



GROUPE DE LA BANQUE AFRICAINE DE DEVELOPPEMENT

PROJET: PROGRAMME D'AMENAGEMENT DE ROUTES ET DE FACILITATION DES TRANSPORTS AU SEIN DE L'UNION DU FLEUVE MANO (PAR-FT/UFM)

PAYS : COTE D'IVOIRE, GUINEE, LIBERIA

RESUME DE L'ETUDE D'IMPACT ENVIRONNEMENTAL ET SOCIAL (EIES)

Equipe du Projet	Chef d'équipe	J. N. ILBOUDO , Ingénieur des Transports	OITC.1	5012
		J.B. AGUMA, Economiste des Transports	OITC.1	1956
	Membres d'équipe	J. P.M. KALALA , Socio-économiste en Chef	OITC.1	3561
		N. KULEMEKA , Socio économiste en Chef	SARC/ONEC.3	8452
		L. M. KINANE , Environnementaliste	ONEC.3	2933
		E.NDINYA , Environnementaliste	SARC/ONEC.3	1541
		P.TAMBAH , Ingénieur en infrastructures,	LRFO/OITC.1	7072
		Malick Soumare, Spécialiste en acquisitions	ORPF.1/ LRFO	
		M. H. SANON , Socioeconomist	ONEC-3	
		Mose Mabe-Koofhethile, Spécialiste en acquisitions	ORPF.1/ SNFO	
	Chef de Division sectoriel	Jean Kizito KABANGUKA	OITC1	2143
	Directeur sectoriel	Amadou OUMAROU	OITC	3075
	Directeur régional	Franck Joseph PERRAULT	ORWA	4046
Directeur Intégration régionale et Commerce	Janvier K. LITSE	ONRI	4047	

RESUME DE L'ETUDE D'IMPACT ENVIRONNEMENTAL ET SOCIAL

Titre du projet : Programme d'aménagement et de facilitation des transports au sein de l'union du fleuve Mano

Numéro du projet: P-Z1-DB0-103

Mano

Pays : Cote d'Ivoire, Guinée et Libéria

Département : OITC

Division: OITC-1

Introduction

Le présent document constitue le résumé de l'Étude d'Impact Environnemental et Social (ÉIES) de la section ivoirienne du Programme d'aménagement de routes et de Facilitation du Transport au sein de l'Union du Fleuve Mano. Ce résumé a été préparé conformément aux directives et procédures d'évaluation environnementale et sociale de la Banque Africaine de Développement (BAD) pour les projets de Catégorie 1 ainsi que des politiques en vigueur en Côte d'Ivoire.

La description et la justification du projet sont d'abord présentées, suivi du cadre légal et institutionnel en vigueur en Côte d'Ivoire. Une description succincte des principales conditions environnementales de la zone du projet est présentée pour chaque tronçon, à travers ses composantes physiques, biologiques et humaines, les variantes et alternatives sont comparées en termes de faisabilité technique, économique, environnementale et sociale, en incluant les préoccupations des populations. Ensuite les impacts positifs et négatifs les plus significatifs sur les milieux biophysiques et humain (socio-économique) sont présentés. Puis sont présentées les mesures de bonification et d'atténuation proposées pour accroître les bénéfices et/ou prévenir, minimiser, atténuer ou compenser les impacts négatifs, ainsi que le programme de suivi. Les consultations publiques tenues sont présentées et les initiatives complémentaires liées au projet. Enfin les préoccupations liées au changement climatique sont identifiées ainsi que les mesures d'adaptation et d'atténuation.

1. Description et justification du projet

La Côte d'Ivoire, le Libéria, la Sierra Léone et la Guinée forment l'une des trois principales zones de fragilité du continent. Malheureusement, du fait du mauvais état des routes, ces régions sont enclavées, ce qui contribue à en faire un foyer de pauvreté, un lieu propice au développement de trafics de tout genre et une source de déstabilisation des pays de la région. Tout en se concentrant sur l'infrastructure routière qui contribue à la promotion de la paix et le renforcement de la sécurité, le programme s'attaquera aux entraves à la libre circulation des personnes et des biens. Il contribue ainsi à libérer le potentiel de développement dans chacun des pays, à promouvoir la libre circulation des personnes et des biens et l'intégration régionale entre les pays ainsi qu'à créer une passerelle entre la région et le reste de la CEDEAO.

L'objectif général du projet est de soutenir la relance économique post-conflit de la région de l'Union du Fleuve Mano, à travers l'amélioration de l'infrastructure routière et la promotion des échanges commerciaux intra-communautaires.

Les objectifs spécifiques sont de : (i) améliorer les conditions de transport sur les différentes routes du projet en vue de réduire le coût des transports ; (ii) lever les entraves à la libre

circulation des personnes et des biens entre les trois pays ; et (iii) améliorer les conditions de vies des populations de la zone du projet.

Les routes du projet sont inscrites aux programmes de développement des 3 pays (PND 2012-2015 pour la CI ; DSRP III 2013-2016 pour la Guinée et PRSP II 2012-2017 pour le Libéria) et au PACITR de la CEDEAO qui vise, entre autres, l'aménagement et le bitumage des maillons manquants des routes communautaires (voir carte 1), ainsi qu'au PIDA. Elles sont inscrites au Plan d'action et au programme prioritaire des transports de l'UFM. Le projet est conforme à la Stratégie décennale 2013-2022 de la Banque (qui donne la priorité à l'infrastructure) et au Cadre Stratégique de l'initiative de la Banque pour l'UFM en cours de finalisation. Ses routes sont, par ailleurs, inscrites dans le Document de Stratégie d'Intégration Régionale de la Banque pour l'Afrique de l'Ouest et les Documents de Stratégie de la Banque pour les pays concernés.

La section ivoirienne du programme comprend :

- la route Danané-frontière guinée (47,6 km),
- la route Bloléquin-Toulépleu-frontière libérienne (65 km)
- la route Tabou-Prolo-Frontière du Libéria (29 km) ainsi que le pont sur le fleuve Cavally.

Composantes	Description des composantes
Aménagement des routes et atténuation des impacts environnementaux négatifs	<p>En CI : Bitumage de la route Danané-frontière guinée (47,6 km), y compris réservations pour la fibre optique; (ii) bitumage de la route Bloléquin-Toulépleu-frontière libérienne (65 km) y compris réservations pour la fibre optique ; (iii) bitumage de la route Tabou-Frontière du Libéria (28 km), y compris réservations pour la fibre optique ; (iv) sensibilisation des populations à la sécurité routière, au VIH/SIDA et à la protection de l'environnement ; et (v) contrôle/surveillance des travaux.</p> <p>En Guinée : (i) Bitumage de la route Lola-frontière ivoirienne (39,75 km) y compris réservations pour la fibre optique; (ii) sensibilisation des populations à la sécurité routière, au VIH/SIDA et à la protection de l'environnement ; et (iii) contrôle/surveillance des travaux.</p> <p>Au Libéria : (i) Bitumage des routes Karloken-Fishtown (80 km) et Harper-Cavally (poste frontalier CI: 16 km), y compris contrôle/surveillance des travaux et mise en œuvre du PGES et réservations pour la fibre optique.</p>
Aménagements connexes et mesures en faveur des femmes	<p>En CI : (i) appui au groupement de femmes victimes de guerre (centre d'écoute et d'insertion, équipements de maraîchage, MIT, forages); (ii) réhabilitation de 50 km de pistes rurales (iii) Réhabilitation d'écoles et de centres de santé ; (iv) Aménagement de 2 km de voirie urbaine à Danané; (v) Réhabilitation d'une gare routière à Danané et 2 marchés (Danané et Gbapleu) riverains de la route; et (vi) Contrôle et surveillance des travaux.</p> <p>En Guinée : (i) aménagement de 5 km de voirie à Lola ; (ii) réhabilitation d'un marché et d'une gare routière à Lola ; (iii) réhabilitation d'infrastructures sociales (écoles, centres de santé); (iv) aménagement de 20 km de routes préfectorales et communautaires connexes à la route Lola-Frt CI; et (v) Contrôle et surveillance des travaux ; et</p> <p>Au Libéria : (i) aménagement de 2 marchés riverains à la route</p>
Facilitation du transport	<p>CI/Guinée : (i) Construction et équipement du PCJ, y compris station de pesage/péage ; (ii) Contrôle et surveillance des travaux de construction du PCJ ; (iii) sensibilisation des usagers de la route, agents publics des frontières aux mesures de facilitation de transport routier inter-états.</p> <p>CI/Libéria : (i) Construction et équipement de 2 PCJ, y compris station de pesage/péage ; (ii) construction du pont sur le fleuve Cavally ; (iii) Contrôle et surveillance des travaux; et (iv) sensibilisation des usagers de la route, agents publics des frontières aux mesures de facilitation de transport routier inter-états.</p>
Appui institutionnel et protection de l'environnement	<p>en CI : (i) Etude d'élaboration de la politique Nationale de Sécurité Routière ; (iii) étude d'évaluation environnementale stratégique du secteur des transports ;</p> <p>En Guinée : (i) gestion intégrée des forêts transfrontalières (GEF).</p> <p>Au Libéria : (i) gestion intégrée des forêts transfrontalières (GEF).</p>
Gestion du projet	<p>En CI : (i) Suivi-évaluation de l'impact socio-économique du projet; (ii) Audit financier et comptable ; (iii) Frais de fonctionnement de la Maîtrise d'Ouvrage Déléguée du projet.</p> <p>En Guinée : (i) Suivi-évaluation de l'impact socio-économique du projet; (ii) Appui matériel et logistique aux organes de gestion du projet; (iii) Audit financier et comptable ; (iv) Audit technique du projet ; et (v) assistance technique.</p> <p>Au Libéria : (i) Suivi-évaluation de l'impact socio-économique du projet; (ii) Appui à la coordination du projet; (iii) Audit financier et comptable ; (iv) Audit technique du projet.</p>

Le coût estimatif HT-HD du projet, y compris les imprévus est de 228, 46 million d'unité de compte.



2. Cadre politique, légal et administratif

2.1 Cadre législatif et réglementaire

La Côte d'Ivoire dispose d'une réglementation cohérente et complète en matière de grands projets et d'environnement. L'esprit général de cette réglementation est de prendre en compte les objectifs suivants : (i) permettre l'exécution de grands projets d'infrastructures dans de bonnes conditions ; (ii) protéger l'environnement sans dénaturer les projets ; (iii) protéger et assurer le bien-être des populations tout en préservant les acquis des projets.

- Loi n° 96-766 du 3 octobre 1996 portant Code de l'Environnement constitue le texte de base en matière de gestion et de protection environnementale en Côte d'Ivoire ;
- Le Décret n°96-894 du 8 novembre 1996, déterminant les règles et procédures applicables aux études relatives à l'impact environnemental des projets de développement ;
- L'Arrêté n° 00972 du 14 novembre 2007 relatif à l'application du Décret n° 96-894 du 8 novembre 1996, vise à promouvoir la prise en compte des contraintes environnementales dans l'élaboration, l'implantation et l'exécution des projets de développement ;
- le Décret du 25 novembre 1930 portant expropriation pour cause d'utilité publique.

2.2 Cadre institutionnel

Le Ministère d'État, Ministère des Infrastructures Économiques (MIE) est le Maître d'Ouvrage du projet. L'Agence de Gestion des Routes (AGEROUTE), qui est une société sous tutelle du MIE a pour objet d'apporter à l'État, son assistance pour la réalisation des missions de gestion du réseau routier dont il a la charge. Le Ministère des Transports (MT) assure la tutelle administrative et la politique nationale des transports conformément aux objectifs gouvernementaux. Le Ministère de la Construction, du Logement, de l'Assainissement et de l'Urbanisme (MCLAU) est chargé de la conception et de l'exécution de la politique du Gouvernement en matière d'urbanisation de la Côte d'Ivoire. Le Ministère de l'Environnement, de la Salubrité Urbaine et du Développement Durable (MESUDD) est en charge l'élaboration de la politique environnementale et sa planification, le suivi et le contrôle de sa mise en application. L'Agence Nationale De l'Environnement (ANDE) est une société sous tutelle du MESUDD dont les principales missions sont : (i) assurer la coordination de l'exécution des projets de développement à caractère environnemental ; (ii) constituer et gérer un portefeuille de projets d'investissements environnementaux dans les projets et programmes de développement ; (iii) veiller à la mise en place et à la gestion d'un système national d'information environnementale.

2.3 Pour la Banque Africaine de Développement (BAD)

Les principales politiques de sauvegarde de la BAD applicables au projet sont : (i) la politique environnementale de la BAD (2004); (ii) la politique de la Banque en matière de déplacement involontaire de populations (2003) ; (iii) la Politique de la Banque en matière de genre (2001) ; (iv) le Cadre d'engagement consolidé avec les organisations de la société civile (2012) ; (v) la Politique de diffusion et d'accès à l'information (2012) ; (vi) La politique de la Banque en matière de gestion intégrée des ressources en eau (2000) ; (vii) Le manuel de consultation et de participation des parties prenantes aux opérations de la Banque (2001) ; (viii) La politique de la Banque en matière de réduction de la pauvreté (2001) ; (ix) La politique de la Banque en matière de population et stratégie de mise en œuvre (2002) ; (x) Les procédures d'évaluation environnementale et sociale pour les opérations du secteur public de la Banque (2001).

3. Description de l'environnement du projet

La zone d'influence directe est composée de l'emprise directe de la voie et de l'espace suffisamment proche pour être touchée par les effets directs du projet. Dans le cas d'espèce, cet espace s'étend sur environ 500 m de part et d'autre de l'axe de la route en terre actuelle ; la nouvelle route bitumée épouse dans la plupart des cas le tracé actuel avec une emprise de 20 m. Sont compris dans la zone d'influence directe, les villages et les populations qui les composent.

La zone d'influence indirecte est la zone qui, quoique éloignée, sera influencée par certains aspects particuliers du projet. Cette zone couvre l'espace qui s'étend sur environ 2 km à 10 km selon les cas, de part et d'autre de l'axe de la route en terre actuelle. C'est dans cette zone que seront très localisés la majorité des sites de carrière, d'emprunt, etc.

3.1 Milieu Biophysique

3.1.1 Milieu physique

Climat

- **section Danané-frontière guinée:** La zone du projet est située dans la pénéplaine qui borde le flanc sud de la région montagneuse dominée par le mont Nimba. Son climat est de type guinéo-soudanien avec des pluviosités moyennes de plus de 1700 mm.
- **section Bloléquin-Toulépleu-frontière libérienne :** Le climat de la zone du projet est de type tropical humide avec une moyenne pluviométrique interannuelle estimée à environ 1 600 mm.
- **section Tabou-Frontière du Libéria :** C'est la zone la plus pluvieuse de la Côte d'Ivoire. Les hauteurs de précipitations varient entre 1800 et 2500 mm de pluie par an

Relief et géologie

- **section Danané-frontière guinée :** Le tracé de l'interconnexion Man- Danané- Frontière de la Guinée est entièrement inclus dans le domaine archéen, c'est-à-dire le domaine où on trouve les plus vieilles roches du socle. De Man vers la frontière de la Guinée le tracé du projet recoupera successivement des quartzites ferrugineux (qui constituent les minerais de fer), des gneiss, des granites, des charnockites (granites à hypersthène), des granodiorites, des syénites, des migmatites, des roches basiques et ultrabasiqes, indifféremment recoupés par des injections de norites et de dolérites.
- **Section Bloléquin-Toulépleu-frontière libérienne :** Cette zone se caractérise par de petits thalwegs encastrés dans une série de monticules dont le plus haut point culmine à près de 370 m au nord du village Sahibly. Il présente d'immenses plaines et de nombreux et larges bas-fonds dans sa partie Sud. Les sols de type ferrallitique à fertilité chimique moyenne, sont largement dominants. Il y existe aussi des sols développés sur des roches basiques, (potentiellement riches), des sols hydromorphes (bas-fonds) et des sols minéraux (montagnes).
- **Section Tabou-Frontière du Libéria :** La zone du projet est caractérisée dans son ensemble par une platitude. Toutefois, dans le détail, il s'agit d'une vaste pénéplaine monoclinale parsemée de quelques marécages permanents. Le substratum géologique de la zone du projet est composé essentiellement de schistes, de flyschs parsemés de pointements basiques, le tout reposant sur du granite à hypersthène, du gneiss et du quartzite. Au niveau des sols, la zone du projet est recouverte de sols essentiellement ferrallitiques.

Hydrographie

- **section Danané-frontière guinée :** De Man à la frontière de la Guinée en passant par Danané, le Projet traverse successivement un certain nombre de cours d'eau tels que le Gnéi, le Diaba, le Biéba, le Namba, le Séhi et le Guéhi. Tous ces cours d'eau coulent en direction sud avec une certaine violence, notamment en saison pluvieuse pendant laquelle les crues ne sont pas rares. Les lits de ces sous-affluents sont comblés par des marécages à végétation dense essentiellement constituée de bambous.
- **section Bloléquin-Toulépleu-frontière libérienne :** Le réseau hydrographique de la région est caractérisé par le Cavally qui est le cours d'eau le plus important de la zone du projet. Il se caractérise également par une multitude de petits cours d'eau dont les plus importants (le NILPI, le DOUI, le ZO, le KLO) vont nécessiter la réalisation de petits ouvrages de franchissement.
- **Section Tabou-Frontière du Libéria :** Sur le tronçon Tabou-Proollo, le cours d'eau le plus important est le fleuve Yaka situé à 5 km de Tabou. Tout autour de la localité de Proollo, on distingue la rivière Toublo qui ceinture pratiquement Proollo et la rivière Irie qui sont toutes des affluents du Cavally.

3.1.2 Milieu biologique

Flore

- **section Danané-frontière guinée :** La route traverse un espace déjà anthropisé avec par endroit, des reliques de forêt naturelle correspondant à des forêts sacrées ou des forêts galerie. Le type de forêt spécifique à cette région est la forêt à *Celtis* spp et *Triplochiton scléroxylon*. Cette forêt est le type fondamental de la forêt semi-décidue. De nombreuses forêts sacrées sont présentes dans la zone d'influence directe du projet. Le département de Danané compte l'une des réserves naturelles intégrales du pays, il s'agit de la réserve naturelle intégrale des Monts Nimba. Il existe deux forêts sacrées le long du tracé dont une sur la montagne Don. Cette montagne a donné son nom au village Donguiné.
- **section Bloléquin-Toulépleu-frontière libérienne :** Sur le plan de la division phytogéographique, les formations végétales qui se rencontrent dans la zone du projet sont incluses dans le Domaine Guinéen, secteur ombrophile. Entre Bloléquin et la frontière libérienne, le tracé traverse un même paysage constitué par la forêt sempervirente liée au climat du type équatorial ou subéquatorial
- **section Tabou-Frontière du Libéria :** La zone du projet est la zone forestière par excellence de la Côte d'Ivoire. Il s'agit essentiellement d'une forêt ombrophile caractérisée par la présence de mégaphanérophytes atteignant parfois 30 mètres. Ces espèces dominées par *Lophira alata*, *Uapaca guineensis*, *Diospiros* spp. *Terrieta utilis*, *Mapania* spp. (en sous-bois), présentent une structure originale faite de contreforts, de racines palettes, de racines échasses et des fûts très droit. A ces espèces ligneuses, il faudrait ajouter une abondance de lianes et d'épiphytes. Par contre, la présence d'herbe en sous-bois est rare.

Faune

- **section Danané-frontière guinée :** La région était naguère riche en faune terrestre et l'écosystème se prêtait au développement de grands mammifères. La plupart de ces espèces ont été décimées par le braconnage sauvage, de sorte qu'il devient de plus en plus rare de déceler aujourd'hui leur présence. Une cause tout aussi importante de cette situation est, la disparition de leur habitat naturel constitué par les îlots boisés et les forêts galeries. On peut néanmoins y trouver encore des céphalopes à bandes dorsales noires, des mangoustes brunes, des petits mammifères (genette, chauves-souris, des rongeurs),

des reptiles (python, vipère, ...), et beaucoup d'espèces d'insectes et d'oiseaux (Alouettes moineaux, Calao, Cigogne blanche, Corbeaux, etc.).

- **section Bloléquin-Toulépleu-frontière libérienne :** cette section est une zone assez pauvre en matière de faune, surtout en ce qui concerne les gros mammifères. Néanmoins dans la zone d'influence indirecte, il est possible de rencontrer quelques biches blanches ou noires, des singes, etc. La petite faune, composée de rongeurs et autres, est très bien représentée. Il faut également souligner que cette petite faune ne fait pas l'objet d'une chasse commercialisée de grande envergure, mais plutôt d'une chasse de subsistance. Aucun passage d'animaux sauvages n'a été signalé par les populations.
- **section Tabou-Frontière du Libéria :** La faune a été fortement perturbée et modifiée par l'homme en réduisant les aires de répartition et au braconnage excessif. Parmi les artiodactyles, on rencontre le Guib harnaché, le Chevrotin aquatique, l'hippopotame pygmée, le potamochère, l'hylochère, le Daman d'arbre, l'éléphant de forêt. Chez les carnivores, on peut rencontrer le chat doré et la panthère, les loutres à joues blanches, la mangouste des marais, la mangouste du Libéria, la poiane. Au niveau des rongeurs, on a l'écureuil à pattes rouges, l'écureuil géant, l'écureuil des palmiers, l'aulacode, le rat d'Emin, le porcépic. Au niveau de l'avifaune, sa prolifération est remarquable, l'on a pu noter une présence d'oiseaux adaptés aux conditions écologiques actuelles de la zone du projet. Les espèces comme le grand calao, la chouette –pêcheuse rousse, l'échenilleur à barbillons, le bulbul à queue verte, le bulbul à barbe jaune, le serpentaire du Congo, l'autour à longue queue, l'inséparable à collier noir, le guépier à tête bleue sont présentes dans la zone du projet. Pour les reptiles, on a le crocodile à nuque cuirassée (*Crocodylus cataphractus*), le crocodile à front large (*Osteolaemus tetraspis*), plusieurs espèces de tortues, divers sauriens dont le varan (*Varanus ornatus*), plusieurs espèces de serpents dont la vipère, le mamba vert, le python *sebae* et le python *régius*.

3.2 Milieu humain et socio-économique

3.2.1 Population

- **section Danané-frontière guinée :** Le département de Danané compte quatre sous-préfectures, à savoir la sous-préfecture centrale de Danané et celles de Mahapleu, Kouan-Houlé et Daleu. En Côte d'Ivoire, la ZIP est comprise dans le Département de Danané situé dans la région du Tonkpi à l'Ouest du pays. Il comprend 185 villages avec une population de 281 437 Habitants, et fait frontière avec le Libéria à l'Ouest et la Guinée au Nord. L'axe Danané-Gbapleu, à aménager, traverse 19 localités où vivent 98 900 Habitants, dont 49 459 femmes. Les populations autochtones de Danané sont des Dan (communément appelés Yacouba) appartenant au grand groupe ethnoculturel Mandé, notamment sa branche Sud, dite Mandé du Sud.
- **section Bloléquin-Toulépleu-frontière libérienne :** La population totale des villages concernés y compris les campements qui leur sont rattachés, est estimée à 32.168 Habitants. Celle de la ville de Toulepleu était de 25.168 Habitants. Cette population est inégalement répartie sur l'ensemble de la zone du projet. Elle comprend beaucoup d'allogènes et d'étrangers. Les réfugiés libériens constituent avec les Guinéens la plus importante colonie étrangère.
- **section Tabou-Frontière du Libéria :** Le département de Tabou compte plus de 131607.9379 habitants avec 46% de femmes et 54% d'hommes. Cette population est composée d'autochtones ainsi que d'allogènes qui habitent surtout à Tabou et dans les campements. Les populations autochtones de Tabou sont des Kroumen dont l'histoire est marquée par la navigation. Quant aux allochtones, on y rencontre ceux des autres

régions du pays, notamment les Dioula et les ressortissants des pays étrangers, dont la plus forte communauté est celle des Libériens.

3.2.2 Sites sacrés et/ou culturels d'importance pour les populations

- **section Danané-frontière guinée** Des lieux sacrés existent dans les différents villages. A Biogota, il n'y a pas de site sacré. Les populations de Trodélépleu adorent deux lieux sacrés. Il s'agit de l'eau sacré du nom de Zran à environ 30 mètres de la voie et le bois sacré au bord de la route à environ 1 mètre de la voie existante. Quant aux populations de Dongouiné, elles ont trois lieux sacrés. A savoir un cimetière du nom de Kamleu (lieu où l'on enterre les chefs) situé à environ 8 mètres de la voie, une montagne sacrée du nom de Don, qui signifie en bas de la montagne et un marigot dénommé Domi à environ 100 mètre de la voie. Les populations de ces villages partagent des totems. Il s'agit du Cobra pour le village de Biogota. La gazelle, le gombo pour le village de Dongouiné.
- **Section Bloléquin-Toulépleu-frontière libérienne :** Tout le long du tracé de la route actuellement en terre, la majorité des villages possèdent des sites sacrés qui se composent de forêts, d'enclos des masques, cours d'eau, etc. Tous ces sites se localisent à proximité des villages.
- **Section Tabou-Frontière du Libéria :** Deux arbres tutélaires, sont rencontrés à Prollo. Il s'agit d'un fromager centenaire (*Ceiba pentadra*) situé au marché, entre le fleuve Cavally et la route et d'un *Antiaris africana*, situé à côté de la route au niveau de l'ancien marché. Contrairement aux autres zones du projet, on ne déterre pas les morts dans ce milieu, les cimetières sont donc des lieux sacrés inviolables quelle que soit la contrainte.

3.2.2 Principales activités socio-économiques de la zone d'influence du projet

- **Section Danané-frontière guinée :** Le secteur agricole est dominé par les cultures industrielles d'exportation telles que le café, le cacao, le palmier à huile. Mais l'ancienneté et l'extension permanente de ces cultures pérennes n'entrave l'évolution des cultures vivrières annuelles que sont entre autres le manioc, aliment de base des populations autochtones, le riz. L'amélioration progressive des infrastructures de transport a considérablement transformé les conditions de valorisation des produits ligneux et non ligneux du département de Danané, ceux-ci pouvant être aujourd'hui facilement écoulés vers les centres de transformation ou de consommation. Toutefois la situation de crise qui a durement éprouvé la région de l'Ouest n'a pas épargné le département de Danané. La scierie du Cavally qui fonctionnait à Danané a interrompu ses activités.
- **Section Bloléquin-Toulépleu-frontière libérienne :** L'essentiel des activités des populations concernées par le projet est basé sur l'agriculture; les cultures vivrières (riz, le manioc et la banane plantain) et de rente (binôme café-cacao, la kola, le palmier à huile et l'hévéa). Le riz constitue la principale production ; elle est essentiellement destinée à l'autoconsommation. La production annuelle est malheureusement en deçà du potentiel agricole du département. Les activités commerciales ne sont pas très développées dans les villages concernés par le projet. Aucune activité industrielle n'a été identifiée dans la zone du projet.
- **Section Tabou-Frontière du Libéria :** L'agriculture domine dans les villages et le commerce à Tabou où plus de 80 % de la population s'y adonnent essentiellement et la production se compose des cultures industrielles (palmier à huile, cacao) et des cultures vivrières (le riz, le manioc et la banane). Tabou est un grand marché régional qui constitue un point de ravitaillement pour les localités environnantes. Par ailleurs, c'est un point de redistribution pour les produits venant d'Abidjan, de San Pedro et même du

Libéria voisin.

4. Solutions de rechange du projet

Étant donné que le projet concerne la réhabilitation de routes qui existent déjà, les possibilités de variantes sont assez limitées. Dans la majorité des cas le tracé de la route suivra autant que possible celui de la piste existante.

Les tronçons présentent généralement au moins trois alternatives et plusieurs variantes. Les alternatives concernent l'option sans projet et l'option avec projet sous deux alternatives concernant la conception structurale de la route. Quant aux variantes, elles ont trait aux dimensions de l'emprise de la route.

Pour des raisons économiques, sociales et environnementales, la variante choisie pour les trois tronçons est d'épouser le plus possible le tracé de chaque route en terre actuelle tout en minimisant le besoin d'expropriation. Par exemple, une route, ne reliant que les villes de Bloléquin, de Toulépleu-frontière libérienne, laisserait de côté la plupart des villages importants de la région. Sur le plan environnemental, cette dernière option provoquerait des destructions beaucoup plus importantes d'une végétation déjà assez fortement dégradée par les activités anthropiques. La dernière option impliquerait des aménagements onéreux en matière de réalisation de bretelles d'accès pour relier les villages délaissés à la nouvelle route.

Pour l'implantation du pont sur le fleuve Cavally, sept éléments pouvant être source de difficultés dans la détermination des variantes du tracé en plan du projet, ont été relevés dont 4 en territoire ivoirien et 3 en territoire Libérien. Tenant compte de toutes ces contraintes, deux variantes de tracé possibles ont été proposées. Ce sont :

- Variante 1 : construction d'un pont au niveau de la zone de passage des bacs;
- Variante 2 : construction d'un pont qui sera implanté à 20 m à l'aval du quai actuel.

Au final, la variante 2 a été retenue en droite ligne avec le type d'ouvrage envisagé qui est un pont à poutres précontraintes qui est le moins coûteux et le plus facile à réaliser.

5. Impacts potentiels et mesures d'atténuation et de bonification

5.1 Impacts directs négatifs

5.1.1 Phase de préparation du chantier et des travaux de construction

Milieu biophysique

- **Impact sur la qualité de l'air** : le dégagement et les terrassements, la construction de la chaussée et le mouvement des véhicules sur la route en travaux vont générer des poussières, des émissions gazeuses dont le gaz carbonique, le monoxyde de carbone, etc. Les poussières et émissions gazeuses pourraient être également à l'origine d'une éventuelle réduction de la visibilité atmosphérique provoquée par les nuages de poussières chargés et la formation éventuelle de brouillard photochimique suite à des réactions liées principalement à la présence de mélange d'hydrocarbure et d'oxydes d'azote. Cette pollution pourrait également être source de maladies respiratoires pour les

personnes les plus exposées. Toutefois, pendant la saison pluvieuse, elle reste fortement réduite sur l'ensemble de trois tronçons grâce aux dépôts humides.

- **Impacts sur les sols :** Les mouvements des engins contribueront au compactage des sols, avec pour conséquence leur imperméabilisation et la perte de la fertilité. Les travaux sont également susceptibles de provoquer un amorçage de nouveaux types d'érosion et déstabilisation du sol (éboulement). Les sols mis à nus pourront être sérieusement affectés par l'érosion superficielle si rien n'est fait. L'impact de l'exploitation de la zone d'emprunt sur le sol sera localement sensible, car les ressources en matériaux graveleux de bonne qualité sont généralement localisées sur les sommets d'interfluves aux sols pauvres, à faibles fractions organiques. La réhabilitation de telles zones est délicate, et la perte de leur couvert végétal sera synonyme de dégradation par érosion. Cet impact est valable pour tous les trois tronçons. Outre leur stérilité et leur impact visuel, les sols des zones de dépôt sont exposés à l'érosion par ravinement. Cet impact concerne l'ensemble des trois tronçons.
- **Risque de Pollution physique et chimique des eaux et des sols :** Les eaux de surface, les eaux souterraines et les bas-fonds situés dans les zones d'influence directe et indirecte du projet risquent d'être accidentellement pollués du fait de l'utilisation et de la maintenance des engins, de la consommation d'hydrocarbures et de l'installation du centre d'enrobage durant les travaux surtout en période pluvieuse. En effet, les boues issues des travaux pourraient se retrouver par dérivation dans les plans d'eau et les bas-fonds de la zone du projet. Cet impact pourrait être significativement élevé pour les sections de route Bloléquin-Toulépleu-frontière libérienne et section Tabou-Frontière du Libéria du fait de la nature du bassin versant, des sols et de l'importance des cours d'eau dans cette zone du projet. En effet, les déversements dans les cours d'eau et notamment le fleuve Cavally de particules de poussières, de gravats et autres débris solides générés lors des travaux, de sédiments liés à l'érosion vont considérablement augmenter la turbidité de l'eau et diminuer sa transparence. Ce qui aura pour effets de réduire la pénétration de la lumière dans une proportion suffisante et influencer négativement sur l'oxygénation de l'eau, la production photosynthétique et la production primaire. Ces matières pourront être entraînées par les courants d'eau vers d'autres lieux ou contribueront à l'envasement du fleuve. Les retombées de ce type de pollution sont difficilement quantifiables, mais outre leur caractère temporaire, elles se manifesteront au moins en partie dans une zone de fort renouvellement des eaux, ce qui devrait atténuer leur portée. Là également, ce sont les fonds de baie qui seront les plus atteints par ces apports.
- **Impact sur la quantité des eaux :** L'eau dans les régions concernées est disponible. Les besoins en eau du chantier ne sauront influencer sur la demande globale et quotidienne en eau de la population. Il n'y aura donc pas de risque de pénurie d'eau ni de compétition avec la consommation humaine.
- **Modifications probables de la morphologie du fond du fleuve Cavally :** La section mouillée pourrait être réduite par les gravats et autres débris solides s'ils ne sont pas évacués mais enfouis profondément sous la vase actuelle. Un engraissement de l'interface eau-sédiment dans les secteurs à faible circulation des eaux pourra se produire ainsi qu'un creusement du chenal central où la circulation d'eau est forte pour ainsi augmenter la section mouillée résiduelle jusqu'à atteindre une profondeur d'équilibre, d'où un départ de vases, une instabilité temporaire des fonds. Les échanges se poursuivront avec des vitesses d'écoulement sensiblement augmentées dans le chenal résiduel.

- **Impacts sur la faune:** L'ouverture des chantiers de construction de la route pourrait accroître la pression sur la faune qui pourrait se maintenir après la réalisation de la nouvelle infrastructure d'accès. Les habitats (fourrés, zone de forêt, grands arbres pour les oiseaux) pourraient être touchés par l'exploitation des zones d'emprunt. Si à court terme la pression sur la faune n'est pas significative, il est à craindre qu'à long terme la nouvelle route bitumée puisse faire changer les habitudes des populations, qui pourraient passer de la chasse de subsistance à la chasse commercialisée pour alimenter les centres urbains d'où l'augmentation possible du braconnage. Compte tenu du contexte, cela pourrait également accroître les risques de contamination et de propagation du virus d'Ébola.
- **Impacts sur la flore :** Les dégagements d'emprises (20 m) au niveau des voies d'accès, et dans les emprunts contribueront à la réduction de la couverture végétale sur les sites concernés. La section Tabou-Frontière du Libéria sera la plus durement touchée par cet impact du fait du type de forêt. Il faut souligner que le paysage de cette zone est très marqué par la présence de plusieurs périmètres d'exploitations forestières. Un des impacts probables au niveau de la végétation sera l'augmentation des exploitations forestières. Il est à craindre que la nouvelle route bitumée puisse donner un nouvel essor à cette activité qui est somme toute très destructive de la végétation si elle n'est pas bien réglementée. L'ouverture des zones d'emprunt de graveleux ou de sable, la création de différentes voies de déviations lors des travaux de terrassement et l'installation du centre d'enrobage, sont des facteurs potentiels de dégradation de la végétation à court terme. Pendant la saison sèche, bien que cette zone ne soit pas une région de prédilection des feux de brousse, l'usage des feux sur les chantiers peut être préjudiciable à la végétation déjà assez fragilisée. Les exploitations agricoles vont également trouver un terrain propice, car la facilité d'évacuation des produits associée la montée des prix de l'hévéa et du cacao peut provoquer une reprise des anciennes plantations abandonnées et sûrement une augmentation dans la création de nouvelles plantations surtout au niveau de la zone Bloléquin-Toulépleu-frontière libérienne et Tabou-Frontière du Libéria.

Milieu humain

- **Expropriation**
Des biens seront affectés lors de la libération de l'emprise. Il s'agit des terres agricoles, principalement des champs de manioc, de Café, cacao, palmier à huile, l'igname, le manioc, la banane plantain (principalement sur la section Danané-frontière guinée). Sur la section Tabou-Frontière du Libéria des constructions en dur et le marché composé de hangars, des constructions en banco, des baraques en bois seront affectées. En bordure du fleuve Cavally, des habitations en banco, baraques et des activités économiques seront affectées par la construction du pont.
- **Perturbation de la mobilité de la population et nuisance sonores :** La traversée des villages par le chantier routier aura pour conséquence une affectation temporaire du cadre de vie des riverains, dont les habitations et les commerces sont parfois situés assez près de la zone des travaux. Les travaux perturberont donc la mobilité et l'accès aux habitations. Aussi, les nuisances sonores caractériseront les travaux de cette nature. L'importance de ce dernier sera cependant faible pendant la journée car les études ont révélé l'existence de bruit dans l'état initial de l'environnement du fait des activités.
- **Impacts sur la santé humaine :** le principal risque est lié à l'exposition des ouvriers et riverains aux IST/VIH SIDA, au paludisme et maladies respiratoires. Ce risque est

d'autant plus élevé que sur certaines sections les études ont révélé des taux de prévalence de plus de 10%. Le niveau de pauvreté des riverains les rend plus vulnérables aux IST/MST. Par ailleurs la précarité des structures sanitaires dans la zone exacerbe cette situation. La prévalence du paludisme dans la zone constitue également un important risque pour le personnel de chantier. Compte tenu du contexte, la manipulation de viande de brousse et les divers contacts pourraient accroître les risques de contamination et de propagation du virus d'Ébola au sein du personnel de chantier et de la population. Pour le personnel du chantier et la population, l'ensemble du chantier constituera une source d'accidents, à cause de la mobilité des engins et véhicules, et aussi à cause de la manipulation des objets et produits dangereux.

- **Risque de conflit** : La présence temporaire du personnel de l'entreprise dans la zone sera susceptible de provoquer un brassage culturel pouvant être à l'origine de conflits. Ces conflits pourront être le résultat de plusieurs facteurs : (i) non-respect des us et coutumes prévalant dans leur nouveau milieu de vie surtout que l'étude a révélé que sur l'ensemble des trois tronçons il existe des sites sacrés et culturels; (ii) absence de campagne de communication et de sensibilisation ; (iii) non-respect dans les procédures de dédommagement des biens détruits et non consultation des riverains préalablement aux procédures d'expropriation, d'ouverture des voies de déviations ; etc.
- **Risque de destruction de Sites sacrés et/ou culturels d'importance pour les populations** : Des lieux sacrés existent dans les différents villages sur les trois tronçons. S'ils ne sont pas bien identifiés et pris en compte dans la conception du projet et sa réalisation, il y a des risques qu'ils soient profanés voir même détruits. Cela pourrait constituer un facteur important de blocage du projet par les populations.

5.1.2 Phase d'exploitation

- **Impacts sur la faune** : Les impacts les plus importants de la phase exploitation des trois tronçons de route sur la faune consistent aux : (i) Risques d'accident avec les animaux sauvages principalement sur la section Tabou-Frontière du Libéria ainsi que les animaux domestiques (petits et gros ruminants) traversant ou empruntant la voie ; (ii) Risques de développement du braconnage en relation avec l'amélioration des conditions de circulation sur les trois axes routiers.
- **Impacts sur la flore** : Lors de la mise en exploitation de la route, plusieurs effets sur la flore pourront se produire tels que : (i) l'augmentation de l'exploitation forestière illégale ; (ii) l'ouverture de pistes perpendiculaires à la route ce qui contribuera d'une part à la destruction du couvert existant et d'autre part à accroître l'accès à des zones initialement moins accessibles. Enfin, la route entraînera un accroissement de la pression anthropique sur les ressources forestières notamment pour les besoins de bois-énergie, bois d'œuvre, etc.
- **Impacts global sur la biodiversité**: La route va permettre le développement du transport et du tourisme dans la zone, ce qui implique une production de déchets dans toutes les zones limitrophes au tracé et une possible dégradation de certains écosystèmes sensibles à travers une accessibilité accrue causant une perturbation des peuplements fauniques et la baisse de la biodiversité. Concernant les impacts spécifiques sur la réserve du Mont Nimba ils sont indirects car la route ne touche pas directement ladite réserve. Cependant les impacts

indirects sont de nature à affecter cet écosystème fragile. Il s'agit impacts de pollution par les déchets des visiteurs en forte augmentation, du braconnage et des coupes illégales.

- **Impacts sur les ressources en eau :** L'usure par frottement des garnitures de frein et des constituants métalliques génère essentiellement des matières inorganiques contenant des quantités assez importantes de métaux lourds tels que le cuivre, le nickel, le chrome et le plomb. Ces matières inorganiques se déverseront au fil du temps dans les principaux cours d'eau.
- **Impact sur l'air :** L'amélioration de l'état de la route générera un trafic plus important, ce qui implique une augmentation du même ordre de grandeur du nombre de sources d'émission que sont les véhicules. D'autre part, la construction de la route permettra d'augmenter les vitesses moyennes de circulation, ce qui donne lieu à un trafic plus fluide et des ratios d'émissions généralement moindres que ceux avec les vitesses actuelles (les ratios d'émission atmosphérique sont généralement inversement proportionnels aux vitesses de circulation).
- **Impacts sur les sols :** Les impacts du projet routier dans sa phase exploitation sur les sols se résument aux risques d'érosion ; laquelle est à considérer comme un impact (destruction de milieu par ravinement, colmatage, déchaussement éventuel de la végétation) mais aussi comme une forte contrainte à la pérennité des aménagements routiers.
- **Impacts sur la santé humaine :** le principal risque est lié à l'exposition des populations de la zone du projet aux accidents de la circulation et aux IST/VIH SIDA. Si la propagation du virus Ebola n'est pas circonscrite lors de la mise en exploitation de la route, la plus grande mobilité des personnes et de la viande de brousse pourrait accroître les risques d'exposition audit virus.

5.2 Impacts direct et indirects positifs

Les impacts positifs de cette route ne sont plus à démontrer. Nous pouvons néanmoins résumer les principaux impacts positifs attendus du projet qui sont : (i) la contribution à l'amélioration de la sécurité, la cohésion sociale et la paix dans les zones concernées par le projet ; (ii) l'amélioration des conditions de transport des biens et des personnes ; (iii) le désenclavement intérieur et l'amélioration de l'accessibilité aux infrastructures socioéconomiques de base pour les populations des trois tronçons de route; (iv) la création d'emplois directs et indirects dans les phases de construction, exploitation et d'entretien de la route; (v) la valorisation du potentiel touristique y compris l'écotourisme dans la zone du projet; (vi) l'amélioration des conditions de vie des populations vulnérables desservies par la route et les pistes connexes ainsi que les aménagements connexes au profit des populations; (vii) la réduction des risques d'éboulements et d'érosion par le renforcement et le suivi des talus ; (viii) la plus-value des terrains suite à l'amélioration de l'accessibilité ; (ix) l'amélioration de la sécurité autour des écoles le long de la route ; (xi) l'amélioration de l'accès à la zone du projet par les services de contrôle forestier et faunique ; (xii) la suppression des poussières comparativement à l'état initial des routes en saison sèche.

5.4 Impacts cumulatifs

5.4.1 Impacts négatifs

L'analyse des impacts cumulatifs est faite a deux niveau : (i) entre les tronçons de routes et les projets en cours et à venir qui sont connus à ce stade ; (ii) entre les différents tronçons eux-

mêmes. Concernant le premier aspect, les différents projets de développement dans la région induiront pendant leur phase de construction et d'exploitation le déplacement des populations en quête d'emplois ou de toute autre activité économique et une augmentation des déplacements de matières premières ; qui auront pour conséquence une augmentation du trafic sur la route. Aussi, ces projets induiront une augmentation des pressions anthropiques sur les ressources naturelles et une modification profonde de l'environnement. Les scieries qui étaient à l'abandon ou tournaient au ralenti pourraient reprendre du service. Ceci principalement dans la zone de Danane et/ou s'installer dans de nouvelles zones comme autour de Tabou. Il est à craindre que ce surcroît de population ne représente une menace supplémentaire pour la faune.

Concernant le second point il s'agit des effets liés à la proximité des chantiers entre eux qui pourrait accroître la pression sur la main d'œuvre locale, les sites de matériaux et les infrastructures existantes.

5.4.2 Impacts positifs

La redynamisation et le redéploiement des activités socio-économiques, notamment dans la transformation, le transport et la distribution, les services et l'écotourisme sont envisageables compte tenu du potentiel des zones concernées. Compte tenu des volumes d'échanges attendus du fait des routes, les populations pourront avoir accès à une plus grande diversité de produits. Globalement les conditions de vie des populations concernées et au-delà seront améliorées.

5.4 Mesures environnementales et sociales

Phase de préparation de chantier

- **Choix et engagement des entrepreneurs :** Les clauses environnementales et sociales seront intégrées dans le dossier d'appel d'offre. L'entreprise chargée des travaux mettra en place un plan d'assurance qualité (PAQ) incluant les clauses de respect de l'environnement qu'elle s'engage à respecter.
- **Indemnisation juste, équitable et préalable** des personnes affectées par le projet pour les biens identifiées dans les Plan de Réinstallation.
- **Engagement de l'entrepreneur :** Il sera recommandé que chaque entreprise pour chaque lot soumette à l'approbation de l'environnementaliste du bureau de contrôle, un plan de protection de l'environnement du site (PPES) et un plan de gestion de l'environnement du chantier (PGEC) et ce, 60 jours après notification du marché. Ces documents devront indiquer au minimum: (i) l'organigramme du personnel affecté à la gestion environnementale et sociale avec indication du responsable environnemental et social du projet ; (ii) la description des méthodes de réduction des impacts sur l'environnement biophysique et socioéconomique ; (iii) le plan de gestion et de remise en état des zones d'emprunt et carrières y compris la gestion des explosifs; (iv) le plan de gestion des ressources en eau; (v) plan de gestion de l'érosion, drainage et de la sédimentation;(v) plan d'installation de la base vie avec désignation des zones de stockage et des emplacements des équipements (vi) le plan de gestion des déchets solides et liquides ; (vii) l'ensemble des mesures de protection du site et programme d'exécution; (viii) la localisation et le plan général du site à l'échelle ; (vii) la description des méthodes d'évitement et de réduction des pollutions, des incendies, des accidents de la route ; (viii) les infrastructures sanitaires et l'accès des populations en cas d'urgence ; (ix) la réglementation du chantier concernant la protection de l'environnement y compris les mesures de sensibilisation et de protection contre le virus de l'Ebola ainsi que la sécurité ; (x) le plan d'intervention d'urgence ; (xi) le plan de protection et de valorisation des Sites sacrés et/ou

culturels ; (xii) le plan prévisionnel d'aménagement du site en fin de travaux et restitution des installations aux populations locales.

Phase de construction

- **Mesures pour la protection de la Qualité de l'air** : l'entrepreneur pour chaque lot est tenu de prendre toutes les dispositions pour éviter qu'aux abords du chantier les chaussées, accotements et trottoirs soient souillés par des poussières, déblais, boues ou matériaux provenant des travaux. Le PPES de l'entreprise contient toutes ces mesures et sera approuvé par le bureau de contrôle et l'AGEROUTE avant le démarrage des travaux et faire l'objet de suivi par ceux-ci lors des travaux.
- **Protection de la structure du sol et des sites d'emprunt et carrière** : il est prévu des dispositifs anti-érosifs tels que végétalisation des talus, reboisement des bordures et évacuation des eaux de pluies qui pourraient provoquer l'érosion du sol par ruissellement. Dans les carrières et gites, l'exploitant est tenu d'installer et d'entretenir des dispositifs anti-érosifs, de remblayer et/ou reboiser tous les terrains dégradés. D'autres mesures et précautions seront prises : (i) une autorisation requise pour l'ouverture et l'exploitation des carrières et sites d'emprunt (temporaires et permanents) en se conformant à la législation nationale en la matière est nécessaire les sites doivent se situer à des distances prescrites par la réglementation nationale. choisir des endroits où les travaux d'extraction auront le moins d'impacts sur l'environnement et réduire le nombre d'exploitations en choisissant des carrières ou sites pouvant fournir le plus fort volume de matériaux. La restauration des sites devra se faire de façon participative avec les populations.
- **Protection des ressources en eaux et sols** : La protection des eaux de surface et des nappes ainsi que les sols contre la pollution se fera principalement par l'interdiction de tout déversement ou rejet d'eaux usées, de boue, coulis, hydrocarbures, polluants de toute nature dans les puits, forages, nappes d'eau, cours d'eau, ruisseaux naturels, fossés, ou à même le sol. Aussi, la base-vie devra être dotée d'équipement adéquat (fosses septiques, pompes à carburant adéquate, etc.). Concernant le pont sur le fleuve Cavally, un plan de gestion spécifique à la protection des ressources en eaux sera mis en œuvre. Ce plan contiendra des mesures de protection appropriées contre la pollution physique et chimique du fleuve.
- **Mesures de conservation de la faune et de la flore** : Les actions seront prises à 3 niveaux. **Au niveau du chantier** : (i) Contrôler et sensibiliser le personnel au problème du braconnage et interdire la consommation de viande de brousse sur la base-vie pour la protection de la faune mais aussi pour les préventions contre le virus d'Ebola ; (ii) approvisionnement de la cantine de la base-vie en source de protéines d'origine halieutiques ou de l'élevage local ; (iii) installer des ralentisseurs physiques, des panneaux de signalisation dans les zones de traversées des animaux sauvages principalement sur la section Tabou frontière du Liberia ; (v) appui en matériel et équipement de sensibilisation à l'attention des visiteurs de la réserve de Biosphère du Mont Nimba. Il est prévu aussi : (i) l'interdiction du sciage sauvage du bois et l'approvisionnement du bois pour les travaux uniquement auprès des sociétés forestières certifiées ; (ii) l'installation de la base chantier dans les zones déjà dégradés ou ayant de faibles impacts ; (iii) préservation des arbres à grand diamètre lorsque ceux-ci ne présentent pas de gêne pour les travaux. Ceci est d'une importance capitale surtout que certains desdits arbres revêtent un symbole culturel pour les populations ; (iv) restauration totale des habitats détruits et de mettre en place une pépinière dès le démarrage des travaux. Les plantations devront se faire peu de temps avant la réception des travaux. **Au niveau des populations**, des thèmes spécifiques la connaissance

des espèces protégées dans la zone et la protection de l'environnement de façon générale feront partis de la sensibilisation qui sera conduite par une ONG spécialisée dans les questions de protection de l'environnement et de biodiversité. **Au niveau institutionnel**, des appuis spécifiques en matériels seront fait au niveau de la réserve de biosphère du Mont Nimba. Aussi la réalisation de l'évaluation environnementale et sociale stratégique du secteur des transports permettra de mieux identifier et gérer les impacts environnementaux et sociaux à long terme du programme.

Milieu humain

Les principales mesures peuvent être résumées comme suit :

- **Indemnisation** : Suivi de la mise en œuvre du PCR et du fonctionnement du comité de règlement des différends. Etant donné que la soumission des preuves de l'indemnisation est une condition pour le démarrage des travaux, il est important de s'assurer une mise en œuvre optimale du PCR.
- **Mesures de prévention sur la santé humaine** : Une ONG spécialisée se chargera de préférence de la prévention (tous les 3 mois) concernant les aspects liés au MST/VIH/SIDA, le paludisme et le virus Ebola, cette tâche pourra aussi être confiée aux districts sanitaires de la région sur chaque section de route en fonction des capacités. Elle forme des animateurs locaux qui la relaient afin de sensibiliser tant les agents employés sur le chantier que les usagers de la route et les populations installées dans la zone du projet.
- **Mesures de prévention sur la sécurité humaine** : En vue de garantir la sécurité de ses ouvriers, de la population riveraine et des usagers de la route, l'entreprise est tenue de prendre toutes les précautions utiles pour prévenir tout risque d'accident : accidents de la route, incendies, explosions, mauvaise manipulation des équipements du chantier, etc. L'ensemble des recommandations relatives à la préservation de la sécurité humaine pendant les travaux, s'articule autour de la signalisation, du contrôle des accès, de la sensibilisation, de la prévention des incendies et des aménagements connexes. Pour cela une campagne de sensibilisation sera réalisée par une ONG spécialisée.
- **Protection et valorisation des Sites sacrés et/ou culturels d'importance pour les populations** : le plan de protection et de valorisation des Sites sacrés et/ou culturels d'importance pour les populations permettra de mieux gérer le risque associé à la profanation et la destruction desdits sites. Ce plan identifiera en détails l'ensemble des sites sur chaque tronçon. Pour chacun d'eux une analyse des implications directes et indirectes devra être faite et au besoin faire des recommandations sur le tracé au niveau des sites menace de destruction et qui ne peuvent être relocalisés. De concert avec les populations, chaque devra être protégé de façon appropriée si nécessaire avec une signalisation adéquate. Pour chaque tronçon, l'entreprise chargée des travaux devra sensibiliser tous le personnel du chantier sur le besoin de respecter les us et coutumes en rapport avec ces sites et d'éviter de les profaner. Le plan de protection et de valorisation des Sites sacrés et/ou culturels devra être soumis à la Banque avant la signature du contrat de l'entreprise.

Phase d'exploitation de la route

- **Mesures de préservation de la faune et de la flore**: L'installation de panneaux de sensibilisation, de signalisation de danger et de limitation de vitesse aux endroits de

visibilité limitée et dans les zones de passage des animaux. Aussi, la réalisation de l'évaluation environnementale et sociale stratégique permettra de mieux définir lesdits impacts sur la base des expériences passées et actuelles pour permettre de corriger éventuellement les erreurs et échecs et répliquer les succès en matière de gestion de la biodiversité dans les projets routiers en Côte d'Ivoire de façon générale.

- **Mesures relatives à la sécurité routière** : Un soin particulier est donné à l'aménagement des traversées des villes et des villages qui constituent des points dangereux aussi bien pour les usagers de la route que pour les riverains (signalisation, ralentisseurs physiques, trottoirs de 2 m de large, élargissements des accotements, de voies de stationnement au niveau de tous les villages, protection aux droits des écoles, etc.).

6. Gestion du risque environnemental

6.1 Analyse des risques

Pendant la phase de construction, le risque environnemental pour les trois tronçons de route est lié pour l'essentiel aux déversements accidentels d'hydrocarbures, de produits bitumineux, de produits explosifs et d'autres substances qui rentrent dans la construction de la route ou au déversement anarchique des résidus de ces produits. Ces risques sont d'autant plus importants que les zones concernées sont drainées par des cours d'eau importants dont le Cavaly. L'incendie demeure le risque majeur susceptible de causer des dégâts énormes. Les origines d'un incendie sur le chantier sont variées et liées, entre autres : au court-circuit au niveau des installations électriques, à la maladresse humaine telle que l'oubli d'un mégot de cigarette, à la collision entre deux véhicules, au siphonage illicite de carburant par les ouvriers, etc. Compte tenu du contexte, le risque de contamination et de propagation du virus Ébola est également important. Les ouvriers étant plus facilement en contact avec la viande sauvage sont donc plus exposés. En phase d'exploitation des ouvrages routiers, le risque environnemental est lié principalement aux déversements accidentels d'hydrocarbures et autres produits chimiques en cours de transport. Les accidents de circulation sont en grande partie à l'origine de ces déversements accidentels et constituent également les causes de nombreuses pertes en vies humaines. Aussi, avec l'amélioration du trafic des gros porteurs notamment les camions citernes, il est à craindre les risques d'accidents liés à l'imprudence des populations rurales et/ou des conducteurs.

6.2 Mesures de sécurité

Pour limiter les risques d'accidents ou leurs effets, les dispositions suivantes doivent être mises en œuvre par l'Entreprise : clôturer les différentes bases et réglementer l'accès avant le démarrage des travaux ; mettre en place des balises et panneaux de signalisation sur les différents chantiers pour limiter les accidents de la circulation ; doter la main d'œuvre d'équipements de protection individuelle adaptés (chaussures de sécurité, casques, masques anti-poussière et antibruit, gants, harnais antichute, etc.) ; exécuter sous surveillance constante toute manipulation de substances dangereuses ; entreposer les substances dangereuses dans des récipients étanches, dans des aires d'entreposage sécurisées, à l'abri des intempéries. Garder les aires d'entreposage verrouillées et contrôler l'inventaire de ces substances ; respecter les limitations de vitesse qui sont de : 20 km/h sur les sites des chantiers et des carrières ; 35 km/h dans les déviations temporaires ; 80 km/h en rase campagne et 40 km/h dans les agglomérations ; dresser des barrières pour empêcher le public et les personnes étrangères de pénétrer sur les chantiers ; établir des consignes de circulation des véhicules à l'intérieur des chantiers et sur la route en construction ; concevoir et réaliser les installations de chantier, le transport, le chargement, le déchargement et l'entreposage des matériaux de manière à ne pas compromettre la sécurité ; éclairer suffisamment le chantier et ses

abords pour prévenir tout risque d'accident et faciliter l'intervention des équipes de sécurité ; nettoyer et rendre non glissant en toutes circonstances par des moyens appropriés (sablage ou salage, etc.), les échafaudages, passages, ponts, plates-formes, escaliers, marchepieds, etc. ; aménager les installations de chauffage et d'éclairage, ainsi que les dépôts de matières facilement inflammables ou explosibles de façon à prévenir les dangers d'incendie, d'explosion et d'asphyxie ; interdire de fumer dans les parkings et dans les locaux où sont déposées ou mises en œuvre des matières inflammables ou explosibles ; exécuter les travaux des ouvrages d'art et hydrauliques en période de basses eaux si possible ; éviter de travailler dans les agglomérations qui disposent d'un marché hebdomadaire le jour du marché. Concernant les risques de contamination et de propagation du virus d'Ébola, les mesures suivantes devront être prises (minimum) : (i) contrôler et sensibiliser le personnel au problème du braconnage et des risques liés à l'Ebola ; (ii) interdire la consommation de viande de brousse sur la base-vie. Tout contrevenant devra mis en demeure et expulsé purement et simplement s'il récidive.

En phase d'exploitation, il faudra : veiller à l'entretien des panneaux de signalisation des agglomérations et des zones de traversée d'animaux ; faire intervenir la police pour empêcher l'envahissement de la chaussée par les marchands au niveau des agglomérations qui disposent de marchés ; mener des actions de sensibilisation à l'endroit des populations riveraines par rapport aux risques liés à la manipulation des produits inflammables.

6.3 Plan d'Intervention d'Urgence (PIU)

Le plan d'intervention d'urgence précise les marches à suivre pour gérer les situations imprévues et soudaines. Il a pour objectif de limiter les conséquences possibles d'une situation d'urgence et, à cette fin, de prévenir les accidents mortels et les blessures, de réduire les dommages causés, aux équipements de chantier, et d'accélérer la reprise des activités normales. Ce plan d'urgence devrait intégrer les mesures à prendre en cas de détection du virus Ébola au niveau d'un membre du personnel de chantier. La définition de cette composante du PIU devra se faire de concert avec les services compétents dans la zone du projet.

En phase des travaux, l'Entreprise Titulaire du marché mettra en place un plan d'intervention d'urgence qui prendra en compte, entre autres : l'engagement formel du Directeur des travaux envers la sécurité de ses employés ; la sensibilisation et la formation de tous les ouvriers au respect des exigences et des consignes de sécurité ; la constitution et la formation d'une équipe de sécurité prête à intervenir à tout moment ; l'équipement du chantier en produits et dispositifs de sécurité (mini pharmacie, extincteurs, etc.) ; la signature d'un contrat d'intervention d'urgence avec les hôpitaux et les services locaux des sapeurs-pompiers ; la mise à la disposition de tous les ouvriers, d'un numéro téléphonique d'urgence sanitaire ; la réalisation périodique des exercices/simulations de mise en œuvre du plan d'intervention afin de garantir une prise en charge adéquate de la situation d'urgence.

En phase d'exploitation de la route, la gestion des urgences sera assurée par les hôpitaux régionaux ou généraux de la zone du projet, les sapeurs-pompiers, police, etc. Concernant, le PCJ, le concessionnaire en sera responsable conformément à la réglementation en vigueur dans les pays concernés.

7. Programme de suivi environnemental et social

Il est important de noter que mise en œuvre des mesures environnementales et sociales préconisées dans le PGES ne sera pas effective si ces mesures ne sont pas consignées dans le

contrat de l'Entreprise en charge des travaux. Le Ministère des Infrastructures Economiques, à travers l'Agence de Gestion des Routes (AGEROUTE) qui assure la Maîtrise d'Ouvrage, est chargée, en premier lieu, de veiller à la mise en œuvre des mesures environnementales et sociales préconisées dans le PGES, en les prenant en compte dans le contrat de l'Entreprise. La Banque devra vérifier la prise en compte effective des clauses environnementales et sociales dans les DAO et le contrat de l'entreprise.

L'Entreprise a la responsabilité d'appliquer effectivement et efficacement les prescriptions environnementales que lui impose son marché. Pour être plus opérationnelle, elle devra disposer en son sein d'un «répondant environnemental» qui aura la responsabilité de veiller au respect des clauses techniques environnementales après avoir répertorié les contraintes environnementales les plus délicates sur son chantier, d'intégrer la surveillance environnementale dans le *journal de chantier*, et de servir d'interlocuteur avec le Bureau de contrôle et le Maître d'Ouvrage sur les questions environnementales et sociales.

Le Bureau de contrôle recruté par le Maître d'Ouvrage aura en son sein un Expert environnementaliste qui assurera quotidiennement la surveillance environnementale. Sous la responsabilité du Chef de la Mission de Contrôle, ce dernier veillera à la mise en œuvre effective de toutes les mesures environnementales et sociales contractuelles et ce, en concertation avec les services techniques locaux.

Le suivi environnemental est une activité d'observations et de mesures à court, moyen et long termes qui vise à déterminer les impacts réels les plus préoccupants du projet comparativement aux pronostics d'impacts réalisés lors de l'étude d'impact afin de pouvoir apporter, le cas échéant, les correctifs nécessaires aux mesures d'atténuation préconisées. En phase des travaux et d'exploitation, il s'intéressera aux indicateurs liés à l'évolution des caractéristiques sensibles de certains récepteurs d'impacts affectés par le Projet notamment : (i) la dégradation des sols ; (ii) la qualité des eaux de surface ; (iii) la dégradation/restauration de la flore ; (iv) la perturbation de la faune et le braconnage; (v) la santé et la sécurité du personnel et des populations ; (vi) le dédommagement et la réinstallation de populations déplacées, etc.

En phase des travaux, le suivi des aspects sociaux et environnementaux sera assuré par l'Expert Environnementaliste de la Mission de Contrôle qui rend mensuellement compte à l'AGEROUTE. En plus des prestations de la Mission de Contrôle, un suivi interne sera assuré par l'environnementaliste de l'AGEROUTE affecté à ce projet. Il élaborera un plan de suivi qui portera sur les impacts les plus préoccupants du projet, dans le but de mettre en exergue les effets réels sur les composantes environnementales et de valider les appréhensions exposées dans l'étude d'impact. Ce plan inclura la définition des indicateurs de suivi environnemental et social permettant d'observer les évolutions au regard d'objectifs préalablement définis. Le tableau 1 ci-dessous présente de façon détaillée, les éléments du suivi environnemental.

En plus de ces dispositions, un suivi externe sera assuré pendant et après les travaux par la l'ANDE.

Tableau 1 : Éléments de suivi environnemental

Récepteur d'impact	Éléments de suivi	Indicateurs de suivi (à titre indicatif)	Responsable de suivi	Période de suivi	Fréquence de suivi
Air	Pollution	Importance des envois de poussières	Env. AGEROUTE	Pendant les travaux	Mensuelle
Sol	Érosion	Ravinement à partir des zones d'emprunt et de carrière. Affouillement au droit des ouvrages en phase d'exploitation.	Env. AGEROUTE	Pendant et après les travaux	Mensuelle en phase de travaux Semestrielle en phase d'exploitation
	Pollution	Contamination des sols Propreté des sols	Env. AGEROUTE	Pendant et après les travaux	Mensuelle
Eaux	Pollution	Teneur en métaux lourds, conductivité, PH, matière organique, Turbidité/sédimentation	Env. AGEROUTE	Pendant et après les travaux	Trimestrielle
	Quantité	Disponibilité en eau	Env. AGEROUTE	Pendant et après les travaux	Semestrielle
Végétation et faune	Végétation de compensation	Taux de réussite du reboisement	E&F	Pendant et après les travaux	Semestrielle
	Perturbation de la faune Destruction des habitats de la faune	Variation de comportement des animaux sauvages Fréquence	E&F	Pendant et après les travaux	Trimestriel en phase de travaux Annuelle en phase d'exploitation
Santé et la sécurité	IRA, MST, VIH/SIDA	Taux de prévalence	Min. Santé	Pendant et après les travaux	Mensuelle en phase de travaux Annuelle en phase d'exploitation
Santé et la sécurité	Accident	Nombre d'accidents en phase des travaux	Min. Santé	Pendant les Travaux	Mensuelle
		Nombre d'accidents en phase exploitation	Min. Santé	Après les travaux	Mensuelle
Indemnisation et compensation des biens perdus	Destruction d'édifices publics et privés	État du dédommagement des personnes touchées par les travaux	MCLAU	Pendant et après les travaux	Mensuelle en phase des travaux et annuelle en phase d'exploitation
Emploi	Création d'emplois Amélioration des revenus	Nombre d'emplois créés en moyen dans les communes concernées par le projet.	Env. AGEROUTE	Pendant et après les travaux	Mensuelle pour l'emploi Annuelle pour le revenu moyen

8. Estimation des coûts

Le coût de l'ensemble des mesures environnementales et sociales y compris les coûts pour la réinstallation et les activités connexes s'élève à 4,9 milliards de francs CFA comprenant :

- 443,428,855 de FCFA pour la section Danané-frontière guinée y compris l'appui pour la biosphère du Mont Nimba;
- 1,048,234,092 de FCFA pour la section Bloléquin-Toulépleu-frontière libérienne;
- Tabou-Frontière du Libéria;
- 394,076,999 de FCFA pour la section Tabou-Frontière du Libéria;
- 200,000,000 de FCFA pour le volet l'appui institutionnel;
- 2,858,984,324 de FCFA pour les aménagements connexes.

Tableau 2 : détails des coûts estimatifs du PGES

MESURES PRECONISEES	Danané-frontière guinée	Bloléquin-Toulépleu-frontière libérienne	Tabou-Frontière du Libéria	Montant en FCFA
Phases installation et travaux				
Vérification des choix des aires destinées à l'usage de l'entreprise	7,616,000.0	10,355,618.78	4,460,881.93	22,400,000
Etablissement de l'état des lieux contradictoire initial sur des sections critiques (avant travaux) par un consultant indépendant	10,200,000.0	13,869,132.29	5,974,395.45	30,000,000
Mesures de protection de la qualité de l'air	9,520,000.0	12,944,523.47	5,576,102.42	28,000,000
Mesures de protection des eaux et des sols	34,000,000.0	46,230,440.97	19,914,651.49	100,000,000
Mesures de protection de la flore et de la faune et de gestion de la biodiversité	60,800,000.0	35,476,529.16	23,897,581.79	120,000,000
Sensibilisation à la protection de l'environnement, la sécurité routière et la protection contre les MST/VIH et le virus Ebola	68,000,000.0	92,460,881.93	39,829,302.99	200,000,000
Mesures de protection/valorisation des sites sacrés et culturels y compris les besoins d'investigations complémentaires	51,000,000.0	69,345,661.45	29,871,977.24	150,000,000
Mesures de protection de la santé humaine et sécurité routière	17,000,000.0	23,115,220.48	9,957,325.75	50,000,000
Gestion et remise en état des emprunts/gites	51,000,000.0	69,345,661.45	29,871,977.24	150,000,000
Provision pour des études/investigations complémentaires sur le volet environnemental et social	17,000,000.0	23,115,220.48	9,957,325.75	50,000,000
Plan de gestion des ressources en eau et sols pour le pont sur le Cavally			25,000,000.00	25,000,000
Elaboration et mise en œuvre d'un plan de communication pour le projet	10,200,000.0	13,869,132.29	5,974,395.45	30,000,000
SOUS-TOTAL A	326,136,000.0	396,258,890.5	204,311,522.0	900,400,000
Aménagement connexes et de bonification				
SOUS-TOTAL B				2,858,984,324
Mise en œuvre du plan de réinstallation				
SOUS-TOTAL C	66,292,855.0	582,629,540.00	159,893,500.00	808,815,895
Appui institutionnel				
Appui à l'élaboration d'une évaluation environnementale et sociale stratégique du secteur des transports en CI				200,000,000
SOUS-TOTAL D				200,000,000
Suivi de la Mise en Œuvre du PGES				
Suivi de la Mise en Œuvre du PGES	51,000,000	69,345,661	29,871,977	150,000,000
SOUS-TOTAL D	51,000,000	69,345,661	29,871,977	150,000,000
TOTAL GENERAL	443,428,855	1,048,234,092	394,076,999	4,918,200,219

9. Consultations publiques et diffusion de l'information

Les Étude d'Impact Environnemental et Social (EIES) pour les trois tronçons, ont été réalisées sur la base d'une approche méthodologique participative impliquant les populations bénéficiaires du projet et sur lesquelles le projet est susceptible d'avoir des effets négatifs et bénéfiques. Cette approche est conforme au décret n°96-894 du 8 novembre 1996, règlementant la participation du

public et aux exigences de la Banque. La consultation pour l'ensemble des trois sections comprend trois phases principales : (i) la concertation avec la population ; (ii) la séance d'information et de consultation du public ; (iii) l'enquête publique.

9.1 concertation avec les populations

Ce processus participatif a été initié avec le souci de clarté, de transparence et de rigueur. Elle a visé à : (i) rechercher une cohérence des actions de chacun de ces acteurs concernés par le projet ; (ii) favoriser l'implication dans le projet des populations riveraines ; (iii) créer un climat de confiance et de coopération, et à dédramatiser les éventuels conflits par une approche objective. Les consultants ont eu des séances de travail avec autorités et structures techniques de l'administration, populations riveraines des emprises, opérateurs économiques, associations de femmes, de jeunes, etc. au cours desquelles des contacts directs ont été établis, afin de parler du projet, de définir les conditions de participation à la réalisation des enquêtes sur le terrain. Au total plus de 300 personnes ont participé à ces concertations. On retient de ces concertations, la volonté des partenaires d'accompagner le projet. Toutefois, elles plaident particulièrement pour la prise en compte des doléances formulées par les populations riveraines, notamment l'utilisation de la main d'œuvre locale pour l'exécution des tâches subalternes, l'ouverture de voies d'accès, et l'indemnisation des personnes directement affectées par le projet.

9.2 Séance d'information et de consultation du public

Lors de la mission de préparation conduite par la Banque et AGEROUTE, des séances d'information et de consultation du public, ont été organisées, afin de présenter à tous les acteurs directement impliqués dans la réalisation de ce projet (les objectifs et les activités prévues dans le cadre du projet, recueillir les avis et préoccupations par rapport audit projet. Ces consultations ont permis de définir les activités à retenir dans le cadre des aménagements connexes.

9.3 Enquête publique

Cette enquête publique n'a pas encore été conduite. Elle devra se tenir cette année 2014 avant que le projet ne soit soumis au conseil d'administration de la Banque pour approbation et cela constituera une des exigences de la Banque à mettre en œuvre dans le cadre du plan d'action environnemental et social.

Cette enquête consiste à mettre à la disposition du public, pour consultation et observations, le rapport de l'Étude d'Impact Environnemental sous la supervision d'un Commissaire Enquêteur nommé par arrêté municipal et chargé de recueillir les observations du public. L'enquête publique est initiée par l'Agence Nationale de l'Environnement (ANDE) et son ouverture s'effectue dans le cadre d'une réunion publique. Toutes les réunions publiques sont précédées d'une importante publicité dans les organes de presse (radio nationale ou locale, télévision, presse écrite, etc.), par des affiches, des banderoles et autres prospectus. Les résultats de l'enquête publique seront présentés par le Commissaire Enquêteur et consignés dans un rapport.

Compte tenu de l'envergure du projet, il est prévu la réalisation d'un plan de communication sur le projet qui va concerner les principaux acteurs du projet (populations, autorités locales et centrales, ONG, etc.) à toutes les phases du projet notamment pour l'installation du chantier, les travaux et l'entretien. Aussi, ce plan couvrira la mise en œuvre du PGES avec un accent particulier sur les questions relatives à la gestion de la biodiversité, la protection de l'environnement du site, la

gestion des désagréments, etc. Des provisions budgétaires ont été faites pour la réalisation dudit plan. Lorsque les résumés sont approuvés par la Banque, ils sont postés sur son site web 120 jours avant la date de présentation du projet à son conseil d'administration.

10. Initiatives complémentaires

Il est prévu dans le cadre du projet des initiatives pour bonifier les impacts socioéconomiques du projet. L'approche participative a permis de retenir les activités suivantes pour la composante ivoirienne du projet :

- Appui au groupement de femmes victimes de guerre (centre d'écoute et d'insertion, équipements de maraîchage, MIT, forages);
- réhabilitation de 50 km de pistes rurales;
- Réhabilitation d'écoles et de centres de santé ;
- Aménagement de 2 km de voirie urbaine à Danané;
- Réhabilitation d'une gare routière à Danané et 2 marchés (Danané et Gbapleu) riverains de la route.

Le coût estimatif de ces activités est de 2,858,984,324 de FCFA.

11. Conclusion

De l'évaluation environnementale et sociale qui a été réalisée sur l'ensemble des trois tronçons de route, il apparaît que la réalisation du projet aurait des impacts potentiels négatifs sur les milieux biophysique, biologique et humain. Toutefois, ces impacts négatifs potentiels, pourront être circonscrits et atténués dans des limites raisonnables, ou parfois compensés, par les mesures correctives adéquates prévues dans les PGES proposés. Il n'y a pas de modifications écologiques et sociales majeures pouvant justifier la non-exécution du projet. Vu la sensibilité de certains sites culturels, il est important que la mise en œuvre du PGES soit suivie rigoureusement par toutes les parties prenantes.

12. Références et contacts

- a. BNETD. 2014. Rapport de l'EIES de la section de route Danané-frontière guinée, avril 2014. 146 p.
- b. BNETD. 2013. Rapport de l'EIES de la section de route Bloléquin-Toulepleu-Frontiere Liberia, 2013. 154 p.
- c. AGE CET-BTP/STUDI International. 2012. Rapport de l'EIES de la section de route Tabou-Prolo frontière Libéria, 2013. 268 p.

Pour d'autres informations complémentaires, s'adresser à :

1. M. Ilboudo Jean-Noel, Division des Transports 1, Email : j.ilboudo@afdb.org
2. M. Modeste KINANE, Division de l'Environnement et du Changement Climatique, Email : m.kinane@afdb.org
3. M. Pierre Hassan SANON, Division de l'Environnement et du Changement Climatique, Email : h.sanon@afdb.org

Plan d'Action Environnemental et Social pour le programme du Mano River-Cote d'Ivoire

Action	Objectifs	Responsabilité	Indicateurs de finalisation	Délais
Sauvegarde opérationnelle 1 : Évaluation environnementale et sociale				
Elaboration d'une évaluation environnementale et sociale stratégique (EESS) du secteur des transports en Côte d'Ivoire	<ul style="list-style-type: none"> Permettre la définition des grandes lignes des mesures environnementales et sociales à mettre en œuvre en rapport avec la politique de développement du secteur des transports et du programme dans sa globalité ; Cette EESS définira également le cadre et l'approche globale de gestion des impacts environnementaux et sociaux des aménagements connexes dans le cadre du programme routier. 	AGEROUTE/ BENETD	<ul style="list-style-type: none"> Soumission de la version provisoire à la BAD pour observation avant l'atelier national de validation Soumettre la version finale à la BAD 	<ul style="list-style-type: none"> Mars 2016 Décembre 2016
Elaboration d'un plan de communication pour le projet	Permettre de consolider l'adhésion, la participation et l'appropriation du projet par tous les acteurs clefs et ce, pour chaque tronçon	AGEROUTE/ BENETD	Soumission du plan de communication	30 octobre 2014
Finaliser le plan de protection/valorisation des sites sacrés et culturels	<ul style="list-style-type: none"> Finaliser l'identification participative de l'ensemble des sites culturels sacrés dans la zone d'influence directe de la route ; Pour chaque site définir les mesures protection/valorisation des sites sacrés et culturels y compris les besoins d'investigations complémentaires 	AGEROUTE/DNI/ BENETD	Soumission à la BAD des mesures proposées par tronçon	30 octobre 2014
Soumettre à la BAD le certificat de conformité environnemental	S'assurer que l'EIES est approuvée et divulguée au niveau national conformément à la réglementation nationale	AGEROUTE/ BENETD	Soumission du certificat de conformité	30 octobre 2014
Sauvegarde opérationnelle 2 : Réinstallation involontaire –acquisition de terres, déplacement et indemnisation des populations				
Actualiser le Plan d'action de réinstallation pour les 3 tronçons en prenant en compte l'ensemble des observations faites par la Banque	<ul style="list-style-type: none"> Fournir une description mise à jour des caractéristiques socioéconomiques des PAPs Prendre en compte le renforcement des capacités des acteurs impliqués et l'IEC pour la mobilisation sociale Réviser le budget en fonction des modifications faites. 	AGEROUTE/BNETD	Soumission de la version finale du RAP pour chaque lot	30 octobre 2014
Soumettre à la BAD la déclaration d'utilité publique (DUP).	S'assurer que les dispositions réglementaires sont respectées dans les meilleurs délais et en tout état de cause avant l'indemnisation et le déplacement des populations affectées.	AGEROUTE /MCLAU/ BNETD	Soumission de la DUP à la BAD	15 décembre 14
Sauvegarde opérationnelle 3 : Biodiversité et services écosystémiques				
Finaliser la composante de la gestion des forêts transfrontalières entre la Côte d'Ivoire et la Guinée en prenant en compte toutes les implications du programme sur la flore et la faune	<ul style="list-style-type: none"> Finaliser les composantes de la composante FEM pour la gestion des forêts transfrontalières en prenant en compte les implications des tronçons de route concernés S'assurer des dispositions pour la mise en œuvre dudit programme sous le financement du FEM 	Min en charge des E&F en CI et en Guinée/AGEROUTE/DN I/BAD	Soumission de la version finale de la composante FEM et annexe du rapport d'évaluation du projet	30 Octobre 2014
Sauvegarde opérationnelle 4 : Prévention et contrôle de la pollution, gaz à effet de serre, matières dangereuses et utilisation efficace des ressources				
Préparer un plan de gestion de la qualité des ressources en eau pour la construction et la en service du pont sur le Cavalý	<ul style="list-style-type: none"> Analyser la qualité physico-chimique et biologique des eaux du fleuve Cavalý pour déterminer la situation de référence pour un cycle de 12 mois; Préparer un plan de gestion de la qualité des ressources en eau lors des travaux et de la mise en service 	AGEROUTE/ BENETD	Soumission du plan à la BAD	Avant la signature du contrat pour le lot concernant le pont sur le Cavalý
Sauvegarde opérationnelle 5 : Conditions de travail, santé et sécurité				
Plan de prévention et de lutte contre la propagation du virus Ebola lors de travaux de construction (Guinée, Côte d'Ivoire et Libéria)	S'assurer que les dispositions utiles sont prises pour parer aux risques auxquels les travailleurs dans les zones concernées sont exposés.	AGEROUTE/BENETD/ DNI	Soumission du plan de prévention et de protection pour les travailleurs	Avant le début des travaux



GRUPE DE LA BANQUE AFRICAINE DE DEVELOPPEMENT

PROJET: MULTINATIONAL COTE D'IVOIRE/GUINEE/LIBERIA : PROGRAMME D'AMENAGEMENT DE ROUTES ET DE FACILITATION DES TRANSPORTS AU SEIN DE L'UNION DU FLEUVE MANO (PAR-FT/UFM)

PAYS : COTE D'IVOIRE, GUINEE, LIBERIA

RESUME DU PLAN DE REINSTALLATION (PR)

Equipe du Projet	Chef d'équipe	J. N. ILBOUDO , Ingénieur des Transports	OITC.1	5012
		J.B. AGUMA , Economiste des Transports	OITC.1	1956
	Membres d'équipe	J. P.M. KALALA , Socio-économiste en Chef	OITC.1	3561
		N. KULEMEKA , Socio économiste en Chef	SARC/ONEC.3	8452
		L. M. KINANE , Environnementaliste	ONEC.3	2933
		E.NDINYA , Environnementaliste	ONEC.3	1541
		P. H. SANON , Expert Sauvegarde Sociale	ONEC.3	5828
		P.TAMBAH , Ingénieur en infrastructures,	LRFO/OITC.1	7072
		M. SOUMARE , Spécialiste en acquisitions	ORPF.1/ LRFO	
		M. MABE-KOOFHETHILE , Spécialiste en acquisitions	ORPF.1/ SNFO	
	Chef de Division sectoriel	Jean Kizito KABANGUKA	OITC1	2143
	Directeur sectoriel	Amadou OUMAROU	OITC	3075
Directeur régional	Franck Joseph PERRAULT	ORWA	4046	
Directeur Intégration régionale et Commerce	Janvier K. LITSE	ONRI	4047	

RESUME DU PLAN DE REINSTALLATION (PR)

Titre du projet : Programme d'aménagement et de facilitation des transports au sein de l'union du fleuve Mano **No. du projet**: P-Z1-DB0-103

Pays : Cote d'Ivoire, Guinée, Libéria

Département : OITC

Division: OITC-1

INTRODUCTION

A la demande des autorités Ivoirienne, Guinéenne et Libérienne, la Banque Africaine de Développement va soutenir la mise en œuvre du «Programme d'aménagement et de facilitation des transports au sein de l'union du fleuve Mano» qui concerne l'aménagement et le bitumage des tronçons de route Danané-Lola, Harper-Tabou et Bloléquin-Toulépleu-Frontière du Libéria reliant le Sud-Est de la Guinée et l'Est du Libéria au Sud-Ouest de la Côte d'Ivoire.

Du point de vue environnemental et social, le projet est classé dans la catégorie 1, au regard de la nature des travaux à entreprendre, de la taille et de l'envergure du projet, ainsi que de ses effets potentiels directs et indirects.

L'exécution du projet d'aménagement et de bitumage des tronçons de route Danané-Lola, Harper-Tabou et Bloléquin-Toulépleu-Frontière du Libéria, nécessite l'expropriation, pour cause d'utilité publique, de constructions, de terres, de cultures et d'arbres le long de l'emprise de la route (route et servitudes). Elle va également entraîner des préjudices aux moyens de subsistance de certaines personnes se trouvant sur l'emprise des travaux. Conformément à la politique de la Banque Africaine de Développement en matière de déplacement involontaire des populations, le Gouvernement de la Côte d'Ivoire doit élaborer un Plan de réinstallation (PR) pour assurer l'indemnisation et la réinstallation des personnes affectées par le projet (PAP). Ses objectifs sont de: (i) minimiser, autant que possible, les déplacements involontaires; (ii) éviter dans la mesure du possible la destruction de biens et (iii) indemniser les personnes affectées pour compenser la perte de parcelles d'habitation, de terres agricoles, de bâti et d'équipements, ainsi que la perte de revenus.

Le PR fait l'objet du présent résumé. Il définit les principes et les modalités de mise en place des actions d'indemnisation et de réinstallation des personnes affectées par le projet, et établit un budget approximatif et un chronogramme indicatif pour sa mise en œuvre.

1. DESCRIPTION ET JUSTIFICATION DU PROGRAMME, DE LA ZONE DU PROGRAMME ET DE SA ZONE D'INFLUENCE

1.1 Description et justification du projet

La Côte d'Ivoire, le Libéria et la Sierra-Léone forment l'une des trois principales zones de fragilité du continent à l'instar de la région des grands lacs et de la corne de l'Afrique. Ils sont caractérisés par : (i) l'enclavement économique; (ii) les inégalités et l'exclusion de groupes sociaux particuliers comme les femmes et les jeunes ; (iii) les perturbations climatiques et les conflits liés aux contrôle des ressources ; (iv) l'urbanisation rapide qui est une opportunité mais qui peut être un lit propice aux conflits sociaux ; et (v) la non prise en compte des approches régionales dans la résolution des problèmes.

Pour ce faire, le programmes de développement des 3 pays (PND 2012-2015 pour la CI ; DSRP III 2013-2016 pour la Guinée et PRSP II 2012-2017 pour le Libéria) prévoit l'aménagement et le bitumage des routes Danané-Lola, Harper-Tabou et Bloléquin-Toulépleu-Frontière du Libéria reliant le Sud-Est de la Guinée et l'Est du Libéria au Sud-Ouest de la Côte d'Ivoire. Elles sont des itinéraires alternatifs manquants du corridor Trans-côtier Lagos-Abidjan-Dakar, considéré comme le plus important d'Afrique de l'Ouest.

L'objectif général du projet est de soutenir la relance économique post-conflit de la région de l'Union des Fleuves du Mano (UFM), à travers l'amélioration de l'infrastructure routière et la promotion des échanges commerciaux intra-communautaires. Les objectifs spécifiques sont de : (i) améliorer Conditions de transport sur les différentes routes du projet en vue de réduire le coût des transports ; (ii) lever les entraves à la libre circulation des personnes et des biens entre les trois pays ; et (iii) améliorer les conditions de vies des populations de la zone du projet. Les principaux résultats attendus sont: (a) amélioration des conditions de transport sur les différents tronçons et aux passages aux frontières ; (b) amélioration des conditions de vie dans la ZIP; et (c) baisse des coûts des transports.

La section ivoirienne du programme comprend :

- la route Danané-frontière guinée (47,6 km),
- la route Bloléquin-Toulépleu-frontière libérienne (65 km)
- la route Tabou-Prollo-Frontière du Libéria (29 km) y compris le pont du Prollo sur le fleuve Cavally.

Le projet comprend les composantes suivantes :

Composantes	Description des composantes
Aménagement des routes	<p>En CI : Bitumage de la route Danané-frontière guinée (47,6 km), y compris réservations pour la fibre optique; (ii) bitumage de la route Bloléquin-Toulépleu-frontière libérienne (65 km) y compris réservations pour la fibre optique ; (iii) bitumage de la route Tabou-Frontière du Libéria (28 km), y compris réservations pour la fibre optique ; (iv) sensibilisation des populations à la sécurité routière, au VIH/SIDA et à la protection de l'environnement ; et (v) contrôle/surveillance des travaux.</p> <p>En Guinée : (i) Bitumage de la route Lola-frontière ivoirienne (39,75 km) y compris réservations pour la fibre optique; (ii) sensibilisation des populations à la sécurité routière, au VIH/SIDA et à la protection de l'environnement ; et (iii) contrôle/surveillance des travaux.</p> <p>Au Libéria : (i) Bitumage des routes Karloken-Fishtown (80 km) et Harper-Cavally (poste frontalier CI: 16 km), y compris contrôle/surveillance des travaux et mise en œuvre du PGES et réservations pour la fibre optique.</p>
Aménagements connexes et mesures en faveur des femmes	<p>En CI : (i) appui au groupement de femmes victimes de guerre (centre d'écoute et d'insertion, équipements de maraîchage, MIT, forages); (ii) réhabilitation de 50 km de pistes rurales (iii) Réhabilitation d'écoles et de centres de santé ; (iv) Aménagement de 2 km de voirie urbaine à Danané; (v) Réhabilitation d'une gare routière à Danané et 2 marchés (Danané et Gbapleu) riverains de la route; et (vi) Contrôle et surveillance des travaux.</p> <p>En Guinée : (i) aménagement de 5 km de voirie à Lola ; (ii) réhabilitation d'un marché et d'une gare routière à Lola ; (iii) réhabilitation d'infrastructures sociales (écoles, centres de santé); (iv) aménagement de 20 km de routes préfectorales et communautaires connexes à la route Lola-Frt CI; et (v) Contrôle et surveillance des travaux ; et</p> <p>Au Libéria : (i) aménagement de 2 marchés riverains à la route (<i>à définir lors de l'évaluation</i>)</p>
Facilitation du transport	<p>CI/Guinée : (i) Construction et équipement du PCJ, y compris station de pesage/péage ; (ii) Contrôle et surveillance des travaux de construction du PCJ ; (iii) sensibilisation des usagers de la route, agents publics des frontières aux mesures de facilitation de transport routier inter-états.</p> <p>CI/Libéria : (i) Construction et équipement de 2 PCJ, y compris station de pesage/péage ; (ii) construction du pont sur le fleuve Cavally ; (iii) Contrôle et surveillance des travaux; et (iv) sensibilisation des usagers de la route, agents publics des frontières aux mesures de facilitation de transport routier inter-états.</p>
Appui institutionnel et protection de l'environnement	<p>en CI : (i) Etude d'élaboration de la politique Nationale de Sécurité Routière ; (iii) étude d'évaluation environnementale stratégique du secteur des transports ;</p> <p>En Guinée : (i) gestion intégrée des forêts transfrontalières (GEF).</p> <p>Au Libéria : (i) gestion intégrée des forêts transfrontalières (GEF).</p>
Gestion du projet	<p>En CI : (i) Suivi-évaluation de l'impact socio-économique du projet; (ii) Audit financier et comptable ; (iii) Frais de fonctionnement de la Maîtrise d'Ouvrage Déléguée du projet.</p> <p>En Guinée : (i) Suivi-évaluation de l'impact socio-économique du projet; (ii) Appui matériel et</p>

	logistique aux organes de gestion du projet; (iii) Audit financier et comptable ; (iv) Audit technique du projet ; et (v) assistance technique.
--	---

	Au Libéria: (i) Suivi-évaluation de l'impact socio-économique du projet; (ii) Appui à la coordination du projet; (iii) Audit financier et comptable ; (iv) Audit technique du projet.
--	--

Source : NCP du projet

Le coût estimatif HT-HD du projet, y compris les imprévus est de 228.46 millions d'unités de compte (MUC).

1.2 Principales caractéristiques de la Zone d'influence directe du Projet et de la zone d'influence élargie

Situation géographique, administrative et sociodémographique

- Le tronçon DANANE – Frontière de la GUINEE

Le département de Danané compte quatre sous-préfectures, à savoir la sous-préfecture centrale de Danané et celles de Mahapleu, Kouan-Houlé et Daleu. En Côte d'Ivoire, la ZIP est comprise dans le Département de Danané situé dans la région du Tonkpi à l'Ouest du pays. Il comprend 185 villages avec une population de 281437 Habitants, et fait frontière avec le Libéria à l'Ouest et la Guinée au Nord. L'axe Danané-Gbapleu, à aménager, traverse 19 localités où vivent 98 900 Habitants, dont 49459 femmes. Les populations autochtones de Danané sont des Dan (communément appelés Yacouba) appartenant au grand groupe ethnoculturel Mandé, notamment sa branche Sud, dite Mandé du Sud.

- Le tronçon BLOLEQUIN – TOULEPLEU – Frontière du LIBERIA

Il traverse les Départements de BLOLEQUIN sur environ 25 Km et de TOULEPLEU sur environ 40 Km.

Le Département de Bloléquin, d'une superficie de 2 065 Km² est situé à l'Ouest de la Côte d'Ivoire dans la Région du moyen Cavally à 570 Km d'Abidjan. Il est peuplé de plus de 100 000 habitants selon le Recensement Générale de la population et de l'habitat (RGPH) de 1998 soit une densité de 44,24/Km². Les populations autochtones de la zone du projet sont du Groupe culturel KROU, du groupe ethnique Wê et plus précisément du sous-groupe Guéré. Elle cohabite avec la population Dan, Mahou aussi qu'avec de nombreux allogènes et allochtones. A cette population il faut ajouter celles des fonctionnaires, des organisations internationales et des missions religieuses.

Le département de Toulépleu, d'une superficie de 875 Km² compte neuf (09) communes dont une seule est fonctionnelle à ce jour à savoir la commune de Toulépleu. L'ensemble des circonscriptions administratives du département compte cinquante-sept (57) villages repartis sur le territoire départemental. Selon le recensement de la population et de l'Habitat de 1998, la population est estimée à 50 465 habitants. Les principaux groupements ethniques présents dans le département de Toulépleu sont par ordre d'importance : le groupement guéré qui comprend trois sous-composantes que sont : les WELAO, les PEHOUA et les NIDROU ; et le groupement dioula dont les groupes importants sont formés par les Mahou de Touba, les Malinkés d'Odienné et les Malinkés de guinée. Une forte communauté de baoulé et de burkinabés est établie dans la sous-préfecture de Méo, dans le cadre d'activités agricoles.

Les 26 villages situés le long du tracé de la route sont rattachés à un chef-lieu de Canton ; ils sont directement gérés par un chef de village choisi parmi les chefs des familles ou quartiers qui constituent la notabilité. La tendance est de plus en plus à la démocratisation du système.

- Le tronçon TABOU – PROLLO - Frontière du LIBERIA

Le tronçon va de Tabou à la frontière avec la République du Libéria en passant par quelques localités plus ou moins importantes telles que Djamadjoké, Djoutou et Prollo.

La sous-préfecture de Tabou compte 75.218 habitants dont 35.754 femmes avec 754 campements et 15.830 ménages. Cette population est composée d'autochtones ainsi que d'allochtones qui habitent

plus Tabou et dans les campements. Tabou, le chef-lieu de la sous-préfecture a une population de 12.772 habitants. L'ethnie autochtone principale du milieu est composée de Kroumen. Quant aux allochtones, on y rencontre ceux des autres régions du pays, notamment les Dioula et les ressortissants des pays étrangers, dont la plus forte communauté est celle des Libériens.

Accès aux infrastructures et services sociaux de base

Santé : Le département de Danané compte un hôpital général, trois centres de santé urbains, un dispensaire urbain, un centre de santé rural et huit dispensaires ruraux. Le personnel médical est représenté par six médecins généralistes, un chirurgien, un dentiste, vingt-sept Infirmiers diplômés d'Etat, six Sage-femmes, trois Infirmiers spécialiste. Les pathologies les plus fréquentes en 2009 sont le paludisme (22174 cas), les Infections Respiratoires Aigües (1568 cas) et les diarrhées (1420 cas).

Education : Le département de Danané compte 144 écoles primaires pour 32871 élèves dont 19246 garçons et 13555 filles. La ville de Man et le département de Danané comptent plus 188 écoles primaires fréquentées par 46871 élèves. L'enseignement secondaire regroupe au niveau de Danané un lycée public, deux collèges municipaux et quatre collèges privés.

Activités socio-économiques

- Le tronçon Danané - Frontière de Guinée

Le secteur agricole est dominé par les cultures industrielles d'exportation telles que le café, le cacao, le palmier à huile. Mais l'ancienneté et l'extension permanente de ces cultures pérennes n'entrave l'évolution des cultures vivrières annuelles que sont entre autres le manioc, aliment de base des populations autochtones et le riz.

A ces cultures vivrières, il convient d'ajouter les cultures maraîchères à savoir le gombo, la tomate, le piment, les choux, le concombre, la laitue, etc. Dans l'ensemble, le système de production est exclusivement extensif, foncièrement traditionnel. Dans le système de culture traditionnel, le riz vient en tête d'assolement en mélange avec le maïs, les légumes et la banane plantain.

L'élevage est peu développé. Il s'agit essentiellement de l'élevage traditionnel diffus pratiqué dans quelques villages du département de Danané (ovins, caprins, bovins, porcins, volaille). Néanmoins, il existe quelques élevages modernes financés par des partenaires du domaine de l'humanitaire tel que CARITAS.

La pêche traditionnelle est à dominante féminine ; elle se pratique en groupe pendant la saison sèche dans les espaces non sacrés des rivières ; les outils de pêche sont les nasses et filets, et les prises, principalement de silures.

Le secteur du commerce est essentiellement informel et dominé par le micro-négoce, la vente au détail et la restauration populaire.

- Le tronçon Bloléquin-Toulepleu-Frontière du Libéria

L'essentiel des activités des populations concernées par le projet est basé sur l'agriculture notamment les cultures vivrières et les cultures de rente. Les cultures vivrières pratiquées le long de la route en terre actuelle sont le riz, le manioc et la banane plantain. Elles servent pour une grande part à la consommation domestique ; les surplus sont commercialisés. Le riz constitue la principale production ; elle est essentiellement destinée à l'autoconsommation ; la production annuelle est malheureusement en deçà du potentiel agricole du département.

Les productions vivrières ne sont guère chiffrées, de plus, leur tonnage est en baisse depuis le déclenchement du conflit armé ivoirien qui a occasionné le départ précipité de plusieurs agriculteurs.

Les produits de rente comprennent le binôme café-cacao, la kola, le palmier à huile et l'hévéa. Les deux derniers produits sont d'introduction récente. Les plantations, de café et de cacao, identifiées dans la zone du projet sont vieillissantes et non entretenues.

Il est important de noter que la zone du projet comporte un nombre important de bas-fonds rizicoles et des étangs piscicoles tout le long de la piste actuelle.

- Le tronçon Tabou-Prollo-Frontière du Libéria

L'agriculture est la principale activité de la région. Plus de 80 % de la population s'y adonnent essentiellement. L'agriculture domine dans les villages où la production industrielle concerne principalement le palmier à huile. La seconde culture est le cacao. Ensuite, viennent l'hévéa et le cocotier. La production du café existe, mais elle est en voie de disparition. Les principales cultures vivrières sont le riz, le manioc et la banane. Tabou est un grand marché régional qui constitue un point de ravitaillement pour les localités environnantes. Par ailleurs, c'est un point de redistribution pour les produits venant d'Abidjan, de San Pedro et même du Libéria voisin.

En ce qui concerne l'élevage, il n'est pas du tout développé. Tout au plus, on peut compter quelques volailles et petits-ruminants en divagation.

Quant au commerce, il prédomine à Tabou où se développent diverses branches d'activités économiques.

2. IMPACTS POTENTIELS

Les impacts potentiels sur l'environnement humain et le milieu naturel étant présentés de manière exhaustive dans l'Étude d'Impact Environnemental et Social (EIES), ce paragraphe ne développera que les impacts sur le milieu humain en termes d'expropriation pour la libération de l'emprise routière et de réalisation des travaux en réduisant au maximum les nuisances pouvant en découler. Une attention particulière sera portée sur les personnes vulnérables pour s'assurer qu'elles ne se retrouvent pas en situation plus précaire.

L'aménagement et le bitumage du tronçon Bolequin – Toulepleu – Frontières Libéria exige un dégagement d'emprise de 20m le long du tracé ; d'où la nécessité de déplacer et de réinstaller la population se trouvant dans cette emprise.

2.1 Les sources d'impact

La principale activité susceptible d'entraîner des déplacements physiques et/ou économiques est la libération des emprises prévus (chaussée et dépendances, trottoirs, canaux de drainage hydraulique, ouvrages de franchissement, ...), l'aménagement des pistes rurales, des installations induites (centrales à béton, centrales à bitume, emprunts et carrières, station de concassage, stations de criblage, dépôts d'hydrocarbures, dépôts de matériaux de construction, ... etc.) et de la base-vie de l'Entreprise. Les récepteurs de l'impact déplacement sont, entre autres, les bâtiments, les arbres et autres installations précaires/temporaires (boutiques, enclos, etc).

2.2 Impacts positifs

Le projet aura les impacts positifs suivants :

- L'intégration régionale avec la liaison de la Côte d'Ivoire avec le Libéria permettant une meilleure libre circulation des populations des deux pays par le réseau routier ;
- La liaison entre zones de productions et zones de consommations ;
- La création d'emplois directs et indirects ;
- La création et/ou le renforcement d'activités marchandes ;
- L'amélioration des conditions de transport ;
- L'amélioration des conditions de vie dans les villages desservis.

2.3 Impacts négatifs

Les impacts négatifs sur le milieu biophysique proviendront essentiellement de la dégradation des sols, de l'utilisation des eaux de surface et sous terraines, de l'exploitation forestière, le débroussaillage et le déboisement des emprises, de l'atteinte au microclimat par les activités d'aménagement et de bitumage. Pour atténuer ces impacts négatifs sur le milieu biophysique, le Plan de Gestion Environnementale et Sociale (PGES) prévoit plusieurs mesures de corrections.

Concernant le milieu humain, sur l'ensemble des 3 tronçons, l'impact négatif majeur est le déplacement involontaire ou la perte de biens et des activités économiques de 634 personnes répartie entre une cinquantaine de villages le long de la route. Cet impact négatif se décline par :

- Perte totale ou partielle de 142 bâtis;
- Perturbation probable de 105 activités commerciales;
- Perte de 6 équipements publics;
- Perte d'un marché de 57 hangars ;
- Perte de source de revenus à cause de la perte de cultures pérennes annuelles, notamment l'hévéa, le cacao, le Café, et quelques colatiers;
- Perte d'un poulailler ;
- Perte de 15 cimetières;
- La forêt classée de Glacon Bloc et la rivière Drouo de Guiéllé seront affectées.
- Profanation de 4 bois sacrés (Droh et Kahan, le Djô ou Djakoulaté et le Drighbèké)

Pour atténuer cet impact, un inventaire et une évaluation des pertes a été faite pour indemniser les populations affectées et les accompagner dans leur réinstallation. Un travail d'actualisation sera réalisé pour faire l'état exhaustif des biens touchés et ce, avant le début des indemnisations.

2.4 Les risques potentiels et les catastrophes liés à la réinstallation

On dénombre les risques potentiels suivants :

- les risques d'accidents et de vols lors du déménagement des PAP ;
- les risques de conflits ;
- les risques de maladies et de prolifération des IST /VIH/SIDA ;
- le risque de profanation de site ou objet sacré ou Perturbation des rituels d'adoration ;
- l'atteinte à la quiétude, à la sécurité et à la santé humaine liée aux effets sonores des champs électromagnétiques et aux perturbations radioélectriques.

Ces risques devront être cernés par des mesures appropriées.

3. RESPONSABILITE ORGANISATIONNELLE

Sous la responsabilité de Ministère de la Construction, du Logement, de l'Assainissement et de l'Urbanisation (MCLAU), le Comité d'exécution assure la réinstallation involontaire. Ce comité sera composé de: 1 représentant de l'AGERROUTE ; 1 représentant de la direction départementale de la construction ; 1 représentant de la direction départementale de l'agriculture ; 1 représentant de la sous-préfecture ; 5 représentants des PAPs soit, un par principale catégorie ; 1 représentant du BNETD. Il aura pour mission de: S'assurer de la régularité de la procédure d'indemnisation ; Garantir le respect des critères d'éligibilité ; Veiller à ce que les personnes vulnérables ne soient pas lésées ; Etablir un procès-verbal de paiement des indemnisations.

La procédure de compensation suivra les étapes suivantes :

- L'identification de la personne affectée à partir de sa pièce d'identité ou à l'ayant droit ;
- La compensation individuelle avec la production de pièce d'identité ;
- Toute personne affectée doit fournir une photocopie de sa pièce d'identité à la commission d'indemnisation avant de percevoir son indemnité ;
- La durée d'indemnisation ne devra pas excéder cinq jours ouvrables par localité ;
- La période de paiement des indemnisations doit être largement diffusée au niveau des différents sites concernés.

Les plaintes seront déposées auprès du comité dont la composition et les missions ont été définies plus haut. Les personnes qui ont des plaintes, devront les formuler avant la fin de la phase de paiement des indemnisations. Les plaintes recueillies devront être communiquées au sous-préfet pour être traitées. Le cas échéant, le plaignant pourrait s'adresser à la justice.

En l'absence de pièce d'identité, les témoignages des populations résidentes devraient suffire pour procéder au paiement des personnes affectées. Ces témoignages devront, toutefois, être confirmés par

le chef du village concerné.

4. PARTICIPATION COMMUNAUTAIRE

4.1 Consultation publique

La consultation publique constitue une phase importante dans la mise en œuvre et la réussite du processus de réinstallation. Dans la mesure où le retrait des biens pour des raisons d'utilité publique est une intervention de l'Etat qui touche au bien-être des populations, il est obligatoire que les personnes affectées par le projet soient pleinement informées des intentions des autorités publiques. C'est l'objet des enquêtes parcellaires et de l'acte de déclaration d'utilité publique qui sont notifiés aux personnes intéressées, qu'elles soient propriétaires ou non. La stratégie de consultation publique appliquée au présent projet distingue les étapes suivantes :

Etape 1 : Les parties prenantes, les acteurs concernés, ou les personnes affectées ont été identifiées, localisées et rencontrées en vue de les informer sur le projet d'une part, et de recueillir leur point de vue d'autre part. Ces investigations sont faites dans le cadre de missions d'identification effectuées dans chacune des zones du projet et orientées vers des prises de contact. C'est au cours de cette étape que les structures étatiques, les organisations professionnelles, les ONG ont été sollicitées.

Etape 2 : Pendant cette étape, des séances publiques de consultation étendues aux acteurs sont organisées au niveau local. Elles ont servi à présenter le Projet (le contexte qui le justifie), les objectifs, les activités envisagées dans les différentes composantes et les résultats attendus, la stratégie d'intervention et de mise en œuvre, le recueil des points de vue, des préoccupations et des suggestions émises au cours des discussions qui suivront la présentation du Projet.

Etape 3 : Elle a consisté à restituer le rapport du CPRP et des EIES. Dans les sites concernés du projet, des séances de restitution auxquelles ont pris part tous les acteurs consultés lors de la deuxième étape ont été organisées par l'AGEROUTE.

Le présent rapport se fonde sur les réunions publiques que les enquêteurs ont pu tenir dans les villages pour la validation des informations recueillies. Certaines réunions ont été présidées par les sous-préfets, d'autres par les chefs de villages, etc. Des PV en annexe ont été dressés pour consigner l'essentiel des échanges.

Les populations des localités traversées par la route, lors des séances de consultation publique, ont montré leur intérêt pour le projet. Elles ont réaffirmé leurs adhésions et leurs accompagnements à l'ensemble des activités prévues dans le cadre du projet. Cependant, elles ont exprimé leurs souhaits de voir réaliser certains aménagements connexes au projet de route pour impulser le développement socioéconomiques des localités riveraines.

La consultation publique se poursuivra lors de la phase d'exécution du projet. Les PV des différentes réunions conduites par l'équipe d'enquêteurs serviront de supports aux débats lors des consultations publiques aux débats lors des consultations publiques.

Enfin, la démarche participative a également été privilégiée par la Banque Africaine de Développement lors de la mission de préparation et est prévue pour la mission d'évaluation à venir.

4.2 Information des personnes affectées par le projet

Lors du recensement des personnes affectées par le projet, elles ont été informées du contenu du projet et de l'impact que la mise en œuvre allait entraîner. Les conditions de libération de l'emprise de la route leur ont été exposées.

Durant la mise en œuvre de la réinstallation, l'information, la sensibilisation et la mobilisation des PAP seront assurées.

5. INTEGRATION AVEC LES COMMUNAUTES D'ACCUEIL

Dans le cadre de la réalisation de ce projet, les déplacements de populations et des activités s'effectueront au sein des mêmes villages. Il n'est prévu aucun déplacement de populations d'un village à un autre ou d'une communauté vers une autre. Il s'agit de relocaliser en interne quelques ménages et activités qui étaient aux abords de la route.

6. ÉTUDES SOCIOECONOMIQUES

6.1 *Caractéristiques des personnes touchées par le projet*

Les enquêtes réalisées par le BNETD ont permis de recenser au total au moins 634 personnes. Les ménages concernés sont en majorité dirigés par les hommes. Les caractéristiques sociodémographiques et socio-économiques des PAP devront être fournies dans le cadre de la mise à jour des plans de réinstallation avant l'indemnisation. Cela fait partie du plan d'action environnemental et social qui devra être mis en œuvre suivant le calendrier ci-dessous.

6.2 *PAP et statut d'occupation des terres*

Les personnes affectées par le projet sont soit des propriétaires des bâtis et/ou de la terre agricole pour la plupart, ou des locataires.

7. CADRE JURIDIQUE, Y COMPRIS LES MECANISMES DE REGLEMENT DES DIFFERENDS ET D'APPEL

Le cadre juridique pour l'élaboration et la mise en œuvre du PR tient compte d'une part des dispositions légales de la Côte d'Ivoire et d'autre part les exigences la politique en matière de déplacement involontaire de populations de la BAD.

7.1 *Cadre réglementaire au niveau national*

Le projet appliquera les lois Ivoiriennes en matière foncière, d'expropriation.

Le cadre réglementaire relatif à l'indemnisation des populations repose sur la Constitution de juillet 2000, la loi 98-750 du 23 décembre 1998 relatif au domaine foncier rural, les décrets relatifs aux procédures d'expropriation et l'arrêté n°028 du 12 mars 1996 portant fixation du barème d'indemnisation des cultures.

- ✓ La constitution ivoirienne : L'article 15 de dit que « le droit de propriété est garantie à tous. Nul ne doit être privé de sa propriété si ce n'est pour cause d'utilité publique et sous la condition d'une juste et préalable indemnisation ». Ce texte et les diverses Lois de la Côte d'Ivoire constituent le fondement de l'ensemble des devoirs de l'Etat en matière d'expropriation pour cause d'utilité publique.
- ✓ Décrets du 29 août 1933 et du 8 février 1949 relatifs à l'expropriation pour cause d'utilité publique : L'expropriation pour cause d'utilité publique est régie en Côte d'Ivoire par le Décret du 25 novembre 1930, modifié par les décrets du 29 août 1933 et du 8 février 1949, qui dispose en son article premier : « l'expropriation pour cause d'utilité publique s'opère en Afrique Occidentale Française par Autorité de justice ». Il appartient donc au tribunal de prononcer un jugement d'expropriation et non à la seule Administration. Le décret du 25 novembre 1930 précise l'ensemble de la procédure applicable à l'expropriation pour cause d'utilité publique. Le décret précise que : l'utilité publique doit être légalement constatée ; tout doit être fait pour éviter l'expropriation et l'expropriation ne peut être prononcée que « si ce n'est pour cause d'utilité publique » ; l'indemnisation est une condition de l'expropriation ; elle doit être juste ; elle doit être préalable.
- ✓ La loi n°98-750 du 23 décembre 1998 relative au Domaine foncier rural : En Côte d'Ivoire, la Loi 98-750 du 23 décembre 1998 relative au domaine foncier qui a été amendée par l'Assemblée

Nationale le 09 Juillet 2004, établit les fondements de la politique foncière en milieu rural à savoir: la reconnaissance d'un domaine rural coutumier et la validation de la gestion existante de ce domaine ; l'association des autorités villageoises et des communautés rurales à la gestion du domaine foncier rural et en particulier, au constat des droits coutumiers et à leur transformation en droits réels.

L'article 1er de la Loi sur le domaine foncier rural stipule que " Le Domaine foncier rural est constitué par l'ensemble des terres mises en valeur ou non et quelle que soit la nature de la mise en valeur. Il constitue un patrimoine national auquel toute personne physique ou morale peut accéder. L'Etat, les collectivités territoriales et les personnes physiques peuvent en être propriétaires." Selon la Loi, l'occupation et la jouissance des terres du domaine foncier national requièrent la détention d'un titre (le permis d'occuper, la Concession provisoire sous réserve des droits des tiers, la concession pure et simple, la concession définitive qui concerne les terres déjà immatriculées avec deux modalités : le bail emphytéotique (18 à 99 ans), la concession en pleine propriété, le Certificat foncier, le Titre Foncier). Toutefois, l'occupation et l'exploitation des terres non aménagées dans le but de subvenir aux besoins de logement et de nourriture de l'occupant et de sa famille, ne sont pas subordonnées à la possession d'un titre administratif. Les droits coutumiers des usagers sont donc reconnus.

- ✓ L'arrêté n°028 du 12 mars 1996 portant fixation du barème d'indemnisation des cultures : L'article premier de cet arrêté fixe les taux d'indemnisation pour destruction de cultures, lorsque cette destruction a pour objet l'exécution des travaux d'utilité publique. Ce taux tient compte de l'âge et de l'état des plantes ou des cultures. L'arrêté indique également le taux minimal et le taux maximal, ce dernier pouvant (dans certain cas) être cinq (5) fois supérieur au premier. Par exemple, un hectare de caféier vaut 100 000 au minimum et 500 000 francs CFA au maximum. Un hectare de cacaoier vaut 100 000 francs au minimum et 500 000 francs au maximum.

7.2 *Cadre réglementaire international en vigueur en Côte d'Ivoire*

La Politique de réinstallation involontaire du groupe de la Banque Africaine de Développement (BAD) est également appliquée dans le cadre des projets qu'elle soutient. La réalisation d'un plan d'action de réinstallation est une conditionnalité à sa participation aux projets de développement, lorsque ces projets entraînent un déplacement involontaire de populations. La politique de réinstallation involontaire du groupe de la Banque vise à atténuer considérablement les conséquences de la réinstallation et à asseoir une économie et une société viable.

Les objectifs majeurs de la politique de la BAD en matière de réinstallation volontaire sont :

- Eviter dans la mesure du possible le déplacement involontaire de populations, ou, lorsque celui-ci est inévitable, en réduire les conséquences au minimum, en explorant toutes les autres voies alternatives réalisables. Une attention particulière doit être accordée à des considérations socioculturelles comme la valeur culturelle ou religieuse de la terre, la vulnérabilité des populations affectées, ou la disponibilité de biens de remplacement, surtout lorsque la perte des actifs à remplacer a des incidences tangibles importantes. Quand un grand nombre de personnes ou une fraction importante de populations risque d'être déplacée ou de subir des dommages difficiles à quantifier et à indemniser, il faudrait envisager sérieusement de ne pas poursuivre le projet ;
- Faire en sorte que les personnes déplacées reçoivent une aide à la réinstallation, de préférence dans le cadre du projet, afin d'améliorer leurs conditions de vie, leur capacité à gagner leur vie et leurs niveaux de production;
- Donner des orientations explicites au personnel de la Banque et aux emprunteurs sur les conditions que doivent remplir les opérations de la Banque en ce qui concerne le déplacement involontaire de populations, afin de réduire les impacts négatifs du transfert et de la réinstallation et d'asseoir une économie et une société viables ; et
- Mettre en place un mécanisme permettant de suivre l'exécution des programmes de réinstallation dans les opérations de la Banque et de résoudre les problèmes au fur et à mesure qu'ils se posent afin de se prémunir contre des plans d'installation mal préparés ou mal exécutés.

7.3 *Processus de gestion des plaintes et conflits*

Comme il est de coutume dans ce genre d'activité, des conflits peuvent subvenir au cours des opérations d'indemnisation. De nombreuses plaintes pourront être enregistrées. Dans la pratique, les plaintes et conflits qui apparaissent au cours de la mise en œuvre d'un programme d'indemnisation se présentent comme suit :

- Erreurs dans l'identification et l'évaluation des biens, des zones d'usage, etc. ;
- Désaccord sur les limites des parcelles/zones d'usage, soit entre la personne affectée et l'agence d'expropriation, ou soit entre deux voisins ;
- Conflit sur la propriété d'un bien (deux personnes/villages affectés ou plus, déclarent être le propriétaire d'un certain bien ;
- Désaccord sur l'évaluation d'une parcelle/zone d'usage ou d'un autre bien ;
- De problèmes familiaux (successions, divorces) qui soulèvent des conflits entre héritiers ou membres d'une même famille concernant une propriété ou des parties d'une propriété ou encore d'un autre bien donné ;
- Désaccord sur les mesures de réinstallation, sur l'emplacement d'un site de réinstallation ou le type de compensation ou d'habitat proposé ou encore les caractéristiques de la parcelle ou la qualité des nouvelles zones d'usage.

Les populations affectées par le projet seront informées du mécanisme mis en place pour la gestion des plaintes et conflits. Ainsi, si un individu ou une collectivité s'estime lésé par le Plan d'indemnisation ou son exécution, il/elle peut choisir l'une des deux procédures suivantes :

- Communiquer sa plainte au coordinateur de terrain de l'équipe d'exécution de l'indemnisation qui servira aussi comme gestionnaire de plaintes pour les questions relatives à la compensation. L'une des missions du coordonnateur sera d'enregistrer et de gérer les plaintes en rapport avec le projet. Si la plainte n'est pas gérée de façon satisfaisante par le personnel du projet 30 jours après l'enregistrement, ou 15 jours pour les plaintes portant immédiatement sur les questions économiques ou de production, alors le plaignant peut apporter la plainte au niveau de la sous-préfecture ou de la commune.
- Saisir le comité de plaintes au niveau de la commune ou de la sous-préfecture pour examiner les plaintes qui ne sont pas gérées par les organes d'exécution du projet dans un délai raisonnable. Ce comité sera composé : du Sous-préfet qui préside ce comité, du Maire de la commune ou son représentant, du Président du Conseil Général ou son représentant, du coordonnateur de terrain de l'équipe d'exécution de la réinstallation involontaire du projet, du chef ou un représentant de chaque village ayant des personnes affectées par le projet. Le rôle de ce comité sera de recevoir une plainte d'une partie touchée, de l'examiner en vue de trouver des solutions, de faire une recommandation et de suivre l'application adéquate des solutions trouvées à de telles plaintes.

La cour peut recevoir les plaintes, examiner les procédures suivies et prendre toutes décisions lui paraissant convenables. Celles-ci peuvent comprendre un ordre de payer l'indemnité, ou l'arrêt des travaux.

Ce mécanisme, avec des structures, séquences et calendrier clairement présentés, seront décrits dans un document qui sera remis aux personnes affectées. Ce mécanisme prévoit toutes les voies de recours. Cependant, la résolution des plaintes à l'amiable est la meilleure voie de recours. Le système de gestion des plaintes doit privilégier ce recours au détriment de la voie judiciaire.

8. CADRE INSTITUTIONNEL

8.1 Responsabilité institutionnelle

Le Ministère d'État, Ministère des Infrastructures Économiques (MIE) est le Maître d'Ouvrage du projet. L'Agence de Gestion des Routes (AGEROUTE), qui est une société sous tutelle du MIE a pour objet

d'apporter à l'État, son assistance pour la réalisation des missions de gestion du réseau routier dont il a la charge.

Au regard du dispositif institutionnel Ivoirien en matière de déplacement involontaire, la gestion de la réinstallation incombe aux institutions suivantes :

✓ le Ministère des Infrastructures économiques : Le Ministère des Infrastructures Economiques est chargé de la mise en œuvre et du suivi de la politique nationale en matière d'équipement du pays en infrastructures dans les domaines des travaux publics. A ce titre, et en liaison avec les différents départements ministériels intéressés, il a l'initiative et la responsabilité des actions en matière de routes et d'ouvrages d'art, d'infrastructures, de transports aériens, ferroviaires, maritimes et fluvio-lagunaire. Il est donc important d'associer la direction de la Programmation et de l'Evaluation de ce département ministériel aux actions programmées en vue de l'indemnisation des populations affectées.

✓ le Ministère de l'Economie et des Finances : La Direction Générale du Budget et des Finances qui est chargée du suivi de l'exécution du budget de l'Etat interviendra pour garantir la mise à disposition des fonds nécessaires à l'indemnisation effective des personnes éligibles.

✓ le Ministère de l'Environnement, des Eaux et Forêts : Ce ministère a en charge la politique en matière d'environnement. Il compte quatre (4) structures sous tutelle dont la Société de Développement des Forêts (SODEFOR) et l'OIPR (Office Ivoirien des Parcs et Réserves). Ces deux structures veillent à la sauvegarde du patrimoine naturel national. Les travaux de construction de voies terrestres de communication peuvent impacter les domaines forestiers permanents de l'Etat qui sont sous leur responsabilité. Dans ce cas d'espèce, ces structures du Ministère de l'Environnement, des Eaux et Forêts auront donc un rôle d'arbitrage.

✓ le Ministère de l'Intérieur : A travers les instances préfectorales et les structures décentralisées, ce ministère veillera au respect des engagements pris par la PASP vis-à-vis des populations en matière d'indemnisation. Les préfets et, le cas échéant, les sous-préfets présideront les commissions d'indemnisation.

✓ le Ministère de la Justice et des Droits de l'Homme : La Côte d'Ivoire est un Etat de droit et en tant que tel, il compte au sein de son gouvernement, un département chargé d'assurer le respect des droits et des devoirs de tous les citoyens du pays. Les populations dont les plantations et autres cultures seront partiellement détruites pourront avoir recours au système judiciaire au besoin. Les tribunaux de première instance seront chargés de rendre justice dans la gestion des plaintes.

✓ le Ministère de l'Agriculture : Le Ministère de l'Agriculture est chargé du développement rural. A ce titre, il est chargé de la gestion du foncier rural, de la mise en œuvre du code foncier en liaison avec le Ministère de l'Environnement, des Eaux et Forêts. Ce ministère est chargé également de l'élaboration et de la mise en œuvre du cadastre rural. Le service domanial rural de la direction départementale de l'agriculture sera chargé d'évaluer les coûts précis d'indemnisation des cultures.

✓ La Commission d'expropriation : Cette commission de portée nationale sera chargée d'évaluer les biens et les personnes affectées. Elle prend une part active à la procédure de paiement des compensations et ou des indemnisations.

✓ Les ONGs et OCBs de la zone du projet, qui ont des compétences et de l'expertise dans la réinstallation des personnes déplacés seront sollicitées pour accompagner le processus de réinstallation. Elles auront comme principale rôle l'accompagnement des personnes affectées plus spécifiquement les couches vulnérables.

Le tableau suivant décrit les responsabilités de chaque organe :

Acteurs institutionnels	Responsabilités
Ministère des Infrastructures économiques	Approbation du dispositif de mise en œuvre Saisine du Ministère de la Construction Saisine du ministère de l'agriculture Saisine du ministère de l'intérieur Saisine du ministère de l'Environnement, des Eaux et Forêts.
AGEROUTE	Recrutement d'un expert ou d'un bureau d'étude chargé de la mise en œuvre du plan d'indemnisation. Tracé précis du couloir Identification des biens et personnes affectés
Ministère de la Construction, du Logement, de l'Assainissement et de l'Urbanisme (MCLAU)	Anime et coordonne l'opération de réinstallation Met en place la commission d'expropriation qu'il préside Produit la Déclaration d'Utilité Publique (DUP) Procède à l'indemnisation des personnes affectées
Ministère de l'économie et des finances	Mobilisation du financement de la compensation due à la réinstallation et aux indemnisations diverses.
Ministère de l'Intérieur	A travers les instances préfectorales et les structures décentralisées, ce ministère veille au respect des engagements pris par l'opérateur vis-à-vis des populations en matière d'indemnisation et de réinstallation. Met en place les commissions des affaires foncières
Commission d'expropriation	Evaluation des biens et des personnes affectées Procédure de paiement des compensations et d'Indemnisation des personnes affectées.
Comité villageois de gestion foncière ; chefferie villageoise	Enregistrement des plaintes et réclamations Traitement selon la procédure de résolution des conflits Participation au suivi de proximité.

8.2 Les Personnes affectées par le projet (PAP)

Ce sont les personnes affectées par le projet sur le site du projet. Elles doivent être associées étroitement à toutes les étapes du processus de réinstallation.

9. ÉLIGIBILITE

9.1 Critères d'éligibilité des personnes affectées par le projet

Les personnes éligibles sont les hommes et les femmes affectés négativement par la mise en œuvre du projet et se situant dans l'emprise de la route. Par définition, une personne est dite affectée négativement par le projet, lorsque du fait du projet, cette personne perd des sources de revenus, des droits de propriété, d'usage ou d'autres droits sur un bâtiment, une portion de terre ou tout autre bien meuble ou immeuble, en totalité ou en partie et de manière permanente ou temporaire.

Ces personnes, en faisant la synthèse des exigences de la loi Ivoirienne et de la Banque sont celles qui:

- Possèdent des droits légaux sur les terres, y compris les droits coutumiers et traditionnels ;
- Ne possèdent pas des droits légaux sur les terres au moment du recensement mais ont sur ces terres ou biens un droit de jouissance reconnu ou certaines revendications ;
- Occupent les terres, bien que n'ayant pas sur elles un droit légal.

Les personnes ainsi affectées auront droit à des indemnisations et compensations, c'est-à-dire qu'elles devront bénéficier des mesures permettant d'atténuer ce préjudice. Ces mesures peuvent être une indemnisation ou une compensation en fonction de leur statut d'occupation de la zone affectée, la réhabilitation, l'allocation de délocalisation, l'allocation de perturbation.

Sont aussi éligibles aux compensations les ayants droits formellement reconnus des personnes décédées dans l'intervalle de temps s'écoulant entre le moment du recensement des biens et celui de la distribution des indemnités et des compensations.

9.2 Date d'éligibilité

Les personnes affectées par les activités du Projet dans les différentes composantes devront bénéficier d'une indemnisation calculée à partir d'une date appelée date d'éligibilité d'attribution des droits.

Dans le cadre spécifique de ce projet d'aménagement de route, la date limite est fixée à partir du jour de la signature des PV des réunions de validation des informations qui se tiendront dans les localités concernées lors de la délimitation exacte du tracé de la route à bitumer et ce, conformément au chronogramme ci-dessous.

10. ÉVALUATION ET INDEMNISATION DES PERTES

Selon les dispositions de la politique de la Banque Africaine de Développement (BAD) en matière de déplacement involontaire de populations, la méthode d'évaluation est celle du coût de remplacement plein ou méthode d'évaluation des actifs qui permet de déterminer le montant suffisant pour remplacer les pertes subies et couvrir les coûts de transaction, l'amortissement n'étant pas pris en compte. Toutes les terres perdues par les propriétaires légaux ou coutumiers seront compensées soit en espèce au prix du marché ou en nature par une autre terre ayant la même taille sur le site d'accueil ou dans un rayon raisonnable avec l'accord des propriétaires.

Pour évaluer le coût des indemnisations, des enquêtes ont été menées auprès des personnes dont les constructions, activités et cultures ont été affectées. Ces personnes ont donné le montant de l'indemnisation qu'elles attendent du promoteur. Ces montants seront confrontés aux résultats des expertises et seront majorés selon les cas par des compensations complémentaires visant à faciliter leur déplacement.

La validation de toutes ces données d'enquêtes se fera dans les villages concernés en séance de travail publique sous la présidence du chef de village. Les PV établis à l'issue de ces réunions seront signés par les personnes qui prendront part aux séances de validation des données d'enquêtes.

La valeur des bâtis affectés a été estimée sur la base des normes du Ministère de Construction, du Logement, de l'Assainissement et de l'Urbanisme (MCLAU), par la Direction départementale de la Construction de la localité. Compte tenu de la flambée des prix des matériaux de construction, nous avons considéré les coûts à neuf des bâtiments affectés, cependant, il est préférable que le projet reconstruise les habitations qu'il affectera, afin de garantir une réinstallation effective des ménages affectés et dans les conditions les meilleures. En attendant leur réinstallation effective, les ménages bénéficieront d'une indemnité de relogement équivalent à 12 mois de loyer, afin de leur permettre de libérer l'emprise du projet, le temps que les logements soient mis à leur disposition.

Information et sensibilisation des personnes affectées											
Déclaration d'utilité publique											
Mise en place du comité chargé du règlement des litiges											
Mise en place Commission d'expropriation											
Mise en place du Comité de suivi et d'évaluation											
Enquête foncière											
Rapport de la Commission											
Réception et règlement des litiges											
Négociations et paiements des indemnités aux personnes affectées											
Libération des emprises											
Suivi et évaluation											
Rapportage											

15. COUTS ET BUDGET

15.1 Coût du PR

Le coût global de la mise en œuvre du PR est évalué à Sept cent huit millions deux cent quarante-sept mille trois cent quatre-vingt-onze francs CFA (**708 247 391 F.CFA**) soit Un million deux cent trente-trois mille trente-deux Euros (**1 079 716 euros**). Ce coût est décomposé comme suit :

N°	Désignation	Coût (F CFA)
1	Indemnisations/Compensations	583 521 325
2	Fonctionnement de la Cellule	25 000 000
3	Suivi-Evaluation externe (Consultant ou ONG)	30 000 000
4	Accompagnement technique – Renforcement des capacités – Consultant	15 500 000
5	Accompagnement social – IEC - Consultant	20 500 000
Sous total		674 521 325
6	Imprévus + 5%	33 726 066
Total		708 247 391

15.2 Plan de financement

Institution	Montant (en F.CFA)
Gouvernement de Côte D'Ivoire	708 247 391

16. SUIVI ET EVALUATION

Suivi du Plan d'Action d'indemnisation

Le suivi de la mise en œuvre du plan de réinstallation permet d'effectuer une analyse comparative entre les prévisions et les réalisations. Sa performance dépend de la collecte ponctuelle d'information fiable (sur les personnes indemnisées, les autres charges ou travaux complémentaires à prévoir et les difficultés) et de la commission d'indemnisation.

Son objectif général est de s'assurer que toutes les personnes affectées sont indemnisées dans les délais très courts et sans impacts négatifs. Le suivi traite plusieurs aspects :

- Le suivi économique et social des personnes affectées ;
- Le suivi des personnes vulnérables ;
- Le suivi du système de traitement des plaintes et conflits.

Il est prévu la création d'une commission de suivi et d'évaluation au niveau local composé comme suit: Les autorités déconcentrées (Sous-préfet, Directeur départemental de l'agriculture, Directeur départemental de la Construction, Chef de zone de l'ANADER, Chef de cantonnement des Eaux et Forêts); Les autorités décentralisées (Maire, président du Conseil Régional); Les autorités coutumières (Chef de canton, Chef de village...); Les représentants de la population affectée; Les ONGs; Toute autre personne dont la compétence est reconnue pour le suivi et l'évaluation (expert du bureau étude ayant réalisé l'EIES).

La participation des populations à ce processus doit être encouragée. Des indicateurs de performance pour mesurer le progrès de la réinstallation et de compensation doivent être utilisés. On peut également faire intervenir un cabinet d'études ou une ONG de référence pour venir en appui de cette action.

De façon spécifique, le suivi-évaluation doit permettre de s'assurer que :

- les indemnisations/compensations préalablement définies ont été effectuées ;
- la réinstallation se déroule comme convenue ;
- la prise en charge des groupes vulnérables est assurée de façon convenable;
- l'examen de toutes les plaintes est effectué et les délibérations connues ;
- le calendrier arrêté pour la mise en œuvre du PR est respecté ;
- la réinstallation n'engendre pas autant d'impacts négatifs ou que ceux-ci sont bien maîtrisés. Il s'agira notamment de s'assurer que les PAP se sont bien intégrées dans leurs populations d'accueil et que leur niveau de vie ne se soit pas dégradé.

Les paramètres suivants seront pris en compte pour déterminer les indicateurs : Participation ; Négociation et indemnisation ; Processus de déménagement et de réinstallation ; Résolution des tous les griefs légitimes; Satisfaction des PAP.

Evaluation

L'évaluation consiste à déterminer les opérations qui ont eu l'impact souhaité ou créer les conditions pour atteindre les résultats voulus. Ses objectifs sont les suivants :

- Evaluation générale de la conformité de l'exécution avec les objectifs et méthodes précisés dans le cadre de politique d'indemnisation;
- Evaluation de la conformité de l'exécution avec les lois et règlements nationaux, ainsi qu'avec la politique de la Banque Africaine de Développement (BAD) en matière de déplacement involontaire de populations;

- Evaluation des procédures mises en œuvre pour les indemnisations;
- Evaluation de l'adéquation des indemnisations.

Les évaluations seront faites immédiatement après l'achèvement des opérations de réinstallation, à mi-parcours du projet et à la fin du projet. Elles se feront par des consultants choisis sur la base de critères objectifs.

17. Références et contacts

Le résumé a été élaboré sur la base des documents suivants :

- Plan d'indemnisation et de réinstallation des populations affectées - Sous-projet Pont sur le Cavally – Mai 2012 - BNETD
- Plan abrégé de réinstallation des populations affectées par le projet d'aménagement et de bitumage de la route BLOLEQUIN – TOULEPLEU – Frontière du LIBERIA – Rapport provisoire, Juin 2014 – BNETD
- Plan abrégé de réinstallation des populations affectées par le projet d'aménagement et de bitumage de la route Danané – Frontière de Guinée – Rapport provisoire, Aout 2014 – BNETD

Pour d'autres informations complémentaires, s'adresser à :

4. Ilboudo Jean-Noel, Division des Transports (OITC1), Email : J.ILBOUTO@AFDB.ORG
5. M. Pierre Hassan SANON, Division de l'Environnement et du Changement Climatique (ONEC3), Email : H.SANON@AFDB.ORG