelles nouvellement aménagées

- définition des conditions d’attribution des parcelles aménagées sur chaque site de maraîchage assortie de la signature de procès-verbaux par les parties prenantes ;
- respect des règles et conditions convenues pour les attributions des parcelles ;
- adoption du principe de recherche de solutions transparentes par voie amiable ou voie légale en cas de dysfonctionnement.

Les responsables de ces mesures sont les bureaux des associations de maraîchers et les autorités communales.

ii. Mesures face aux risques d’accroissement de l’érosion hydrique

- végétalisation du site de maraîchage par des bandes de plantations d'alignement perpendiculaires à la pente ;
- aménagement des parcelles de maraîchage et des canaux d'irrigation selon les normes techniques recommandées ;
- entretien régulier des canaux d'irrigation ;
- adoption autant que possible du système d'irrigation « goutte à goutte ».

Les responsables de ces mesures sont les bureaux des associations de maraîchers et les autorités communales.

iii. Mesures face aux risques de contamination des sols et des eaux par l'usage de pesticides non homologués, par surdosage de certains pesticides à longue rémanence ou à la suite d'abandon dans la nature de déchets solides et liquides (emballages usagés, détergents et eaux usées, sous-produits non valorisés)

- utilisation stricte de pesticides homologués / Interdiction des pesticides non homologués ;
- information régulière des maraîchers sur la liste des pesticides homologués et formation sur les techniques d'utilisation ;
- destruction des contenants après lavage à eau abondante et séchage. La destruction peut consister à percer le contenu de plusieurs trous de sorte à le rendre non utilisable. Il peut aussi être brûlé. Les bouteilles en verre doivent être classées dans un sac pour éviter les esquilles ; les plastiques sont déchiquetés et broyés.

Les responsables de ces mesures sont les bureaux des associations de maraîchers et les autorités communales.

iv. Mesures face aux risques d'atteinte à la santé des producteurs et des consommateurs par suite de contamination par les pesticides utilisés

- contrôles réguliers des pesticides utilisés par les producteurs et des modalités d'utilisation ;
- formation des maraîchers sur l'utilisation des pesticides homologués.

Les responsables de ces mesures sont les bureaux des associations de maraîchers et les autorités communales.

7.3. Mesures de promotion des transports verts

La mise en œuvre du PTDIU est une opportunité pour la Gouvernement burkinabè et la Banque mondiale pour promouvoir les transports verts au Burkina Faso. Aussi, outre les mesures d'atténuation des impacts sur le milieu humain et le milieu biophysique, des actions spécifiques sont proposées pour réduire autant que possible les effets néfastes des activités de transport sur le cadre de vie et la santé des populations et face au phénomène du changement climatique. Ces activités sont présentées dans les points qui suivent. Elles seront exécutées sous la responsabilité technique de la Direction Générale de la Préservation de l'Environnement et du Développement Durable (DGPEDD) avec l'accompagnement financier du SP/PST.

7.3.1. Formulation d'une stratégie et plan d'actions de valorisation des huiles usées

Au Burkina Faso, les activités des transports génèrent une importante quantité d'huiles usées suite au fonctionnement des différents moyens de déplacement, aux activités industrielles et autres. La production annuelle d'huiles usées était estimée en 2007 à 5 151 883 litres suite à un inventaire national. L'essentiel de cette production est concentrée dans les grandes agglomérations. Le secteur des transports apportait 90,67 % de cette production d'huiles usées contre 7,3 % pour le secteur industriel. La Compagnie pétrolière TOTAL avait mis au point une station de traitement des huiles usées à Ouagadougou en vue d'un recyclage en combustible, mais cette expérience s'est arrêtée. Le Ministère en charge de l'environnement a adopté en 2007 un plan d'actions de gestion des huiles usées, mais il n'a pas connu de suite concrète. De nos jours, les huiles usées sont gérées par :

- des exportations sur le Ghana par des opérateurs agréés par le Ministère en charge de l'environnement et par les principaux marketeurs soucieux de pratiques qualité : Vivo Energy, TOTAL notamment. Dans ce pays, les huiles usées seraient recyclées en combustible revendues à différentes unités industrielles.
- une utilisation sous forme de combustible par les ménagères et les petits restaurateurs ;
- comme enduit des poutres en bois dans les chantiers de constructions.
- des rejets par de nombreux garagistes et mécaniciens « 2 roues » qui les déversent dans les caniveaux et parfois à même le sol, ce qui crée des risques de transfert vers les eaux de surface et d'infiltration dans la nappe.

Compte tenu de cette situation déplorable au plan économique et au plan environnemental, il est prévu que l'étude sur la stratégie de valorisation des huiles usées permette de doter le Gouvernement du Burkina Faso des informations pertinentes relatives:

- aux quantités d'huiles produites et les principaux producteurs dans les principales villes du pays ;
- au système de collecte qui peut être mis en place avec une claire répartition des rôles des différents acteurs et des moyens à déployer aux plans techniques, logistiques, juridiques,...
- aux techniques de valorisation et les conditions techniques et financières ;
- au répertoire des acteurs concernés par les différentes options et leurs rôles, en accordant une attention particulière au secteur privé, aux marketeurs,...
- à la formulation d'une stratégie de mobilisation des financements ;
- à la formulation de recommandations au Gouvernement pour la mise en œuvre des actions fortes.

Un atelier de validation regroupant les représentants des groupes d'acteurs concernés sera organisé. Au demeurant, ces derniers seront largement impliqués dès la phase d'élaboration des termes de référence afin de s'assurer au mieux de leur participation au projet de valorisation.

La photo ci-après présente un site de rejet d'huiles usées à Bobo-Dioulasso.

Photo 8: Mare sauvage de rejet d'huiles usées à Kordéni, secteur 28 de Bobo-Dioulasso



Source : Michel Y./ Octobre 2015

L'existence de cette mare sauvage d'huiles usées traduit bien ce qui arrive quand il n'y a pas de solutions viables aux problèmes réels, avec le risque de pollution de la nappe phréatique. Ph. M. YAMEOGO, 10/15

7.3.2. Etude sur la valorisation des pneus usagés

Au Burkina Faso, l'importance des activités de transport induit une importante consommation de pneus de toutes tailles par les différents moyens de déplacement. Il s'en suit une importante production de pneus usagés dans les principales villes du pays. Ils constituent de sérieux encombrants aux abords des voies urbaines.

Il existe une exploitation artisanale des pneus usagés pour produire des chaussures, des pièces de rechange pour auto et motocyclettes, des puisettes, des cordes,...mais cette forme d'exploitation ne peut avoir une incidence significative sur les stocks de pneus ; d'où l'intérêt de l'étude qui est envisagée sur la valorisation des pneus usagés. L'approche préconisée pour la conduite de cette étude est la même que celle sur les huiles usées.

Photo 9 : Valorisation de pneus usagés à Bobo-Dioulasso



Chaussures et pièces pour auto fabriquées à partir de pneus usagés à Bobo. Ces dernières seraient plus durables que les pièces d'origine.

Source : Michel Y. / Octobre 2015



Vue de l'atelier de la famille ZON à Bobo. Elle fait de la récupération des pneus usagés depuis plus de 50 ans

Source : Michel Y. / Octobre 2015

Les photos ci-dessus montrent des objets créés de manière artisanale à partir de pneus usagés à l'atelier de la famille ZON à Bobo. Parmi ces objets fabriqués, figurent de nombreuses pièces de réparation de voitures et de camions telles que les cylindres blocs, les pattes de moteurs, les caoutchoucs de cardans,.... Une des idées fortes de l'étude envisagée est de voir les possibilités d'amélioration des technologies de production de ces objets forts utiles, pour plus de productivité, de créations d'emplois et de revenus financiers, valorisant davantage ces pneus usagés.

7.3.3. Etude sur la valorisation des batteries usagées

Cette étude est proposée du fait des mêmes constats que les deux précédentes situations. Au Burkina Faso, les batteries usagées sont traitées par :

- la collecte et la revente par des opérateurs privés agréés (et non agréés) à un exportateur de batteries usagées et de ferraille. Ce dernier exporte les batteries à Tema en République du Ghana. Là, une unité industrielle procède à l'extraction du plomb qui est transféré en Inde pour être recyclé dans la production de nouvelles batteries. Les opérateurs burkinabè de cette filière collectent également l'acide des batteries qui est revendu aux sociétés minières et aux bijoutiers qui en ont besoin dans le cadre de leurs activités respectives ;
- la collecte et l'extraction artisanale du plomb des batteries pour revente aux artisans bronziers et autres ferblantiers ;
- des rejets dans les tas d'ordures, des déversements de l'acide dans des caniveaux et parfois même dans des plans d'eau, avec les conséquences que cela comporte en termes de mort de poissons et autres ressources halieutiques.

Photo 10 : Travailleurs d'une société officielle d'exportation de batteries usées vers le Ghana



Chargement de batteries usées dans un camion pour le Ghana

Source : Michel Y. /Octobre 2015

Compte tenu du volume important de batteries usagées du fait de l'étendue du parc automobile burkinabè, des risques sanitaires et environnementaux liés à la non maîtrise de la gestion de ces batteries, une étude sur leur valorisation permettrait de dégager des solutions pertinentes. Des opportunités de création d'emplois pourraient s'en dégager à la faveur d'une dynamisation des filières existantes. Les objectifs de cette étude et l'approche pourraient être les mêmes que celles sur les huiles usées et les pneus usagés. Le fait que la « filière » comporte déjà des acteurs qui exercent officiellement leurs activités constituent un atout sur lequel les futures actions pourraient se développer.

Pour les trois activités liées aux huiles usées, batteries et pneus usagés, le SP/PST s'appuiera sur la Direction Générale de la Préservation de l'environnement et du Développement Durable (DGPEDD) du Ministère en charge de l'environnement pour la conception des termes de références des études, leur exécution et la valorisation des résultats.

7.4. Critères environnementaux et sociaux d'éligibilité des sous-projets

Au regard de la diversité des sous-projets du PTDIU et des impacts potentiels et risques qui leur sont liés, les critères environnementaux et sociaux d'éligibilité peuvent être classés en deux niveaux : les critères généraux et les critères spécifiques.

i. Les aspects généraux

- le sous-projet entraîne/ n'entraîne pas de déplacement de personnes ou de pertes d'activités économiques entraînant ainsi une expropriation de ces personnes ;
- le sous-projet comporte/ ne comporte pas de risques sociaux majeurs en termes de conflits entre population ou conflits entre populations et démembrements de l'Etat ;
- le sous-projet entraîne/n'entraîne pas la perte de biens culturels d'intérêt majeur pour les populations locales ;
- le sous-projet ne génère pas d'impacts significatifs (majeurs) irréversibles sur l'environnement et les ressources naturelles ;
- le sous-projet affecte/n'affecte pas d'aire protégée officiellement classée ;
- l'impact du sous-projet profite également aux catégories sociales vulnérables et aux pauvres.

ii. Les aspects spécifiques

Ces aspects portent sur l'appréciation des effets sur :

- les ressources en eau (caractéristiques physico-chimiques et bactériologique de l'eau) ;
- les ressources en sols (Erosion/ravinement ; dégradation, salinisation, etc.) ;
- la végétation et la faune (déboisement/déforestation ; pertes d'habitats faunique) ;
- la typologie des intrants consommés (pesticides, herbicides, engrais) et leur niveau de toxicité ;
- la gestion des déchets (liquides, solides) issus des activités ;
- l'hygiène et la santé (prévalences de maladies ; vecteurs de maladies) ;
- les pollution et nuisances ;
- la protection et la sécurité lors des activités (accidents ; intoxication, etc.).

7.5. Processus de screening environnemental des sous-projets en vue de définir le niveau d'analyse environnementale et sociale requis selon la réglementation

Les sous-projets du PTDIU sont suffisamment connus dans leur consistance et même dans leurs sites d'implantation pour les projets les plus significatifs. En outre, afin de faciliter la catégorisation environnementale des sous-projets d'investissement, le Burkina Faso a opté pour l'établissement d'une liste à trois catégories dans le Décret n° 2015-1187 /PRES-TRANS/PM/MERH/MATD/ MME/MS/MARHASA/MRA/ MICA/MHU/MIDT/MCT portant conditions et procédures de réalisation et de validation de l'évaluation environnementale stratégique, de l'étude et de la notice d'impact environnemental et social. Ces trois catégories sont les suivantes :

- Catégorie A : Activités soumises à une étude d'impact environnemental et social ;
- Catégorie B : Activités soumises à une notice d'impact environnemental et social ;
- Catégorie C : Activités soumises à prescriptions environnementales.

7.6. Processus d'analyse et de validation environnementales des sous-projets passés au screening

Sur la base des dispositions et exigences environnementales de la Banque Mondiale et du Burkina Faso, les différentes étapes du processus d'analyse et de validation environnementale des sous-projets sont décrites ci-dessous.

1. Etape 1: Préparation du sous-projet (dossiers techniques d'exécution des infrastructures)

Le SP/PST en relation avec les directions centrales concernées du MIDT et du MIDT, les Directions Régionales et les Mairies des communes concernées (Directions des Services Techniques Municipaux) veille à la préparation des dossiers techniques du sous-projet à réaliser. A partir de ces dossiers techniques seront rédigés la présentation de chaque sous-projet, mettant en exergue les activités à mener en phase de chantier et en phase d'exploitation.

2. Etape 2: Sélection environnementale des sous-projets et rédaction des TDR

Nonobstant le screening environnemental et social présenté ci-dessus (point 7.4), il peut arriver des points de vue divergents sur l'un ou l'autre des sous-projets. Dans ce cas, la sélection environnementale sera faite en se basant sur l'appréciation des impacts potentiels du sous-projet à partir des renseignements que fournira le remplissage d'un formulaire initial de sélection présenté en annexe n°1.

La sélection environnementale permet de rédiger des projets de termes de référence de l'étude environnementale à réaliser, une Etude d'impact sur l'Environnement (EIE) ou une Notice d'Impact sur l'Environnement (NIE).

A cette étape, ce sont surtout les environnementalistes du SP/PST et de la Cellule de Gestion Environnementale et Sociale du MIDT qui seront en activités.

3. Etape 3: Validation et approbation de la sélection et des projets de TDR

Une fois rempli le formulaire de sélection environnementale et sociale renseignée et les projets de TDR de l'EIES ou de la NIES rédigés, l'ensemble du dossier de l'étude environnementale est transmis au BUNEE pour examen et approbation en session de cadrage. Ce dossier comprend également la description du sous-projet. Les TDRs sont également transmis à la Banque mondiale pour revue et approbation.

La validation des TDR permet au SP/PST de procéder au recrutement d'un consultant environnementaliste pour la conduite de l'étude. Ce recrutement peut aussi intervenir bien avant la validation, au stade de projet de TDR. Cette étape peut induire un besoin de visite de terrain de la part des experts du BUNEE.

4. Etape 4: Réalisation de l'étude environnementale et sociale

La conduite de l'étude est assurée conformément aux exigences du décret n° 2015-1187 /PRES-TRANS/PM/MERH/MATD/MME/MS/MARHASA/MRA/MICA/MHU/MIDT/MCT portant conditions et procédures de réalisation et de validation de l'évaluation environnementale stratégique, de l'étude et de la notice d'impact environnemental et social. Une attention particulière est accordée à la rigueur à observer en ce qui concerne la participation du public, et singulièrement les personnes affectées par le sous-projet. L'étude doit être conduite sur des bases d'équité, d'efficacité et de rentabilité.

L'EIES ou la NIES est matérialisée par la rédaction d'un rapport provisoire soumis à l'appréciation du public. Ce rapport provisoire est rendu disponible au grand public à travers

une large information par voie de presse sur son existence et les lieux précis où il peut être consulté : siège du SP/PST, du BUNEE, des Gouvernorats, des Directions Régionales des Infrastructures et de l'Urbanisme, des Mairies concernées,....

5. Etape 5 : Réalisation d'une enquête publique et diffusion du rapport provisoire

Dans le cas d'une EIES, une fois le rapport provisoire déposé, le Ministre en charge de l'environnement ouvre une enquête publique. Il s'agit de s'assurer de l'effectivité de la consultation du public et de la prise en compte effective de l'ensemble des mesures utiles à l'atténuation des impacts négatifs du projet, de sorte à ce que les personnes affectées ne soient pas lésées.

L'enquête publique est conduite par des commissaires enquêteurs recrutés par le Ministère en charge de l'environnement. Elle ne concerne pas les notices d'impact sur l'environnement.

Si l'enquête publique s'adresse aux populations des zones directement impactées par les activités projetées, la diffusion du rapport provisoire de l'EIES s'adresse au grand public au niveau national et même international. Pour cela, des exemplaires de l'EIES sont déposés à des endroits accessibles par le public : Sièges du SP.PST, du MIDT, du MHU, du BUNEE, des Mairies des Communes concernées, des Directions régionales en charge de l'environnement et de des ministères concernés.

6. Etape 6: Examen et approbation des rapports d'EIES et des mesures d'atténuation

Le BUNEE, avec les structures techniques membres de la COTEVE (Commission Technique d'évaluation des études environnementales) procède à l'examen du rapport provisoire et du rapport d'enquête publique.

Cet examen en session COTEVE aboutit à l'approbation du rapport d'étude incluant le plan de gestion environnementale et sociale. Il peut aussi aboutir à un rejet entraînant une reprise de l'étude en cas d'insuffisances graves constatées dans le rapport d'EIES.

En général, l'examen du dossier est accompagné de la formulation de critiques (observations, amendements,...) permettant au promoteur et à son mandataire (le consultant) de rédiger la version finale du document de rapport d'évaluation sur l'environnement.

L'approbation du dossier de l'EIES permet au Ministre en charge de l'environnement de délivrer un certificat de conformité environnementale au promoteur (ici le SP/PST).

Lorsque l'étude est une NIES, l'examen du rapport est assurée par une commission interne au BUNEE.

Pendant, cette période le rapport de NIES ou d'EIES est également transmis à la Banque Mondiale pour revue et approbation.

7. Etape 7 : Intégration des dispositions environnementales et sociales dans les dossiers d'appel d'offre

Sur la base du document de certificat de conformité environnementale, le promoteur dispose de l'ensemble des mesures environnementales et sociales à observer pour bonifier les impacts positifs et éviter ou atténuer les impacts négatifs.

Le SP/PST devra dès lors veiller à l'intégration des mesures environnementales et sociales préconisées dans les dossiers d'appels d'offres pour la réalisation des différentes infrastructures.

Par la suite, il s'agira de transcrire ces mesures environnementales et sociales dans les contrats de prestation des entreprises qui seront retenues au terme des processus de sélection.

8. Etape 8 : Mise en œuvre des mesures d'atténuation et suivi

La mise en œuvre des mesures environnementales et sociales est assurée par :

- les entreprises en charge des travaux lorsque ces mesures relèvent de leurs compétences et sont dûment intégrées à leurs contrats de prestation ;
- les organisations de la société civiles retenues pour exécuter certaines mesures telles celles relatives à la lutte contre la propagation du VIH/SIDA ou celles relatives aux activités de plantations d'arbres en plein ;
- des institutions privées telles les institutions de microfinances (IMF) pour des mesures telles la sensibilisation des ouvriers et les femmes pour l'adoption de bonnes pratiques de gestion de leurs revenus financiers ;
- le promoteur (SP/PST) pour certaines mesures à caractère stratégique telles l'élaboration et la mise en œuvre de plans de formation pour les groupes d'acteurs spécifiques (transporteurs, bouchers, maraîchers,...) ;

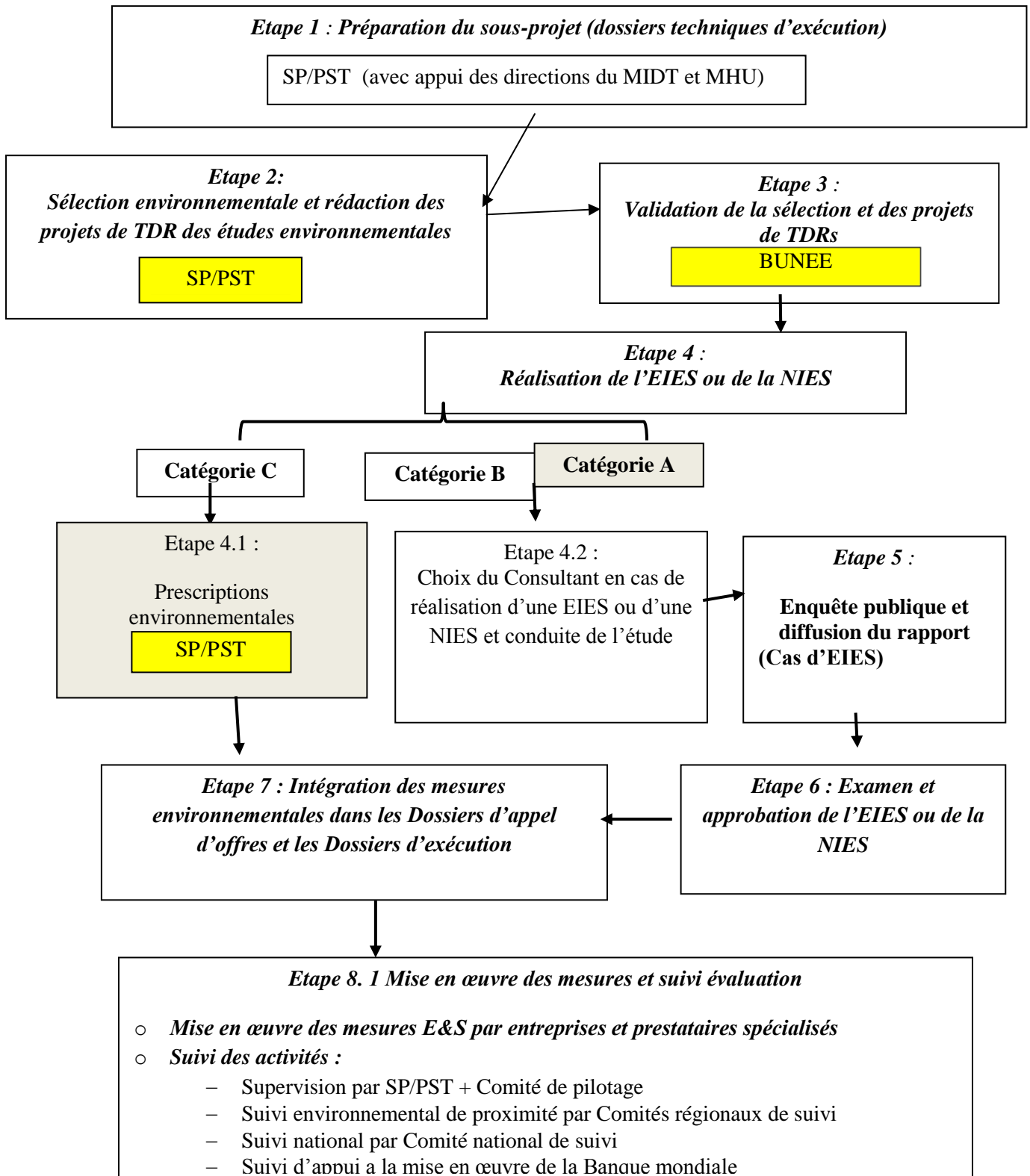
Le tableau ci-après présente le récapitulatif des étapes du processus et les responsabilités aux différentes étapes.

Tableau 6: Récapitulatif des étapes du screening et responsabilités

Etapes	Responsabilités
1. Préparation des sous projets (dossiers techniques d'exécution des infrastructures)	SP/PST avec appui des directions techniques centrales et Mairies
2. Sélection environnementale des sous-projets et rédaction des TDR de l'EIES ou de NIES 2.1 Remplissage formulaire 2.2 Classification du projet et Détermination du travail environnemental (simples mesures de mitigation ou EIES)	SP/PST (environnementaliste)
3. Validation de la sélection et des sous-projets de TDR	BUNEE
4. Réalisation de l'EIES ou de la NIES	
4.1 Choix du consultant	SP/PST
4.2 Réalisation des EIES/NIES ou prescriptions environnementales	Consultant agréé (bureau d'étude ou individuel)
5. Réalisation d'une enquête publique (dans le cas de l'EIES) + Diffusion du rapport d'EIES	<ul style="list-style-type: none"> ○ Enquête publique par Commissaires enquêteurs désignés par Ministre de l'Environnement ○ Publication par BUNEE + MIDT + MHU + Mairies des Communes
6. Examen et approbation des EIES incluant les PGES	BUNEE + Commission technique d'évaluation (COTEVE)
7. Intégration des dispositions environnementales et sociales dans les Dossiers d'appel d'offre et d'exécution des travaux	SP/PST + Direction des marchés publics du MIDT
8. Mise en œuvre des mesures d'atténuation et Suivi – évaluation <ul style="list-style-type: none"> • 8.1. Mise en œuvre • 8.2. Suivi-évaluation 	<ul style="list-style-type: none"> ○ Mise en œuvre par entreprises ou prestataires spécialisés ○ La supervision des activités sera assurée par le SP/PST et Comité de pilotage ○ Le suivi de proximité de l'exécution des mesures par Comités Régionaux de Suivi des PGES ○ Le suivi au niveau national par Comité National de Suivi (SP/PST + BUNEE + SGES du MIDT et du MHU) ○ Suivi par missions d'appui de la Banque

Tenant compte des activités à conduire dans ce processus et des acteurs impliqués, il est possible de construire le diagramme national de flux du screening des activités du PTDIU ainsi que la figure ci-après le montre. (Cette figure ne prend pas en compte le dispositif du bailleur)

Figure 9 : Diagramme du flux des activités du PTDIU



7.7. Dispositions institutionnelles pour la mise en œuvre et le suivi du CGES

Deux niveaux de dispositions institutionnelles sont à considérer pour la mise en œuvre et le suivi du Cadre de Gestion Environnementale et Sociale : le niveau national compte tenu de l'envergure nationale du PTDIU et le niveau régional compte tenu de la concentration des investissements dans cinq régions : le Centre-Sud, le Centre-Est, le Nord, le Centre-Ouest et la Boucle du Mouhoun.

7.7.1. Disposition au niveau national pour le suivi du PGES

Une synergie d'actions sera mise en œuvre au niveau national par les structures concernées dans un souci de mise en commun des compétences, de recherche d'efficacité et d'efficience. Dans ce sens, le BUNEE, le SP/PST, le Service de Gestion Environnementale et Sociale du MIDT et le MHU effectueront des missions conjointes dans les différentes régions du pays pour le suivi de la mise en œuvre du PGES. Des missions de 04 jours chacune seront organisées une fois tous les 3 mois, ce qui fera 04 missions par an, soit un total de 12 missions pour la durée globale de l'exécution des sous-projets du PTDIU sur le terrain.

Chaque structure sera représentée à chaque mission par un environnementaliste. L'environnementaliste du SP/PST assurera la coordination de ces missions. Il veillera à la rédaction et au dépôt des rapports de missions dans un délai n'excédant pas une semaine après la fin de chaque mission.

Afin de lui conférer un caractère officiel, le SP/PST créera par note de service ce Comité National de Suivi du CGES en y précisant son mandat, sa composition, les modalités de prise en charge de ses activités.

7.7.2. Dispositions au niveau régional pour le suivi du PGES

Au niveau de chaque région prioritaire pour les investissements du PTDIU, un Comité Régional de Suivi du CGES (CRS/CGES) sera mis en place avec pour mandat de :

- assurer un suivi de proximité de la mise en œuvre des mesures environnementales et sociales des sous-projets par les entreprises ou par tout autre opérateur mandaté ;
- veiller aux liaisons avec les populations locales pour prendre en compte leurs préoccupations et résoudre les conflits éventuels ;
- appuyer à l'identification de sites de réinstallation pour des personnes déplacées ;
- appuyer à l'identification des sites pour les plantations de compensation, la transformation de certains gîtes d'emprunts en boulis pour l'alimentation du bétail en eau, ...
- participer aux missions périodiques de supervision du projet par la Banque mondiale;
- établir des rapports périodiques sur le suivi du CGES à l'intention des autorités locales et du SP/PST.

Au regard de la consistance des sous-projets, les CRS/CGES seront constituées de représentants des structures ci-après :

- la Direction régionale des Infrastructures et du Désenclavement,
- la Direction Régionale des Transports,
- la Direction Régionale de l'Habitat et de l'Urbanisme,
- la Direction Régionale de l'Environnement et des Ressources Halieutiques,
- la Direction Régionale de l'Action Sociale et de la Solidarité Nationale,
- l'antenne régionale du Comité Nationale de Lutte contre le SIDA,

- la Direction des Services Techniques Municipaux de la Commune,
- les Organisations de la Société Civile;
- et de toute autre structure jugée pertinente au niveau local.

Le CRS/CGES du Centre-Sud prendra en compte les directions régionales en charge de l'agriculture et des ressources animales en raison des sous-projets de maraîchage, d'abattoir et de marché à bétail qui y sont prévus. Celui du Nord prendra en compte la direction régionale de l'agriculture du fait du sous-projet de maraîchage prévu à Ouahigouya.

La Direction Régionale de l'Environnement et des Ressources Halieutiques assurera la coordination des activités du CR de suivi de CGES. Les activités de suivi seront menées à raison d'une sortie d'un à deux jours par mois. Les sorties de suivi sont sanctionnées par la production de rapports écrits.

Dans les autres régions du pays où les investissements physiques du PTDIU dans la présente phase se limitent à la délimitation du zonage du SDAU, le CRS/CGES sera constituée des représentants des directions régionales en charge de l'urbanisme, de l'environnement et du représentant de la Direction des Services Techniques Municipaux de chaque commune.

7.8. Programme détaillé pour le renforcement des capacités des acteurs de mise en œuvre du PGES

Afin de s'assurer de la mise en œuvre adéquate du PGES dans le cadre du présent projet, des actions de renforcement des capacités sont proposées.

7.8.1. Atelier sur la mise en œuvre du PGES et les rôles des acteurs

Dans le but de créer les conditions optimum de sérénité nécessaire à l'exécution du projet, il est préconisé d'organiser un atelier d'information et de sensibilisation sur la mise en œuvre du PTDIU et de son PGES.

Cette rencontre regroupera environ 80 participants venant de la Capitale et des régions concernées : Autorités locales, cadres des ministères en charge des infrastructures, de l'habitat et de l'urbanisme, de l'environnement, des directions techniques municipales, représentants des groupes d'acteurs des projets spécifiques (commerçants, bouchers, maraîchers, transporteurs, ...), représentants de la société civile....L'objectif général est de préparer les acteurs directs du projet et de son CGES à jouer leurs rôles dans le projet et à travailler en synergie et en harmonie avec les acteurs riverains aux sites. Ses objectifs spécifiques sont :

- assurer une bonne connaissance du projet et des impacts environnementaux et sociaux ;
- assurer une bonne connaissance des mesures d'atténuation et de bonification ainsi que des modalités de mise en œuvre et des acteurs responsables ;
- faire connaître les rôles des différents groupes d'acteurs en phase d'exécution des travaux et en phase de fonctionnement des infrastructures.
- préparer les futurs membres du Comité National et des Comités Régionaux de Suivi du CGES à assumer leurs rôles et responsabilités.

7.8.2. Création et opérationnalisation des SGES du MIDT et du MHU

Le MIDT et le MHU devraient mettre en place leur SGES respective, par arrêté ministériel. Elles pourraient, à l'instar des autres cellules, être placées sous la tutelle de la DGESS

(Direction Générale des Etudes et des Statistiques Sectorielles). Les attributions de ces SGES seront :

- initier des actions de sensibilisation et de formation des cadres du département, des entrepreneurs et des autres acteurs pour l'intégration des aspects environnementaux et sociaux dans la conception, l'exécution et le suivi des projets et programmes ;
- participer à l'élaboration des termes de références des EIES/NIES des projets du département et à leur validation par les structures compétentes du ministère en charge de l'environnement ;
- suivre la réalisation des EIES/NIES commanditées par les structures du département ;
- participer aux séances d'examen des rapports d'étude et de notices d'impact environnemental et social ;
- assurer le suivi de la mise en œuvre des plans de gestion environnementale et sociale en rapport avec les services concernés au sein du département, les services techniques du Ministère chargé de l'environnement et les structures d'exécution des projets ;
- rédiger les rapports périodiques sur l'état de l'intégration des questions environnementales et sociales dans les activités du département ;
- contribuer à alimenter le « Système National d'Informations Environnementales » ;
- faire toute proposition visant à préserver l'environnement ;

Au démarrage, chaque service pourrait être constitué d'un cadre supérieur. Compte tenu des activités prévues dans le cadre du PTDIU et plus globalement dans le cadre des activités de chaque ministère, ce service pourrait être opérationnel grâce à un appui constitué de :

- un ordinateur portable et ses accessoires,
- un appareil photo numérique,
- mobilier de bureau,
- prise en charge des missions terrains et des réunions.

7.8.3. Actions de formation en matière d'Evaluations Environnementales

Tenant compte des faiblesses identifiées dans la partie consacrée à l'analyse des capacités en matière de gestion environnementale et sociale, il importe que des sessions de formation en matière d'évaluation environnementale soient organisées au profit des publics suivants :

- les cadres centraux et régionaux du Ministère de l'Habitat et de l'Urbanisme (25 au total) ;
- les cadres des Directions des Services Techniques Municipaux des communes chefs-lieux de régions (13).

Au total, une quarantaine d'agents seront bénéficiaires de cette formation. Elle sera organisée en deux sessions de 5 jours chacune et sera assortie d'une sortie de terrain pour des séquences pratiques. A la fin de chaque session de formation, les participants devront être capables de :

- expliquer ce qu'est l'EIES/NIES et en présenter les avantages pour la conception, la conduite et le suivi évaluation des projets de développement ;
- respecter la procédure de l'EIES/NIES au Burkina Faso et les exigences de la Banque mondiale ;
- expliquer la convergence de la procédure nationale et celles de la Banque mondiale ;
- décrire les impacts environnementaux et sociaux de projets d'habitat et d'urbanisme et les mesures d'atténuation des impacts négatifs ;
- commanditer une EIES/NIES en respectant la procédure burkinabè en la matière.

7.8.4. Actions de formation en suivi de PGES des sous-projets du PTDIU

La formation des membres du Comité National et des Comités Régionaux de suivi du CGES du PTDIU est essentielle pour garantir un suivi digne d'intérêt. A la fin de cette formation, les participants devront être capables de :

- décrire les impacts positifs et les impacts négatifs des sous-projets du PTDIU,
- expliquer les avantages et les intérêts du suivi environnemental et social,
- identifier des indicateurs clés de suivi environnemental et social en fonction des sous-projets,
- utiliser les outils de suivi environnemental et social sur le terrain,
- établir un rapport de suivi environnemental et social,
- exploiter un rapport de suivi environnemental et social.

Cette formation se déroulera au Burkina Faso avec l'appui d'un expert qualifié en la matière. Au mieux, elle sera conduite sous forme de formation-action, alliant théorie et pratique sur le terrain.

7.9. Budget de mise en œuvre du CGES

Le budget de mise en œuvre du CGES est évalué, sans toutefois prendre en compte les coûts des mesures de compensation et d'indemnisation suite aux pertes de bâtis et autres biens d'intérêts économiques et culturels dans le cadre de l'exécution de différents sous-projets d'infrastructures urbaines et rurales. Ces coûts n'intègrent pas non plus ceux des mesures qui relèvent des mesures habituelles des entreprises ou qui sont parties intégrantes de la conduite des activités.

Ainsi, le coût global des mesures de bonification des impacts positifs et d'atténuation des impacts négatifs s'élève à 922 700 600 FCFA Le montant par rubrique est présenté dans le tableau ci-dessous. Le détail de ces coûts est l'objet de l'annexe n° 5.

Tableau 7: Coûts des rubriques du CGES

Rubriques	Coûts en FCFA
Campagnes d'IEC contre VIH SIDA et IST	49 987 000
campagnes d'IEC sur la sécurité routière	24 966 000
Plantation d'alignement d'arbres le long des routes urbaines et dans les communes	49 803 600
Plantation de compensation d'arbres en plein	68 544 000
Restauration de sites d'emprunts	80 000 000
Clôture des écoles et centres de santé en bordure des routes	210 400 000
Mesures de bonification des impacts positifs	280 000 000
Suivi de la mise en œuvre du CGES	34 000 000
Renforcement des capacités des acteurs du projet	50 000 000
Activités de promotion des transports verts	
Etude sur stratégie et plan d'actions de valorisation des huiles usées + atelier de validation	25 000 000
Etude sur stratégie de valorisation des pneus usagés + atelier de validation	25 000 000
Etude sur stratégie de valorisation des batteries usagées + atelier de validation	25 000 000
Coût total du CGES	922 700 600

8. CADRE DE SUIVI ENVIRONNEMENTAL

Le suivi de la mise en œuvre des mesures environnementales et sociales du projet vise à s'assurer de leur effectivité et de leur qualité et à corriger « en temps réel » en cas de besoin, à travers une surveillance continue, les méthodes d'exécution des interventions et d'exploitation des infrastructures. Quant à l'évaluation, elle vise (i) à vérifier si les objectifs ont été respectés et (ii) à tirer les enseignements d'exploitation pour modifier les stratégies futures d'intervention.

8.1. Programme de suivi environnemental et social et indicateurs de suivi

Compte tenu du caractère multisectoriel du PTDIU, de la diversité des sous-projets, des impacts environnementaux et sociaux mis en évidence, des mesures de bonification des impacts positifs et des mesures d'atténuation des impacts négatifs, des mesures de renforcement des capacités préconisées, le suivi environnemental et social concernera aussi bien des activités en amont de l'exécution des sous-projets que les phases d'exécution et d'exploitation des infrastructures et aménagements réalisés.

Les indicateurs sont des paramètres dont l'utilisation fournit des informations quantitatives ou qualitatives sur les mesures recommandées aux différentes phases du projet. Ils fournissent une description sommaire des états et des contraintes et permettent d'observer le progrès réalisé ou la dégradation subie dans le temps ou par rapport à des cibles. Ils révèlent des tendances passées et servent, dans une certaine mesure, d'instruments de prévision. En tant que tel, ils constituent une composante essentielle dans l'Evaluation Environnementale et Sociale du projet.

8.1.1. Suivi des mesures d'ordre institutionnel et indicateurs de suivi

Les mesures d'ordre institutionnel ont un caractère stratégique dans la mise en œuvre du PGES du PTDIU en ce qu'elles conditionnent le succès des mesures opérationnelles liées à l'exécution des sous-projets. Ces mesures sont les suivantes :

- la mise en place de la Cellule de gestion environnementale et sociale du MIDT ;
- la mise en place de le Cellule de gestion environnementale et sociale du MHU ;
- la mise en place du Comité National de suivi du CGES ;
- la mise en place des Comités Régionaux de Suivi du CGES ;
- l'effectivité de la sélection environnementale et de la réalisation des études environnementales et sociale des sous-projets (étude d'impact sur l'environnement et notice d'impact) ;
- l'effectivité de la prise en compte des mesures environnementales et sociales dans les dossiers d'appels d'offres (DAO) ;
- la formation des acteurs du PGES en Evaluation Environnementales des projets d'infrastructures ;
- la formation des acteurs du projet en suivi des PGES des sous-projets du PTDIU

Les indicateurs de suivi de ces mesures sont présentés dans le tableau ci-après.

Tableau 8: Indicateurs de suivi des mesures d'ordre institutionnel

Mesures d'ordre institutionnel	Indicateurs de réalisation
Mise en place du Service de gestion environnementale et sociale du MIDT	<ul style="list-style-type: none"> ○ Arrêté de création du SGES ○ Note d'affectation du responsable du SGES ○ Equipements du SGES
Mise en place du Service de gestion environnementale et sociale du MHU	
Mise en place du Comité National de suivi du PGES	<ul style="list-style-type: none"> ○ Note de service du SP/PST créant le CNS/CGES
Mise en place des Comités Régionaux de Suivi du PGES	<ul style="list-style-type: none"> ○ Note de service des Gouverneurs de région créant les CRS/CGES
Effectivité de la sélection environnementale et de la réalisation des études environnementales et sociale des sous projets (étude d'impact sur l'environnement et notice d'impact)	<ul style="list-style-type: none"> ○ Nombre de séance de sélection environnementale et sociale ○ Nombre d'EIES réalisées ○ Nombre de NIES réalisées
Effectivité de la prise en compte des mesures environnementales et sociales dans les DAO	<ul style="list-style-type: none"> ○ Nombre de DAO avec mesures E&S ○ Nombres de mesures E&S par DAO ○ Liste des mesures E&S par DAO
Formation des acteurs du projet en Evaluation Environnementales des projets d'infrastructures	<ul style="list-style-type: none"> ○ Nombre de sessions de formation ○ Nombre de participants aux sessions de formation ○ Liste des participants aux sessions
Formation des acteurs du projet en suivi des PGES des sous-projets du PTDIU	

8.1.2. Suivi des mesures environnementales et sociales en phase d'exécution des projets et indicateurs de suivi

Pour les différents sous-projets, le suivi des mesures environnementales et sociales préconisées sera fait par rapport aux milieux humain, physique et biologique.

Tenant compte de l'ensemble des sous-projets et des mesures préconisées, et du fait que plusieurs mesures se retrouvent dans différents sous-projets, le tableau ci-après présente la synthèse des mesures à observer et les indicateurs de suivi.

Tableau 9: Mesures E&S et indicateurs de suivi en phase d'exécution des sous-projets

Composantes de l'environnement	Mesures environnementales et sociales	Indicateurs de suivi
Milieu humain	Mesures générales de bonification des impacts positifs du PTDIU	
	Sensibilisation à l'épargne dans les institutions de micro finances (IMF) des jeunes et des femmes bénéficiaires de revenus financiers	<ul style="list-style-type: none"> ○ Nombre de séances de sensibilisation ○ Nombre de personnes sensibilisées ○ Nombre de carnets d'épargne ouverts
	Conduite d'activités d'IEC pour accroissement de l'acceptabilité sociale des populations aux sous projets et culture de civisme	<ul style="list-style-type: none"> ○ Nombre de séances de sensibilisation ○ Nombre d'émissions radios ○ Nombre d'émissions télévision ○ Nombre de messages dans presse écrite ○ Nombre de panneaux de sensibilisation
Elaboration et mise en œuvre d'un plan de formation des groupes d'acteurs bénéficiaires des projets spécifiques (transporteurs de Manga et Tenkodogo, Commerçants du secteur 6 de Dédougou, bouchers de Manga, commerçants de bétail de Manga, maraîchers de Manga et de Ouahigouya)	<ul style="list-style-type: none"> ○ Rapport d'étude + rapport d'atelier de validation ○ Nombre de sessions de formation ○ Nombre de participants par session de formation ○ Listes des participants par session de formation 	

Composantes de l'environnement	Mesures environnementales et sociales	Indicateurs de suivi
	Mesures face aux risques de perte de biens culturels et archéologiques	
	Contournement de ces biens pour éviter leur profanation	<ul style="list-style-type: none"> ○ Nature et nombre de biens culturels impactés ○ Nombre de conflits liés aux biens culturels impactés ○ Nombre de PAP ou de communautés affectées ○ Nombre de biens réimplantés ○ Montant des indemnités
	Réimplantation de ces biens en accord avec leurs propriétaires	
	Compensation en nature ou l'indemnisation des propriétaires de ces biens en cas d'expropriation	
	Mesures face à la perturbation des réseaux de distribution d'eau potable, de courant électrique et de téléphone fixe	
	Déplacement des portions des réseaux	○ Linéaires de réseaux déplacés
	Réinstallation des réseaux déplacés le plus vite possible	○ Linéaires de réseaux réimplantés
		○ Délais de réimplantation après déplacement
	Mesures face aux risques de propagation du VIH/SIDA et des IST	
	Causeries éducatives avec des groupes spécifiques	<ul style="list-style-type: none"> ○ Nombre de séances organisées ○ Nombre de participants par séances
	Représentation de théâtres forums sur le thème du VIH et IST	
	Projection de films sur thème du VIH et IST suivies de débats, séances de dépistage volontaire du VIH	
	Mise en place de panneaux de sensibilisation sur le VIH dans les localités	○ Nombre de panneaux de sensibilisation
	Mesures face aux risques d'accidents dans les chantiers	
	Sensibilisation des populations sur les risques et mesures de sécurité	○ Nombre de séances de sensibilisation
	Signalisation adéquate des chantiers	○ Nombre de panneaux de signalisation
	Règlements intérieurs des entreprises sur les mesures de sécurité	○ Effectivité des règlements intérieurs
	dotation de tenues de chantier aux ouvriers des entreprises	○ Nombre d'ouvriers équipés par chantier

Composantes de l'environnement	Mesures environnementales et sociales	Indicateurs de suivi
Milieu humain	Mesures face aux risques de conflits entre propriétaires terriens et opérateurs en charge de l'implantation des bornes de délimitation des zones des SDAU	
	Conduite d'actions IEC en direction des populations des villes	○ Nombre de séances d'IEC menées
	Implication effective des responsables des Comités de secteurs dans la conduite des opérations sur le terrain	○ Nombre de responsables de secteurs et villages membres des équipes des opérations
	Suspension des travaux et la recherche de solutions en cas de manifestation de conflits	○ Nombre de suspensions des opérations ○ Nombre de solutions de relance des opérations
	Mesures face aux risques de conflits entre commerçants et administration ou entre transporteurs et administration si des injustices sont avérées dans l'affectation des boutiques ou parkings pour transporteurs	
	Définition de conditions transparentes d'attribution et d'affectation des boutiques et parkings par concertations entre les bénéficiaires et les autorités municipales.	○ Cahier de charges sur les conditions d'attribution des boutiques et des parkings
	Adoption du principe de recherche de solutions transparente à l'amiable ou par voie légale en cas de conflits	○ Nombre de conflits enregistrés ○ Nombre de conflits traités

Composantes de l'environnement	Mesures environnementales et sociales	Indicateurs de suivi
Milieu physique (air, sols, eaux, paysages)	Mesures face à pollution de l'air par les émissions de poussières, de gaz et d'odeur en phase de travaux	
	Éviter d'effectuer les travaux poussiéreux par temps de vents forts	○ Horaires des travaux
	Arroser les plates-formes des routes, déviations et autres sites de chantiers	○ Nombre d'arrosage par jour
	Réglementer la circulation et les vitesses à la traversée des agglomérations et sur les sites des chantiers	○ Règlement intérieur des entreprises ○ Panneaux de limitation de vitesse
	Entretien des véhicules de transport et les engins et s'assurer quotidiennement du bon état de fonctionnement des moteurs d	○ Fréquences d'entretien des véhicules
	Éviter de stocker des produits volatils à des températures élevées	○ Mesures de stockage adéquat des produits
	Éviter d'implanter les centrales d'enrober à côté des habitations	○ Distance entre centrales d'enrobés et habitats
	Mesures face à la pollution des sols par les déchets solides et liquides	
	Disposer des poubelles de récupération quotidienne des déchets solides	○ Nombre de poubelles
	Disposer de bacs récupération quotidienne des déchets liquides	○ Nombre de bacs de collecte déchets liquides
	Disposer d'équipements absorbants	○ Nature et quantité d'équipements absorbants
	Enlever quotidiennement les déchets solides vers des décharges appropriées	○ Effectivité de l'enlèvement des poubelles
	Disposer sur le chantier des sanitaires préfabriqués pour les besoins du personnel de l'entreprise et des ouvriers	○ Nombre de sanitaires fonctionnels
	Aménager une fosse étanche pour les déchets liquides (eaux usées, eaux de lavage des toupilles à bétons, etc.)	○ Nombre de fosses étanches aménagées
	Mesures face aux pertes d'espaces naturels et l'altération des paysages suite à l'exploitation de zones d'emprunts et de gîtes de carrières de roches massives	
	Remise en état des gîtes d'emprunts de matériaux en fin de chantier, accompagnée de plantation d'arbres	○ Nombre de sites remis en l'état ○ Nombre d'arbres plantés par site
L'aménagement de certains gîtes en retenues d'eau (boulis) pour l'abreuvement des animaux en eau (selon faisabilité technique et besoin des populations)	○ Nombre de boulis aménagés	

Composantes de l'environnement	Mesures environnementales et sociales	Indicateurs de suivi
Milieu physique (air, sols, eaux, paysages)	Mesures face aux risques de pollutions des eaux de surface par les rejets de déchets liquides (notamment les hydrocarbures, les huiles de vidanges usagées, les eaux usées)	
	Interdiction formelle de laver les engins et véhicules des chantiers dans les cours et plans d'eau	○ Règlement intérieur des entreprises
	Aménagement de fosses imperméabilisées pour la collecte des huiles usagées des engins et camions des chantiers et pour la collecte des eaux usées ordinaires	○ Nombre de fosses imperméables fonctionnelles
	Mesures face à la perte d'eaux de surface du fait des prélèvements pour les besoins des chantiers	
	Evitement du gaspillage d'eau sur les différents chantiers	○ Règlement intérieur
	Réalisation de forages pour les besoins en eau des chantiers	○ Nombre de forages réalisés par entreprise
	○ Mesures face aux risques de pollutions de la nappe d'eau souterraine au niveau des sites des décharges	
	Réalisation de sondage sur les sites ciblés pour abriter les décharges contrôlés afin de s'assurer de l'absence de nappe souterraine	○ Rapport de sondage
Milieu biologique (végétation et faune)	Mesures face aux pertes de plantations d'alignement déjà en place	
	Réalisation de plantation d'alignement le long des rues urbaines et à la traversées des chefs-lieux de communes rurales	○ Linéaires de rues reboisées ○ Nombre d'arbres plantés par rues/routes
	Mesures face aux pertes de végétation naturelle (arbres, arbustes, herbes) située sur l'emprise des travaux, des gîtes d'emprunts de terre latéritique et roches massives et des sites d'implantation des bases vies et de parc d'engins	
	Réalisation de plantations de compensation en plein dans les localités sur bases participative des communautés locales	○ Nombre d'ha de plantation ○ Nombre de plants mis en terre ○ Nombre de communautés locales impliquées
	Mesures face à la perte de petite faune du fait de la perte de leurs habitats ou par suite de braconnage	
	Information des ouvriers sur la réglementation en matière de faune	○ Règlement intérieur des entreprises
	Interdiction de transporter du gibier avec les camions des chantiers.	

8.1.3. Suivi des mesures E&S en phase d'exploitation des infrastructures et aménagements et indicateurs de suivi

Tableau 10 : Mesures E&S et indicateurs de suivi en phase d'exploitation

Composantes de l'environnement	Mesures environnementales et sociales	Indicateurs de suivi
Milieu humain	Mesures face aux risques d'accidents de circulation en phase d'exploitation des rues et routes aménagées	
	Sensibilisation des populations à la sécurité routière	○ Nombre de séances de sensibilisation
	Implantation de panneaux de limitation de vitesse	○ Nombre de panneaux implantés
	Mesures face aux risques d'accidents entre usagers des routes menant à Manga et troupeaux d'animaux conduits au marché à bétail	
	Signalisation adéquate des passages d'animaux au niveau de la traversée des routes	○ Nombre de panneaux de signalisation
	Sensibilisation des emboucheurs et marchands d'animaux à une conduite sécurisée des animaux vers le marché à bétail	○ Nombre de séances de sensibilisation ○ Nombre de marchands et emboucheurs sensibilisés
	Mesures face à la perturbation des activités pédagogiques dans les écoles et de la sérénité nécessaire dans les Centres de santé et autres services publics situés au bord des routes	
	Construction des clôtures de 14 écoles, 1 CEG, 1 lycée, 3 CSPS, 1 Mairie, 3 Commissariats de police, 1 gendarmerie	○ Nombre de clôtures construites ○ Linéaires de clôture en parpaings ○ Linéaires de clôture en brise vent
	signalisation des infrastructures socio-éducatives et administratives	○ Nombre de panneaux de signalisation
	Mesures face aux risques de vols d'animaux en phase d'exploitation du marché à bétail et de l'abattoir	
	Surveillance de l'abattoir et du marché à bétail par des agences de sécurité agréées par la Mairie de Manga	○ Nombre d'agents de sécurité pour surveillance
	Organisation de patrouilles inopinées de police	○ Nombre de patrouilles inopinées de police par semaine
	Mesures face aux risques de vols de bagages et de marchandises à la gare routière de Manga et à l'aire de stationnement de Tenkodogo	
	Construction de magasins pour bagages à la gare routière et à l'aire de stationnement	○ Nombre de magasins construits
	Surveillance de la gare routière et de l'aire de stationnement par agence de sécurité agréée	○ Nombre d'agents de sécurité pour la surveillance ○
Organisation de patrouilles inopinées de police	○ Nombre de patrouilles inopinées de police par semaine	

Composantes de l'environnement	Mesures environnementales et sociales	Indicateurs de suivi
	Mesures face à l'altération du cadre de vie des riverains aux centres de transit en cas de non transfert du fait des nuisances visuelles et des odeurs des déchets dans le cadre des sous-projets de chaîne de traitement des déchets	
	Réalisation de clôture étanche (en parpaings) autour des centres de transit	○ Réalisation de clôture étanche (en parpaings) autour des centres de transit
	Plantation de brise vents avec des espèces appropriées (Eucalyptus, Neem,...) autour du périmètre de chaque centre de transit	○ Plantation de brise vents avec des espèces appropriées (Eucalyptus, Neem,...) autour du périmètre de chaque centre de transit
	Mise en place de bacs à ordures en nombre dans chaque centre de transit	Mise en place de bacs à ordures en nombre dans chaque centre de transit
Enlèvement régulier des bacs à ordures pour transfert des déchets à la décharge.	○ Enlèvement régulier des bacs à ordures pour transfert des déchets à la décharge.	







Composantes de l'environnement	Mesures environnementales et sociales	Indicateurs de suivi
Environnement global (local et mondial)	Mesures face à la contribution au changement climatique du fait de l'accroissement du trafic dans le temps, entraînant une émission plus élevée de gaz à effet de serre, notamment de dioxyde de carbone (CO2)	
	la régénérescence des emprunts par la plantation systématique d'arbres; la plantation d'arbres de part et d'autre des routes aménagées ; les plantations de compensation en plein	<ul style="list-style-type: none"> ○ Nombre d'arbres plantés par site d'emprunt ○ Nombre d'arbres plantés par route aménagée ○ Nombre de sites de plantation d'arbres en plein ○ Nombre d'arbres plantés par site de plantation en plein
	Mesures de promotion des transports verts	
	Formulation d'une stratégie et plan d'actions de valorisation des huiles usées	<ul style="list-style-type: none"> ○ Rapport d'étude ○ Nombre de participants aux ateliers de validation
	Etude sur la valorisation des pneus usagés	
Etudes sur la valorisation des batteries usagées		

8.2. Calendrier du programme de suivi et responsabilités

Le calendrier du programme de suivi des mesures environnementales et sociales ne peut qu'avoir un caractère global compte tenu du stade de réalisation du présent CGES, à savoir bien avant la conclusion des négociations entre les deux Parties prenantes au Projet, le Gouvernement burkinabè et la Banque mondiale. En temps venu, les études environnementales et sociales par sous-projet apporteront des précisions. Le tableau ci-dessous présente ce calendrier général de suivi de la mise en œuvre des mesures et les responsabilités.

Tableau 9 : Calendrier général de suivi des mesures E&S et responsabilités

Mesures	Période d'exécution et de suivi					Acteurs responsables
	Avant démarrage	An 1	An 2	An ...	An n	
Mesures d'ordre institutionnel						
Mise en place des Cellules de gestion environnementale et sociale du MIDT et du MHU	■					SP/PST + DGESS/MIDT + DGESS/MHU
Mise en place du Comité National de suivi du CGES		■				SP/PST + DGESS/MIDT + DGESS/MHU + BUNEE
Mise en place des Comités Régionaux de Suivi du CGES		■				SP/PST + Maires des 5 communes prioritaires
Effectivité de la sélection environnementale et de la réalisation des études environnementales et sociale des sous projets (étude d'impact sur l'environnement et notice d'impact)		■				SP/PST + BUNEE + DGUTF + DGR + DGDR
Effectivité de la prise en compte des mesures environnementales et sociales dans les DAO		■				SP/PST + DMP/MIDT + DMP/MHU

Mesures	Période d'exécution et de suivi					Acteurs responsables
	Avant démarrage	An 1	An 2	An ...	An n	
Formation des acteurs du PCGES en Evaluation Environnementale des projets d'infrastructures						SP/PST + Consultants + Centres de formation
Formation des acteurs du projet en suivi des PGES des sous-projets du PTDIU						SP/PST + Consultants + Centres de formation
Mesures d'ordre technique et social en phase d'exécution du projet						
Mesures de bonification des impacts positifs						
Sensibilisation des jeunes et des femmes à l'épargne dans les IMF						Institutions de microfinances
Actions IEC aux populations						PST + Responsable communication
Elaboration et mise en œuvre plan de formation des groupes spécifiques						SP/PST + Consultants + Centres de formation
Mesures d'atténuation des impacts négatifs						
Toutes mesures						CRS/PCGES + CNS/CGES
Mesures d'ordre technique et social en phase d'exploitation des infrastructures et des aménagements						
Toutes mesures						Groupes spécifiques bénéficiaires + BUNEE + DGESS/MIDT & MHU

9. RESUME DES CONSULTATIONS PUBLIQUES

La conduite de l'étude a été marquée par de nombreuses séances de consultation des parties prenantes, en particulier les bénéficiaires potentiels des sous-projets et les groupes de personnes affectées par le projet.

Photo 11 : Séances de consultations publiques



....
des maraîchers
à Ouahigouya



.....des riverains
de la
contournante de
koudougou

Source : Michel Y./Octobre 2015

Les paragraphes ci-dessous présentent la synthèse des opinions et préoccupations, les PV de consultation étant l'objet de l'annexe n°1.

- i. La joie des groupes de publics rencontrés qui saluent la pertinence globale du PTDIU et celle des sous-projets qui le composent. Ils en perçoivent bien les enjeux

économiques, ses contributions à la réduction de la pauvreté et à l'amélioration des conditions de vie des populations locales.

- ii. Le souhait majeur qui se dégage est le démarrage de ce projet au plus tôt. Les opportunités d'emplois et de bonnes « affaires » telles les offres de restauration, de cafétérias et autres débits de boissons sont bien perçues. A côté de ce souhait, un doute a souvent été exprimé, celui de la réalité de ce projet. Le contexte temporel de conduite de l'étude, à savoir une période préélectorale, fait penser qu'il s'agit d'une démarche politicienne. Des élections présidentielles et législatives sont en effet prévues au Burkina Faso le 29 novembre 2015.
- iii. De nombreuses propositions sont faites en guise de contributions à la conception et à l'exécution des sous-projets. Aussi, peut-on noter :
 - **Pour les sous-projets de rues urbaines** : la réalisation de caniveaux pour le drainage des eaux pluviales. A cet égard, il est souhaité que l'assainissement pluvial prenne en compte la préoccupation des occupants des concessions riveraines aux routes, à savoir l'écoulement de leurs eaux pluviales vers les caniveaux aménagés. Le besoin d'éclairage public des nouvelles rues, la mise en place de ralentisseurs,...sont également souhaités.
 - **Pour les routes urbaines et rurales** : l'emploi prioritaire des jeunes des secteurs urbains et villages traversés à l'occasion du recrutement d'ouvriers locaux, l'accompagnement des personnes exerçant des activités économiques aux abords des routes et qui devraient être démenagées du fait des travaux des chantiers, le respect des délais d'exécution des chantiers par les entreprises afin de limiter les désagréments,...
 - **Pour les sous-projets d'aménagement de 50 ha de maraîchage à Manga et à Ouahigouya** : l'exécution des aménagements sur deux sites à Manga et trois sites à Ouahigouya, tenant compte des sites disponibles et de la dynamique en cours en matière de maraîchage ; l'appui au fonctionnement de la plateforme maraîchère de Ouahigouya par l'acquisition et l'implantation de groupes électrogènes relais afin de rendre fonctionnelle les chambres froides ; l'aménagement de la piste d'accès au site maraîcher de Sotouko à Manga, prenant en compte la mise en place d'un dalot mono ou bicellulaire.
 - **Pour les sous-projets d'aire de stationnement à Tenkodogo et de gare routière à Manga** : le bitumage ou le pavage des sites, la mise en place de clôtures périmétrales, l'aménagement de parkings, l'éclairage public des sites, la construction de bureaux pour le syndicat des transporteurs, de guérites pour les gardiens/agents de sécurité, de toilettes, de bâtiment devant servir de restaurant,....
 - **Pour le sous-projet de marché du secteur 6 de Dédougou** : l'appui des autorités locales pour le déménagement des commerçants déjà en place sur un site temporaire où ils pourront continuer à exercer leurs activités ; l'aménagement du marché en tenant compte des spécificités des différents produits vendus (condiments, céréales, tissus et pagnes, équipements ménagers, marchandises diverses, articles de téléphonie mobile,...) et des ateliers ... ; la priorité à accorder aux commerçantes et commerçants déjà en place lors de l'affectation des boutiques ;...

- **Pour le sous-projet de marché à bétail à Manga :** la construction d'une clôture adaptée pour ce type d'infrastructure, d'enclos suivant les animaux vendus (bovins, ovins, caprins), d'un enclos de vaccination, d'un parc d'embarquement des animaux, d'abreuvoirs, d'un bâtiment d'administration pour le bureau des commerçants de bétail et des emboucheurs, d'un local pour le règlement des transactions financières avec les clients, d'un grand hangar pour abriter plusieurs personnes contre la pluie et le soleil ; l'aménagement de la piste d'accès au marché à bétail.
 - **Pour le sous-projet de mise à niveau de l'abattoir de Manga :** l'aménagement et l'équipement des ateliers d'abattage de ruminants et de porc, de découpe de viande ; la mise en place d'un système de gestion des déchets liquides et des déchets solides ; la mise en place de chambre froide pour la conservation de la viande ; l'acquisition de tricycles aménagés pour le transport de la viande au marché dans des conditions d'hygiène, la reconstruction de l'enclos d'attente des animaux, la mise en place de la clôture, l'aménagement de la piste d'accès.
 - **Pour les sous-projets de mise en place de chaînes de traitement des déchets à Tenkodogo, Ouahigouya et Dédougou :** l'aménagement de décharges contrôlés assez loin des villes pour y reverser les déchets, l'aménagement de centres de transit des déchets où les associations vont déposer les déchets collectés auprès des ménages et autres entités qui en produisent ; la dotation des associations de tenues et d'équipements adéquats pour le transport des déchets (charrettes à traction asine, tricycles avec chariots basculables,...), équipements des Mairies en camions pour un transport efficace des déchets,...
- iv.** L'association étroite des groupes bénéficiaires des sous-projets à la conception des infrastructures, à la définition des modalités de gestion,...est unanimement souhaitée. Elle permettrait d'éviter les situations conflictuelles en phase d'exploitation ou même les cas de réalisations d'infrastructures qui ne correspondent pas aux besoins et attentes des utilisateurs.

CONCLUSION

Au terme de cette étude d'élaboration du cadre de gestion environnementale et sociale du PTDIU, quelques points retiennent l'attention. Ce sont notamment :

- i. la pertinence des sous-projets du PTDIU et les attentes fortes exprimées par les populations bénéficiaires vis-à-vis de ces sous-projets, en particulier dans les cinq régions de concentration des activités. Il importera de les associer étroitement lors des phases de préparation technique et de validation de chaque sous-projet, de manière à prendre en compte autant que faire se peut, leurs préoccupations, mais aussi leurs propositions d'aménagement. Au demeurant, le présent document de CGES comporte déjà plusieurs propositions concrètes des futurs bénéficiaires (transporteurs, maraîchers, bouchers, commerçants de bétails, acteurs de chaînes de gestion des déchets municipaux,...) des réalisations spécifiques qui pourront être valorisés en temps venu.
- ii. Le sous-projet de délimitation des Schémas Directeurs d'Aménagement et d'Urbanisme (SDAU) des chefs-lieux de régions a un caractère pilote et revêt une grande importance pour l'encadrement du développement des villes burkinabè dans le temps et dans l'espace. Sa mise en œuvre nécessitera un important travail d'information et de communication vis-à-vis des populations afin d'éviter autant que possible les conflits sociaux qui pourraient en découler. Ce premier exercice du genre permettra au Ministère en charge de l'urbanisme et aux municipalités de tirer des enseignements précieux pour l'aménagement des autres localités du pays.
- iii. La réalisation des investissements prévus apporteront des avantages certains aux populations au plan socio-économique, aussi bien en phase d'exécution des travaux qu'en phase d'exploitation. Ils s'accompagneront également de la génération d'impacts environnementaux et sociaux négatifs. Toutefois, ces derniers sont maîtrisables par la mise en œuvre des mesures d'atténuation pertinentes. C'est à cette fin que sont déclenchés les politiques de sauvegarde de la Banque mondiale, ainsi que les lois et règlements du Burkina Faso en matière de gestion environnementale et sociale.
- iv. Un Plan de Gestion Environnementale et Sociale (PGES) a été élaboré, qui inclut les éléments clefs de la gestion environnementale et sociale ainsi que les procédures de sélection (screening), de mise en œuvre et de suivi des mesures, les responsabilités institutionnelles et le budget. Le PCGES inclut des mesures de renforcement institutionnelles et techniques ; des mesures de formation et de sensibilisation et le Suivi/Evaluation des activités du projet.
- v. Le budget global de mise en œuvre du présent CGES s'élève à la somme 922 700 600 FCFA.

REFERENCES BIBLIOGRAPHIQUES

1. Banque mondiale, 2015 : rapport de mission de préparation du PTDIU
2. Décret n° 2015-1187 /PRES- TRANS/PM/MERH/MATD/ MME/MS/MARHASA/MRA/ MICA/MHU/MIDT/MCT portant conditions et procédures de réalisation et de validation de l'évaluation environnementale stratégique, de l'étude et de la notice d'impact environnemental et social.
3. Décret N° 97-054/PRES/PM/MEF du 06 février 1997 portant conditions et modalités d'application de la loi sur la Réorganisation Agraire et Foncière au Burkina Faso ;
4. Décret N°98-323/PRES/PM/MATS/MIHU/MS/MTT du 28 juillet 1998 portant réglementation de la collecte, du stockage, du transport, du traitement et de l'élimination des déchets urbains
5. La loi N°014-99/ADP du 15 avril 1999 portant réglementation des sociétés coopératives et groupements au Burkina Faso ;
6. Loi N° 014/96/ADP du 23 mai 1996 portant Réorganisation Agraire et Foncière au Burkina Faso ;
7. Loi n° 017-2006 du 18 mai 2006 portant Code de l'urbanisme et de la construction au Burkina Faso
8. Loi N°005/97/ADP du 30 janvier 1997 portant code de l'environnement au Burkina Faso ;
9. Loi N°013-2010/AN portant Code de l'Aviation Civile au Burkina Faso
10. MASA, 2014, Cadre de gestion environnementale et sociale du projet d'amélioration de la productivité et de la sécurité alimentaire
11. MECV, 2007, Plan d'action national de valorisation des huiles usées
12. MECV, 2010, Arrêté n° 2010-029IMECVISG/ BUNE Portant missions, organisation et fonctionnement du Bureau National des Evaluations Environnementales et des Déchets Dangereux
13. MEF, 2011, Cadre de gestion environnementale et sociale du projet pole de croissance de Bagré
14. MEF, 2011, Stratégie de Croissance Accélérée pour le Développement Durable.
15. MHU, 2008, Politique nationale de l'habitat et du développement urbain
16. MHU, 2013 – 2014, Schémas directeurs d'aménagement et d'urbanisme des villes de Manga, Tenkodogo, Ouahigouya, Koudougou, Dédougou, Bobo-Dioulasso, Kaya.
17. MIT, 2014, Notice d'impact environnemental et social de la piste Absouya – Tempaongo - Bilgotenga
18. MID, 2010, Etude de faisabilité de la réplique du programme « PrEst » à d'autres régions du Burkina Faso
19. MID-MT, 2011, Actualisation de la Stratégie de développement du secteur des transports au Burkina Faso
20. MPTIC, 2011, Cadre de gestion environnementale et sociale du Programme Ouest Africain d'Infrastructure de Communications
21. ONU-Habitat, 2007 : Profil urbain de Ouagadougou

ANNEXES

Annexe 1 : Détail des consultations du public et listes de présence par séance

1. Procès-verbal de consultation des producteurs et productrices maraîchers de Manga

Date	12 octobre 2015 de 14h00 à 15h10 mn
Lieu	Salle de conférence de la Mairie de Manga
Participants	Acteurs des deux sites de maraîchage de Manga : site en aval de la retenue d'eau de Manga aval et site de Sitokou. Cf liste en annexe au présent PV
Etat des sites	Sites aménagés sommairement il y a plus d'une douzaine d'années. Des systèmes d'irrigation défectueux (canaux et tuyauteries). Possibilité d'extension de ces sites et de réhabilitation des sites en exploitation
Légumes produits sur les deux sites	Oignon, tomate, choux, aubergine, salade, courgette, pomme de terre, piments, carotte.
Ecoulement des produits	<ul style="list-style-type: none"> ○ Vente à Manga ville ○ Des acheteurs venant du Ghana, de Côte d'Ivoire, du Togo et de Ouagadougou
Difficultés en phase de production	<ul style="list-style-type: none"> ○ Difficulté d'approvisionnement en eau en pleine saison sèche du fait du tarissement du lit du plan d'eau et de la baisse de la nappe phréatique. ○ Insuffisance des canaux d'irrigation ○ Coût élevé du fonctionnement des motopompes ○ Coûts élevés des engrais homologués et des semences ○ Mauvaise qualité de l'engrais livré (parfois) même par l'entremise des canaux officiels
Difficultés en phase d'écoulement des produits	<ul style="list-style-type: none"> ○ Marché local limité ○ Manque de site affecté à la vente des légumes à l'image de certaines villes du Burkina où il y a un marché de légumes ○ Difficulté d'accès au site de Sitouko en raison de l'état de la piste. Son aménagement nécessite la réalisation d'un dalot.
Menace sur le site de Sitouko	Risque d'altération du déversoir latéral du barrage de Sitouko par ravinement prononcé de l'aval. La solution technique face à cette menace dépasse les capacités des producteurs du site.
Appréciation du sous projet « 50 ha de maraîchage »	<ul style="list-style-type: none"> ○ Grande satisfaction si sous projet est pris en compte dans le cadre du PTDIU, vu que l'agriculture occupe la majorité de la population de Manga. ○ Remerciement infini aux autorités locales, au Gouvernement et à la Banque pour cette attention qui leur est portée
Prise en compte du genre	<ul style="list-style-type: none"> ○ Existence de groupements féminins et de groupements masculins sur les deux sites, cohabitation sans heurt particulier, entraide mutuel en cas de sollicitation.
Souhaits par rapport à ce sous projet « 50 ha de maraîchage » Souhaits par	<ul style="list-style-type: none"> ○ Répartition des « 50 ha » sur les deux sites en tenant compte de l'importance relative des groupements en place ici et là ○ Participation des représentants des groupements au moment de la conception du sous projet pour s'assurer de la prise en compte de

rapport à ce sous projet « 50 ha de maraîchage »	<p>leurs préoccupations.</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ Renforcement de leurs capacités en matière de gestion pratique des pesticides et des engrais (meilleure connaissance des produits homologués, application des doses appropriées, détection des produits obsolètes et attitudes à adopter ○ Démarrage rapide des activités du projet dans la mesure du possible
--------------------------------------------------	----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

2. Liste de présence des maraîchers et maraîchères à la séance de consultation

N°	Liste des producteurs et productrices maraîchers présents à la séance de travail		
1.	Ouedraogo Larba	Elu C.R.A	76 58 68 25
2.	Ouedraogo Sana	C.R.A/C.S	70 71 94 33
3.	Belem P. Barthelemy	Coordinateur C.R.A	76 58 45 81
4.	Dakissaga Paul	C.I/Siltouko	74 26 40 97
5.	BILGO Moï	C.I/Siltouko	78 40 93 37
6.	Koulo Abel	Maraîcher à Zigla	78 09 59 21
7.	Zongo Gilbert	Maraîcher Zigla	79 60 11 93
8.	Nana Victorienne	Maraîcher Zigla	74 26 68 37
9.	Tonde Hélène	Maraîcher Siltouko	73 55 48 90
10.	Compaore T. Blandine	Maraîcher secteur 1	75 46 33 47
11.	Zoungrana Solange	Maraîcher Siltouko	76 62 39 33
12.	Tonde Christine	Maraîcher Siltouko	
13.	Compaore Zoénabo	Maraîcher	69 08 00 62
14.	Nacoulma C. Joachim	Maraîcher	78 09 54 59
15.	Zoungrana Amidou	Basgana /Élevage	76 54 08 05
16.	Nikieme Salifou	Basgana /Élevage	76 54 05 86
17.	Barry Hassane	Manga /Élevage	76 44 91 82
18.	Compaore Beneiwendé	Elus /C.R.A	76 58 56 93

3. Procès-verbal de consultation des représentants des bouchers au sujet de la mise à niveau de l'abattoir de Manga

Date	12 octobre 2015 de 15h20 mn à 16h55 mn
Lieu	Salle de conférence de la Mairie de Manga
Participants	Bouchés. Confère liste en annexe au présent document
Etat de l'infrastructure et des aménagements	<ul style="list-style-type: none"> ○ Site d'environ ¼ ha ○ Abattoir comportant un bâtiment d'abattage pour ruminants et un autre pour porc, un bâtiment administratif et un petit local pour logement de l'agent vétérinaire. ○ Manque de clôture, manque d'électricité, sol du site boueux, voie d'accès non aménagé ○ Parc des animaux en attente d'abattage défectueux ○ Puits perdus bouchés ○ Existence d'une adduction d'eau potable (Réseau de l'Office National de l'Eau et de l'Assainissement) mais difficulté pour paiement des factures d'eau qui sont élevés ○ Pas de chambre froide pour conservation de la viande en attente de vente ○ Manque de moyens de transport adéquat pour le transport de la viande au marché de Manga
Attitude vis- vis du sous projet « abattoir »	<ul style="list-style-type: none"> ○ Seraient heureux si ce sous projet se réalisait en ce qu'il permettra de « booster » leur activité et d'assurer une meilleure qualité de viande aux populations de Manga et des localités voisines ○ Souhaitent son exécution le plus tôt possible
Souhais/idées à prendre en compte dans la mise à niveau de l'abattoir	<ul style="list-style-type: none"> ○ Réhabilitation des bâtiments d'abattage des ruminants et des porcs, ainsi que du parc des animaux ○ Réalisation d'une chambre froide ○ Acquisition de trois tricycles aménagés pour transport de la viande dans de bonnes conditions d'hygiène (2 tricycles pour transport de viande de ruminants et 1 pour la viande de porc) ○ Aménagement des puits perdus ○ Réalisation de la clôture et aménagement de la prise d'accès ○ Réalisation d'un forage équipe de pompe pour lavage adéquat de la viande et des bâtiments d'abattage ○ Formation des bouchers aux bonnes pratiques d'abattage,
Souhait pour la conception du sous projet	<ul style="list-style-type: none"> ○ Association (consultation étroite) des bouchés lors de la conception du projet de mise à niveau

4. Procès-verbal de consultation des représentants des éleveurs et commerçants de bétail au sujet de la construction d'un marché à bétail à Manga

Date	12 octobre 2015 de 15h20 mn à 16h55 mn
Lieu	Salle de conférence de la Mairie de Manga
Participants	Eleveurs et emboucheurs. Confère liste en annexe au présent document
Etat actuel du site du marché à bétail	<ul style="list-style-type: none"> ○ Site constitué d'un espace libre situé en zone non lotie au secteur 5 de la ville ○ Espace non délimité, pas d'affectation officielle de la part de l'administration locale, même si elle en reconnaît l'affectation. Quelques arbres d'espèces locales et surtout des herbacés en cette période de fin de saison pluvieuse ○ Site non délimité officiellement, mais affecté depuis 2007 à l'activité de vente de bétail (gros et petits ruminants) ○ Manque de voie d'accès aménagée. Pis, une rigole existe à un niveau donné, nécessitant un dalot en cas d'aménagement de la voie d'accès ○ Marché accessible de toute part sans traverser la ville de Manga avec le bétail
Provenance des clients et volume actuel des activités	<ul style="list-style-type: none"> ○ Gros clients venant de Ouagadougou, Guelwongo, Garango, Ghana. Il y a aussi des exportateurs vers le Ghana ○ Plus de 1000 gros ruminants vendus les jours de marché (tous les 3 jours) et plus de 2 000 petits ruminants
Organisation pour la gestion du marché à bétail	<ul style="list-style-type: none"> ○ Pas d'organisation formelle pour la gestion du marché actuel. ○ Mais existence de trois associations reconnues : l'association des commerçants exportateurs, association des emboucheurs, association des revendeurs d'animaux. ○ La création d'une organisation faîtière est en discussion pour mieux fédérer les idées et les énergies.
Attitude vis- vis du sous projet « marché à bétail »	<ul style="list-style-type: none"> ○ Sont satisfaits de l'attention que les autorités locales et le bailleur accordent à ce sous projet qui leur tient à cœur. Le marché à bétail aménagé va favoriser un développement de leur activité, créer des emplois et des revenus pour beaucoup de personnes, ainsi que des recettes pour la Mairie en termes de paiement de taxes diverses.
Souhaits/idées à prendre en compte dans la construction du marché à bétail	<ul style="list-style-type: none"> ○ Prendre suffisamment un espace important et l'affecter officiellement (par voie administrative) en tant que marché à bétail ○ Aménager l'intérieur en distinguant des espaces affectés au gros ruminants, aux ovins, aux caprins ○ Prévoir un parc d'embarquement à un endroit proche de la clôture et accessible par les véhicules d'embarquement de bétail ○ Prévoir des abreuvoirs, des lieux de stockage de fourrage ○ Réaliser un parc de vaccination/traitement des animaux ○ Prévoir un bâtiment servant de bureau et un hall en tôle pour abriter les commerçants contre le soleil, la pluie,... ○ Réaliser une clôture adéquate ○ Construire des toilettes adéquates avec adduction d'eau ○ Association (consultation étroite) des commerçants de bétail et les agents de la Mairie de la conception de l'infrastructure et pour le suivi de sa réalisation.

5. Liste de présence des éleveurs et bouchers

N°	Liste des éleveurs et bouchers à la séance de travail		
1.	DIPAMA Samuel	boucher	
2.	ZOUNGRANA Arsène	boucher	79 80 52 72
3.	NACOULMA Gèrmain	boucher	66 81 36 92
4.	ZOUNGRANA Zakari	boucher	
5.	COMPAORE Vincant	boucher	78 03 56 60
6.	NACOULMA Désiré	boucher	76 08 33 35
7.	ILBOUDO Boukaré	Emboucheur	76 66 43 94
8.	KONDITAMDE Pière	boucher	76 44 47 92
9.	BOUDA Dominique	boucher	76 80 84 51
10.	OUEDRAOGO Ernesse	boucher	76 63 41 13
11.	ILBOUDO Séni	Emboucheur	64 91 06 31
12.	SEDGA Abdoulaye	Emboucheur	77 44 47 93
13.	CONGO Hamidou	Emboucheur	76 44 47 93
14.	BOUDA Boukaré	Emboucheur	75 43 36 37

6. Procès-verbal de consultation de riverains à la route Manga – Dindéogo – Zoaga - Frontière du Ghana

Date	30 octobre 2015 de 14h30 à 15h45
Lieu	Au bord de la route à Dindéogo (Dans un cafétéria- restaurant)
Participants	Riverains à la rue
Information sur le sous projet bitumage des rues	Les populations sont informées de l'intention du Gouvernement et de la Banque mondiale de bitumer la route, par la radio locale. C'est depuis l'année 2014. Mais en dehors de cela, il n'y a pas d'autre information à notre connaissance.
Attitude vis- vis du sous projet	<p>Nous sommes très contents si le Gouvernement et la Banque mondiale veulent nous arranger nos routes Cela va procurer beaucoup d'avantages comme :</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ La facilitation des déplacements en véhicules, en motos,...pour aller à Manga ou Zabré ou même au Ghana pour les commerçants ○ Le développement du commerce des produits agricoles de villes de la zone ○ La facilité de transporter les malades vers Manga et même Ouaga s'il le faut ○ Les emplois que les jeunes vont avoir et qui vont leur permettre d'avoir des revenus financiers pour mener d'autres activités et sortir du chômage.
Souhaits/idées à prendre en compte dans l'exécution du sous projet	<ul style="list-style-type: none"> ○ Le recrutement prioritaire des jeunes des villages traversés pour la main d'œuvre non qualifiée et même d'ouvriers qualifiés (menuisiers, maçons, ferrailleurs,...) ○ Prendre en compte la sécurité des habitants des villages et des passants pendant les travaux en faisant de bonnes déviations ○ Faire tout pour diminuer les poussières pendant les travaux ○ Les ralentisseurs et les stops dans les villages pour éviter que les véhicules ne circulent à toute vitesse et ne fassent des accidents ○ Les fossés à la traversées des villages afin d'éviter que la construction de la route ne provoquent des inondations
Questions/ Réponses	<ul style="list-style-type: none"> ○ Question 1 : Quand les travaux ont-ils commencer ? ○ Réponse du consultant : Les échanges entre le Gouvernement et la Banque mondiale vont se poursuivre jusqu'en mi 2016. Et dès que l'accord de financement est signé, les travaux pourront commencer au plus tard courant 2017 ○ Question 2 : Est-ce qu'on pourra trouver une solution pour les gens qui ont des hangars de commerce et des ateliers ? ○ Réponse du consultant : Normalement, les gens doivent libérer les abords de la route avant le début des travaux. Les autorités locales vont informer les habitants de toutes les localités en temps venu de sorte qu'il n'y ait pas de surprise. Ce sont elles qui vont aider à trouver des places pour le déménagement de personnes exerçant des activités au bord de la route. ○ Question 3 : Y'aura-t-il des dédommagements pour ces personnes ? ○ Réponse du consultant : une étude environnementale et sociale détaillée sera menée pour savoir combien de personnes seront à déplacer et combien cela coutera. Le Gouvernement devrait

Questions/ Réponses	<p>pouvoir dédommager les gens touchées.</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ Question 4 : Y'a-t-il un délai pour l'arrêt des constructions et des installations au bord de la route ? ○ Réponse du consultant : l'étude pour évaluer les infrastructures et les autres biens situés sur l'emprise des travaux a commencé et on connaîtra avec précision l'état des lieux. De ce fait, même si quelqu'un venait à s'installer après cela, on ne pourra pas le recenser. ○ Question 5 : Il y a des gens qui occupent des boutiques, mais ce sont des locataires. Ce sont eux qui vont être dédommagés ou bien ce sont les propriétaires des boutiques ? ○ Réponse du consultant : C'est la personne qui sera recensée le jour où les enquêteurs vont passer. C'est pour éviter ces genres de problèmes que les gens seront bien informés avant le passage des enquêteurs. Mais en plus, si l'étude finit, on va déposer le rapport partout où c'est possible pour que les gens soient informés et fassent éventuellement des réclamations sur des bases claires.
------------------------	---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

7. Liste de présence des riverains à la route Manga – Dindéogo – frontière du Ghana

N°	Noms et prénoms	Structures et fonctions	Téléphone
1.	BOGORE Siha	Commerçant d'habits	
2.	TRAORE Inoussa	Menuisier	76 86 10 95
3.	MASSIMBO Ali	Employé de commerce	76 00 21 91
4.	MASSIMBO Idrissa	Employé de commerce	76 03 74 07
5.	MASSIMBO Aboubacar	Employé de commerce	76 63 06 60
6.	YASSONGO Salif	Employé de commerce	76 27 97 69
7.	YASSONGO Sanoussa	Employé de commerce	75 85 95 17
8.	NIAMBO Yacouba	Chauffeur	76 51 29 04
9.	Noyorsé Mahama	Menuisier	78 90 65 49
10.	Tagnarga Harouna	Restaurateur	78 23 47 83
11.	Bouda Issa	Commerçant de cola	70 24 66 58
12.	Mme Gouba Salimata	Vendeuse de galette et bouillie	
13.	Mme Ouédraogo Fatou	Vendeuse de riz et têt	
14.	GOLGA Boubacar	Cultivateur	65 29 05 80
15.	KABRE Ibrahim	Commerçant	75 67 33 80
16.	KABRE Karim	Orpailleur	77 60 88 33
17.	MASSIMBO Alain	Vendeur kiosque	77 67 71 84
18.	ZARE Pascal	Chauffeur	76 39 57 74
19.	SENHO Souleymane	Electricien	75 13 05 56
20.	YIGO Sammuel	Commerçant	75 49 30 47

8. Procès-verbal de consultation des représentants des transporteurs au sujet de la réalisation d'une aire de stationnement à Tenkodogo

Date	14 octobre 2015 de 12h10 mn à 13h35 mn
Lieu	Salle de réunion de la Direction Régionale des Infrastructures du Centre Est (DRID/CE à Tenkodogo)
Participants	Représentants du bureau du Syndicat des transporteurs de Tenkodogo et membres du syndicat et une représentante de la Direction Régionale des Transports. Confère liste en annexe au présent document
Etat actuel du site du marché à bétail	<ul style="list-style-type: none"> ○ Site constitué d'un espace libre situé en zone non lotie après le camp militaire de Tenkodogo sur l'axe Tenkodogo – Bitou. ○ Espace non délimité, pas d'affectation officielle de la part de la Municipalité. ○ Site parsemés d'arbres d'espèces locales et exotiques (Eucalyptus) et surtout une densité d'arbustes et d'herbacées
Provenance des transporteurs bénéficiaires de l'infrastructure	<ul style="list-style-type: none"> ○ Transporteurs en provenance du Togo et en partance pour Ouaga, Bobo, Niamey, Sikasso et Bamako ○ Transporteurs en provenance de Bobo, Ouaga, Mali et Niger en partance pour le Togo (Port de Lomé) ○
Intérêts de l'aire de stationnement selon les transporteurs	<ul style="list-style-type: none"> ○ Site de stationnement permettant aux transporteurs de marquer un arrêt en lieu pour pouvoir se reposer, ainsi que les moteurs des camions ○ Site permettant d'éviter le stationnement anarchique des gros porteurs à l'entrée de la ville de Tenkodogo et partant, d'éviter les risques d'accidents ○ Site permettant aussi d'éviter que la voie publique ne soit salie par le déversement des huiles des moteurs des camions ○ Opportunité de développement de petites affaires (restauration, petites marchandises,...) du fait des besoins des transporteurs et autres personnes amenées à fréquenter les lieux ○ Plus de recettes pour la Mairie de Tenkodogo par le biais des taxes payées
Attitude vis- vis du sous projet « aire de stationnement »	<ul style="list-style-type: none"> ○ Seraient contents si le sous projet se réalisait compte tenu des avantages qui en résulteront. ○ Souhaitent son démarrage au plus vite.
Propositions d'éléments pour la construction de l'aire de stationnement	<ul style="list-style-type: none"> ○ Bitumage de l'aire d'évolution des camions ○ Clôture du domaine avec modèle adapté à ce type d'infrastructure ○ Eclairage de l'aire de stationnement ○ Construction d'un bâtiment administratif pour le syndicat des transporteurs avec suffisamment de compartiments/bureaux ○ Construction de maisonnettes pour gardiens aux portes d'entrée et de sortie ○ Construire un grand hangar avec tôle pour abriter transporteurs et autres agents (apprentis) à l'occasion des escales
	<ul style="list-style-type: none"> ○ Matérialisation officielle de l'affectation du site par les autorités municipales

Souhaits pour la conception du sous projet « aire de stationnement »	<ul style="list-style-type: none"> ○ Association du bureau du syndicat des transporteurs à la délimitation des limites du site en temps venu pour s'assurer de la taille de l'espace. Il faut en effet une espace important compte tenu du nombre élevé des camions et de son augmentation dans le temps. ○ Association du syndicat à la conception des plans d'aménagement en temps venu pour s'assurer de la prise en compte de ses besoins et préoccupations
Autres questions et réponses	<ul style="list-style-type: none"> ○ Question 1 : Quand commenceront les travaux de construction de l'aire de stationnement ? ○ Réponse du consultant : le montage du projet PTDIU se poursuivra jusqu'en mai 2016, période à laquelle est prévue la tenue du Conseil d'Administration de la Banque mondiale. On peut prévoir que c'est en 2017 que commenceront les activités. ○ Question 2 : Peut-on prévoir une mosquée à l'intérieur de l'aire de stationnement ? ○ Réponse venue des autres participants : Il n'est pas indiqué de construire une mosquée dans le site car c'est une infrastructure religieuse, ce qui créerait une sorte de ségrégation. Car en ce moment il faudrait construire une église pour les catholiques, une autre pour les protestants et un site pour les animistes. Ce n'est pas l'objet du lieu, c'est un lieu de travail où tout le monde doit se retrouver et être à l'aise, sans distinction particulière.

9. Liste de présence des transporteurs de Tenkodogo à la séance de consultation

N°	Liste des transporteurs présents à la séance de travail		
1.	El Hadj MINOUGOU Yacouba	Président Syndicat transporteur	70 23 30 84
2.	KERE K. Ousmane	Vice-Président	70 27 56 06
3.	BILA Boureima	Membre	70 48 13 87
4.	DIAO Amado	Membre	70 33 14 77
5.	MINOUGOU Antouiwendé	Membre	70 28 68 12
6.	KERE Théodore	Membre	62 68 44 48
7.	El Hadj MINOUGOU Abdoulaye	Membre	70 10 71 04
8.	YOUGBARE Abdoulaye	Membre	70 74 53 37
9.	KERE Salam	Membre	70 51 47 92
10.	SOME/NANA Brigitte	DRJ/CE	70 24 34 52
11.	KERE Maurice	Membre de l'information	70 26 71 50
12.	KERE Julien	Transporteur	73 10 00 83

10. Procès-verbal de consultation des producteurs et productrices maraîchers de Ouahigouya

Date	16 octobre 2015 de 11h30 mn à 12h40 mn
Lieu	Salle de réunion de la Plateforme Maraîchère de la Région du Nord
Participants	Représentant de la Chambre Régionale d'Agriculture du Nord, Maraîchers et Maraîchères membres de l'Association Professionnelle des Maraîchers du Yatenga (ASPEMY). Cf. liste en annexe au présent PV
Légumes produits sur les deux sites	Oignon, pomme de terre, haricot vert, tomate, choux, salade, piment, carotte.
Information sur le sous projet « 50 ha » envisagé dans le cadre du PTDIU	<ul style="list-style-type: none"> ○ Informés de l'idée de projet par les Services Techniques Municipaux de Ouahigouya qui ont communiqué à une mission de la Banque mondiale. Dans le cadre du Schéma Directeur d'Aménagement et d'Urbanisation (SDAU) de la ville de Ouahigouya, l'aménagement de 50 ha est prévu au titre des priorités en matière d'activités agro-pastorales. ○ Mais nous n'avons pas d'autre information sur ce sous projet
Appréciation du sous projet « 50 ha de maraîchage »	<ul style="list-style-type: none"> ○ Contents si ce sous projet est réalisé avec l'appui de la Banque mondiale et le Gouvernement. Il va permettre un meilleur épanouissement des maraîchers et maraîchères avec toutes leurs familles du fait du développement de l'activité qui est une activité d'intérêt majeure au Yatenga et dans toute la Région du Nord.
Sites de production pour les 50 ha	<ul style="list-style-type: none"> ○ Question : Les 50 ha seront aménagés sur un seul site ou sur plusieurs sites. ○ Réponse du consultant : Il n'est pas dit que les travaux doivent être conduits sur un seul site. Mais il n'est pas non plus souhaitable que ces 50 ha soient morcelés sur plusieurs sites, car cela disperserait les résultats et rendraient difficiles l'évaluation de l'impact économique. ○ Précision des maraîchers et maraîchères : Nous pensons que les 50 ha peuvent être répartis sur les sites de Gouinré, Rikou et Baporé qui sont tous dans la zone agricole du SDAU
Ecoulement des produits	<ul style="list-style-type: none"> ○ Vente à Ouahigouya, Ouagadougou, Koudougou, Bobo-Dioulasso ○ Exportation en Côte d'Ivoire, Ghana, Togo et Mali.
Difficultés majeures et solutions envisageables	<ul style="list-style-type: none"> ○ En matière de production, les maraîchers de Ouahigouya sont limités effectivement par les superficies actuellement aménagées. D'où le sentiment de joie de voir se réaliser les 50 ha à la faveur du PTDIU ○ En matière d'écoulement des produits, les capacités sont également limitées du fait de la non fonctionnalité de la Plateforme maraîchère, une infrastructure de stockage des légumes et fruits, réalisée par l'Etat en 2009 à l'occasion de la commémoration de l'anniversaire de l'indépendance. Elle comporte 4 chambres froides d'une capacité globale de

Difficultés majeures et solutions envisageables	<p>stockage de 200 tonnes de légumes, mais non fonctionnelle par manque de groupes électrogènes relais pour pallier aux coupures de courant électrique du réseau de la société nationale d'électricité.</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ La plateforme est gérée par un Groupement d'Intérêt Economique « Béog Neéré du Nord » qui est la structure faîtière régionale pour 26 associations de production et vente de légumes et fruits dans la Région du Nord. ○ Le Programme d'Appui aux Filières Agro-Sylvo-Pastorales (PAFASP) financé par la Banque mondiale est intervenue sur cette infrastructure par la construction de la clôture en 2013. Mais n'a pu prendre en charge l'acquisition des groupes électrogènes.
Souhait par rapport à ce sous projet « 50 ha de maraîchage »	<ul style="list-style-type: none"> ○ Aménagement des 50 ha sur les 3 sites suscités ○ Suivant les normes convenues pour la répartition des parcelles d'exploitation, ces 50 ha vont profiter à environ 200 ménages d'environ 10 personnes par ménages. ○ Les travaux d'aménagement prennent en compte le réseau d'irrigation (canaux, tuyauteries, motopompes), la réalisation de forages, de puits à grands diamètre, le système goutte à goutte,.... ○ Prise en compte de l'accroissement de la capacité de commercialisation des fruits et légumes par un appui à la mise en fonctionnement de la Plateforme maraîchère à travers l'acquisition et l'installation des 4 groupes électrogènes, la construction de mini boutiques de vente de fruits, légumes et intrants de production le long de la clôture de la Plateforme pour la vente en détail aux populations de Ouahigouya et aux voyageurs ○ Impliquer l'ASPEMY et les responsables du GIE au moment de l'étude technique pour la conception de l'aménagement des 50 ha de maraîchage.
Engagements de l'ASPEMY et du GIE	<ul style="list-style-type: none"> ○ La transparence sera de mise au moment de l'attribution des parcelles. La Chambre Régionale d'Agriculture et la Direction Régionale de l'Agriculture seront impliqués pour superviser cette répartition. ○ Le genre sera pris en compte, car cela est une pratique ancrée dans la gestion des activités depuis plusieurs années déjà.
Question	<ul style="list-style-type: none"> ○ Question : A quand le démarrage des activités du PTDIU ? ○ Réponse du consultant : dernier trimestre 2016 –début 2017

11. Liste de présence des maraîchers et maraîchères

N°	Liste des producteurs et productrices maraîchers présents à la séance de travail		
1.	Baeraya Abdoulaye	Burkina Vert	70 24 06 37
2.	Savadogo Abdoulaye	Jeune Producteur semencier	70 10 94 56
3.	Ouedraogo Ousmane	Jeune Producteur semencier	78 09 82 40
4.	Ouedraogo Boubakar	Jeune Producteur semencier	78 64 65 52
5.	Sigue Idrissa	Jeune Producteur semencier	76 29 00 42
6.	Ouedraogo Abdoul Salam	Jeune Producteur semencier	75 56 08 51
7.	Werme Ousseini	CRA/N/APD	78 17 10 03
8.	Ouedraogo Hamadé	Association Béogo néere	70 28 63 30
9.	Ouedraogo Madi	Association Béogo néere	73 11 16 64
10.	Ouedraogo Salam	G.I.E/Nord	70 20 74 47
11.	Sawadogo Boukary	H.S.P.M. Y/Président	72 10 84 35
12.	Ouedraogo Fatimata	Nabonswendé	71 10 70 91
13.	Ouedraogo Zourata	Nabonswendé	71 07 78 13
14.	Sigue Ousseini	Jeune Producteur semencier	79 18 38 33
15.	Savadogo Kalizeta	Wend Panga	66 66 56 96
16.	Adja Azetou	Kibaelasumbu	76 64 88 35
17.	Ouedraogo Haoua	Kibaelasumbu	70 72 78 19
18.	Ouedraogo Korotimi	Wend Panga	61 15 78 73

12. Procès-verbal de consultation de riverains de la rue 6.25 et de la rue 8.04 de Ouahigouya

Date	16 octobre 2015 de 13h30 à 15h25
Lieu	Au bord de la rue 6.25 et de la rue 8.04
Participants	Riverains aux deux rues. Cf. liste en annexe au présent document
Information sur le sous projet bitumage des rues	C'est la première fois que nous entendons parler de ce projet de bitumage de cette route. On n'en avait pas entendu parler auparavant. C'est une très bonne nouvelle qui nous est ainsi apportée.
Attitude vis- vis du sous projet «bitumage des rues urbaines»	<p>Nous sommes très contents si le Gouvernement et la Banque mondiale veulent nous l'aménager. Ce bitumage de la route va nous apporter les avantages suivants :</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ La facilité de circulation, sans les poussières, les trous et les flaques d'eau en saison pluvieuse. ○ La propreté devant les maisons qui sont au bord des rues ○ le développement du petit commerce le long des routes aménagées ○ le drainage des eaux de pluies, débarrassant les devantures des maisons des eaux sales ○ l'augmentation de la valeur des maisons des parcelles situées au bord des routes. Avec la possibilité d'avoir plus de revenus financier avec les maisons en location.
Souhaits/idées à prendre en compte dans la mise à niveau de l'abattoir	<ul style="list-style-type: none"> ○ Prendre en compte la construction des fossés pour un écoulement conséquent des eaux pluviales ○ L'éclairage des routes pour que dès que les travaux sont finis, la lumière soit disponible pour éviter les accidents de nuits ○ La priorité à accorder aux jeunes des secteurs traversés pour le recrutement de la main d'œuvre locale ○ La considération des Comités de Développement de Secteurs en tant qu'interlocuteur officiel pour l'information et la mobilisation des populations dans les différents secteurs en vue de faciliter le traitement des différentes questions qui viendraient à se poser.
Questions/ Réponses	<ul style="list-style-type: none"> ○ Question 1 : Le bitumage des rues urbaines de Ouahigouya sera-t-il une réalité ? ○ Réponse du consultant : Ce projet est une réalité. Il est en cours de montage par le Gouvernement en relation avec la Banque mondiale. Vous pouvez vérifier auprès des autorités locales et auprès des directions régionales en charge de l'urbanisme et des travaux publics. ○ Question 2 : A quand donc le début des travaux ○ Réponses du consultant : Les échanges entre le Gouvernement et la Banque mondiale vont se poursuivre jusqu'en mi 2016. Et dès que l'accord de financement est signé, les travaux pourront commencer au plus tard courant 2017 ○ Question 3 : Est-ce que les gens qui ont des hangars de petits commerces et autres ateliers le long des routes seront dédommagés ?

Questions/ Réponses	<ul style="list-style-type: none"> ○ Réponse du consultant : Tout dépendra des accords qui seront convenus entre la Banque mondiale et le Gouvernement. Mais une étude environnementale et sociale sera menée avant le démarrage des travaux et on saura combien de personnes seront expropriées de leurs installations en bordures des routes concernées et des montants éventuels à verser à ces personnes affectées. ○ Question 4 : Y'aura-t-il des plantations d'arbres d'alignement comme le long d'autres rues déjà bitumées ? ○ Réponse du consultant : Oui, cela est faisable et sera pris en compte dans la conception technique des travaux.
Craintes/ Appréhensions et propositions	<ul style="list-style-type: none"> ○ Nous craignons d'être surpris par les délais de libération des abords des voies en vue du démarrage des travaux. Il faut que les autorités locales nous aident à trouver des nouveaux sites pour la réinstallation de nos petits hangars de commerce et ateliers, et que nous soyons informés suffisamment longtemps à l'avance du début des travaux. ○ Nous craignons que les délais d'exécution des travaux soient trop longs. Pour le cas de l'avenue de Mopti, les travaux étaient prévus pour 18 mois mais ils ont finalement trainé pendant trois ans, soit le double du temps prévus. Il est souhaitable que les autorités gouvernementales et locales fassent tout pour que les entreprises ne traînent pas avec les chantiers compte tenu des désagréments que cela cause à la population de la ville en général et aux riverains des rues concernées en particulier. ○ Nous craignons qu'une fois les routes aménagées et que la Mairie réalise des boutiques, d'autres personnes qui n'avaient aucune activité au bord des routes ne soient privilégiées dans les attributions des nouvelles boutiques. Il faut vraiment que la Mairie évite cela.

1.	Ouédraogo Tasséré	Membre du CDS	70 28 18 19
2.	Ouédraogo Oumarou	Conseiller du CDS	
3.	Ouédraogo Cheick Omar	Membre du bureau CDS	75 16 98 81
4.	Ouédraogo Farta	Mécanicien	72 65 00 86
5.	Sawadogo Abdoul Salam	Tailleur	76 44 47 44
6.	Sawadogi A. Nassa	Commerçant	78 37 03 54
7.	Sawadogo Issouf	Chauffeur	62 52 61 09
8.	Ouédraogo Issouf	Taximan (tricylce)	71 51 78 08
9.	Sankara Oumarou	Elève	73 85 27 68
10.	Mme Ouédraogo Kadiatou	Présidente comité des femmes	70 29 79 05
11.	Mme Ouédraogo Fati	Membre Comité des femmes	
12.	Mme Ouédraogo Binta	Membre Comité des femmes	
13.	Ouédraogo Salif	Chauffeur	
14.	Ouédraogo Souuleymané	Maraîcher	78 52 63 64
15.	Mme Samimata Bélem	Ménagère	
16.	Sawadogo Nawaratou	Elève	68 43 62 61
17.	Ouédraogo Awa	Elève	78 72 82 90
18.	Mme Da Angèle	Ménagère	
19.	Ouedraogo Ousseini	Assistant de Police/Retraité	68 73 44 73
20.	Ouedraogo T. Salif	Tailleur	76 00 11 03
21.	Ouedraogo Esthere Lucie	Ménagère	70 61 82 99
22.	Ouedraogo Moussa	Commerçant	
23.	Ouedraogo S. Innocent F.	Magasinier	70 19 05 44
24.	Ouedraogo Nombamba	Menuisier	76 67 52 56
25.	Ouedraogo Abdoulaye	Surveillant de lycée	79 79 33 30
26.	Ouedraogo Zakaria	Président CDS/secteur 8	70 42 52 04
27.	Zorom Issouf	Commerçant	70 34 94 98
28.	Zorom Ali	Fonctionnaire à la retraite	70 33 96 82
29.	Ouedraogo Sayouba	Petit commerçant	70 34 40 91
30.	Ouedraogo Souleymane	Instituteur	76 54 36 32
31.	Sawadogo Amidou	Instituteur	62 78 70 89
32.	Zorome Jean Issouf	Chômeur	70 28 56 44
33.	Ouedraogo Cheik Omar	Chômeur	71 91 49 59
34.	Ouedraogo Pamiki Prosper	Maçon	75 47 31 11
35.	Ouedraogo Rasmané	Taxima (tricycle)	76 60 32 31

13. Liste de présence de riverains aux rues 6.25 et 8.04

14. PV de consultation des acteurs de la chaîne de gestion des déchets de Ouahigouya

Date	16 octobre 2015 de 15h40mn à 16h55 mn
Lieu	Salle de réunion de l'ancienne Mairie de Ouahigouya
Participants	Représentants des opérateurs privés et associatifs en charge de la collecte et du transfert des déchets ménagers + Directeur des Services Techniques Municipaux
Information sur le sous projet « chaîne de traitement des déchets » envisagé dans le cadre du PTDIU	Nous n'avions pas d'information sur ce projet, c'est maintenant que nous en sommes informés. Nous nous en réjouissons.
Appréciation du sous projet « chaîne complète de déchets »	Nous nous réjouissons à l'idée d'un tel projet car il va faire beaucoup de biens à la ville en termes de : <ul style="list-style-type: none"> ○ propreté, de qualité du cadre de vie et d'image globale de la ville. ○ De réduction des maladies liées aux nuisances diverses dans lesquelles les populations vivent ○ Création d'emplois par l'augmentation de la capacité de travail des différents acteurs ○ Enfin, la ville sera dotée d'une décharge officielle
Difficultés actuelles liées à la gestion des déchets urbains à Ouahigouya	<ul style="list-style-type: none"> ○ Production élevée d'ordures en raison de la densité élevée de la population dans les différents secteurs ○ Le manque d'infrastructures adéquates pour l'enlèvement des déchets dans la ville. On perçoit plusieurs dépôts sauvages d'ordures ici et là dans les différents secteurs. ○ La mentalité des populations de la ville qui ne favorisent pas des réflexes de bonnes pratiques en matière d'hygiène publique ○ Les moyens logistiques limités des associations impliquées dans la collecte et le transfert des déchets à la décharge. ○ Le manque de moyens de transport adéquat à la Mairie. Le seul camion en état de fonctionnement tombe régulièrement en panne. ○ L'absence d'une vraie décharge contrôlée qui serait hors de la ville ○ L'absence de sanction appropriée des personnes qui ont des comportements répréhensibles en matière de gestion des déchets
	<ul style="list-style-type: none"> ○ Question1 : Comment sera organisée la gestion des déchets dans le cadre de ce nouveau projet PTDIU ? ○ Réponse du consultant. Une étude technique, économique et financière sera faite pour concevoir au mieux ce sous-projet « Chaîne de gestion des déchets à Ouahigouya ». Elle permettra de s'appuyer sur les

Questions/Réponses	<p>expériences antérieures (acquis et faiblesses), de s'appuyer sur la dynamique actuelle et d'apporter des améliorations nécessaires, en tenant compte des rôles réels que peuvent jouer les différents acteurs.</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ Question 2 : A quand le début du projet PTDIU ? ○ Réponse du consultant : les activités du projet pourrait démarrer en 2017 lorsque le gouvernement et la Banque mondiale auront conclu toutes les négociations. ○ Question 3 : le projet prendra –t-il en compte la transformation des déchets plastiques en objets utilitaires ?
Questions/Réponses	<ul style="list-style-type: none"> ○ Réponses du consultant : Il est possible que cela soit pris en compte, tout dépend des coûts que cela pourrait induire et de la capacité du Gouvernement et des acteurs concernés à contribuer. L'étude préalable qui sera faite permettra de mieux répondre clairement à cette préoccupation.
Propositions d'idées à prendre en compte	<ul style="list-style-type: none"> ○ Prendre en compte en priorité les trois associations (« Bangountoum », « Bayirnoma » et « Association Vie Meilleure ») et l'opérateur privé « Agence Location, Vente et Services (ALVS) » qui font dans les déchets depuis longtemps dans la conception et la mise en œuvre du sous projet ○ Renforcer les capacités techniques et logistiques de ces structures par la formation et les équipements (charrettes, pelles, brouettes, tricycles à chariot basculable » ○ Identifier un site hors de la ville pour implanter une décharge contrôlée ○ Acquérir des camions adaptés pour le transfert des déchets de la ville vers la décharge contrôlée qui sera aménagée. Ces camions pourront être gérés par la Mairie ○ Prendre en compte l'idée ci-dessus avancée et relative à la valorisation des déchets plastiques

15. Liste de présence des acteurs de la chaîne de gestion des déchets de Ouahigoua

N°	Liste des acteurs de la chaîne de gestion des déchets présents à la séance		
1.	OUEDRAOGO Souleymane	Particulier	78 52 63 64
2.	OUEDRAOGO Moussa	Association Bangtum	78 05 72 02
3.	KOMI Yacouba	Association Bantum	72 45 97 34
4.	DIALLO Azèta	Secrétaire association Bang-tilum	78 19 32 50
5.	SIO Limata	Association bayir-nooma	71 73 23 01
6.	BOYENA Zoénabou	Association bayir-nooma	75 70 86 89
7.	PORGO Limata	Association bayir-nooma	

8.	OUEDRAOGO Boureima	A.L.V.S	70 25 51 88
9.	OUEDRAOGO Adama	Association Vie Meilleur (A.V.M)	70 56 40 06
10.	ZIDA Aminata	Association bayir-nooma	
11.	OUEDRAOGO Ami	Association bayir-nooma	
12.	BELEM Azèta	Association bayir-nooma	
13.	ZERBO Sekou	D.S.T.M/Mairie	70 09 59 81
14.	LANKOANDE Clément	D.R.E.R.H/Nord	70 98 49 48

16. Procès-verbal de consultation de riverains de la 1^{ère} contournante de Koudougou

Date	19 octobre 2015 de 11h30 à 13h00
Lieu	Au bord de la contournante au secteur 5, quartier Sogpélcé
Participants	Riverains à la première contournante + chef du quartier Sogpélcé. Cf. annexe au présent document
Information sur le sous projet bitumage de la contournante	C'est aujourd'hui que nous apprenons que cette route sera bitumée. C'est une bonne nouvelle pour les gens des quartiers traversés, car cette route « 56 » est aménagée depuis l'époque et devait être bitumée sous le régime du Président Maurice YAMEOGO ² , mais il n'a pas eu le temps de le faire puisqu'il a perdu le pouvoir en janvier 66.
Attitude vis- vis du sous projet «bitumage De la première contournante »	<p>Ce serait une excellente chose si le Gouvernement et la Banque mondiale s'entendent pour aménager cette route. Cela va nous procurer beaucoup d'intérêts parmi lesquels on peut citer :</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ La facilité de circulation pour rejoindre les différents bouts de la ville, sans passer par le centre-ville où la route principale est chargée d'usagers, surtout pendant l'année scolaire. ○ La fin des problèmes d'insalubrité avec la disparition des trous et des flaques d'eau en saison pluvieuse. ○ La possibilité de mieux arranger les petits commerces au bord de la route aménagée ○ L'augmentation de la sécurité dans les quartiers traversés du fait de l'éclairage public ○ L'augmentation de la qualité de vie dans les quartiers traversés
Souhais/idées à prendre en compte dans la mise à niveau de l'abattoir	<ul style="list-style-type: none"> ○ Réhabiliter les fossés de drainage des eaux pluviales le long de cette route au secteur 9 et prévoir des caniveaux le long de cette même route dans les autres secteurs (1, 5 et 6) ○ Aménager la route avec ses deux voies comme elle avait été conçue au départ. Les « 2 voies » sont encore visibles au secteur 1 et au secteur 5. ○ Prévoir l'éclairage public le long de toute la voie ○ Mettre en place à des endroits précis des « gendarmes couchés » (ralentisseurs) pour éviter que les jeunes ne roulent en toute vitesse et provoquent des accidents. ○ Accorder aux jeunes des secteurs traversés la priorité pour le recrutement de la main d'œuvre locale ○ Refaire les deux ponts du secteur 5 qui sont « fatigués » car réalisés depuis 1984 dans le cadre des travaux d'intérêt communs sous la période de la révolution. ○ Voir aussi la possibilité de refaire le pont au niveau du secteur 1 (marigot de Ronsin = « Ronsin baongo ») ○ Voir la possibilité d'aménager les rues menant au Centre de Santé et de Promotion Sociale (CSPS) du secteur 5 et aux Cimetières dudit secteur compte tenu de leur mauvais état.

² Maurice YAMEOGO fut le premier président de la Haute-Volta (actuel Burkina Faso) à l'indépendance. Originaire de la ville de Koudougou, il aurait eu l'intention de faire bitumer des voies à Koudougou dont la contournante, connue sous le nom de l'avenue 56.

	<ul style="list-style-type: none"> ○ Il n'existe pas de marché aménagé au secteur 5. Voir la possibilité d'en construire.
Questions/ Réponses	<ul style="list-style-type: none"> ○ Question 1 : A quand donc le démarrage des travaux ? ○ Réponses du consultant : Les échanges entre le Gouvernement et la Banque mondiale vont se poursuivre jusqu'en mi 2016. Et dès que l'accord de financement est signé, les travaux pourront commencer au plus tard courant 2017 ○ Question 2 : Est-ce les gens qui vont déménager à cause des travaux pourront être dédommagés ? ○ Réponse du consultant : Tout dépendra des accords qui seront convenus entre la Banque mondiale et le Gouvernement. Mais une étude environnementale et sociale sera menée avant le démarrage des travaux et on saura combien de personnes seront expropriées de leurs installations en bordures des routes concernées et des montants éventuels à verser à ces personnes affectées. ○ Question 3 : Est-ce qu'on va privilégier des entreprises de la région pour l'exécution des travaux ? ○ Réponse du consultant : Non, car comme ce sont des gros travaux, je ne pense pas qu'il y a des entreprises locales capables de les exécuter. En général, pour des travaux de cette envergure, on fait des appels d'offres ouverts à l'international. Mais ce qui est possible, il peut avoir de la sous-traitance avec des entreprises locales concernant certains travaux. il y'aura également le recrutement de la main d'œuvre locale non spécialisée.

17. Liste de présence à la séance de consultation au sujet de la contournante

N°	Liste de présence à la séance de consultation des riverains de la contournante		
1.	Naba Warga	Chef de Quartier Sogpélcé	79 99 28 69
2.	Zoungana Jean Paul	Fonctionnaire retraité	76 29 53 41
3.	Zongo Joseph	Cultivateur	78 47 87 33
4.	Zoungana Gilbert	Menuisier	70 35 93 67
5.	Yameogo Joseph	Jardinier	70 22 58 69
6.	Zoungana Grégoire	Gérant de buvette	76 42 19 77
7.	Zongo Ali	Commerçant	71 19 13 77
8.	Ouedraogo Rodrigue	Commerçant	71 33 82 01
9.	Zoungana W. Aristide	Boutiquier	78 72 10 75
10.	Zongo S. Pierre	Cultivateur	71 17 16 10
11.	Kaoboré François	Tailleur	72 14 57 79
12.	Ouedraogo Sayouba	Maçon	70 19 20 22
13.	Zoungana Géofroid	Gérant de moulin	79 61 00 15
14.	Sompougdou Honoré	Agent de bureau	71 59 35 68
15.	Zoungana Marcelin	Enseignant	71 48 19 44
16.	Nikieme Azer	Artisan de bronze	73 10 36 06
17.	Kiementore Claver	Mécanicien	78 06 53 95
18.	Zoungana Bienvenue	Fleuriste	76 77 54 78
19.	Zoungana Alphonse	Retraité	72 53 87 34
20.	Kabore Souleymane	Elève	70 68 44 97
21.	Bague Abdoul Aziz	Elève	70 39 03 81
22.	Gao Saganoussa	Gérant de bistrot	
23.	Tamboura Oumarou	Boucher	63 29 49 47
24.	Nabi T. Norbert	Elève	73 77 63 01
25.	Nana Ive	Menuisier	70 04 01 36
26.	Zoungana Casmir	Cultivateur	78 47 76 44
27.	Zoungana A. Ravel	Etudiant	78 27 12 11
28.	Bague Alassane	Commerçant	71 69 87 55
29.	Yameogo P. Maxime	Etudiant	73 19 61 71
30.	Zoungana Placide	Soudeur	70 16 21 50
31.	Zoungana Mohamadi	Cultivateur	72 57 57 97
32.	Siemde Ali	Meunier	73 07 19 02
33.	Nabi G. Daniel	Elève	78 11 38 71
34.	Nana David	Mécanicien	78 55 29 48
35.	Yameogo Z. Emile	Cultivateur	78 91 33 71
36.	Yameogo Noregma	Retraité	72 74 06 30
37.	Nana Kuilga	Cultivateur	76 24 34 36
38.	Zoungana Laurent	Comptable	63 41 64 41
39.	Zongo Mahamadi	Chauffeur	70 72 74 96
40.	Zoungana Alassane	Commerçant	78 53 25 81
41.	Zoungana Alexandre	Infirmier	78 18 57 51
42.	Togo Marc	Mécanicien	78 36 80 88
43.	Zoungana Roland	Vulgarisateur	70 60 13 87
44.	Zoungana Julien	Commerçant	70 12 40 98
45.	Nana Bernard	Instituteur	70 51 86 20
46.	Zoungana Wilfried	Etudiant	70 52 70 52
47.	Kabore Jean Marie	Employé de commerce	79 33 44 75
48.	Kabre Ferdinand	Chômeur	70 43 54 56
49.	Zoungana W. Aristide	Chauffeur	78 72 10 75

50.	Nikiema Marc	Mécanicien	78 56 41 43
51.	Naba Warga	Chef de Quartier Sogpélcé	79 99 28 69
52.	Zoungrana Jean Paul	Fonctionnaire retraité	76 29 53 41
53.	Zongo Joseph	Cultivateur	78 47 87 33
54.	Zoungrana Gilbert	Menuisier	70 35 93 67
55.	Nana Felicité	Couturière	68 12 95 61
56.	Zoma Edwige	Couturière	63 20 10 90
57.	Zongo/Tapsoba Noëlie	Couturière	70 28 09 04
58.	Kiendrebeogo Natacha	Couturière	71 88 31 21
59.	Kiendrebeogo Rolande	Couturière	61 53 88 07
60.	Nikieme Djamilatou	Couturière	68 84 57 90
61.	Zoma Martine	Dolotière	71 02 08 59
62.	Tiendrebeogo Djénéba	Elève	68 10 55 76
63.	Yameogo Eveline	Ménagère	78 44 85 72
64.	Zongo Jeanne	Couturière	73 71 97 53
65.	Zongo Awa	Vendeuse de poisson	60 53 40 50
66.	Kolgo Marie	Couturière	72 76 83 18
67.	Zoungrana Marie Ange	Couturière	61 63 44 35
68.	Zoungrana Obain	Cultivateur	70 96 86 03
69.	Zongo Paul	Cultivateur	73 06 79 39
70.	Yameogo Georges	Colleur	79 71 48 39
71.	Kabore Toussaint	Elève	78 07 38 72
72.	Siemde S. Paulin	Lavage moto	75 48 08 51
73.	Zongo Urbain		
74.	Yameogo Philips	Mécanicien	76 70 41 13
75.	Zoungrana Norbert	Instituteur à la retraite	70 71 13 69
76.	Bakouan Severin	Coiffeur	71 44 35 20

18. Procès-verbal de consultation des commerçants et commerçants du secteur 6 de Dédougou

Date	20 octobre 2015 de 13h20 mn à 15h05 mn
Lieu	A l'ombrage d'un arbre au bord du marché du secteur 6 de Dédougou
Participants	Commerçantes et commerçants du marché
Activités sur le site du marché	<ul style="list-style-type: none"> ○ Vente de condiments, de céréales ○ Cabarets (vente de boisson locale) ○ Boutiques de marchandises diverses, de tissu, de pièces détachées de motocyclettes, de téléphone portable ○ Artisans : tailleurs, mécaniciens, cordonniers
Intérêts/avantages de la construction du marché du secteur	<ul style="list-style-type: none"> ○ Plus de recettes car possibilité de meilleures ventes des produits à cause du nombre élevé de clients ○ Proximité du marché aux habitants des secteurs 6, 3 et 5 facilitant la tâche des ménagères et de tous ceux qui ont besoin de faire des achats ○ Meilleure qualité des produits à cause des meilleures conditions d'hygiène publique ○ Sécurité des produits la nuit venue ○ Offre d'emplois parallèles aux parkeurs, aux porteurs,... ○ Désengorgement du marché central en affectant les commerçants qui n'ont pas de place à ce niveau
Propositions pour l'aménagement du marché	<ul style="list-style-type: none"> ○ Construire des boutiques selon les types de produits à vendre : légumes et condiments, céréales, équipements ménagers, tissus et pagnes, marchandises diverses,... ○ Mettre une clôture tout autour du marché et des portes d'entrée pour éviter qu'on y accède à tout moment et qu'on puisse fermer en fin de journée ○ Prévoir des bacs à ordures, des poubelles, des toilettes publiques pour les hommes et pour les femmes,... ○ Prévoir l'éclairage public à l'intérieur et autour du marché pour les besoins de sécurité ○ Prévoir un espace pour la restauration et la vente des boissons ○ Mettre des pavés sur l'aire du marché pour éviter la boue en saison pluvieuse. ○
Questions/Réponses	<ul style="list-style-type: none"> ○ Question 1 : Quand les autorités envisagent-elles de commencer les travaux ○ Réponse du consultant : En 2017 si les négociations entre le Gouvernement et la Banque mondiale se concluent rapidement ○ Question 2 : Est-ce que les autorités vont nous aider à avoir un autre site pour continuer nos activités en attendant que les travaux du marché ne finissent ? ○ Réponse du Chef de service technique de la Mairie : il existe à côté (moins de 200 m de là) un espace libre juste en face de la place de la Nation qui peut accueillir les commerçants en attendant la fin des travaux.

Questions/Réponses	<ul style="list-style-type: none"> ○ Question 3 : Combien de temps vont durer les travaux ? ○ Réponse du consultant : environ 2 ans, avec tous les aménagements nécessaires ○ Peut-on construire en hauteur, c'est-à-dire un marché avec un étage pour permettre d'augmenter la capacité d'accueil du site ? ○ Réponse du consultant : Il est possible de construire en hauteur au plan technique. Mais il faut que les études en révèlent l'intérêt et le coût financier. ○
Appréhensions/ craintes	<ul style="list-style-type: none"> ○ Nous craignons que les autorités ne nous fixent des taxes trop élevées pour l'occupation des boutiques. Il est souhaitable que les taxes soient raisonnables ○ IL ne faudrait pas que les gros commerçants du marché central s'entendent avec les autorités pour venir occuper les places au marché une fois aménagé. Les commerçants qui exercent déjà sur le site devraient être prioritaires dans l'affectation des boutiques.

19. Liste des commerçantes et commerçants présents à la séance de consultation

N°	Nom et prénoms	Structures et fonction	Téléphone
1.	Ouedraogo Madeleine	Restauratrice	71 08 23 88
2.	Kinda Marguerite	Commerçante de légume	73 60 06 45
3.	Nanema Madi	Commerçante de légume	
4.	Ouedraogo Zénabou	Commerçante de légume	
5.	Bamogo Assétou	Commerçante de légume	70 73 29 24
6.	Kogo Kotime	Commerçante de légume	72 42 05 47
7.	Nana Mariam	Commerçante de légume	
8.	Hie N Solange	Commerçante	71 88 08 10
9.	Ouedraogo Seydou	Commerçant	79 19 43 86
10.	Olier Lassina	Menuisier	71 47 74 43
11.	Hine Saniolash	Cordonnier	71 26 60 70
12.	Batio Adama	Menuisier	68 53 78 87
13.	Ouedraogo Zalissa	Commerçante	63 06 30 52
14.	Sore Ramata	Commerçante	
15.	Ki Teinei	Commerçante	
16.	Sawadogo Catherine	Commerçante	
17.	Bama Delphine	Commerçante	
18.	Zaba Lisata	Commerçante	
19.	Kousse Djénéba	Commerçante	
20.	Oule Minata	Commerçante	
21.	Tari Sanata	Commerçante	
22.	Attiga Ouayiré	Commerçante	70 65 52 14
23.	Diarra Djénéba	Commerçante	
24.	Zier Sylvain	Artisan	
25.	Kindo Souleymane	Forgeron	
26.	Kemouni Mariam	Commerçante	
27.	Traore Yaya	Commandant Police Municipale	70 85 73 56
28.	Ouedraogo Aline	Commerçante	
29.	Guiti Mariam	Commerçante	

Annexe 2 : Liste des personnes rencontrées

Cette liste ne reprend pas les personnes rencontrées lors des séances de consultations publiques dans les régions du Centre Sud, du Centre Est, du Nord, du Centre Ouest et de la Boucle du Mouhoun.

N°	Nom et prénoms	Structures et fonction	Téléphone
Ouagadougou			
30.	Bela P. Serge	Secrétaire Permanent/PST	25 41 78 06
31.	Ouédraogo Michel	Spécialiste suivi éval/PST	25 41 78 06
32.	Nikiéma Bazile François	Spécialiste Env.&Social/PST	25 41 78 06
33.	Zoungrana Issouf	DGRD/MIDT	70 32 07 32
34.	Nignan Néhoun	DGUTF	70 46 23 76
35.	Zongo N.Gustave	DGESS/MIDT	70 65 09 45
36.	Ouedraogo Hamidou	DGR/MIDT	78 60 06 55
37.	Nikiema Basile	SP/PST	70 24 10 79
38.	Gnamou Honoré	BUNEE/MERH	70 79 43 59
39.	Ouattara. S Hamed	DGESS/MHU	71 41 39 77
40.	Salo R Bruno	Consultant/ EIES	70 84 83 23
41.	Oualbeogo T. Auguste	Consultant/ CPR	70 26 77 55
42.	Ouedraogo/ Sawadogo Servanne	Consultante/ PAR	68 23 23 84
43.	MAIGA Alkassoum	Consultant/ CGRCP	70 26 77 55
44.	Somda A. Roland	DTSO/DGOA	70 17 82 61
45.	Balima Moumouni	Point focal PTDIU à la DGOA	70 51 53 93
46.	Mme Nabaré Aïcha	DES/DGOA	70 27 19 21
47.	Bassan Jacques	DES/DGR	70 47 12 33
48.	Konseibo Dieudonné	DGDR	70 23 54 92
49.	Ilboudo Moumouni	DACT/DGDR	70 32 07 32
50.	Ouédraogo Marc	DGUTF	70 24 30 70
51.	Bamba Moctar	Membre asso. Dunia solidarité	70 45 36 35
52.	Yaméogo Désiré	DGPEDD	70 22 83 64
53.	Mme Ouédraogo K. Watta	DAPRE/DGPEDD	70 26 64 78
54.	Zougouri Tidiane	DG/BUNEE	70 24 10 44
55.	Mme Compaoré Fanta	DEE/BUNEE	70 80 08 04
56.	Dakuo Mohamed	Directeur société Badeya	76 44 83 87
57.	Kumaré Lacina	Agent Badeya	78 18 35 51
58.	Kéita Ahmed	Revendeur batteries usagées	70 26 56 76
59.	Laki Omar	Exportateur batteries usagées	78 78 28 72
60.	Ouédraogo Yacouba	DIRD/RE/Bagrépôle	
61.	Diallo M. Cellou	SIGRE/DRD/	
62.	Kaboré Etienne	RSGT/DUE/Bagrépôle	70 26 28 41
63.	Ouédraogo Hamidou	DGR/MIDT	78 60 06 55
64.	Nango Seydou	DGR/MIDT	71 25 26 23
65.	Mme Dembélé Viviane	DFP/DGESS	70 26 10 02
66.	Ouédraogo Kimsé	DGFF	70 25 33 14
67.	Ouédraogo Issa	CS/Aménagement forestier/DIFOR	70 24 15 36
N°	Nom et prénoms	Structures et fonction	Téléphone

Région du Centre Sud			
68.	Ko Bassama	PDS/Manga	70 85 24 01
69.	Kientéga Jean Marie	SG/Mairie Manga	70 82 14 20
70.	Ouedraogo Saïdou	DR Infrastructures/Centre Sud	70 42 86 13
71.	Mme Kabore P. Lucienne	Chef Z.A.T.E /Manga	78 91 66 09
72.	Koulbega Lanbiga	Chef Z.A.T/Manga	76 58 56 79
73.	Ouedraogo Y. Honoré	Chef S.D.E.R.H/Manga	78 49 92 00
74.	Millogo Gnama	Chef S.R.P.E.R/Manga	71 81 95 18
75.	Dakouré Moumouni	TS/DRID/CS	78 03 05 28
76.	Ouedraogo Karim	Chef D.R.H.U/Manga	78 75 95 33
77.	Sawadogo Arouna	Chef R.P.E.D.D/C.S.D	71 87 56 55
78.	Bouda Paul	Agent comptable Mairie Manga	78 97 61 62
79.	Rouamba Jérôme	Chef de service domanial	70 23 55 28
80.	Kabre Kalifa Kabre Kalifa	ADIJR	70 69 84 68
81.	Nebie Bapion	AJV/DC	76 47 53 33
82.	Ilboudo Issaka	RAJS/Zoundwéogo)	70 74 16 36.
83.	Goungounga Moïse	Association Wend-Songda	70 17 42 73
84.	Savadogo Ousseni	Association BUUD-SUGRI	70 18 07 35
85.	Bouda Bernard	Ancien maire de Gogo	78 23 35 02
86.	Guigma Arouna	Etudiant en stage/mairie Gogo	
87.	Kafando Amado	Agent d'état civil/mairie Gogo	78 46 99 49
88.	Hamadou Oumarou	Chef Antenne régionale CNLS	70 75 40 38
89.	Karambiri René	PDS de Zabré	70 40 02 34
90.	Compaoré Salif	Agent de bureau/mairie Zabré	76 59 15 43
91.	Kaboré Issaka	PDS de Zoaga	71 42 29 19
92.	Louré Fulgence André	Représentant de la CRA/CE	78 18 66 55
93.	Gouba Harouna	Représentant Chef de Zabré	76 59 00 84
94.	Sahon Rodrigue	Représentant Jeunesse de Zabré	78 72 58 70
Région du Centre Est			
95.	Traoré Ousmane	Gouverneur de région	
96.	Kaboré Christophe	PDS/Tenkodogo	70 77 20 79
97.	Kéré Claude	Chef scc Voirie/Tenkodogo	70 24 88 84
98.	Koudougou Pascal	D.R.I.D /C.E.S /DirRégional	70 72 94 55
99.	Nazotin Corneille	D.R.E.R.H/C.E.S/D.R/P.I	70 72 26 66
100.	Konkobo Gabriel	D.R.T/C.E/Représentant	78 89 15 06
101.	Damiba Pierre	D.R.T/C.E	78 31 21 68
102.	Ouedraogo Mohamed W.	AJVLS	70 12 96 70
103.	Gouem Momini	ASAFF)	70 26 41 55
104.	M. Kere Moumouni	Asso. Agir Tous Ensemble	70 19 20 07
105.	Segda Mathias	RALIS) Tenkodogo	70 26 51 33
106.	Taram W. Ignace Taram W. Ignace Taram W. Ignace	RAJS) Boulgou	70 24 09 18
107.	Zeba Daouda	ONG Bissakupu	70 11 39 73
108.	Bougouma Sidmèteba B.	Chef Antenne régionale CNLS	78 68 99 10

N°	Nom et prénoms	Structures et fonction	Téléphone
Région du Nord			
109.	Bambara Thomas	Mairie/PDS- Ouahigouya	78 92 57 13
110.	Dioume Founavié	SG/Mairie Ouahigouya	72 10 77 07
111.	Zerbo Sékou	DSTM/Mairie	70 09 59 81
112.	Ouédraogo Germain	1 ^{er} Adjt/Mairie	70 22 36 25
113.	Keita Norbert	Agent Cadastre/Mairie	78 32 32 40
114.	Coulibaly Emile	Agent/Mairie	78 40 40 70
115.	Namoana Paul Léopold	Agent domanial	70 42 54 25
116.	SORE Sayouba	D.R.I.D/Nord /D.R.I.D/YTG	70 44 92 74
117.	Simpore T. Marcel	D.R.I.D-Nord/ST	78 46 41 28
118.	Zerbo Sekou	D.S.I.M/Mairie	70 09 59 81
119.	Seynou Adama	D.R.A.R.H.A.S.A	70 42 95 75
120.	Lankoande Clément	D.R.E.R.H/N	70 98 49 48
121.	Yameogo David	S.D.R.E.M/ONG	73 03 65 04
122.	Zoungrana Kaligueta	D.P.E.R.H/Yatenga	71 05 83 30
123.	Sanou Souleymane	Chef d'antenne PAFASP	70 62 14 72
124.	Baeraya Abdoulaye	Burkina Vert	70 24 06 37
125.	Belem Patrice	RAJS/Yatenga	70 28 19 24
126.	Sawadogo Edith	Association Bonnes Mains(ABM)	70 05 00 51
127.	Ouedraogo Mariam	Association Sougri Noma(ASN)	78 07 74 94
128.	Maiga Balguissa	Association Femmes Unies du Nord pour le Développement	74 49 70 46
129.	Neima SAWADOGO	Réseau pour Implication des rsonnes Vivant avec VIH /du Nord	79 07 70 48
130.	Kaboré Marcellin	Chef d'Antenne CNLS	78 92 95 83
Région du Centre Ouest			
131.	Kontogomdé Laurent	Mairie/ PDS - Kougougou	76 07 81 35
132.	Yameogo Philippe	Chef voirie/Mairie Koudougou	70 37 08 68
133.	Congo Tasséré	DRHU/Centre Ouest	78 82 25 89
134.	Ouédraogo Inoussa	DRID/Centre Ouest	70 44 45 33
135.	Barry Djibrina	Service Foncier/BRHU/CO	70 23 08 67
136.	Yaméogo Gustave	Service env/DRERH/CO	70 11 07 27
137.	Mme Yaméogo Rosine	Asso. Zemstaaba	70 42 18 48
138.	Mme Zoundi Odette	Asso. Zemstaaba	71 92 71 39
139.	Mme Yaméogo Marie	Asso. Zemstaaba	62 34 52 43
140.	Zoma Monique	Association Tega Wendé	70 85 64 78
141.	Zongo Gabriel	Union producteurs manguiers	
142.	Lallogo Nestor	ABBEF	76-66-26-62
143.	Soubega Rodolphe	Association Santé et Dév.	70 22 26 62
144.	Kabore B Fulgence	RAJS/Boulkiemdé	70 09 12 12
145.	Dama Nadège	Association Laafi	72 70 81 57
146.	Bayili Opio Adama	Action initiatives positives	79 11 48 57
147.	Nabaloum Pinguedwinde	Chef d'antenne CNLS	78 04 54 85
148.	BADO/BAGORO Florence	Animatrice	70 12 40 42
149.	Bamouni François	Couturier	62 34 06 55
150.	Kabore S. Noufou	Boutiquier	76 87 90 70
151.	Bazie/Kanma Bernadette	Commerçante	79 09 13 66

N°	Nom et prénoms	Structures et fonction	Téléphone
Région du Centre Ouest (suite)			
152.	BADO/BAGORO Florence	Animatrice	70 12 40 42
153.	BAMOUNI François	Couturier	62 34 06 55
154.	KABORE S. Noufou	Boutiquier	76 87 90 70
155.	BAZIE/KANMA Bernadette	Commerçante	79 09 13 66
156.	BADO B. Florentin	Educateur	73 33 17 44
157.	YAGO Beli	Couturier	78 29 05 51
158.	KABORE Sougbi	Menuisier	79 22 13 72
159.	NEBIE Diane	Gérante	78 78 84 23
160.	KANTIONO Sylvie Estelle	Couturière	71 10 00 48
161.	KIENDREBEOGO Pauline	Couturière	79 41 04 39
162.	BAZIE Michel	Boutiquier	76 49 83 86
163.	YAMEOGO Paul	Commerçant	76 02 24 33
Région de la Boucle du Mouhoun			
164.	Ouédraogo Juste	Mairie /PDS Dédougou	71 22 64 21
165.	BANAON Gouayélé	Agent domanial/ Mairie	70 28 03 48
166.	BAFO Hassane	D.R.T/Agent	70 28 07 68
167.	DIALLA Hippolyte	D.R.H.U/B.M.H	71 02 83 13
168.	KAMBOU Benjamin	D.R.I.D/B.M.H	70 95 84 23
169.	DEMBELE René	D.R.E.R.H/B.M.H/Agent	70 26 83 66
170.	MORO Aïssatou	Mairie Dédougou/R.S.H.A	62 01 32 36
171.	YAMEOGO Régma	A.B.J/gestion des déchets	70 68 01 73
172.	OUEDRAOGO Bakary	Faso Bara/gestion des déchets	73 62 20 11
173.	DJEBERE Madou	Faso Bara/gestion des déchets	73 62 20 11
174.	NABIE Sinavo	Faso Bara/gestion des déchets	76 31 31 37
175.	ZERBO Ousmane	Heere-Djigui/gestion des déchets	70 73 28 79
176.	KERE Jean	Coord. Volontaires Dédougou	70 72 77 00
177.	Mme Konde Gertrude	Heere kadi	70174272
178.	Hien Ollo	Association KANU	70123342
179.	Coulibaly Elise	REVS + -	70677105
180.	Ouédraogo Moussa	Chef d'antenne CNLS	79 32 36 32
Région des Hauts Bassins			
181.	Zoromé Ouesséni	DRHU/HB	70 23 24 22
182.	Bonsa Harouna	C.S/urbanisme/DRHU-HB	70 49 91 63
183.	Soura Abdoulaye	CS/Environnement/DRHRH-HB	70 51 75 77
184.	Traoré Eric	CS/Réglementation/DSTM Bobo	70 72 41 80
185.	Zon Moumouni	Transformateur de pneus usagés	70 54 57 19
186.	Zon Boureima	“	76 61 22 57
187.	Konaté Adama	“	76 82 64 16
188.	Sangaré Siriki	“	76 41 11 39
189.	Sangaré Issouf	“	76 45 78 07
190.	Drama Omar	“	76 52 17 99

Annexe 3 : Formulaire de revue environnementale et sociale (screening)

Le présent formulaire de sélection a été conçu pour aider dans la sélection initiale des sous-projets du devant être exécutés sur le terrain.

Situation du sous projet :

Responsables du sous-projet :

Partie A : Brève description de l'infrastructure ou des aménagements

.....

Partie B : Identification des impacts environnementaux et sociaux

Préoccupations environnementales et sociales	oui	non	Observation
Ressources du secteur			
Le sous-projet nécessitera-t-il des volumes importants de matériaux de construction dans les ressources naturelles locales (sable, gravier, latérite, eau, bois de chantier, etc.) ?			
Nécessitera-t-il un défrichage important			
Diversité biologique			
Le sous-projet risque-t-il de causer des effets sur des espèces rares, vulnérables et/ou importants du point de vue économique, écologique, culturel			
Y a-t-il des zones de sensibilité environnementale qui pourraient être affectées négativement par le projet ? forêt, zones humides (lacs, rivières, zones d'inondation saisonnières)			
Zones protégées			
La zone du sous-projet (ou de ses composantes) comprend-t-elle des aires protégées (parcs nationaux, réserve nationales, forêt protégée, site de patrimoine mondial, etc.)			
Si le sous-projet est en dehors, mais à faible distance, de zones protégées, pourrait-il affecter négativement l'écologie dans la zone protégée ? (P.ex. interférence avec les vols d'oiseau, avec les migrations de mammifères)			
Géologie et sols			
y a-t-il des zones instables d'un point de vue géologique ou des sols (érosion, glissement de terrain, effondrement) ?			
y a-t-il des zones à risque de salinisation ?			
Paysage / esthétique			
Le sous-projet aurait-t-il un effet adverse sur la valeur esthétique du paysage ?			
Sites historiques, archéologiques ou culturels			
Le sous-projet pourrait-il changer un ou plusieurs sites historiques, archéologique, ou culturel, ou nécessiter des excavations ?			
Perte d'actifs et autres			
Est-ce que le sous-projet déclencherà la perte temporaire ou permanente d'habitat, de cultures, de terres agricole, de pâturage, d'arbres fruitiers et d'infrastructures domestiques ?			
Pollution			
Le sous-projet pourrait-il occasionner un niveau élevé de bruit ?			
Le sous-projet risque-t-il de générer des déchets solides et liquides ?			
Si « oui » l'infrastructure dispose-t-elle d'un plan pour leur collecte et			

Préoccupations environnementales et sociales	oui	non	Observation
élimination			
Y a-t-il les équipements et infrastructure pour leur gestion ?			
Le sous projet risque pourrait-il affecter la qualité des eaux de surface, souterraine, sources d'eau potable			
Le sous-projet risque-t-il d'affecter l'atmosphère (poussière, gaz divers)			
Mode de vie			
Le sous-projet peut-il entraîner des altérations du mode de vie des populations locales ?			
Le sous-projet peut-il entraîner une accentuation des inégalités sociales ?			
Le sous-projet peut-il entraîner des utilisations incompatibles ou des conflits sociaux entre les différents usagers ?			
Santé sécurité			
Le sous-projet peut-il induire des risques d'accidents des travailleurs et des populations ?			
Le sous-projet peut-il causer des risques pour la santé des travailleurs et de la population ?			
Le sous-projet peut-il entraîner une augmentation de la population des vecteurs de maladies ?			
Revenus locaux			
Le sous-projet permet-il la création d'emploi ?			
Le sous-projet favorise-t-il l'augmentation des productions agricoles et autres ?			
Préoccupations de genre			
Le sous-projet favorise-t-il une intégration des femmes et autres couches vulnérables ?			
Le sous projet prend-t-il en charge les préoccupations des femmes et favorise-t-il leur implication dans la prise de décision ?			

Partie C : Mesures d'atténuation

Au vu de l'Annexe, pour toutes les réponses "Oui" décrire brièvement les mesures prises à cet effet.

Partie D : Classification du projet et travail environnemental

- catégorie C : Pas de travail environnemental
- Catégorie B : Notice d'impact sur l'environnement.....
- Catégorie A : Etude d'impact sur l'environnement

Annexe 4 : Détail des coûts du PCGES

DETAIL DES COÛTS DES MESURES DU PCGES ET ACTIONS DE PROMOTION DES TRANSPORTS VERTS				
DESIGNATION	U	QTE	PRIX UNITAIRE (FCFA)	MONTANT (FCFA)
CAMPAGNES D'IEC CONTRE VIH SIDA ET IST				
Causeries éducatives avec groupes spécifiques	u	684	24 250 000	16 587 000
Dépistage volontaire	u	86	300 000	25 800 000
Panneau de sensibilisation dans grandes villes	u	19	400 000	7 600 000
<i>Sous total campagnes d'IEC contre VIH SIDA et IST</i>				49 987 000
CAMPAGNES D'IEC A LA SECURITE ROUTIERE				
Séances de sensibilisation des publics	u	342	73 000	24 966 000
<i>Sous total séances d'IEC sur Sécurité routière</i>				24 966 000
PLANTATION D'ALIGNEMENT D'ARBRES				
Plantation d'alignement dans 5 communes chefs-lieux de région (40 km)	km	14,34	1 540 000	22 083 600
Plantation d'arbres d'alignement à la traversée des communes de Manga, Gogo, Gombousgou, Zabré, zonsé, Zoaga, Bagré + Dindéogo (3 km par commune)	km	18	1 540 000	27 720 000
<i>Sous total plantation d'alignement</i>				49 803 600
PLANTATION DE COMPENSATION D'ARBRES EN PLEIN				
Plantation de compensation sur l'axe Manga - Frontière du Ghana (104 km)	ha	83,2	560 000	46 592 000
Plantation de compensation sur l'axe Dindéogo - Bagré (40 km)	ha	32	560 000	17 920 000
Plantation de compensation sur l'axe Dindéogo - Zonsé (9 km)	ha	7,2	560 000	4 032 000
<i>Sous total plantation d'arbres en plein</i>				68 544 000
RESTAURATION DE GITES D'EMPRUNTS				
Remise en état de gites d'emprunts	u	20	4 000 000	80 000 000
<i>Sous total remise en état de gites d'emprunts</i>				80 000 000
CLOTURE DES ECOLES ET CENTRES DE SANTE EN BORDURE DES ROUTES				
Construction des clôtures de 14 écoles et 2 CEG/lycées	ml	2 400	35 000	84 000 000
Plantation de brise vents autour des écoles (les 3 autres côtés) pour les 16 structures éducatives	ml	7 200	2 000	14 400 000

Construction des clôtures de 3 CSPS, 3 Commissariats, 1 Mairie et 1 Gendarmerie soit 8 infrastructures	ml	3 200	35 000	112 000 000
<i>Sous total construction de clôtures</i>				<i>210 400 000</i>
IMDEMNISATION DES PERSONNES AFFECTEES PAR LE PROJET				
Indemnisation par expropriation ou pertes de terres ou biens économiques	PM	PM	PM	0
Indemnisation par expropriation ou pertes de terres ou biens culturels	PM	PM	PM	0
MESURES DE BONIFICATION DES IMPACTS POSITIFS				
Sensibilisation des jeunes et femmes à l'épargne par les Institutions de micro finances	PM	PM	PM	0
Activités IEC pour acceptabilité sociale des sous projets du PTDIU	PM	PM	PM	0
Elaboration d'un plan de formation des bénéficiaires de sous projets spécifiques (transporteurs, bouchés, maraîchers, commerçants,....)	unit é	1	40 000 000	40 000 000
Provisions pour mise en œuvre du plan de formation	ff	1	150 000 000	150 000 000
Appui à l'opérationnalisation de la Plateforme maraîchère de Ouahigouya				
Acquisition et installation de groupes électrogènes	unit é	2	15 000 000	30 000 000
Construction de blocs de boutiques externes (3/bloc)	bloc s	15	4 000 000	60 000 000
Sous total appui pour plateforme maraîchère				90 000 000
<i>Sous total des mesures de bonification des impacts positifs</i>				<i>280 000 000</i>
SUIVI DE LA MISE EN ŒUVRE DU PCGES				
Sorties terrain de 5 Comités régionaux de suivi pendant 4 ans (sorties mensuelles)	u	240	75 000	18 000 000
Missions terrain du Comité National de suivi pendant 4 ans (mission trimestrielles de 4 cadres pour 4 jours)	u	16	1 000 000	16 000 000
<i>Sous total suivi du PCGES</i>				<i>34 000 000</i>
RENFORCEMENT DES CAPACITES DES ACTEURS DU PGES				
Atelier de lancement du PTDIU et PCGES	u	1	9 350 000	9 350 000
Appuis à l'opérationnalisation des Services de Gestion Environnementale et Sociale du MIDT et du MHU				
ordinateurs portables + accessoires	u	2	1 500 000	3 000 000
appareil photo numérique	u	2	300 000	600 000
Fonctionnement pendant 3 ans pour SGENS	an	3	2 000 000	6 000 000
<i>Sous total appui aux SGENS du MIDT et MHU</i>				<i>9 600 000</i>
Formation de 30 cadres du MHU et des communes en EIES	part ici- pant	30	450 000	13 500 000

Formation d'agents en suivi du PCGES du PTDIU	part ici- pant	78	225 000	17 550 000
<i>Sous total mesures de renforcement des capacités</i>				50 000 000
ACTIVITES DE PROMOTION DES TRANSPORTS VERTS				
Etude sur stratégie de valorisation des huiles usagées dues au transport + atelier de validation	u	1	25 000 000	25 000 000
Etude sur stratégie de valorisation des pneus usagés + atelier de validation	u	1	25 000 000	25 000 000
Etude sur stratégie de valorisation des batteries usagées + atelier de validation	u	1	25 000 000	25 000 000
<i>Sous total mesures de promotion des transports verts</i>				75 000 000
Total général du coût du CGES				922 700 600

Annexe 5 : Liste de contrôle environnemental

Pour chaque sous-projet du PIDUMO, remplir la section correspondante de la liste de contrôle. Le tableau du PGES présente plusieurs mesures d'atténuation; celles-ci peuvent être amendées si nécessaire.

Sous -projet : Date de début des travaux : Date de visite : Entreprise : Supervision			
Prescriptions	Application des mesures environnementales et sociales		
	Respecté / Mesures prises	Non respecté / Raisons	Observations
1. Protection de l'air			
2. Protection du sol			
3. Conservation de la végétation naturelle			
4. Conservation de la faune			
5. Protection du paysage			
6. Protection contre le bruit			
7. Bonne gestion des déblais, des déchets et matériaux divers			
8. Sauvegarde des réseaux (câbles, tuyaux)			
9. Sécurité et prévention des accidents			
10. Protection du patrimoine culturel ou des sites protégés			
11. Protection des eaux			
12. Assainissement et évacuation des eaux pluviales, usées			
Sauvegarde des terres agricoles, des cultures, des constructions			
14. Non déplacement involontaire des populations et expropriations			

Prescriptions	Application des mesures environnementales et sociales		
	Respecté / Mesures prises	Non respecté / Raisons	Observations
15. Existence de mesures sociales et de sécurité suivantes			
a) Ouvrages de traversée pour rétablir la communication entre les communautés des quartiers (pour collecteur)? Passerelles d'accès aux habitations?			
b) Garde -fous/rampe (pour collecteur) ?			
c) Caniveaux couverts à certains endroits ?			
d) Dos d'âne/ passage cloûté à certains endroits (pour rues)			
E) Clôture autour de l'infrastructure			
g) Dispositif de lutte contre l'incendie ?			

Annexe 6 : Clauses environnementales et sociales types à intégrer dans les DAO et dans les marchés des travaux

Les présentes clauses sont destinées à aider les personnes en charge de la rédaction de dossiers d'appels d'offres et des marchés d'exécution des travaux (cahiers des prescriptions techniques), afin qu'elles puissent intégrer dans ces documents des prescriptions permettant d'optimiser la protection de l'environnement et du milieu socio-économique. Les clauses sont spécifiques à toutes les activités de chantier pouvant être sources de nuisances environnementales et sociales. Elles devront être incluses dans les dossiers d'exécution des travaux dont elles constituent une partie intégrante.

Directives Environnementales pour les Entreprises contractantes

De façon générale, les entreprises chargées des travaux de construction et de réhabilitation des structures devront aussi respecter les directives environnementale set sociale suivantes :

- Disposer des autorisations nécessaires en conformité avec les lois et règlements en vigueur
- Etablir un règlement de chantier (ce que l'on permet et ne permet pas dans les chantiers)
- Mener une campagne d'information et de sensibilisation des riverains avant les travaux
- Veiller au respect des mesures d'hygiène et de sécurité des installations de chantiers
- Procéder à la signalisation des travaux
- Employer la main d'œuvre locale en priorité
- Veiller au respect des règles de sécurité lors des travaux
- Protéger les propriétés avoisinantes du chantier
- Eviter au maximum la production de poussières et de bruits
- Assurer la collecte et l'élimination écologique des déchets issus des travaux
- Mener des campagnes de sensibilisation sur les IST/VIH/SIDA
- Impliquer étroitement les services techniques locaux dans le suivi de la mise en œuvre
- Veiller au respect des espèces végétales protégées lors des travaux
- Fournir des équipements de protection aux travailleurs

Respect des lois et réglementations nationales :

Le Contractant et ses sous-traitants doivent : connaître, respecter et appliquer les lois et règlements en vigueur dans le pays et relatifs à l'environnement, à l'élimination des déchets solides et liquides, aux normes de rejet et de bruit, aux heures de travail, etc.; prendre toutes les mesures appropriées en vue de minimiser les atteintes à l'environnement ; assumer la responsabilité de toute réclamation liée au non-respect de l'environnement.

Permis et autorisations avant les travaux

Toute réalisation de travaux doit faire l'objet d'une procédure préalable d'information et d'autorisations administratives. Avant de commencer les travaux, le Contractant doit se procurer tous les permis nécessaires pour la réalisation des travaux prévus dans le contrat du projet routier : autorisations délivrés par les collectivités locales, les services forestiers (en cas de déboisement, d'élagage, etc.), les gestionnaires de réseaux, etc. Avant le démarrage des travaux, le Contractant doit se concerter avec les riverains avec lesquels il peut prendre des arrangements facilitant le déroulement des chantiers.

Réunion de démarrage des travaux

Avant le démarrage des travaux, le Contractant et le Maître d'œuvre doivent organiser des réunions avec les autorités, les représentants des populations situées dans la zone du projet et les services techniques compétents, pour les informer de la consistance des travaux à réaliser et leur durée, des itinéraires concernés et les emplacements susceptibles d'être affectés. Cette réunion permettra aussi au Maître d'ouvrage de recueillir les observations des populations, de les sensibiliser sur les enjeux environnementaux et sociaux et sur leurs relations avec les ouvriers.

Préparation et libération du site- Respect des emprises et des tracés

Le Contractant devra informer les populations concernées avant toute activité de destruction de champs, vergers, maraîchers requis dans le cadre du projet. La libération de l'emprise doit se faire selon un calendrier défini en accord avec les populations affectées et le Maître d'ouvrage. Avant l'installation et le début des travaux, le Contractant doit s'assurer que les indemnités/compensations sont effectivement payées aux ayant-droit par le Maître d'ouvrage. Le Contractant doit respecter les emprises et les tracés définis par le projet et en aucun il ne devra s'en éloigner sous peine. Tous les préjudices liés au non-respect des tracés et emprises définis sont de sa responsabilité et les réparations à sa charge.

Repérage des réseaux des concessionnaires

Avant le démarrage des travaux, le Contractant doit instruire une procédure de repérage des réseaux des concessionnaires (eau potable, électricité, téléphone, égout, etc.) sur plan qui sera formalisée par un Procès-verbal signé par toutes les parties (Entrepreneur, Maître d'œuvre, concessionnaires).

Libération des domaines public et privé

Le Contractant doit savoir que le périmètre d'utilité publique lié à l'opération est le périmètre susceptible d'être concerné par les travaux. Les travaux ne peuvent débuter dans les zones concernées par les emprises privées que lorsque celles-ci sont libérées à la suite d'une procédure d'acquisition.

Programme de gestion environnementale et sociale :

Le Contractant doit établir et soumettre, à l'approbation du Maître d'œuvre, un programme détaillé de gestion environnementale et sociale du chantier.

Affichage du règlement intérieur et sensibilisation du personnel

Le Contractant doit afficher un règlement intérieur de façon visible dans les diverses installations de la base-vie prescrivant spécifiquement : le respect des us et coutumes locales ; la protection contre les IST/VIH/SIDA ; les règles d'hygiène et les mesures de sécurité. Le Contractant doit sensibiliser son personnel notamment sur le respect des us et coutumes des populations de la région où sont effectués les travaux et sur les risques des IST et du VIH/SIDA.

Emploi de la main d'œuvre locale : Le Contractant est tenu d'engager (en dehors de son personnel cadre technique) le plus de main-d'œuvre possible dans la zone où les travaux sont réalisés.

Respect des horaires de travail : Le Contractant doit s'assurer que les horaires de travail respectent les lois et règlements nationaux en vigueur. Le Contractant doit éviter d'exécuter les travaux pendant les heures de repos, les dimanches et les jours fériés.

Protection du personnel de chantier : Le Contractant doit mettre à disposition du personnel de chantier des tenues de travail correctes réglementaires et en bon état, ainsi que tous les accessoires de protection et de sécurité propres à leurs activités (casques, bottes, ceintures, masques, gants, lunettes, etc.). Le Contractant doit veiller au port scrupuleux des équipements de protection sur le chantier. Un contrôle permanent doit être effectué à cet effet et, en cas de manquement, des mesures coercitives (avertissement, mise à pied, renvoi) doivent être appliquées au personnel concerné.

Responsable Hygiène, Sécurité et Environnement

Le Contractant doit désigner un responsable Hygiène/Sécurité/Environnement qui veillera à ce que les règles d'hygiène, de sécurité et de protection de l'environnement sont rigoureusement suivies par tous et à tous les niveaux d'exécution, tant pour les travailleurs que pour la population et autres personnes en contact avec le chantier. Il doit mettre en place un service médical courant et d'urgence à la base-vie, adapté à l'effectif de son personnel. Le Contractant doit interdire l'accès du chantier au public, le protéger par des balises et des panneaux de signalisation, indiquer les différents accès et prendre toutes les mesures d'ordre et de sécurité propres à éviter les accidents.

Mesures contre les entraves à la circulation

Le Contractant doit éviter d'obstruer les accès publics. Il doit maintenir en permanence la circulation et l'accès des riverains en cours de travaux. Le Contractant veillera à ce qu'aucune fouille ou tranchée ne reste ouverte la nuit, sans signalisation adéquate acceptée par le Maître d'œuvre. Le Contractant doit veiller à ce que les déviations provisoires permettent une circulation sans danger.

Repli de chantier et réaménagement : A toute libération de site, le Contractant laisse les lieux propres à leur affectation immédiate. Il ne peut être libéré de ses engagements et de sa responsabilité concernant leur usage sans qu'il ait formellement fait constater ce bon état. Le Contractant réalisera tous les aménagements nécessaires à la remise en état des lieux. Il est tenu de replier tous ses équipements et matériaux et ne peut les abandonner sur le site ou les environs.

Protection des zones instables : Lors du démantèlement d'ouvrages en milieux instables, le Contractant doit prendre les précautions suivantes pour ne pas accentuer l'instabilité du sol : (i) éviter toute circulation lourde et toute surcharge dans la zone d'instabilité; (ii) conserver autant que possible le couvert végétal ou reconstituer celui-ci en utilisant des espèces locales appropriées en cas de risques d'érosion.

Notification des constats

Le Maître d'œuvre notifie par écrit au Contractant tous les cas de défaut ou non-exécution des mesures environnementales et sociales. Le Contractant doit redresser tout manquement aux prescriptions dûment notifiées à lui par le Maître d'œuvre. La reprise des travaux ou les travaux supplémentaires découlant du non-respect des clauses sont à la charge du Contractant.

Sanction

En application des dispositions contractuelles, le non-respect des clauses environnementales et sociales, dûment constaté par le Maître d'œuvre, peut être un motif de résiliation du contrat.

Signalisation des travaux

Le Contractant doit placer, préalablement à l'ouverture des chantiers et chaque fois que de besoin, une pré-signalisation et une signalisation des chantiers à longue distance (sortie de carrières ou de bases-vie, circuit utilisé par les engins, etc.) qui répond aux lois et règlements en vigueur.

Protection des zones et ouvrages agricoles

Le calendrier des travaux doit être établi afin de limiter les perturbations des activités agricoles. Les principales périodes d'activité agricoles (semences, récoltes, séchage, ...) devront en particulier être connues afin d'adapter l'échéancier à ces périodes.

Protection des milieux humides, de la faune et de la flore

Il est interdit au Contractant d'effectuer des aménagements temporaires (aires d'entreposage et de stationnement, chemins de contournement ou de travail, etc.) dans des milieux humides

Protection des sites sacrés et des sites archéologiques

Le Contractant doit prendre toutes les dispositions nécessaires pour respecter les sites culturels et culturels (cimetières, sites sacrés, etc.) dans le voisinage des travaux et ne pas leur porter atteintes. Pour cela, elle devra s'assurer au préalable de leur typologie et de leur implantation avant le démarrage des travaux. Si, au cours des travaux, des vestiges d'intérêt culturel, historique ou archéologique sont découverts, le Contractant doit suivre la procédure suivante : (i) arrêter les travaux dans la zone concernée ; (ii) aviser immédiatement le Maître d'œuvre qui doit prendre des dispositions afin de protéger le site pour éviter toute destruction ; un périmètre de protection doit être identifié et matérialisé sur le site et aucune activité ne devra s'y dérouler; (iii) s'interdire d'enlever et de déplacer les objets et les vestiges. Les travaux doivent être suspendus à l'intérieur du périmètre de protection jusqu'à ce que l'organisme national responsable des sites historiques et archéologiques ait donné l'autorisation de les poursuivre.

Mesures d'abattage d'arbres et de déboisement

En cas de déboisement, les arbres abattus doivent être découpés et stockés à des endroits agréés par le Maître d'œuvre. Les populations riveraines doivent être informées de la possibilité qu'elles ont de pouvoir disposer de ce bois à leur convenance. Les arbres abattus ne doivent pas être abandonnés sur place, ni brûlés ni enfouis sous les matériaux de terrassement.

Prévention des feux de brousse

Le Contractant est responsable de la prévention des feux de brousse sur l'étendue de ses travaux, incluant les zones d'emprunt et les accès. Il doit strictement observer les instructions, lois et règlements édictés par les autorités compétentes.

Gestion des déchets solides

Le Contractant doit déposer les ordures ménagères dans des poubelles étanches et devant être vidées périodiquement. En cas d'évacuation par les camions du chantier, les bennes doivent être étanches de façon à ne pas laisser échapper de déchets.

Protection contre la pollution sonore

Le Contractant est tenu de limiter les bruits de chantier susceptibles d'importuner gravement les riverains, soit par une durée exagérément longue, soit par leur prolongation en dehors des heures normales de travail. Les seuils à ne pas dépasser sont : 55 à 60 décibels le jour; 40 décibels la nuit.

Prévention contre les IST/VIH/SIDA et maladies liées aux travaux

Le Contractant doit informer et sensibiliser son personnel sur les risques liés aux IST/VIH/SIDA. Il doit mettre à la disposition du personnel des préservatifs contre les IST/VIH-SIDA. Le Contractant doit prévoir des mesures de prévention suivantes contre les risques de maladie : (i) instaurer le port de masques, d'uniformes et autres chaussures adaptées ; (ii) installer systématiquement des infirmeries et fournir gratuitement au personnel de chantier les médicaments de base nécessaires aux soins d'urgence.

Passerelles piétons et accès riverains

Le Contractant doit constamment assurer l'accès aux propriétés riveraines et assurer la jouissance des entrées de véhicules et des piétons, par des passerelles provisoires munies de garde-corps, placés au-dessus des tranchées ou autres obstacles créés par les travaux.

Services publics et secours

Le Contractant doit impérativement maintenir l'accès des services publics et de secours en tous lieux. Lorsqu'une rue est barrée, le Contractant doit étudier avec le Maître d'Œuvre les dispositions pour le maintien des accès des véhicules de pompiers et ambulances.

Journal de chantier

Le Contractant doit tenir à jour un journal de chantier, dans lequel seront consignés les réclamations, les manquements ou incidents ayant un impact significatif sur l'environnement ou à un incident avec la population. Le journal de chantier est unique pour le chantier et les notes doivent être écrites à l'encre. Le Contractant doit informer le public en général, et les populations riveraines en particulier, de l'existence de ce journal, avec indication du lieu où il peut être consulté.

Annexe 7 : Termes de référence type d'une EIES ou d'une NIES

I. Introduction

- présentation succincte du projet et du contexte,
- le lieu d'implantation du projet
- objectifs de l'étude

II. Mandat du Consultant

Le consultant aura pour mandat d'effectuer les prestations suivantes :

- Présentation du cadre politique, institutionnel et juridique de l'étude
- Présentation de la zone d'étude et du milieu physique, du milieu biologique et du milieu socioéconomique
- une présentation du projet. et des aménagements, ouvrages et travaux à réaliser, la justification du choix des techniques et des moyens de production ainsi que sa localisation';
- une analyse des variantes de réalisation du projet;
- une analyse des impacts négatifs et positifs directs et indirects ou cumulatifs sur le site et son environnement
- une analyse des risques environnementaux des zones d'influence directes et indirectes du projet y compris celles de tout Etat voisin concerné;
- les mesures nécessaires prévues ou non par le promoteur pour supprimer, réduire et compenser les conséquences dommageables du projet sur l'environnement et l'estimation des dépenses correspondantes
- un plan de gestion environnementale et sociale comprenant :
 - un programme de mise en œuvre des-mesures d'atténuation, de compensation des impacts négatifs et des mesures, de bonification des impacts positifs ;
 - un programme de surveillance et de suivi environnementaux ;
 - un programme de renforcement des capacités ;
 - une estimation des coûts des différents programmes du plan de gestion environnementale et sociale (PGES) ;
 - un plan de fermeture et/ou réhabilitation s'il y a lieu;
 - des modalités de participation du public.

Ces rubriques sont à restituer dans le rapport de l'EIES ou de la NIES dont un plan de rédaction est présenté en fin du présent annexe.

Le consultant devrait prendre en compte les directives du groupe de la Banque Mondiale sur la santé et la sécurité (les directives génériques et celles relatives au secteur concerné) voir le site www.ifc.org/ehsguidelines; via OP 4.01.

III. Durée du travail et spécialisation : à déterminer selon l'infrastructure à étudier

IV. Profil du consultant ou des consultants : Spécialistes en Evaluation environnementale et sociale ou équipe pluridisciplinaire avec un chef de mission spécialiste en évaluation environnementale et sociale.

V. Sommaire pour la rédaction du rapport d'EIES ou de NIES

I- RESUME NON TECHNIQUE
II- CADRE POLITIQUE, JURIDIQUE ET INSTITUTIONNEL
III- DESCRIPTION DU PROJET
IV- DESCRIPTION DE L'ETAT INITIAL DE L'ENVIRONNEMENT
 (En fonction de la nature du projet)
 Qualité de l'air et du bruit;
 Qualité des eaux ;
 Flore et faune;
 Environnement terrestre (topographie, géologie, hydrologue)
 Zonage (état de l'occupation et de l'utilisation de l'espace) ;
 Environnement économique et socio-culturel ;
V- ANALYSE DES VARIANTES DANS LE CADRE DU PROJET
VI- IMPACTS DU PROJET SUR LES DIFFERENTS DOMAINES DE L'ENVIRONNEMENT
VII- EVALUATION DES RISQUES
VIII- PLAN DE GESTION ENVIRONNEMENTALE POUR LA REALISATION ET L'EXPLOITATION DU PROJET
 • un programme de mise en œuvre des mesures d'atténuation, de compensation et de bonification des impacts;
 • un programme de surveillance et de suivi environnementaux ;
 • un programme de renforcement des capacités;
 • une estimation des coûts 'des différents programmes du PGES.
IX: PLAN DE FERMETURE/RÉHABILITATION
X- MODALITES DE CONSULTATION ET DE PARTICIPATION

VI. Finally, I would suggest that in the model TORs for an ESIA (annex 7) you may want to include that the consultant should take into account the relevant World Bank Group Environmental Health and Safety Guidelines (the generic ones and the relevant industry specific ones – they can be found on www.ifc.org/ehsguidelines; via OP 4.01 these also apply to Bank projects. For ex. there is a guideline on meat processing, and various infrastructure ones that may be relevant for your project. Hope this helps.

Annexe 8 : Termes de référence de l'étude

I. CONTEXTE ET JUSTIFICATION

Selon le rapport du Mémorandum Economique du Burkina, le déficit en infrastructures du pays tirait l'économie du pays vers le bas et empêchait la réalisation de certains objectifs de développement. Les infrastructures de transport étant un soutien à la mobilité des personnes et des marchandises, son déficit réduit sa contribution aux différents secteurs, à la lutte contre la pauvreté. A l'inverse, les infrastructures performantes de transport contribuent à la réduction des temps de déplacement et des coûts de transport qui influe sur la croissance économique du pays. Le développement à long terme de l'économie Burkinabé est sans doute jumelé au développement de son secteur des transports en harmonie avec les autres secteurs. Selon l'annuaire statistique 2012 du Ministère des Infrastructures, du Désenclavement et des Transports (MIDT), le réseau routier est caractérisé par un linéaire de 6728 km de routes nationales, 3642 km de routes bitumées, 11 652 km de routes en terre et 46 000 km de pistes rurales. L'indice d'accessibilité rurale est de 32% et parmi les plus faibles d'Afrique subsaharienne. Le réseau national peine à assurer les flux commerciaux intérieurs et extérieurs du fait de son état dégradé et limite ainsi le transfert de la production agricole et pastorale des zones de production souvent très enclavés vers les zones de consommation ainsi que l'accès des populations aux services sociaux de base comme l'éducation et la santé. La mise en œuvre de liaisons entre agglomérations secondaires (chefs-lieux de régions et chefs-lieux de provinces), et entre localités productrices et centres urbains serait un important axe de développement du réseau routier pour qu'il soit le réel support de développement économique.

De même, l'urbanisation est un phénomène galopant qui influe sur les efforts de provision des centres urbains du pays en infrastructures de développement économique. En effet, avec un taux d'urbanisation compris entre 22 et 26% suivant les sources contre 39,9% en Afrique, la prise en charge de la problématique se doit être faite très tôt. En effet, la ville de Ouagadougou, principal centre urbain du Burkina Faso et les différentes capitales régionales peinent véritablement à assurer un dynamisme réel dans l'économie nationale et à jouer leur fonction urbaine comme la production adéquate de services sociaux de base à la population, l'emploi et les conditions de vies décentes en milieu urbain. Des dysfonctionnements majeurs sont constatées dans ces villes notamment la pénurie d'eau, d'électricité, les contraintes de mobilité, des infrastructures insuffisantes et défectueuses et un chômage accentué de la population. Malgré les efforts de ces dernières décennies, pour transformer Ouagadougou et dans une moindre mesure certaines capitales régionales en villes modernes, de gros handicaps demeurent notamment la non maîtrise de l'urbanisation des villes, qui empêche la génération de conditions de vie favorables, d'offre de travail et de logement décent.

Pour répondre à ce manque de maîtrise de l'urbanisation, la Politique Nationale de l'Habitat et du Développement Urbain préconise dans son axe 2, l'élaboration de documents de planification et leur mise à niveau continue (en adéquation avec la croissance urbaine) afin de mieux maîtriser les villes du pays. L'appui de la Banque Mondiale à travers le Projet PRD « Pôles Régionaux de Développement », a permis au Ministère de l'Habitat et de l'Urbanisme de bénéficier d'un financement d'environ 523 000 000 FCFA soit environ un million de dollar US, pour l'élaboration des SDAU de 12 capitales régionales validés et adoptés en conseil des ministres, et dont huit ont déjà été vulgarisés.

Le SDAU est un instrument de planification à moyen et long termes qui fixe les orientations du développement des agglomérations urbaines. Il permet de: (i) déterminer la destination générale des sols dans un périmètre urbain donné;(ii) de localiser les zones à urbaniser, les

zones non urbanisables ou à protéger en raison de leur spécificité et enfin les grands équipements d'infrastructures. La mise en œuvre du SDAU est conjointement faite par l'Etat (à travers les départements ministériels) et la collectivité territoriale concernée.

C'est donc dans le cadre de l'accompagnement des efforts visant à combler le déficit des infrastructures de transport pour assurer la mobilité des personnes et des marchandises, mais également pour mieux gérer l'urbanisation rapide des centres urbains en vue soutenir le développement économique, que le Gouvernement du Burkina Faso a sollicité l'appui financier et technique de la Banque Mondiale pour la mise en place du Projet de Transport et de Développement des Infrastructures Urbaines (PTDIU).

L'initiative de ce projet répond au souci de recherche de solution par le Gouvernement et ses partenaires pour une meilleure gestion urbaine et le développement des infrastructures. La facilitation de la relation économique entre les centres urbains et leurs hinterlands est le domaine pour une bonne intégration des plates-formes de développement de l'économie rurale et urbaine.

Toutes ces actions auront sans aucun doute des impacts directs ou indirects sur le milieu environnemental et social qu'il faut appréhender et maîtriser afin de pouvoir réduire les effets négatifs et renforcer les effets positifs et ce, conformément à la législation nationale et à l'OP/PB4.01 de la Banque Mondiale.

Ce sont donc dans l'optique de garantir une gestion adéquate et efficiente des impacts du PTDIU d'une part, et d'autre part de se conformer aux exigences ci-dessus référées que ces présents Termes de Références pour le recrutement d'un consultant en vue de l'élaboration d'un Cadre de Gestion Environnementale et Sociale (CGES) sont élaborés.

II. PRESENTATION DU PROJET

II.1. Objectif de Développement du Projet

L'objectif de développement du projet (ODP) est de contribuer à lever les contraintes de développement des infrastructures, de connectivité et de mobilité des centres urbains et ruraux, et aider les capitales régionales et leurs hinterlands ruraux à mieux valoriser leurs fonctions économiques selon leur potentialité.

II.2. Composantes du projet

Le PTDIU s'articule autour de quatre (04) composantes que sont :

Composante A (investissements) : Cette composante financera les investissements prioritaires identifiés suite aux échanges qui ont lieu avec la partie nationale. La composante comportera trois sous-composantes.

Sous-composante 1 (Investissement dans le milieu urbain) : Une sous-composante dédiée aux investissements en milieu urbain avec les activités principales suivantes :

-Zonage des SDAU : Cette activité concernerait toutes les 12 capitales régionales: Il s'agit de matérialiser les différentes zones affectées à une fonction dans les SDAU pour donner à la commune une visibilité sur les limites de ces zones.

-Zones d'Activités Spécifiques : L'aménagement des zones d'activités spécifiques concerne les zones artisanales, les trames d'activités informelles et les zones touristiques identifiées comme prioritaires dans les SDAU de certaines capitales régionales et leurs hinterlands.

-Infrastructures marchandes: La réalisation d'Infrastructures est importante dans les différentes villes afin de donner aux communes des bases pour un recouvrement des ressources financières pour le développement des communes.

-Equipements structurants. Le projet appuiera le réaménagement d'équipements structurants identifiés comme prioritaires dans certaines capitales régionales et dans leurs hinterlands ruraux.

-Voiries urbaines et drainage des eaux pluviales: Il s'agit des travaux de construction de certaines voiries et de réalisation des réseaux de drainage des eaux pluviales avec un accent sur le HIMO identifiées comme prioritaires par certaines capitales régionales. Une étude sera menée pour éclairer les décisions au niveau du transport urbain (Développement d'un site propre pour les transports en commun à Ouagadougou, ou plan de circulation et appui à l'AOTU) Les voiries urbaines seront sélectionnées sur la base de leur potentiel de désenclavement des quartiers périphériques et d'impulseur de développement des activités économiques de ces quartiers.

-Environnement urbain : Sous ce volet, ce sont la réhabilitation et la viabilisation de la chaîne complète de traitement des ordures ménagères à Bobo, et des amorces pour les autres villes qui seront probablement soutenues par le projet.

Sous-composante 2(Infrastructures de désenclavement en milieu rural)

-Construction et bitumage de RN29 Manga-Zabré-Zoaga-Frontière du Ghana (104 km) et réhabilitation de la route départementale en terre (RD 30) entre Dindéogo et Zonsé. Il s'agit des travaux de construction et de bitumage, d'études, et du contrôle et de la surveillance.

-Construction de 40 ouvrages de franchissement et des remblais de raccordement : (Travaux de construction et Etude, contrôle et surveillance).

-Aménagement de 200 km de pistes rurales (Travaux de construction et de bitumage et Etude, contrôle et surveillance).

-Aménagement de 100 km pistes rurales en HIMO.

Sous composante 3(Mesures d'accompagnement environnementales et sociales au bénéfice des populations et communication) : Il s'agit d'un accompagnement pour s'assurer de la mise en œuvre adéquate des compensations, mitigations environnementales éventuelles, accompagnement social, Plan d'actions de lutte VIH/SIDA et Participation communautaire du fait de la mise en œuvre du projet. Une stratégie de communication sera développée autour du projet.

Composante B(Appui institutionnel, réformes sectorielles et gouvernance): Cette composante servira à donner une capacité opérationnelle aux ministères clés impliqués dans la mise en œuvre du projet et permettra la mise en place de réformes consensuelles dont le but est de rendre plus compétitif le secteur. La composante comprend deux sous composantes qui sont:

Sous composantes 1(Appui institutionnel au secteur des Transports) : Cette sous composante financera l'appui institutionnel au MIDT (notamment les directions centrales, régionales et provinciales impliquées dans la mise en œuvre du projet) et la poursuite et la mise en œuvre de réformes sectorielles dans le secteur des transports.

Sous composante 2(Appui institutionnel au secteur de l'habitat et de l'urbanisme) : Cette sous composante apportera un appui institutionnel au MHU notamment les directions centrales et régionales impliquées dans la mise en œuvre du projet et financera certaines

actions de la Gouvernance et planification au profit des communes urbaines concernées en lien avec l'objectif du projet.

Composante C (Coordination et mise en œuvre du Projet) : Elle comprend les activités relatives au fonctionnement, aux acquisitions d'équipements, au suivi évaluation, aux audits technique et financier et au recrutement de consultants et de personnel d'appui pour l'animation du projet.

III. OBJECTIFS DE L'ETUDE

L'objectif principal est d'élaborer un CGES qui permettra d'identifier les risques associés aux différentes interventions du projet et de définir les procédures et les mesures d'atténuation et de gestion qui devront être mises en œuvre en cours d'exécution du projet.

Le CGES est conçu comme étant un mécanisme de tri pour les impacts environnementaux et sociaux des investissements et activités inconnues avant l'évaluation du projet. Il se présente donc comme un instrument servant à déterminer et évaluer les impacts environnementaux et sociaux potentiels futurs des activités devant être financés par le projet. A ce titre, il servira de guide à l'élaboration d'Études d'Impacts Environnementaux et Sociaux (EIES) spécifiques des activités dont le nombre, les sites et les caractéristiques environnementales et sociales restent encore inconnus. En outre, le CGES devra définir le cadre de suivi et de surveillance ainsi que les dispositions institutionnelles à prendre durant la mise en œuvre du projet et la réalisation des activités pour atténuer les impacts environnementaux et sociaux défavorables, les supprimer ou les réduire à des niveaux acceptables.

De façon spécifique, il s'agira de :

- identifier les enjeux environnementaux et sociaux majeurs dans l'aire de mise en œuvre du PTDIU ;
- définir les risques environnementaux et sociaux associés aux différentes interventions du projet;
- identifier les forces et faiblesses du cadre institutionnel et juridique en matière d'environnement au Burkina Faso ;
- proposer des mesures concrètes de gestion des risques et impacts;
- proposer un Plan de Gestion Environnementale et Sociale (PCGES) avec toutes les dispositions institutionnelles mise en œuvre.

IV. RESULTATS ATTENDUS

Un Cadre de Gestion Environnementale et Sociale (CGES) répondant aux normes de forme et de fond prescrites par la réglementation du Burkina Faso en la matière et les politiques opérationnelles de la Banque Mondiale, est produit. Ce document comprendra au minimum les aspects suivants :

- les enjeux environnementaux et sociaux des zones d'intervention du PTDIU sont analysés et caractérisés ;
- les forces et faiblesses du cadre juridiques de gestion environnementale et sociale du Burkina Faso sont mises en exergue en vue de leur prise en compte dans la formulation des recommandations du PCGES ;
- les différents types de risques et d'impacts environnementaux et sociaux associés aux interventions du projet sont identifiés et analysés par composante du projet;

- un Plan Cadre de Gestion Environnementale et Sociale (PCGES), y compris les coûts estimés, est élaboré conformément aux normes connues et comprenant :
 - ✓ les mesures de gestion (prévention, atténuation, compensation, bonification) des risques et impacts sont définies, et le coût de mise en œuvre de chacune est estimé ; lesdites mesures sont catégorisées en technique, institutionnel, organisationnel, réglementaire, économique, etc.;
 - ✓ les rôles et responsabilités pour la mise en œuvre de ces mesures sont précisés, au regard de la législation et du cadre institutionnel du Burkina Faso en la matière, ainsi que des exigences de la Banque Mondiale dans ce domaine ;
 - ✓ un mécanisme de contrôle environnemental comprenant les modalités de suivi et de rapportage (dans les documents de suivi évaluation du projet, etc.) de la mise en œuvre des mesures du PCGES;
 - ✓ les besoins de renforcement des capacités de l'unité de mise en œuvre du projet et des principaux acteurs impliqués dans la bonne exécution du PCGES sont définis et un budget y afférant est estimé.

V. MISSIONS DU CONSULTANT

Sur la base de la documentation existante, des visites de terrain et des rencontres avec l'équipe de préparation du projet, le Ministère des Infrastructures, du Désenclavement et des Transports (MIDT), le Ministère de l'Habitat et de l'Urbanisme (MHU), le Ministère de l'Environnement et des Ressources Halieutiques (MERH), les mairies des communes concernées et tous les autres principaux acteurs, le consultant exécutera les tâches ci-après :

- décrire brièvement mais de façon précise les composantes et leurs contenus (nature et taille potentielle des micro-projets et investissements physiques);
- décrire le milieu récepteur du projet en mettant l'accent sur les enjeux environnementaux et sociaux majeurs connus (type de pollution, nuisance ou dégradation critique, services écosystémiques menacés, espèce en danger, etc.) et dont le projet pourrait augmenter la criticité;
- décrire le cadre institutionnel et juridique de gestion environnementale du projet (Niveau étatique, Niveau décentralisé; ici une place sera réservée clairement aux éléments du cadre juridico-institutionnel relatif à la prévention/gestion des risques;
- Identifier et évaluer l'importance potentielle des impacts positifs et négatifs potentiels directs et indirects, les impacts cumulatifs et les risques environnementaux et sociaux dans les zones d'intervention du projet par catégorie/type de microprojet envisagé ;
- Proposer en annexe une liste indicative de référence (check-list) des impacts types et des mesures correctives correspondantes à chaque impact, par type de microprojet ou investissement prévu dans le projet.
- Décrire le mécanisme et les arrangements institutionnels de mise en œuvre du PCGES en clarifiant les rôles et responsabilités de toutes les parties prenantes (au niveau central, régional/local, communal et village) impliquées dans sa mise en œuvre ;
- Décrire le processus, le mécanisme et les circonstances dans lesquelles les évaluations environnementales et sociales spécifiques (i.e., évaluation limitée ou approfondie) se déroulent pour chaque microprojet. Il s'agit, en particulier de la prise de décision pour la conduite de l'EIES ou la NIES pour chaque microprojet dès lors que le screening l'aura classifié en catégorie A, B ou C ;
- Proposer un cadre de suivi environnemental et social (variables, fréquence des collectes, responsabilités, etc.), de préférence participatif, en spécifiant quelques indicateurs environnementaux et sociaux à suivre ;

- Évaluer la capacité du Programme Sectoriel des Transports(PST), structure identifiée pour héberger le projet ainsi que les Directions Générales des Etudes et des Statistiques Sectorielles (DGESS) du MIDT et du MHU impliqués dans la mise en œuvre du PCGES, et proposer des mesures pour le renforcement de leurs capacités ;
- Préparer un budget récapitulatif de toutes les actions et activités proposées dans le PCGES.

NB : Pendant l'exécution de la mission, le consultant adoptera également une démarche de consultation et d'entretien qui garantira le dialogue et la participation de tous les acteurs concernés.

VI. ORGANISATION DE L'ETUDE

VI.1.Approche méthodologique

Pour atteindre les objectifs visés, le consultant devra :

- caractériser le cadre législatif et réglementaire relatifs à la gestion des impacts environnementaux en vigueur au Burkina Faso et en faire la comparaison avec les politiques de la Banque Mondiale;
- identifier par microprojet envisagé, les impacts génériques positifs et négatifs sur l'environnement socio-économique, notamment sur les populations riveraines, ainsi que sur l'environnement biophysique des sites potentiels de réalisation des différentes activités ;
- proposer des mesures de gestion des impacts négatifs potentiels, ainsi que des mesures de valorisation et de bonification des impacts positifs ;
- proposer les procédures et méthodologies explicites pour la planification sociale et environnementale ainsi que pour l'évaluation, l'approbation et la mise en œuvre participative des activités afférentes aux opérations devant être financées dans le cadre du Projet ;
- préciser les rôles et responsabilités institutionnelles pour la mise en œuvre du PCGES, et esquisser les procédures impératives de compte rendu pour gérer et suivre les préoccupations environnementales et sociales relatives à ces activités ;
- déterminer les besoins en renforcement des capacités et autre assistance technique pour la mise en œuvre adéquate des dispositions du PCGES tant au niveau national (Cadres impliqués) que local ;
- estimer le montant du financement à pourvoir par le PTDIU pour mettre en œuvre les activités proposées par le CGES. Le consultant s'efforcera d'évaluer et d'internaliser les coûts d'élaboration des EIES, des NIES et de mise en œuvre des mesures d'atténuation et de compensation proposées dans les PGES spécifiques des microprojets sur la base d'expériences comparables (projets similaires dans des zones voisines) et ;
- fournir les moyens d'information idoines adaptés pour exécuter de manière durable les recommandations du CGES.

Le CGES devra inclure une procédure d'analyse et de tri qui déterminera, pour chaque microprojet proposé : les politiques opérationnelles de la Banque mondiale qui pourraient être appliquées et les niveaux/types d'analyses environnementales qui sont requises (par exemple une évaluation environnementale et sociale totale(EIES) ou simplifiée (NIES) contenant un Plan de Gestion Environnementale et Sociale (PGES), une fiche PGES seulement, ou une simple application de bonnes pratiques de construction de routes, d'infrastructures d'assainissement ou marchandes. Le CGES définira également le contenu type de chaque instrument et décrira les modalités de sa préparation, sa revue, son approbation, sa publication et le suivi de sa mise en œuvre.

Outre, les méthodologies éprouvées pour un tel exercice, le Consultant intégrera, autant que cela s'avère nécessaire, des réunions avec les acteurs clés et bénéficiaires potentiels du projet en vue de la prise en compte de leurs points de vue.

VI.2. Contenu et plan du rapport

Le rapport de CGES est un document de cadrage. Fort de cela, il sera autant que possible, concis. Il ne traitera donc que des impacts environnementaux et sociaux significatifs. Il se concentrera sur les résultats, les conclusions et les recommandations pour de futures actions, à la lumière des données rassemblées ou d'autres références utilisées au cours de l'étude. Les éventuels détails seront développés en annexe du rapport.

Le rapport du CGES sera structuré comme suit :

- Page de garde
- Liste des Acronymes ;
- Sommaire ;
- Résumé analytique en français et en anglais;
- Introduction
- Brève description du projet et des sites potentiels incluant la méthodologie qui sera appliquée pour la préparation, l'approbation et l'exécution des microprojets;
- Situation environnementale et sociale dans les zones du projet ;
- Cadre politique, administratif et juridique en matière d'environnement et un aperçu des politiques de sauvegarde environnementales applicables, ainsi qu'une analyse des conditions requises par les différentes politiques;
- Identification, caractérisation et évaluation des impacts environnementaux et sociaux et leurs mesures de gestion ;
- PCGES comportant les éléments suivants :
 - les critères environnementaux et sociaux d'éligibilité des microprojets ;
 - le processus de screening environnemental des microprojets en vue de définir le niveau d'analyse environnementale et sociale requis selon la réglementation ;
 - le processus d'analyse et de validation environnementales des microprojets passés au screening;
 - les dispositions institutionnelles pour la mise en œuvre et le suivi du PCGES ;
 - le programme détaillé pour le renforcement des capacités ;
 - un budget de mise en œuvre du PCGES.
- le Cadre de suivi environnemental y compris quelques indicateurs clés et les rôles et responsabilités, indicateurs types, simples et mesurables, un calendrier de suivi-évaluation et les parties responsables de la mise en œuvre de ce plan ;
- Résumé des consultations publiques du PCGES ;
- Annexes :
 - Détail des consultations du PCGES, incluant les localités, dates, listes de participants, problèmes soulevés, et réponses données ;
 - Grille de contrôle environnemental et social, comprenant la grille d'impact environnemental et social et les mesures d'atténuation appropriées ;
 - Un formulaire de revue environnementale et sociale (Screening) ;
 - Références bibliographiques ;
 - TDR de l'étude.

VI.3. Durée et Déroulement

L'étude sera conduite sous la supervision globale du Secrétaire Permanent du Programme Sectoriel des Transports (PST) et sous la coordination technique du Spécialiste en Environnement dudit programme. Elle sera conduite en relation étroite avec les services du Ministère de l'Environnement et des Ressources Halieutiques(MERH) et plus particulièrement le Bureau National des Evaluations Environnementales(BUNEE).

L'effort de travail estimé est de 45 homme/jours (H/J) répartis comme suit :

- Préparation méthodologique et revue documentaire: ----- 02 jours
- Mission terrain : ----- 21 jours
- Rédaction du rapport provisoire----- 16 jours
- Restitution): ----- 01 jour
- Rédaction du rapport définitif : ----- 05 jours

La durée calendaire entre le démarrage effectif et le dépôt du rapport du rapport final n'excedera pas deux(02) mois.

VI.4. Atelier de validation

Au regard de l'importance de la prise en compte des questions environnementales et sociales du Projet et de la nécessité d'élargir la base des consultations, un Atelier de restitution et de validation du CGES qui réunira toutes les parties prenantes au Projet sera organisé. Le Consultant animera cet atelier pendant une (01) journée comprise dans son contrat. Les frais d'organisation sont à la charge du Projet.

VII. QUALIFICATION DU CONSULTANT

Le Consultant devra être un spécialiste en Sciences Environnementales (Ecologie, Biologie, Foresterie, Géographie, etc.) de niveau BAC+5 minimum, ayant une expérience professionnelle d'au moins dix (10) ans couvrant aussi bien la réalisation des études d'évaluation environnementale (Cadre de Gestion Environnementale et Sociale, Audit Environnemental, Etude d'Impact Environnemental et Evaluation Environnementale Stratégique) que la mise en œuvre des Plans de gestion environnementales et sociale.

Il devra avoir une bonne connaissance des politiques opérationnelles de la Banque Mondiale en matière d'évaluation environnementale notamment l'OP/PB4.01 ainsi que les procédures du Burkina Faso en matière d'évaluation environnementale. Il devra avoir participé au cours des cinq (05) dernières années à au moins 5 (cinq) prestations en matière d'élaboration de Cadres de Gestion Environnementale et Sociale dont deux(02) portant sur des projets de la Banque Mondiale

Une bonne connaissance du cadre politique, institutionnel et juridique de gestion de l'environnement au Burkina Faso et des procédures de la Banque Mondiale en matière d'études environnementales serait un atout.

VIII. MOYENS A METTRE A DISPOSITION PAR LE SP- PST

Le Secrétariat Permanent du Programme Sectoriel des Transports agissant en qualité d'Unité de Coordination, mettra à la disposition du consultant tous les documents administratifs qu'il juge capital pour son travail et accéder à des structures ou à des personnes capables de faciliter son travail.

Par ailleurs, le consultant aura accès à tous les documents destinés à l'aider dans l'accomplissement de sa mission (aide-mémoires, note conceptuelle du projet, etc.).

IX. OBLIGATIONS DU CONSULTANT

IX.1. Moyens à mobiliser

Le Consultant individuel mettra en œuvre tous les moyens nécessaires à la bonne exécution de la mission (bureaux, logements, matériel de bureau, moyens de déplacement et de télécommunication, etc.)

IX.2. Secret professionnel

Le Consultant sera tenu au respect du secret professionnel pendant et après sa mission. Par ailleurs, l'exploitation à quelque fin que ce soit de toute ou partie des résultats de la présente prestation devra faire l'objet d'une demande adressée au commanditaire qui en appréciera.

IX.3. Responsabilités

Le Consultant reste responsable de la conception de l'étude. L'approbation finale du document par l'Administration et du Bailleur ne dégage pas sa responsabilité vis à vis des conséquences de ses éventuelles erreurs.

X. PRODUCTION DES RAPPORTS

Au cours de ses prestations, les documents ci-après devront être produits et déposés au SP-PST:

- ☞ Un rapport d'étape qui décrit la méthodologie et les parties prenantes concernées par l'étude. Il fera ressortir les structures concernées par la validation des rapports en atelier 05 jours après la notification de l'ordre de service de démarrer au consultant;
- ☞ un rapport provisoire avec un résumé analytique en anglais en vingt-cinq (25) exemplaires et en version électronique sur support CD (version word et PDF) sera soumis à l'approbation de l'administration 40 jours ouvrés après le démarrage de ses prestations ;

un rapport final ayant intégré les observations, commentaires et suggestions de toutes les parties sur la version provisoire présentant les principales conclusions et les résultats des vérifications des réalisations des propositions environnementales et sociales. Il sera produit en dix (10) exemplaires et en version électronique sur support CD (version word et PDF) et fera l'objet de diffusion aussi bien au Burkina Faso que sur le site Infoshop de la Banque Mondiale.

XI. COUT DE L'ETUDE

Le consultant fera une proposition financière de sa prestation qui intègre toutes les charges concourant à la réalisation de sa prestation.

TABLE DES MATIERES

LISTE DES ACRONYMES	2
LISTE DES FIGURES	4
LISTE DES PHOTOS	4
LISTE DES TABLEAUX	4
RESUME	7
SUMMARY	9
1. INTRODUCTION	11
1.1. Contexte d'élaboration du CGES	11
1.2. Objectif du Cadre de Gestion Environnementale et Sociale (CGES)	11
1.3. Méthodologie de travail	11
1.4. Structuration du CGES	12
2. LE PROJET ET LES SITES POTENTIELS DES REALISATIONS PHYSIQUES .	13
2.1. Objectif du PTDIU et composantes	13
2.2. Description des sous projets	16
2.2.1. <i>Les sous-projets limitation du zonage des Schémas Directeurs d'Aménagement et d'Urbanisme (SADAU)</i>	16
2.2.2. <i>Les sous-projets de bitumage de rues urbaines</i>	18
2.2.3. <i>Le sous-projet «aménagement de canaux d'assainissement pluvial à Koudougou»</i>	20
2.2.4. <i>Les sous-projets d'équipements structurants</i>	22
2.2.4.1. <i>Le sous-projet «Construction d'une gare routière à Manga</i> »	22
2.2.4.2. <i>Le sous-projet « Mise à niveau de l'abattoir de Manga</i> »	23
2.2.4.3. <i>Le sous-projet « marché bétail de Manga</i> »	24
2.2.4.4. <i>Le sous-projet « aire de stationnement de Tenkodogo</i> »	25
2.2.4.5. <i>Le sous-projet « marché du secteur 6 de Dédougou</i> »	26
2.2.5. <i>Les sous-projets « Aménagement de sites de maraîchage</i> »	28
2.2.6. <i>Les sous-projets « Mise en place de chaîne complète de traitement des ordures ménagères</i> » ..	30
2.2.7. <i>Les sous-projet de construction et bitumage de la RN29 Manga-Zabré-Zoaga-Frontière du Ghana et de réhabilitation de la route Dindéogo – Zonsé</i>	31
2.2.8. <i>Les sous-projets « aménagement de pistes rurales</i> »	32
2.2.9. <i>Les ouvrages de franchissement</i>	33
2.3. Sites d'accueil des sous-projets	33
2.3.1. <i>Les sites urbains</i>	33
2.3.2. <i>Les sites ruraux</i>	34
2.4. Méthodologie pour la préparation, l'approbation et l'exécution des sous-projets	37
2.4.1. <i>Cas des sous-projets d'intérêt public au sens large</i>	37
2.4.2. <i>Cas des sous-projets spécifiques</i>	38
2.4.3. <i>Prise en compte des préoccupations environnementales et sociales dans le processus de préparation, d'adoption et de mise en œuvre des sous-projets</i>	38
3. SITUATION ENVIRONNEMENTALE ET SOCIALE DANS LA ZONE DU PROJET	39
3.1. Zone d'étude	39
3.2. Milieu physique	39
3.2.1. <i>Climat</i>	39
3.2.2. <i>Relief et sols</i>	40
3.2.3. <i>Réseau hydrographique</i>	41
3.2.4. <i>Eaux souterraines</i>	41
3.3. Milieu biologique	42
3.3.1. <i>Végétation</i>	42
3.3.2. <i>Diversité biologique</i>	44
3.4. Milieu socioéconomique	45
3.4.1. <i>Population et pauvreté</i>	45
3.4.2. <i>Données économiques</i>	45
3.4.3. <i>Données sociales</i>	46

3.5. Etat actuel de l'environnement urbain	48
4. CADRE POLITIQUE, JURIDIQUE ET INSTITUTIONNEL	50
4.1. Cadre politique.....	50
4.1.1. <i>Stratégie de croissance accélérée et de développement durable (SCADD)</i>	50
4.1.2. <i>Politique nationale de développement durable (PNDD)</i>	50
4.1.3. <i>Politique nationale d'environnement (PNE)</i>	50
4.1.4. <i>Politique forestière nationale.....</i>	51
4.1.5. <i>Plan d'action pour la gestion intégrée des ressources en eau (PAGIRE)</i>	51
4.1.6. <i>Politique nationale d'aménagement du territoire</i>	51
4.1.7. <i>Politique Nationale de Sécurisation Foncière en Milieu Rural</i>	51
4.1.8. <i>Politique Nationale Genre (PNG).....</i>	52
4.1.9. <i>Programme d'Action National d'Adaptation à la variabilité et au changement climatique</i>	52
4.2. Cadre juridique.....	53
4.2.1. <i>Instruments juridiques internationaux</i>	53
4.2.2. <i>Constitution du 02 juin 1991</i>	54
4.2.3. <i>Réorganisation Agraire et Foncière (RAF)</i>	54
4.2.4. <i>Code de l'Environnement</i>	54
4.2.5. <i>Code Forestier</i>	54
4.2.6. <i>Loi relative à la sécurité foncière en milieu rural</i>	56
4.2.7. <i>Loi d'orientation relative au pastoralisme</i>	56
4.2.8. <i>Loi d'orientation relative à la gestion de l'eau.....</i>	56
4.2.9. <i>Loi portant code de santé publique</i>	56
4.2.10. <i>Loi portant Code de la santé animale</i>	57
4.2.11. <i>Code de l'hygiène publique</i>	57
4.2.12. <i>Code général des collectivités territoriales au Burkina Faso.....</i>	57
4.2.13. <i>Code de l'urbanisme et de la construction</i>	57
4.2.14. <i>Décret portant réglementation des évaluations environnementales</i>	58
4.2.15. <i>Décret portant sur les normes de rejets de polluants dans l'air, l'eau et le sol.....</i>	58
4.2.16. <i>Décret N°98-323/PRES/PM/MATS/MIHU/MS/MTT du 28 juillet 1998 portant réglementation de la collecte, du stockage, du transport, du traitement et de l'élimination des déchets urbains.</i>	58
4.3. Cadre institutionnel de gestion environnementale et sociale du PTDIU.....	58
4.3.1. <i>Le Ministère de l'Environnement et des Ressources Halieutiques (MERH)</i>	59
4.3.2. <i>Le Ministère des Infrastructures, du Désenclavement et des Transports (MIDT) et le Ministère de l'Habitat et de l'Urbanisme (MHU)</i>	60
4.3.3. <i>Le Ministère de l'Agriculture, des Ressources Hydrauliques, de l'Assainissement et de la Sécurité Alimentaire (MARHASA) et le Ministère des Ressources Animales (MRA)</i>	60
4.3.4. <i>Les collectivités territoriales.....</i>	60
4.3.5. <i>Les acteurs privés et les groupes spécifiques bénéficiaires de sous-projets</i>	61
4.3.6. <i>Les Organisations de la Société Civile (OSC)</i>	61
4.3.7. <i>Le Secrétariat Permanent du Programme Sectoriel des Transports (SP/PST)</i>	61
4.4. Analyse des capacités de gestion environnementale et sociale	61
4.4.1. <i>Capacités de gestion environnementale et sociale du BUNEE</i>	61
4.4.2. <i>Capacités de gestion environnementale et sociale du MHU.....</i>	62
4.4.3. <i>Capacités de gestion environnementale et sociale des Collectivités Décentralisées</i>	62
5. POLITIQUES DE SAUVEGARDE ENVIRONNEMENTALE ET SOCIALE DE LA BANQUE MONDIALE	63
5.1. Revue des politiques de sauvegarde environnementale et sociale	63
5.1.1. <i>PO 4.01 : Évaluation environnementale</i>	63
5.1.2. <i>PO 4.04, Habitats Naturels</i>	64
5.1.3. <i>PO 4.09, Gestion des pesticides</i>	64
5.1.4. <i>PO 4.11, Ressources culturelles physiques</i>	64
5.1.5. <i>PO 4.12, Réinstallation Involontaire</i>	64
5.1.6. <i>PO 4.10, Populations autochtones</i>	64
5.1.7. <i>PO 4.36, Foresterie.....</i>	65
5.1.8. <i>PO 4.37, Sécurité des barrages</i>	65
5.1.9. <i>PO 7.50, Projets relatifs aux voies d'eau internationales</i>	65

5.1.10.	<i>PO 7.60, Projets dans des zones contestées (en litige)</i>	65
5.2.	Conclusion sur les politiques de sauvegarde de la Banque	65
6.	IMPACTS ENVIRONNEMENTAUX ET SOCIAUX DU PTDIU	66
6.1.	Modalités de détermination des impacts environnementaux et sociaux	66
6.2.	Impacts environnementaux et sociaux positifs des sous-projets	66
6.2.1.	<i>Impacts positifs des sous-projets de construction et bitumage de RN29 Manga-Zabré-Zoaga-Frontière du Ghana et de réhabilitation de la route départementale en terre (RD 30) entre Dindéogo et Zonsé</i>	66
6.2.2.	<i>Impacts positifs des sous-projets de délimitation du zonage des SDAU</i>	67
6.2.3.	<i>Impacts positifs des sous-projets de bitumage de rues urbaines</i>	67
6.2.4.	<i>Impacts positifs des sous-projets d'aménagement de pistes rurales</i>	68
6.2.5.	<i>Impacts positifs du sous-projet d'aménagement de canaux d'assainissement pluvial</i>	68
6.2.6.	<i>Impacts positifs de sous-projet de gare routière à Manga</i>	69
6.2.7.	<i>Impacts positifs de sous-projets d'aire de stationnement à Tenkodogo</i>	69
6.2.8.	<i>Impacts positifs du sous-projet de construction du marché du secteur 6 de Dédougou</i>	69
6.2.9.	<i>Impacts positifs du sous-projet de marché à bétail de Manga</i>	70
6.2.10.	<i>Impacts positifs du sous projet de mise à niveau de l'abattoir de Manga</i>	70
6.2.11.	<i>Impacts positifs des sous projets de mise en place de chaînes de traitement des déchets</i>	70
6.2.12.	<i>Impacts positifs des sous-projets d'aménagement de 50 ha de maraîchage</i>	71
6.3.	Impacts environnementaux et sociaux négatifs des sous-projets	71
6.3.1.	<i>Impacts négatifs des sous-projets de bitumage de RN29 Manga-Zabré-Zoaga-Frontière du Ghana et réhabilitation de la route de la route Dindéogo - Zonsé, et des sous-projets de pistes rurales</i>	71
6.3.2.	<i>Impacts négatifs des sous-projets de délimitation du zonage des SDAU</i>	72
6.3.3.	<i>Impacts négatifs des sous-projets de bitumage de rues urbaines</i>	72
6.3.4.	<i>Impacts négatifs du sous-projet d'aménagement de canaux d'assainissement pluvial à Koudougou</i>	73
6.3.5.	<i>Impacts négatifs liés à la gare routière de Manga et à l'aire de stationnement à Tenkodogo</i>	73
6.3.6.	<i>Impacts négatifs du sous-projet de marché du secteur 6 de Dédougou</i>	74
6.3.7.	<i>Impacts négatifs du sous-projet de marché à bétail de Manga</i>	74
6.3.8.	<i>Impacts négatifs du sous-projet de mise à niveau de l'abattoir de Manga</i>	75
6.3.9.	<i>Impacts négatifs des sous-projets de mise en place de chaînes de traitement des déchets</i>	75
6.3.10.	<i>Impacts négatifs des sous-projets d'aménagement de 50 ha de maraîchage</i>	76
6.4.	Analyse des risques environnementaux	76
7.	PLAN DE GESTION ENVIRONNEMENTALE ET SOCIALE	78
7.1.	Mesures générales de bonification des impacts positifs des sous-projets	78
7.2.	Mesures d'atténuation des impacts négatifs des sous-projets	78
7.2.1.	<i>Mesures d'atténuation des impacts négatifs des sous-projets d'infrastructures routières en milieu rural et en milieu urbain</i>	78
7.2.2.	83
7.2.3.	<i>Mesures d'atténuation des impacts négatifs des sous projets de gare routière à Manga, d'aire de stationnement à Tenkodogo et de marché du secteur 6 de Dédougou</i>	83
7.2.4.	<i>Mesures d'atténuation des impacts négatifs du marché à bétail et de l'abattoir</i>	85
7.2.5.	<i>Mesures d'atténuation des impacts négatifs des sous-projets de mise en place de chaînes de traitement des déchets</i>	87
7.2.6.	<i>Mesures d'atténuation des impacts négatifs des sous-projets d'aménagement de 50 ha de maraîchage</i>	88
7.3.	Mesures de promotion des transports verts	89
7.3.1.	<i>Formulation d'une stratégie et plan d'actions de valorisation des huiles usées</i>	90
7.3.2.	<i>Etude sur la valorisation des pneus usagés</i>	91
7.3.3.	<i>Etude sur la valorisation des batteries usagées</i>	93
7.4.	Critères environnementaux et sociaux d'éligibilité des sous-projets	95
7.5.	Processus de screening environnemental des sous-projets en vue de définir le niveau d'analyse environnementale et sociale requis selon la réglementation	95
7.6.	Processus d'analyse et de validation environnementales des sous-projets passés au screening	96

7.7.	Dispositions institutionnelles pour la mise en œuvre et le suivi du CGES.....	101
7.7.1.	<i>Disposition au niveau national pour le suivi du PGES.....</i>	101
7.7.2.	<i>Dispositions au niveau régional pour le suivi du PGES.....</i>	101
7.8.	Programme détaillé pour le renforcement des capacités des acteurs de mise en œuvre du PGES.....	102
7.8.1.	<i>Atelier sur la mise en œuvre du PGES et les rôles des acteurs.....</i>	102
7.8.2.	<i>Création et opérationnalisation des SGES du MIDT et du MHU.....</i>	102
7.8.3.	<i>Actions de formation en matière d'Évaluations Environnementales.....</i>	103
7.8.4.	<i>Actions de formation en suivi de PGES des sous-projets du PTDIU.....</i>	104
7.9.	Budget de mise en œuvre du CGES.....	104
8.	CADRE DE SUIVI ENVIRONNEMENTAL.....	105
8.1.	Programme de suivi environnemental et social et indicateurs de suivi.....	105
8.1.1.	<i>Suivi des mesures d'ordre institutionnel et indicateurs de suivi.....</i>	105
8.1.2.	<i>Suivi des mesures environnementales et sociales en phase d'exécution des projets et indicateurs de suivi.....</i>	106
8.1.3.	<i>Suivi des mesures E&S en phase d'exploitation des infrastructures et aménagements et indicateurs de suivi.....</i>	112
8.2.	Calendrier du programme de suivi et responsabilités.....	115
9.	RESUME DES CONSULTATIONS PUBLIQUES.....	117
	CONCLUSION.....	120
	REFERENCES BIBLIOGRAPHIQUES.....	121
	ANNEXES.....	122
	Annexe 1 : Détail des consultations du public et listes de présence par séance.....	122
	Annexe 2 : Liste des personnes rencontrées.....	147
	Annexe 3 : Formulaire de revue environnementale et sociale (screening).....	151
	Annexe 4 : Détail des coûts du PCGES.....	153
	Annexe 5 : Liste de contrôle environnemental.....	156
	Annexe 6 : Clauses environnementales et sociales types à intégrer dans les DAO et dans les marchés des travaux.....	158
	Annexe 7 : Termes de référence type d'une EIES ou d'une NIES.....	163
	Annexe 8 : Termes de référence de l'étude.....	166
	TABLE DES MATIERES.....	175

Ministère des Infrastructures, du Désenclavement et des Transports
Secrétariat Permanent du Programme Sectoriel des Transports
Tél. : (+226) 25 41 78 06 ou 07 / fax : (+226) 25 41 78 08
Email : pst-2@pst-2.bf BP : 01 BP 2517 Ouagadougou 01