Public Disclosure Authorized

Public Disclosure Authorized

SFG3052

REPUBLIQUE TOGOLAISE

---------- @ ----------

MINISTERE DE LA PLANIFICATION DU DEVELOPPEMENT

---------- @ ----------

PROJET D'APPUI A LA FACILITATION DU COMMERCE ET A L'AMELIORATION DE LA COMPETITIVITE DES SERVICES LOGISTIQUES AU TOGO (P158982)

CADRE DE GESTION ENVIRONNEMENTALE ET SOCIALE (CGES)

RAPPORT PROVISOIRE

Janvier, 2017

TABLE DES MATIERES 1
LISTE DES TABLEAUX 4
LISTE DES SIGLES ET ACRONYMES 5
RÉSUMÉ EXÉCUTIF 6
EXECUTIVE SUMMARY 9
1. INTRODUCTION 12
1.1. Contexte et justification du projet 12
1.2. Objectifs du Cadre de Gestion Environnementale et Sociale (CGES) 12
1.3. Démarche méthodologique d'élaboration du CGES 13
1.3.1. Le cadrage de l'étude 13
1.3.2. Rencontres institutionnelles et consultations publiques 13
1.3.3. Exploitation des données et la rédaction du rapport 13
2. DESCRIPTION DU PROJET 14
2.1. Présentation du promoteur du projet 14
2.2. Objectif de développement du projet 14
2.3. Composantes du projet 14
2.4. Cadre institutionnel de mise en œuvre du projet 16
3. CADRE GEOGRAPHIQUE DU PROJET 17
3.1. Situation géographique et administrative 17
3.2. Description du milieu biophysique 18
3.2.1. Relief et Topographie 18
3.2.1. Géologie et sols 19
3.2.2. Climat 29
3.2.3. Végétation 21
3.2.4. Hydrographie 21
3.2.5. Faune 23
3.3. Description du milieu socio-économique 23
3.3.1. Démographie 23
3.3.2. Activités socio-économiques 24
3.3.2.1. Economie 24
3.3.2.2. Commerce 25
3.3.3. Réseau routier et transports ferroviaires et maritimes 26
3.4. Enjeux environnementaux et sociaux 27
3.4.1. Enjeux environnementaux 27
3.4.2. Enjeux sociaux 28
4. CADRE POLITIQUE, JURIDIQUE ET INSTITUTIONNEL 28
4.1. Cadre politique 29
4.1.1. La Stratégie de Croissance Accélérée et de Promotion de l'Emploi (SCAPE) 29
4.1.2. La Politique Nationale de l'Environnement 29
4.1.3. Le Plan National d'Action pour l'Environnement 29
4.1.4. Programme National de Gestion de l'Environnement (PNGE) 30
4.1.5. La stratégie nationale de mire en œuvre de la convention-cadre des Nations Unies sur les Changements Climatiques 30
4.1.6. La Stratégie Nationale de Conservation et d'utilisation durable de la Diversité Biologique 30

4.1.7. Le Programme d'Action National de Lutte Contre la Désertification (PAN/LCD) 30
4.1.8. Le plan national de mise en œuvre de la convention de Stockholm sur les polluants organiques persistants au Togo 31
4.1.9. Programme National d'Investissement pour l'Environnement et les Ressources Naturelles (PNIERN) 31
4.1.10. Programme National de Suivi Environnemental (PNSET) 31
4.2. Cadre juridique 32
4.2.1. Conventions internationales 32
4.2.2. Législation environnementale nationale 33
4.2.2.1. Dispositions constitutionnelles relatives à l'environnement 33
4.2.2.2. La loi n° 2008-005 du 30/05/2008 portant Loi-cadre sur l'environnement 33
4.2.2.3. La loi n°2008-009 du 19/06/2008, portant code forestier 35
4.2.2.4. Le droit foncier 35
4.2.3. Décrets et arrêtés relatifs aux EIES et audits environnementaux 36
4.2.3.1. Décret N°2006-058/PR du 5 juillet 2006 fixant la liste des travaux, activités et documents de planification soumis à Étude d'Impact sur l'Environnement et les principales règles de cette étude 36
4.2.3.2. Décret n° 2011-041/PR du 16 mars 2011 fixant les modalités de la mise en œuvre de l'audit environnemental 37
4.2.3.3. Arrêté n°013/MERF du 1e septembre 2006 portant réglementation de la procédure, de la méthodologie et du contenu des études d'impact sur l'Environnement 37
4.2.3.4. Arrêté n°018/MERF du 09 octobre 2006 fixant les modalités et les procédures d'information et de participation du public au processus d'étude d'impact sur l'environnement 37
4.2.3.5. Autres textes en lien avec l'environnementaux et le social 38
4.3. Cadre institutionnel de gestion environnementale et sociale du projet 38
4.3.1. Le Ministère de l'Environnement et des Ressources Forestières (MERF) 38
4.3.1.1. La Direction de l'Environnement 38
4.3.1.2. L'Agence Nationale de Gestion de l'Environnement (ANGE) 39
4.3.2. Structures de coordination et de mise en œuvre du projet 39
4.3.2.1. Autres ministères concernés par la gestion environnementale et sociale 40
4.4. Synthèse de l'analyse du cadre juridique, règlementaire et institutionnel de gestion environnementale et sociale 40
5. POLITIQUES OPERATIONNELLES DE SAUVEGARDE ENVIRONNEMENTALE ET SOCIALE DE LA BANQUE MONDIALE 43
5.1. Présentation des politiques de sauvegarde 43
5.2. Politiques de sauvegarde applicables au Projet 43
6. IMPACTS ENVIRONNEMENTAUX ET SOCIAUX DU PFCCSL 46
6.1. Identification et évaluation des impacts environnementaux et sociaux potentiels et mesures d'atténuation 46
6.2. Catégories d'activités pertinentes du Projet 47
6.3. Impacts environnementaux et sociaux positifs 47
6.4. Impacts environnementaux et sociaux négatifs 50
7. Mesures et Plan – cadre de Gestion Environnementale et Sociale du PFCCSL 58
7.1. Mesures d'atténuation et de gestion des impacts 58
7.1.1. Mesures génériques d'atténuation des impacts négatifs 58
7.1.1.1. Listes génériques des mesures d'atténuation applicables 58
7.1.1.2. Clauses environnementales et sociales pour les travaux 59
7.1.2. Mesures génériques spécifiques d'atténuation des impacts 59

8. PLAN DE GESTION ENVIRONNEMENTALE ET SOCIALE (PGES) 60
8.1. Méthodologie pour la préparation, l'approbation, et l'exécution et suivi des activités ou sous projets 61
8.1.1. Processus de sélection environnementale et sociale (ou screening) 61
8.1.2. Réalisation, approbation et diffusion des rapports d'EIES 62
8.1.3. Mise en œuvre et suivi-évaluation 63
8.1.4. Responsabilités pour la mise en œuvre de la sélection environnementale et sociale 63
8.2. Mesures de gestion environnementale et sociale du projet 66
8.2.1. Mesures d'ordre stratégique 66
8.2.1.1. Mesures de renforcement institutionnel et juridique 66
8.2.1.2. Mesures de renforcement technique et de suivi-évaluation 66
8.2.2. Formation des acteurs impliqués dans la mise en œuvre du PFCCSL 67
8.2.3. Programmes de sensibilisation et de mobilisation sociale 67
8.2.4. Mesures de conformité avec les sauvegardes environnementales et sociales 68
8.2.4.1. Mesures de conformité avec la PO 4.01 « Évaluation Environnementale » 68
8.2.4.2. Mesures de conformité avec la PO 4.11 « Ressources Culturelles Physiques» 68
8.2.4.3. Mesures de conformité avec la PO 4.12 « Réinstallation Involontaire » 69
8.2.4.4. Arrangements institutionnels de mise en œuvre du CGES 69
8.2.5. Plan de surveillance et de suivi environnemental et social 70
8.2.5.1. Surveillance environnementale et sociale 70
8.2.5.2. Suivi environnemental et social - évaluation 70
8.2.5.3. Indicateurs de suivi 70
8.2.5.4. Canevas du programme de suivi environnemental et social 71
8.2.6. Calendrier de mise en œuvre des mesures 72
8.3. Coût estimatif du Plan – cadre de gestion environnementale et sociale du PFCCSL 73
8.3.1. Coûts des mesures environnementales 73
8.3.2. Coûts des mesures techniques 73
8.3.3. Coûts des mesures de Formation et de Sensibilisation 73
9. CONSULTATIONS 74
9.1. Orientations pour la consultation des acteurs lors de la mise en œuvre du projet 74
9.2. Consultations publiques réalisées dans le cadre du CGES 75
9.2.1. Objectif 75
9.2.2. Acteurs ciblés et méthodologie 75
9.2.3. Points discutés 76
9.2.4. Synthèse des consultations 76
9.2.4.1. Avis sur le projet 76
9.2.4.2. Préoccupations et craintes 76
9.2.4.3. Suggestions et recommandations 77
9.3. Consultations Institutionnelles 79
9.4. Intégration des recommandations dans le CGES 83
9.5. Diffusion de l'information au public 83
9.6. Mécanismes en place dans le projet pour le recueil et le traitement des doléances 83
9.7. Recueil et traitement des plaintes 83
10. CONCLUSION 84
REFERENCES BIBLIOGRAPHIQUES 85
ANNEXE 87

LISTE DES TABLEAUX

Tableau 1 : Répartition des effectifs de population dans les principales villes le long des deux corridors 31

Tableau 2 : Indicateurs économiques de base de 2006 -2011 32

Tableau 3 : Synthèse des résultats de l'analyse du cadre juridique et règlementaire..... 48

Tableau 4 : Synthèse du cadre institutionnel..... 49

Tableau 5 : Concordances et discordances entre la PO 4.01 et la législation environnementale au Togo..... 52

Tableau 6 : Synthèse des impacts..... 61

Tableau 7 : Mesures générales d'atténuation pour l'exécution des sous-projets de travaux de construction 65

Tableau 8 : Mesures génériques spécifiques d'atténuation des impacts des activités des composantes 66

Tableau 9 : Responsabilités pour la sélection, les études, la mise en œuvre et le suivi 71

Tableau 10 : Acteurs et thème de formation 73

Tableau 11 : Information et Sensibilisation 74

Tableau 12 : Canevas du programme de suivi environnemental et social 79

Tableau 13 : Calendrier de mise en œuvre des mesures 80

Tableau 14 : Coût estimatif du Plan de gestion environnementale et sociale 81

LISTE DES SIGLES ET ACRONYMES

ANGE	:	Agence Nationale de Gestion de l'Environnement
CCE	:	Certificat de Conformité Environnementale
CCIT	:	Chambre de Commerce et d'Industrie du Togo
CGES	:	Cadre de Gestion Environnementale et Sociale
CNF	:	Conseil National de Facilitation des transports
CPP	:	Cadre de Partenariat Privilégié
CPR	:	Cadre de Politique de Réinstallation
DAO	:	Dossiers d'Appels d'Offres
DE	:	Direction de l'Environnement
DSP	:	Diagnostic Systématique Pays
EIES	:	Étude d'Impact Environnemental et Social
ESES	:	Expert en Sauvegarde Environnement et Sociale
IDA	:	Association Internationale pour le Développement
OTR	:	Office Togolaise des Recettes
PAN	:	Programme d'Action National de lutte contre la Désertification
PAR	:	Plan d'Action pour la Réinstallation
PGES	:	Plan de Gestion Environnementale et Sociale
PFCCSL	:	Projet de Facilitation du Commerce et Compétitivité des Services de Logistique
PNAE	:	Plan National d'Action pour l'Environnement
PND	:	Programme National de Développement
PNGE	:	Programme National de Gestion de l'Environnement
PNIERN	:	Programme National d'Investissement pour l'Environnement et les Ressources Naturelles
PO	:	Politique Opérationnelle
RGPH	:	Recensement Général de la Population et de l'Habitat
SCAPE	:	Stratégie de Croissance Accélérée et de Promotion de l'Emploi
SFI	:	Société Financière Internationale
SPM	:	Spécialiste en Passation des Marchés
UCP	:	Unité de Coordination du Projet
UNATROT	:	Union Nationale des Transporteurs Routiers du Togo
UPRAD	:	Union des Professionnels Agréés en Douane
URT	:	Union des Routiers du Togo

RÉSUMÉ EXÉCUTIF

Le Projet de Facilitation du Commerce et Compétitivité des Services Logistiques (PFCCSL), financé avec l'appui de la Banque mondiale se fixe pour objectif de développement d'améliorer la facilitation du commerce et la compétitivité des services logistiques sur les Corridor Abidjan – Lagos et Lomé-Ouagadougou en mettant en œuvre des mesures de modernisation du transport et de facilitation du commerce. Il s'articule autour de trois composantes : (i) Renforcement du secteur des transports routiers et de services logistiques ; (ii) Soutien à la facilitation du commerce et (iii) gestion du projet.

Le Projet PFCCSL prévoit entre autres des activités i) la construction de nouveaux bureaux au siège de la direction des transports routiers et ferroviaires (ii) l'aménagement, équipement et fonctionnement d'un centre de formation et de perfectionnement aux métiers de transporteurs et de conducteurs routiers, (iii) l'aménagement et l'équipement d'un centre de contrôle technique pour véhicule gros porteurs et autocars, (iv) l'assistance au banques et aux transporteurs pour le crédit-bail, (v) l'adoption de nouveaux textes dans le sous-secteur des transports routiers, (vi) la définition d'un certificat de qualification professionnelle pour les conducteurs routiers et (vii) l'organisation des conditions d'accès au marché des transports routiers, dont la mise en œuvre peut impacter négativement l'environnement et le social.

Afin d'identifier et atténuer les impacts défavorables potentiels du projet, il a été commis l'élaboration du présent Cadre de Gestion Environnementale et Sociale (CGES). Le CGES permet d'identifier les risques associés aux différentes interventions du projet de Facilitation du Commerce et Compétitivité des Services Logistiques et de définir les procédures et les mesures d'atténuation et de gestion qui devront être mises en œuvre en cours d'exécution dudit projet. Le CGES guidera la gestion environnementale et sociale des activités et sous activités susceptibles d'être appuyées par le projet, et aidera à assurer la conformité aussi bien avec les législations environnementales et sociales nationales qu'avec les exigences des Politiques de Sauvegarde de la Banque mondiale.

Le cadre institutionnel de mise en œuvre du CGES comprend essentiellement :

- le Comité de pilotage(CP) : Le Comité de Pilotage veillera à l'inscription et à la budgétisation des diligences environnementales et sociales dans les Plans de Travail et Budgets Annuels(PTBA) ;
- l'Unité Coordination du Projet(UCP) : Le PFCCSL garantira l'effectivité de la prise en compte des aspects et des enjeux environnementaux et sociaux dans l'exécution des activités du projet ;
- l'Agence Nationale de Gestion de l'Environnement (ANGE) : L'ANGE procédera à l'examen et à l'approbation de la classification environnementale des sous-projets ainsi qu'à l'approbation des Etudes d'Impact Environnemental et Social (EIES) simplifiées. Il participera aussi au suivi externe ;
- les Services Techniques Déconcentrés (STD) du MERF, du MAEH, du MPDAT, du MDBAJEJ, du MTP, du MPFAS, du MATDCT et du MS: Les STD de chaque entité administrative et ses dépendances (sous-unités) sont concernées et seront associées à toutes les activités se déroulant dans leurs champs d'action pendant et après le projet ;

- les collectivités locales : elles participeront au suivi environnemental et social à travers leurs services techniques municipaux;
- les entreprises des travaux/Petites et Moyennes Entreprises : Elles ont pour responsabilité à travers leur Expert en Environnement, la mise en œuvre des PGES et la rédaction des rapports de mise en œuvre des dits PGES ;
- les Bureaux de contrôle : Ayant en leur sein un Expert en Environnement, celui-ci est chargé du suivi au jour le jour de la mise en œuvre du PGES et l'élaboration d'un rapport de suivi environnemental et social à transmettre au PFCCSL ;
  ;
- les ONG : En plus de la mobilisation sociale, elles participeront à la sensibilisation des populations et au suivi de la mise en œuvre des PGES à travers l'interpellation des principaux acteurs du PFCCSL.

Matrice des rôles et responsabilités (au regard de l'arrangement institutionnel de mise en œuvre du CGES)

<table>
<tr><th>No</th><th>Etapes/Activités</th><th>Responsable</th><th>Appui/ Collaboration</th><th>Prestataire</th></tr>
<tr><td>1.</td><td>Identification de la localisation/site et principales caractéristiques techniques du sous-projet</td><td>Responsable technique de l'activité (RTA)</td><td>• Bénéficiaire;
• Services Techniques Déconcentrés (STD)
• Mairie</td><td>PFCCSL</td></tr>
<tr><td>2.</td><td>Sélection environnementale (Screening-remplissage des formulaires), et détermination du type d'instrument spécifique de sauvegarde (EIES, RAP, Audit E&S, AS, …)</td><td>• Experts E&S du PFCCSL</td><td>• Bénéficiaire;
• Mairie
• Services Techniques Déconcentrés (STD)
• ANGE</td><td>• Experts E&S du PFCCSL</td></tr>
<tr><td>3.</td><td>Approbation de la catégorisation par l'entité chargée des EIES et la Banque</td><td>Coordonnateur du PFCCSL</td><td>Experts E&S du PFCCSL</td><td>• ANGE
• Banque mondiale</td></tr>
<tr><td>4.</td><td colspan="4">Préparation de l'instrument spécifique de sauvegarde E&S de sous-projet</td></tr>
<tr><td rowspan="2"></td><td>Préparation et approbation des TDR</td><td rowspan="2">Experts E&S du PFCCSL</td><td>Responsable technique de l'activité (RTA)</td><td>• ANGE
• Banque mondiale</td></tr>
<tr><td>Réalisation de l'étude y compris la consultation du public</td><td>• Spécialiste Passation de Marché (SPM);
• ANGE ;
• Mairie</td><td>Consultants</td></tr>
</table>

	Validation du document et obtention du certificat environnemental		SPM, Mairie	•ANGE •Banque mondiale
	Publication du document		Coordonnateur du PFCCSL	•Media ; •Banque mondiale
5.	(i) Intégration dans le dossier d'appel d'offres (DAO) du sous-projet, des clauses environnementales et sociales ; (ii) approbation du PGES-chantier	Responsable Technique de l'activité(RTA)	• Spécialiste en Suivi-Evaluation (SSE) • SPM	Experts E&S du PFCCSL
6.	Exécution/Mise en œuvre des clauses environnementales et sociales	Experts E&S du PFCCSL	• SPM • RT • Responsable Financier (RF) • Mairie •STD	•Entreprise des travaux •Petites et Moyennes Entreprises •Consultant •ONG •Autres
7.	Surveillance interne de la mise en œuvre des mesures E&S	Experts E&S du PFCCSL	• Spécialiste en Suivi-Evaluation (S-SE) •STD •RF •Mairie	• Bureau de contrôle • Mairie
	Diffusion du rapport de surveillance interne	Coordonnateur du PFCCSL	SSE	Experts E&S du PFCCSL
	Surveillance externe de la mise en œuvre des mesures E&S	ANGE	• Experts E&S du PFCCSL • Bureau de contrôle	• PFCCSL • STD • Mairie • ONG
8.	Suivi environnemental et social	Experts E&S du PFCCSL	•S-SE •Bureau de contrôle	• Laboratoires /centres spécialisés • ONG
9.	Renforcement des capacités des acteurs en	Experts E&S du PFCCSL	•Autres SSES • SPM	• Consultants • Structures publiques compétentes

	mise en œuvre E&S			
11.	Audit de mise en œuvre des mesures E&S	Experts E&S du PFCCSL	• Autres SSES • SPM • S-SE • Maire	• Consultants

Les rôles et responsabilités tels que décrits ci-dessus seront intégrés dans le manuel d'exécution du projet (MEP).

En effet, l'une des parties fondamentales du CGES, est le processus de sélection des sous-projets (screening), qui présente les procédures d'évaluation environnementale qui peuvent être appliquées, avec une attention spéciale aux mesures tenant compte des exigences des Politiques de Sauvegarde. Le CGES permettra aux institutions chargées de la conduite du projet d'évaluer, de façon large et prospective, les impacts environnementaux et sociaux des activités futures et d'élaborer des mesures d'atténuation ou de compensation sur la base d'indications claires, précises, concises et opérationnelles.

Au regard des activités prévues et des caractéristiques des milieux récepteurs, le projet déclenche trois (03) Politiques de Sauvegarde environnementale et sociale de la Banque mondiale notamment : (i) PO 4.01 « Evaluation Environnementale », (ii) PO 4.11 « Ressources culturelles physiques » et (iii) PO 4.12 « Réinstallation Involontaire ».

L'étude révèle que :

- le cadre politique est marqué par l'existence de plusieurs documents dont la Stratégie de croissance accélérée et de promotion de l'emploi (SCAPE), le Programme National de Développement (PND), le Diagnostic Systématique Pays et au plan sectoriel la Politique Nationale de l'environnement.

- plusieurs textes législatifs et réglementaires circonscrivent le cadre juridico-institutionnel de la gestion environnementale et sociale (GES) au Togo. Cette gestion environnementale et sociale s'appuie principalement sur (i) la Loi n° 2008-005 du 30 mai 2008 portant Loi-cadre sur l'Environnement ; (ii) la loi n° 2008-009 du 19 juin 2008 portant code forestier ; et (iii) la loi n° 2009-001 du 06 janvier 2009 sur la prévention des risques biotechnologiques. Dans le domaine de la propriété foncière, deux régimes fonciers régissent l'utilisation des terres : le régime foncier coutumier et le régime foncier moderne. A cet effet, la loi n°60 - 26 du 05 août 1960 relative à la protection de la propriété foncière des citoyens togolais complétée la loi No 61 - 2 du 11 janvier 1961 et l'ordonnance N°12 du 06 Février 1974 régissent le secteur foncier.

- Cependant, ce cadre est déficient en textes d'application et de dispositions législatives complémentaires qui limitent son efficacité et son efficience notamment dans le secteur de la pollution de l'air, des eaux résiduaires et des huiles usagées.

- malgré l'existence de plusieurs institutions leurs capacités de gestion environnementale et sociale, de coordination et de synergie dans la planification et le suivi environnemental et social restent insatisfaisantes en raison du déficit des moyens humains, matériels et financiers d'où la nécessité de renforcer au plan technique, humain, financier et réglementaire le secteur pour une bonne gestion environnementale et sociale des activités des projets, programmes et plans de

développement.

- plusieurs impacts environnementaux et sociaux potentiels pourraient découler de la mise en œuvre du Projet de Facilitation du Commerce et Compétitivité des Services Logistiques et doivent être surveillés et gérés de façon adéquate.

- Les impacts biophysiques négatifs liés aux activités d'aménagement, d'équipement et fonctionnement d'infrastructures de gestion de transports routiers sont :
  - ✓ risque de dégradation du sol et d'altération du paysage lié aux activités ;
  - ✓ production de déchets solides (déblais, démolitions etc.) ;
  - ✓ bruits, vibrations sonores du fait des activités d'excavation et de tassement ;
  - ✓ pollution de l'air et diminution temporaire de la qualité de l'air par l'augmentation des poussières, des émissions de gaz et d'émanations toxiques ;
  - ✓ risque de contamination des eaux lié aux rejets accidentels ou volontaire d'huiles de vidange, de graisses et autres produit d'hydrocarbure sur les sols.

- Les impacts socio-sanitaires négatifs significatifs associés aux activités ci-dessus citées, ajoutées à celles relatives à l'assistance pour le crédit-bail, l'adoption de nouveaux textes, la définition d'un certificat de qualification professionnelle pour les conducteurs routiers et l'organisation des conditions d'accès au marché des transports routiers sont susceptibles de générer les impacts suivants :
  - ✓ risques de perturbations d'activités économiques autour des sites;
  - ✓ dégradation de la qualité de l'air et pollution sonore ;
  - ✓ contestations potentiels relatifs aux conditions d'accès au métier de transporteurs et à l'instauration de certificat de qualification professionnelle des conducteurs ;
  - ✓ gênes et nuisance des trafics routiers causés par les activités de préparation et réalisation de chantiers;
  - ✓ perturbation de la circulation des véhicules, des piétons et des accès riverains pendant les travaux;

- Les impacts positifs majeurs sont :
  - ✓ facilitation du trafic le long des corridors Lomé-Ouagadougou et Lomé - Abidjan ;
  - ✓ l'amélioration de la sécurité routière ;
  - ✓ la réduction des temps d'attentes aux frontières deux corridors ;
  - ✓ accès aux crédits auprès des banques et institutions financières ;
  - ✓ amélioration de la gestion du fret et accroissement du fret ;
  - ✓ réduction des surcharges de marchandises et durabilité des infrastructures routières ;
  - ✓ protection sociale des personnes exerçant dans le sous-secteur des transports routiers par l'adoption de convention collective ;
  - ✓ réduction des formalités aux frontières et le séjour des marchandises sur les corridors ;
  - ✓ recrutement de la main d'œuvre temporaire au cours des travaux de construction et permanente au cours de la phase d'exploitation dudit centre.

Pour prévenir, éliminer, atténuer les impacts négatifs ou bonifier les impacts positifs potentiels du Projet de Facilitation du Commerce et Compétitivité des Services Logistiques un Plan de Gestion Environnementale et Sociale (PGES) est proposé. Il inclut les éléments clefs

de la gestion environnementale et sociale y compris : (i) les procédures du screening environnemental et social, (ii) la mise en œuvre, (iii) le suivi-évaluation et, (iv) le budget. Enfin, le PGES donne aussi des orientations sur les mesures de renforcement institutionnel, juridique et technique, les mesures de formation, les mesures de sensibilisation et de mobilisation sociale, identifie les mesures de conformité avec les sauvegardes environnementales et sociales de la banque mondiale puis propose le plan de suivi environnemental et social. Les coûts de mise en œuvre du CGES ont été estimés comme suit:

Coût estimatif du Plan de gestion environnementale et sociale

Activités	Coût total (FCFA)
Réalisation EIES simplifiées et mise en œuvre des PGES	40 000 000
Surveillance et Suivi/Évaluation des activités du projet - Suivi permanent du projet : 30 000 000 - Appui à l'ANGE et le traitement administratif des EIES : 20 000 000 FCFA - Évaluation à mi-parcours et finale 30 000 000	80 000 000
Coûts des mesures de Formation et de Sensibilisation - Formation 12 000 000 - Information et Sensibilisation 30 000 000	42 000 000
TOTAL	**162 000 000**

EXECUTIVE SUMMARY

The Trade Facilitation and Logistics Services Competitiveness Project , financed with the support of the World Bank, has as its development objective to improve trade facilitation and logistics services competitiveness on the Corridor Abidjan-Lagos and Lomé-Ouagadougou by implementing measures to modernize transport and facilitate trade. It is based on three components: (i) Strengthening of the road transport and logistics services sector; (Ii) Support for Trade Facilitation and (iii) Project Management.

The Trade Facilitation and Logistics Services Competitiveness Project plan activities such as (i) New offices construction at the Headquarter of Road and Railway Transport General Management (ii) planning, equipment and operation of a training and development center for the transport and (Iii) planning and equipment of a technical inspection center for lorry and coaches, (iv) assistance to banks and hauliers for leasing, (v) Adoption of new texts in the road transport sub-sector, (vi) definition of qualification certificate for lorry drivers and (vii) access to the road transport market conditions organization , including which can negatively impact the communities and the environmental components.

In order to identify and mitigate potential adverse impacts of the project, it have been requested to develop this Environmental and Social Management Framework (ESMF). The ESMF allows the identification of potential risks associated with the various activities of the Trade Facilitation and Logistics Services Competitiveness Project and define the procedures, mitigation and management measures that will have to be implemented during the project implementation phase. The ESMF will guide the environmental and social management of activities and sub-activities that can be supported by the project and help to ensure their compliance with national environmental and social legislation as well as with the World Bank's Safeguard Policies requirements.

The institutional framework for the implementation of the ESMF essentially includes the following:

- The Steering Committee (SC) : The Steering Committee will monitor the registry and budgeting of the environmental and social due diligence from the Work Plan and Annual Budget (WPAB) ;
- The Project Implementation Unit (PIU): The PFCCSL guarantees the effective consideration of environmental and social issues within the implementation of Project activities;
- The National Agency of Environmental Management (NAEM – “ANGE” in French): The ANGE will proceed with the examination and approval of the environmental classification of sub-projects, as well as the approval of environmental and social impact assessments (ESIAs). It will also provide external monitoring;
- Decentralized Technical Services (DTS or « STD » in French) of MEFR,MALH,MPDLU, MHYE,MPW,MAWSA,MTADM and MH : The STDs of each region and their dependencies (sub-units) are responsible for and will be associated with all of the activities implemented in their respective field of action during and after the Project
- Municipalities :They will participate in environmental and social monitoring through their municipal technical services ;

- Construction companies/Small and Medium enterprises : They will be responsible for the implementation of the ESMF and the drafting of implementation reports of the ESMF through their Environmental Expert ;
- Owner's Engineer :The Environmental Expert within their organization will be responsible for the day-to-day monitoring of the implementation of the ESMF and the drafting of an environmental and social monitoring report to submit to the PIU;
- NGOs: In addition to social mobilization, they will participate in the awareness building among the populations concerned and the monitoring of the implementation of the ESMF by means of inquiries of the principal actors of the PFCCSL.

Matrix of Roles and Responsibilities (with regard to the institutional arrangements of the ESMF implementation)

No	Stage / Activities	Responsible person	Supporting Role / Collaboration	Service Provider
1.	Identification of the locale / site and principal technical characteristics of the sub-project	Technical head of the activity	• Beneficiary • Decentralized Technical Services (DTS) • Municipal government	PFCCSL
2.	Environmental selection (screening-filling out of forms) and determination of the type of specific safeguard instrument (ESIA, RAP, environmental and social audit, social audit, etc.)	Environmental & Social Experts of the PFCCSL	• Beneficiary • Decentralized Technical Services (DTS) • Municipal government • ANGE	• Environmental & Social Experts of the PFCCSL
3.	Approval of the categorization for the entity responsible of the environmental impact assessments and the World Bank	PFCCSL coordinator	Environmental & Social Experts of the PFCCSL	• ANGE • World Bank
4.	Preparation of the specific environmental and social safeguard instrument of the sub-project			
	Preparation and approval of the Terms of Reference	Environmental & Social Experts of the PFCCSL	Technical head of the activity	• ANGE • World Bank
	Completion of the study and related public consultation		• Procurement Specialist (PS) • ANGE ; • Municipal government	Consultants

	Validation of the document and obtaining the environmental certificate		• Procurement Specialist (PS) • Municipal government	•ANGE •World Bank
	Publication of the document		PFCCSL Coordinator	•Media ; •World Bank
5.	(i) Integration of the environmental and social clauses in the bidding documents of the sub-project ; (ii) approval of the ESMF-construction site	Technical head of the activity	• Monitoring and Evaluation Specialist (M&E S) • PS	Environmental & Social Experts of the PFCCSL
6.	Implementation of the environmental and social clauses	Environmental & Social Specialists	• PS • Technical head • Financial Management Specialist (FMS) • Municipal government	•Construction companies •Small and Medium Enterprises •Consultants •NGO •Others
7.	Internal monitoring of the implementation of environmental and social measures	Environmental & Social Experts of the PFCCSL	• M&E Specialist •STD •FMS •Municipal government	•Municipal government • Owner's Engineer •
	Dissemination of the internal monitoring report	PFCCSL Coordinator	Environmental & Social Experts of the PFCCSL	Environmental & Social Experts of the PFCCSL
	External monitoring of the implementation of environmental and social measures.	ANGE	• Environmental & Social Experts of the PFCCSL	• PFCCSL • DTS • Municipal government • NGO
8.	Social and environmental monitoring	Environmental & Social Experts of the PFCCSL	•Social and environmental specialists	•Laboratories/specialized centers • NGO
9.	Capacity strengthening of actors for social and environmental	Environmental & Social Experts of the PFCCSL	•Other social and environmental specialists	• Consultants • Competent public structures

	implementation		•PS	
11.	Audit of the implementation of social and environmental measures	Environmental & Social Experts of the PFCCSL	•Other social and environmental specialists • PS •Monitoring Specialist •Municipal government	• Consultants

The roles and responsibilities as described above will be integrated into the Project Implementation Manual (PIM).

Indeed, one of the major part of the ESMF is the screening process of sub-projects which presents the environmental assessment procedures that may be applied, with a special attention to measures taking into account World Bank safeguard policies. The ESMF will allow the institutions in charge of driving the project, to assess in a large and prospective way, the environmental and social impacts of further activities; and to develop mitigation or compensation measures, on the basis of clear, precise and operational indicators.

In view of the planned activities and characteristics of the receiving environments, the project triggers three (03) World Bank Environmental and Social Safeguard Policies, in particular: (i) PO 4.01 "Environmental Assessment", (ii) PO 4.11 "Physical Cultural Resources "and (iii) PO 4.12" Involuntary Resettlement".

The study reveals that:

- the policy framework is marked by the existence of several documents including the Strategy for Accelerating Growth and Employment Promotion, the National Development Program, the Country Systematic Diagnosis and the Sectorial level the National Environmental Policy ;

- Several legislative and law texts define the legal and institutional framework for environmental and social management in Togo. This environmental and social management is mainly based on (i) Act n ° 2008-005 of 30 May 2008 on the Environment Outline Law; (Ii) Act No. 2008-009 of 19 June 2008 on the Forest Code; and (iii) Act No. 2009-001 of 6 January 2009 on biosafety. In the area of land ownership, two tenure systems govern land use: customary land tenure and modern land tenure. Indeed, Act No. 60-26 of 5 August 1960 on the protection of the landed property of Togolese citizens supplemented by Act No. 61-2 of 11 January 1961 and Ordinance No. 12 of 6 February 1974 regulate the land sector ;

- However, this framework lacked some law implementation acts and complementary legislative provisions which limit its effectiveness and efficiency, particularly in the area of air pollution, waste water and waste oils ;

- despite the existence of several institutions, their capacities for environmental and social management, coordination and synergy in environmental and social planning and monitoring remain unsatisfactory due to the lack of human, material and financial resources. Hence the need for technical, human, financial and law strengthening of the

sector for good environmental and social management of development projects, programs and plans activities ;

- several potential environmental and social impacts could arise from the implementation of the Trade Facilitation and Logistics Services Competitiveness Project and should be adequately monitored and managed ;

- The negative biophysical impacts associated with the development, equipment and functioning of road infrastructure transport are:
    - soil degradation Risk and alteration of the landscape related to activities;
    - production of solid waste (cuttings, demolitions, etc.);
    - noise, sound vibration due to excavation and settlement activities;
    - air pollution and temporary declines in air quality through increased dust, toxic gases and fumes;
    - water contamination risk due to accidental or deliberate discharges of oil, grease and other hydrocarbon product on the land ;

- Significant negative socio-sanitary impacts associated with the above activities, added to those related to financial leasing assistance, adoption of new regulations, definition of professional qualification certificate for lorry drivers and the organization the road transport market access conditions are likely to generate the following impacts:

    - risks of economic activities disruption around the sites;
    - impoverishment of air quality and noise pollution;
    - potential dispute related to the haulier carriers access conditions and the establishment of professional qualification for drivers;
    - trouble and nuisance of road traffic caused by preparedness and executing building sites;
    - traffic jam, pedestrian and riparian disruption during execution ;

- The major positive impacts are as follows
    - facilitation of traffic along the Lomé-Ouagadougou and Lomé - Abidjan corridors;
    - road security improvement;
    - reduced waiting times at the borders of two corridors;
    - access to credit from banks and financial institutions;
    - improved freight management and increased freight;
    - reduction of cargo overloads and sustainability of road infrastructure;
    - social protection of persons working in the road transport sub-sector through the adoption of collective agreements;
    - reduction of border formalities and the goods standby on corridors;
    - temporary and permanent recruitment labor during the operating phase of the center.

In order to prevent, eliminate, mitigate the negative impacts or improve the potential positive impacts of the Trade Facilitation and Logistical Services Competitiveness Project, an Environmental and Social Management Framework Plan is proposed. It includes key elements of environmental and social management including: (i) environmental and social screening

procedures; (ii) implementation; (iii) monitoring and evaluation and (iv)the budget. Finally, the ESMP also provides guidance on institutional, legal and technical strengthening measures, training measures, awareness raising and social mobilization measures, identifies compliance measures with the environmental and social safeguards of the World Bank, and then proposes the environmental and social monitoring plan. The ESMF implementation costs is estimated as follows:

Estimated cost of the Environmental and Social Management Plan

Activities	Total Cost (XOF)
Development of ESIAs and Implementation of ESMPs	40 000 000
Monitoring / Evaluation of project activities - Permanent monitoring : 30 000 000 - Support to the National Environmental Agency and administrative processing of the ESIAs: 20 000 000 FCFA - Mid-term and Final evaluation cost 30 000 000	80 000 000
Training and Awareness Costs - Training 12 000 000 - Information and Awareness *30 000 000*	42 000 000
TOTAL	**162 000 000**

1. INTRODUCTION

1.1. Contexte et justification du projet

Le Gouvernement togolais, dans le souci de poursuivre sa politique de modernisation du commerce et des transports et des services de logistiques, a entrepris de vastes réformes afin de réhabiliter et de moderniser les infrastructures de ces importants secteurs. Ces réformes ont permis d'améliorer les conditions de circulation des personnes et des biens sur la section Togolaise du corridor Abidjan-Lagos très fréquentée. La poursuite de ces réformes s'inscrit dans le cadre de la Stratégie de Croissance Accélérée et de Promotion de l'Emploi (SCAPE) et du Programme National de Développement (PND).

Le Diagnostic Systématique Pays (DSP) 2017-2020, du Gouvernement togolais, constitue le cadre de référence des politiques et projets de développement du pays sur la période indiquée. Ce DSP qui organise et définit les conditions de collaboration entre le Groupe de la Banque mondiale et l'Etat togolais pendant les quatre prochaines années a été approuvé par le Conseil d'Administration de l'Association Internationale pour le Développement (IDA) en octobre 2016. Le Cadre de Partenariat Privilégié (CPP) comprend trois domaines d'intervention : (i) accélérer la croissance durable tirée par le secteur privé, (ii) bâtir le capital humain pour le développement économique et la compétitivité des services logistiques et (iii) renforcer la gestion des finances publiques et la responsabilité.

Par la nature, les caractéristiques et l'envergure des travaux envisagés dans le cadre de l'exécution du Projet de Facilitation du Commerce et Compétitivité des Services Logistiques, le projet s'est vu classé dans la catégorie environnementale B selon les critères de catégorisation environnementale et sociale de la Banque mondiale et trois (03) politiques opérationnelles de sauvegardes environnementales et sociales sont déclenchées à savoir : (i) PO 4.01 « Evaluation Environnementale », (ii) PO 4.11 « Ressources culturelles physiques » et (iii) PO 4.12 « Réinstallation Involontaire ».

L'enjeu est donc d'allier à la fois les activités de Facilitation du Commerce et Compétitivité des Services Logistiques aux exigences de protection et de gestion environnementale et sociale. Afin de minimiser les impacts défavorables, il a été requis l'élaboration du présent Cadre de Gestion Environnementale et Sociale (CGES).

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

L'élaboration du CGES permet d'identifier les risques associés aux différentes interventions du projet de Facilitation du Commerce et Compétitivité des Services Logistiques et de définir les procédures et les mesures d'atténuation et de gestion qui devront être mises en œuvre en cours d'exécution dudit projet. Le présent CGES est conçu comme étant un mécanisme de tri pour les impacts environnementaux et sociaux des investissements et activités dont les sites d'accueil sont inconnus avant l'évaluation du projet. Il se présente donc comme un instrument servant à déterminer et évaluer les impacts environnementaux et sociaux potentiels futurs des sous-projets devant être financés par le Projet de Facilitation du Commerce et Compétitivité des Services Logistiques. À ce titre, il sert de guide à l'élaboration d'Études d'Impacts Environnementaux et Sociaux (EIES) spécifiques des sous-projets dont le nombre, les sites et les caractéristiques environnementales et sociales restent encore inconnus. En outre, le CGES définit le cadre de suivi et de surveillance ainsi que les dispositions institutionnelles à prendre durant la mise en œuvre du projet et la réalisation des activités pour atténuer les impacts environnementaux et sociaux défavorables, les supprimer ou les réduire à des niveaux acceptables.

1.3. Démarche méthodologique d'élaboration du CGES

L'approche méthodologique adoptée a été systémique, en concertation avec l'ensemble des acteurs et partenaires concernés par le projet de Facilitation du Commerce et de Compétitivité des Services Logistiques. Cette approche qui a été participative s'articule autour de trois axes.

1.3.1. Le cadrage de l'étude

Au démarrage de l'étude, une réunion de cadrage a été tenue avec les principaux responsables de l'Unité de Coordination du Projet (UCP) à Lomé. Cette rencontre a permis de s'entendre sur l'urgence et les principaux enjeux liés à la préparation du CGES, mais aussi sur certains points spécifiques de l'étude, notamment les consultations publiques et les visites de terrain à mener au niveau des régions ciblées.

Collecte et la revue documentaire

Cette étape a permis la collecte et l'analyse des documents du projet et d'autres documents stratégiques et de planification au niveau national ou local (commerce, transport, environnement, infrastructure et logistique, études environnementales, commerciales et économiques réalisées au niveau du pays).

1.3.2. Rencontres institutionnelles et consultations publiques

Les consultations publiques et rencontres institutionnelles, fondées sur le respect du « *droit des populations à l'information* », se sont déroulées dans les zones d'influence direct du projet. Elles se sont tenues avec les acteurs institutionnels et catégories socioprofessionnels principalement concernés par le projet : Ministère de l'Infrastructure et du Transport, Ministère de la planification du Développement, Ministère chargé de l'environnement et des ressources naturelles, Service « *Fonds de Garantie* » de la Chambre de Commerce et d'Industrie du Togo (CCIT) ; l'Union Nationale des Transporteurs Routiers du Togo (UNATROT) ; l'Union des Professionnels Agréés de la Douane (UPRAD) ; Union des Routier du Togo (URT), les garagistes, les sociétés et structures récupératrices d'huiles usagées, les récupérateurs de ferrailles, les casses auto, etc.. Ces rencontres se sont déroulées dans les localités d'Aneho, Atakpamè, Cinkassé, Kara, Sokodè et Lomé. Ces rencontres ont permis d'informer les acteurs, de collecter des données sectorielles, d'apprécier les capacités institutionnelles et les responsabilités dans la mise en œuvre et le suivi du projet. Ces rencontres se sont déroulées sous forme d'entretiens individuels, semi-collectifs et de rencontres publiques.

1.3.3. Exploitation des données et la rédaction du rapport

Les informations collectées et les visites de sites potentiels ont servi de support à la rédaction du présent CGES qui comprend plusieurs volets, notamment l'analyse initiale, l'identification des impacts, le processus de sélection des sous-projets, le Plan de gestion environnementale et sociale qui englobe les dispositifs de mise en œuvre, les procédures de sélection environnementale et sociale des activités du projet, les besoins en renforcement des capacités environnementales et le suivi-évaluation.

Le présent Cadre de Gestion Environnementale et Sociale (i) décrit le projet, (ii) présente son cadre géographique, (iii) analyse le cadre politique, juridique et institutionnel, (iv) présente les Politiques de sauvegarde environnementale et sociale de la Banque mondiale applicables au

projet, (v) décrit les impacts et mesures de mitigation des activités du projet, (vi) présente le Plan de gestion environnementale et sociale, (vii) rend compte des consultations.

1.3.4. Structuration du rapport du CGES

Le présent rapport comprend neuf parties essentielles structurées comme suit :

- Chapitre 1 : Introduction du projet
- Chapitre 2 : Description du projet
- Chapitre 3 ; cadre géographique du projet
- Chapitre 4 : Cadre politique, juridique et institutionnel
- Chapitre 5 : politiques opérationnelles de sauvegarde environnementale et sociale de la Banque mondiale
- Chapitre 6 : Impacts environnementaux et sociaux du PFCCS
- Chapitre 7 : mesures et plan – cadre de gestion environnementale et sociale du PFCCS
- Chapitre 8 : plan de gestion environnementale et sociale (PGES)
- Chapitre 9 : Consultations

2. DESCRIPTION DU PROJET

2.1. Présentation du promoteur du projet

Le promoteur du projet est le Ministère de la planification du développement. Il a pour mission d'assurer la mise en œuvre de la politique du gouvernement en matière de planification, du développement et de l'Aménagement du territoire. Au sein de ce Ministère, La Direction Générale de la Mobilisation de l'Aide et du Partenariat (DGMAP) constitue l'Agence d'exécution du projet de facilitation du commerce et compétitivité des services logistiques. Elle a pour mission le renforcement de la coopération avec le donateur, la mobilisation des ressources extérieures, la coordination et le suivi de la mise en œuvre de la politique nationale de l'aide, et l'implication des organisations non gouvernementales dans le financement du développement.

2.2. Objectif de développement du projet

Le projet vise à améliorer la facilitation du commerce et la compétitivité des services logistiques sur les Corridor Abidjan – Lagos et Lomé- Ouagadougou en mettant en œuvre des mesures de modernisation du transport et de facilitation du commerce.

2.3. Composantes du projet

Composante 1 : renforcement du secteur du transport routier et de services de logistique- US$11,5 millions

Cette composante a pour objectif de soutenir la professionnalisation du secteur des transports routiers et des services de logistique. Pour ce faire cette composante va financer les activités suivantes : i) modernisation du cadre légal et règlementaire du secteur ; ii) renforcement des capacités du secteur ; et iii) du rajeunissement du parc de camions.

- **Sous-composante 1a : « *modernisation du cadre légal et règlementaire du secteur* »**

A ce jour, il n'existe pas de cadre gouvernant l'accès aux professions du secteur routier et de services de logistique (par exemple pour les transporteurs, conducteurs, etc.) ou l'accès au fret. Cette sous-composante va appuyer la revue et l'amélioration des règlementations et textes légaux régissant les professions du secteur et le contrat du transport ainsi que la rédaction de nouveaux textes en vue de professionnaliser et de formaliser le secteur. Ce travail sera fait en collaboration avec le projet d'assistance technique de la Société Financière Internationale (SFI) sur la facilitation du commerce et la logistique. La sous-composante financera aussi une étude sur le marché du fret ainsi que les ateliers de validation des textes et études. Pour faciliter la mise en œuvre du nouveau cadre légal et règlementaire, cette sous composante financera la mise en place de registres électroniques pour l'enregistrement des véhicules, des sociétés de transports et du fret. Elle financera également le renforcement des capacités des acteurs du secteur public chargés du transport routier et de services de logistique, notamment le Ministère de l'Infrastructure et du Transport et le Ministère de l'Enseignement Technique, de la Formation professionnelle, le Ministère du commerce et de l'Industrie. Dans le contexte de professionnalisation du secteur et de l'amélioration de sa compétitivité, le projet prévoit aussi des activités liées à la sécurité routière, y compris la définition de la politique de sécurité routière, le renforcement des capacités des acteurs du contrôle routier et de la gestion des accidents, et la sensibilisation des populations tout au long du corridor Lomé-Cinkansé. Ces activités visent à limiter les impacts socio-économiques

négatifs liés au transport de marchandises. Dans le cadre de cette sous-composante, le projet prévoie également une assistance technique sur mesure accompagnée d'un programme de formation afin de (i) créer un environnement propice à la collaboration et aux échanges systématiques d'expériences au sein du gouvernement et avec les autres parties prenantes du projet et (ii) de développer la capacité technique du gouvernement à intégrer de manière durable les enseignements et ses propres expériences dans ses opérations. La première étape de cette assistance a consisté en un atelier intergouvernemental (12 au 13 décembre 2016) visant à renforcer la compréhension et l'appropriation du projet par les personnels des Ministères concernés et à promouvoir le partage des connaissances comme catalyseur des réformes et du changement.

- **Sous-composante 1b : « *renforcement des capacités du secteur* »**

Cette sous-composante appuiera les opérateurs économiques du secteur à adhérer au nouveau cadre de formalisation et financera le développement des programmes de certification nécessaires pour la professionnalisation du secteur (par exemple, la formation pour les conducteurs, les gestionnaires des entreprises de transport, etc.). Les nouveaux programmes seront mises en œuvre d'abord à travers la formation des formateurs et aussi à travers l'aménagement d'un centre de formation. Le projet financera l'appui à l'opérationnalisation de ce centre en vue de mettre en place un modèle de rentabilité durable au-delà de la période du projet.

- **Sous-composante 1c : « *rajeunissement du parc de camions* »**

Vu le mauvais état du parc de camions au Togo (selon l'enquête entreprise dans le contexte de préparation du projet, l'âge moyen des camions au Togo est de 17 ans), cette composante va mettre en place un système de contrôle technique pour les camions ainsi qu'un mécanisme de financement pour le rajeunissement du parc. A travers ce mécanisme, il est prévu d'inciter les banques et institutions financières au Togo à offrir le crédit-bail aux transporteurs pour qu'ils puissent acquérir des camions plus jeunes. Dans ce contexte, la mission a organisé des séances d'informations avec les institutions financières pour les sensibiliser à ce produit (le Togo va bientôt adopter la loi de l'Union Economique Ouest Africaine (UEMOA) sur le crédit-bail) et des textes d'application améliorant le cadre fiscal du crédit-bail ainsi qu'avec les transporteurs pour leur expliquer le mécanisme qui sera facilité par le gouvernement qui payera une prime à la casse aux transporteurs en échange de leur camions âgés. La SFI apportera aussi un renforcement des capacités aux institutions financières sur la base de partage des coûts.

Composante 2 : Soutien à la facilitation du commerce- US$1,1 million

L'objectif de cette composante est de contribuer à la facilitation du commerce et des trafics transitaires au TOGO. Pour ce faire, la composante va financer 1) la dissémination du nouveau cadre légal des douanes, 2) la simplification des procédures douanières, 3) un renforcement à la gestion des risques, 4) la réalisation d'une étude sur la surveillance du transit, 5) l'opérationnalisation du Comité National de Facilitation d'Echange et 6) l'appui au Comité National de Facilitation des Transports.

1) Cadre légal des douanes : le projet travaillera avec les parties prenantes pour les sensibiliser au nouveau code des douanes et les former à la mise en œuvre. Ceci consistera à identifier les parties prenantes (chargeurs, agents en douane, opérateurs d'entrepôts, transporteurs, etc.) et leurs besoins, le développement des matériels de formation adaptés à chaque catégorie de bénéficiaires et la formation.

2) Simplification des procédures douanières : le projet renforcera les capacités de l'OTR pour entreprendre une étude sur le temps nécessaire pour la main levé des marchandises (Time Release Study, ou TRS, qui est une méthodologie développée par l'Organisation Mondiale des Douanes (OMD). L'étude sera utilisée comme base de référence sur les temps moyens mais aussi pour passer en revue les procédures actuelles. Le passage en revue informera la révision des procédures actuelles y compris le processus de surveillance et de l'enlèvement des marchandises, en particulier le besoin pour la vidéo surveillance au port et pour les lecteurs de bar-code pour lier les contrôles portuaires avec SYDONIA World.

3) Gestion des risques : Cette activité aura les trois volets suivants :

   - Développer une méthodologie et un outil pour saisir les valeurs des marchandises à haut risque ou à haut droit de douane. Ceux-ci seront utilisés pour activer le module de contrôle de valeur de SYDONIA qui n'est pas actuellement utilisé ;
   - Développer un plan et des matériels de formation et former les formateurs et les employés dans le nouveau cadre de compétence qui sera développé avec l'assistance de l'OMD pour les employés du siège de l'OTR et du port de Lomé ;
   - Mettre en œuvre le Cadre de Partenariat Privilégié (CPP), y compris le développement d'un plan de formation, la formation des employés de l'audit, l'organisation des ateliers avec les parties prenantes et l'évaluation du projet pilote entrepris par l'OTR pour développer un plan d'action ;

4) Etude sur la surveillance du transit : le projet financera une étude sur les options de surveillance du transit ;

5) Opérationnalisation du Comité National de la Facilitation des Echanges : le projet appuiera les activités de ce comité qui réunit toutes les parties prenantes au commerce extérieur. La SFI apportera une assistance technique complémentaire liée à l'accord de facilitation du commerce de l'Organisation Mondiale du Commerce ;

6) Appui au Comité National de Facilitation des Transports : le projet financera le renforcement des capacités de ce comité et appuiera le dialogue avec les états concernés pour passer en revue ou négocier de nouveaux accords bilatéraux.

Composante 3 : Gestion du Projet

Cette composante appuiera l'unité de coordination de projet notamment pour le suivi-évaluation du projet.

2.4. Cadre institutionnel de mise en œuvre du projet

Le dispositif institutionnel de supervision et de mise en œuvre du projet est constitué de :

- Un comité de pilotage : il est composé d'un comité d'orientation formé de Ministres impliqués dans la mise en œuvre du Projet (transport, commerce, planification) ainsi que le commissaire des douanes de l'OTR. Il a pour responsabilité de : i) fixer les orientations stratégiques du projet, ii) contribuer à lever les obstacles rencontrés dans la mise en œuvre du projet et iii) approuver les programmes de travail et budget préparés par le comité technique ; Il est placé sous la présidence du Ministre de la planification du développement ;

- Un comité technique formé de directeurs venus des Ministères concernés, du directeur des opérations du commissariat aux douanes de l'OTR et des représentants du secteur privé du transport et de la logistique. Il est placé sous la présidence du Ministre des transports. Il prépare les programmes de travail et des budgets annuels ainsi que le suivi régulier de la mise en œuvre du projet par l'unité de coordination ;
- Une unité de coordination placée sous la tutelle du Ministère de la Planification du Développement. Elle sera animée par une équipe incluant : i) un coordonnateur, ii) un coordonnateur adjoint, iii) un spécialiste du transport, iv) un spécialiste en facilitation du commerce) v) un spécialiste en gestion financière, vi) un spécialiste en passation des marchés et vii) un spécialiste en suivi évaluation.

3. CADRE GEOGRAPHIQUE DU PROJET

3.1. Situation géographique et administrative

La République du Togo, pays côtier d'Afrique de l'Ouest est limitée au Nord par le Burkina-Faso, au Sud par l'Océan Atlantique, à l'Ouest par le Ghana et à l'Est par le Bénin. Elle est située entre les 6° et 11° de latitude Nord et 0° et 1°40 de longitude Est. La population était de 6.191.155 habitants en avec un taux de croissance annuel moyen de 2,84 % selon le Recensement Général de la Population et de l'Habitat (RGPH) de 2010. Le pays couvre une superficie de totale de 56 600 km².

Du point de vue administratif, le Togo est subdivisé en région, préfectures administratives, cantons, communes urbaines et rurales. Les régions, au nombre de cinq (fig.1), sont la Région Maritime (6100 km²) avec 07 préfectures et 726 cantons, la Région des Plateaux (16975 km²) avec 12 préfectures et 998 cantons, la Région Centrale (13317 km²) avec 05 préfectures et 357 cantons, la Région de la Kara avec 07 préfectures et 535 cantons, puis la Région des Savanes avec 05 préfectures subdivisées et 616 cantons. Les circonscriptions préfectorales situées le long des deux corridors sont : Aného pour le Corridor Abidjan – Lagos et Dapaong, Kara, Sokodé, Tsevié et Lomé pour le Corridor Lomé- Ouagadougou.

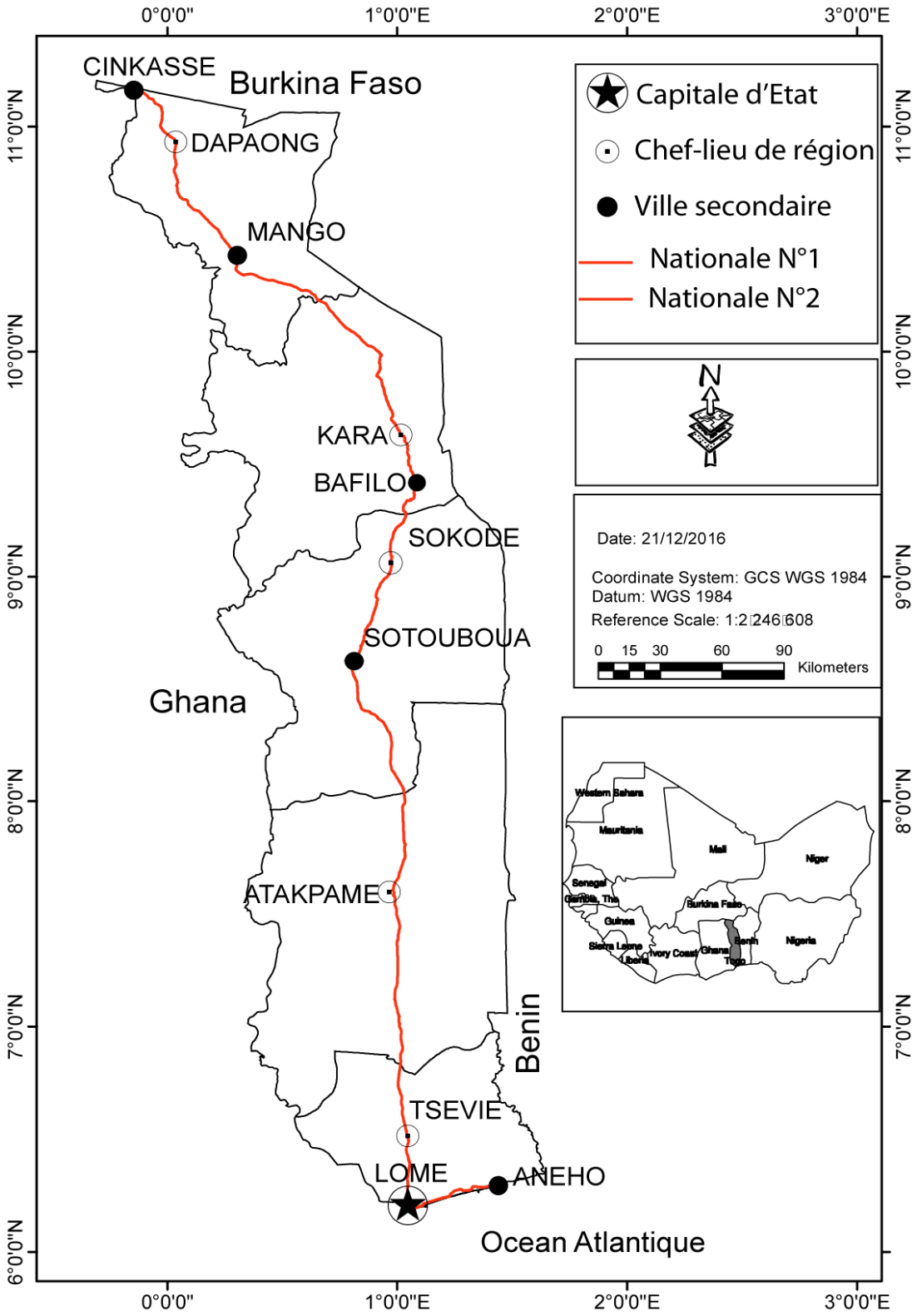
3.2. Description du milieu biophysique

3.2.1. Relief et Topographie

La République togolaise présente un relief qui comprend la chaine de montagnes de l'Atacora d'une haute altitude de 800 m avec deux grandes plaines alluviales (Oti et Mono) et qui constituent sur l'autre partie du pays des collines et des vallons, correspondant ainsi à la variété des formations géologiques. Dans la partie centrale du pays, l'on note la petite plaine du Mont qui est essentiellement orientée vers le Ghana et est arrêté par les Monts du Fazao dans sa partie inférieure.

Le Togo présente une très grande diversité de formes de relief bien individualisées et assez contrastées liées à sa constitution géologique. Ainsi, la zone du projet appartient au plateau de « *terre de barre* » qui domine la pénéplaine granito-gneissique par des talus d'une trentaine de mètres jusqu'à la chaine de montagnes de l'Atacora.

Figure 1 : Principales villes le long des sections togolaises des corridors Abidjan - Lagos et Lomé – Ouagadougou



3.2.2. Géologie et sols

Au plan géologique (fig.2), le socle est recouvert au sud des strates sédimentaires à prédominance argilo-sableuse du Crétacé, alternant avec des formations plus récentes du Tertiaire (marnes et calcaire). D'autres caractéristiques du Crétacé (grès et argiles) se retrouvent plus au Nord.

Dans le bassin de la Pendjari, au Nord, elles interfèrent avec l'ensemble voltaïen de l'Atakora (quartzites, schistes et grès).

Du fait de la nature des roches qui forment son ensemble géologique et la diversité de climats, le Togo jouit d'une variété de sols favorables à l'agriculture :

Sols minéraux peu évolués d'origine sédimentaire ou de l'érosion [en bordure du littoral, dans les montagnes du Fazao, de l'Atakora et de l'Akposso) ;

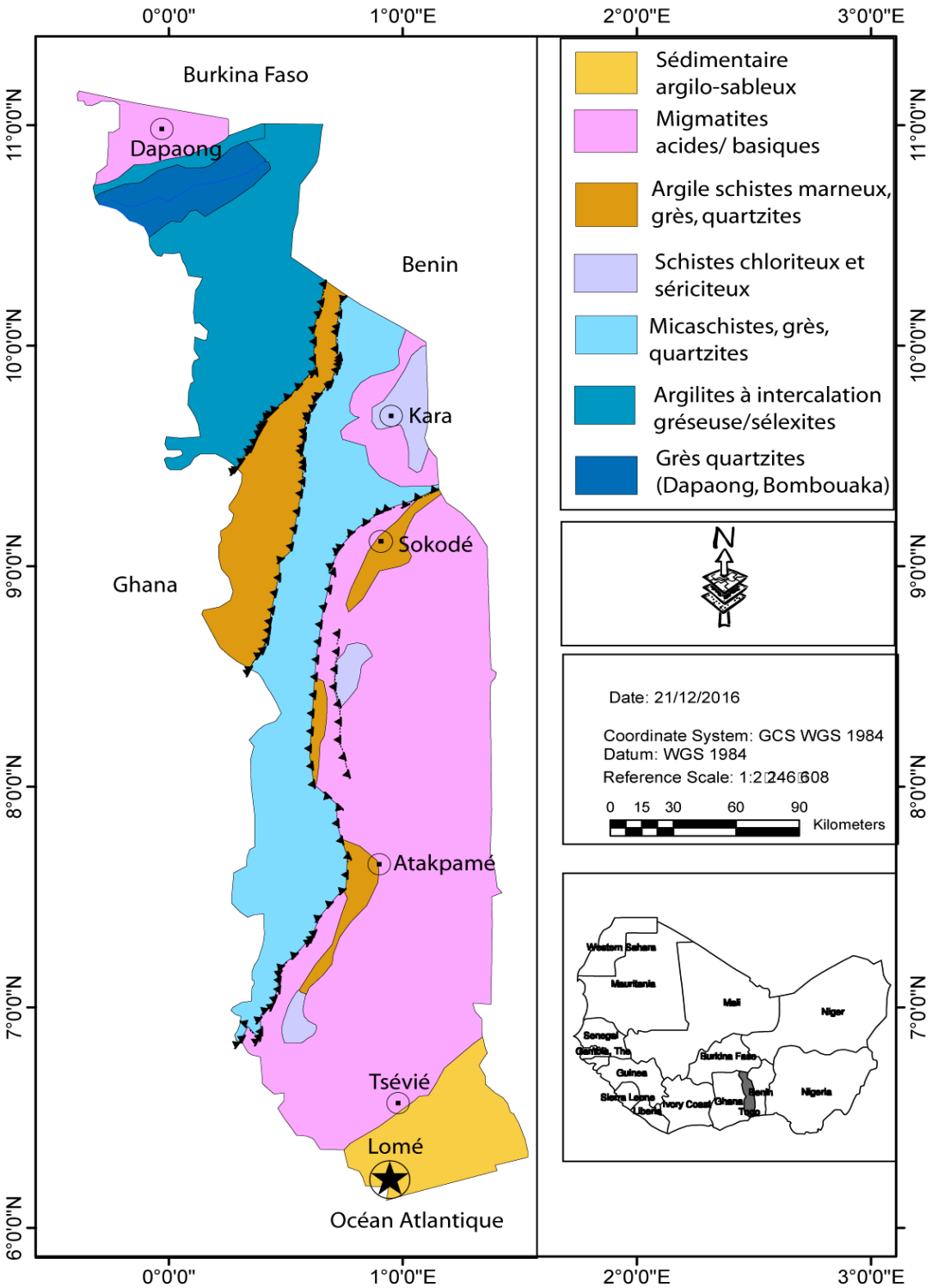
Sols ferralitiques (dans la région des plateaux, des terres de l'Est, et dans la partie littorale de la région maritime] ;

Vertisols ou argile noire tropicale connue pour leur fertilité (répandue le long des cours d'eau : l'Anié, le Mono et l'Ogou, ainsi que dans la dépression de la Lama et dans le Nord-Est) ;

3.2.3. Climat

Le Togo jouit d'un climat intertropical variant sensiblement des régions méridionales aux régions septentrionales. Les régions méridionales (Maritime et Plateaux) sont caractérisées par un climat subéquatorial à quatre (4) saisons : la grande saison sèche, de mi-Novembre à Mars, la grande saison des pluies, de Mars/Avril à Juillet, la petite saison sèche, d'Août à Septembre et la petite saison des pluies, de Septembre à mi-Novembre. Les régions septentrionales (Centrale, Kara, Savanes) sont marquées par deux saisons : la saison des pluies de (Mai à Octobre) et la saison sèche de (Novembre à Avril). Suivant le découpage en latitude, il se dégage trois zones climatiques : la zone subéquatoriale qui s'étend de la côte à la transversale du 8° de latitude Nord et dont la température varie dans de faibles amplitudes, une pluviométrie de 1000 à 1400 mm, la zone guinéo-soudanienne se situant entre le 8è et le 10è de latitude Nord avec des amplitudes thermiques journalières relativement élevées, des moyennes de pluviométrie élevées dans le centre et le Centre-Ouest (1400 mm) et la zone soudanienne, située entre le 10è et 11è de latitude Nord, est de type semi-aride et a une pluviosité de 900 mm à 1100 mm, des amplitudes thermiques fortes (20° à 34°).

Figure 2 : Géologie du Togo



3.2.4. Végétation

Au plan végétal, le Togo est caractérisé par deux types de paysages : paysages de forêt et paysages de savanes dont la répartition peut s'expliquer par des particularités géologiques, morphologiques et climatiques auxquelles s'ajoute l'influence humaine (défrichage, culture, feux de brousse, élevage, etc.).

Les formations végétales sont situées dans une zone de transition entre la forêt dense semi-décidue et la savane et comprennent : (i) la forêt soudano-guinéenne, actuellement dégradée et essentiellement localisée dans les zones montagneuses, notamment dans l'Ouest de la Région des Plateaux ; (ii) la forêt galerie qui borde les axes de drainage des principaux cours d'eau ; (iii) la forêt sèche ou savane arborée dense constituée d'un peuplement d'espèces décidues, essentiellement au centre et au Nord du pays ; (iv) la Savane arborée au Sud et au Centre du pays jusqu'au 9ème parallèle et au Nord des Monts du Togo dans les bassins de l'Oti et de la Kara, et dans les Plateaux de Danyi, de l'Akposso et de l'Akébou ; et (v) le bush arbustif se retrouve essentiellement sur les plateaux de terre de barre et dans les bas-fonds humides des dépressions de la Lama.

L'ensemble des formations végétales ci-dessus décrites est fortement dégradé dans les zones à fortes activités rurales. L'érosion grandissante des formations végétales y compris les forêts de montagne est préoccupante quand on sait le rôle prépondérant qu'elles jouent dans la régularisation des eaux, rivières et fleuves et aussi dans la protection des bassins-versants. Tous ces couverts végétaux offrent au Togo, une autre ressource, la faune abondante et variée qui constitue un véritable patrimoine national, notamment dans la partie Nord du pays.

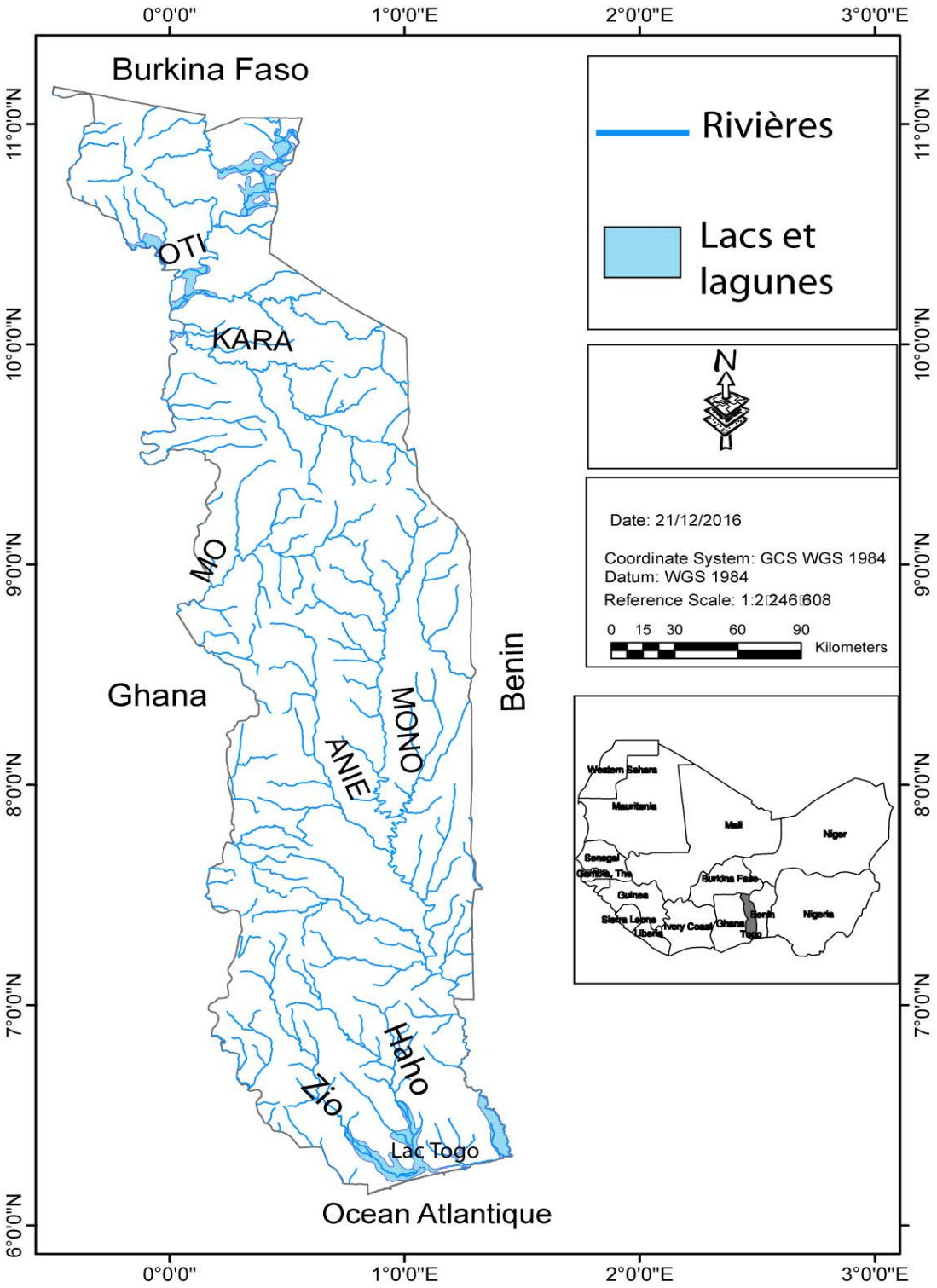
3.2.5. Hydrographie

Le réseau hydrographique du Togo est assez dense. Il est subdivisé en trois grands bassins : le bassin de la Volta et ses affluents, celui du Mono et le bassin côtier du complexe lagunaire Zio - Haho et le Lac Togo (fig. 2). Le bassin de la Volta et ses affluents couvre près de 47,3 % du territoire. Il s'agit en moyenne d'un bassin à pente faible dominé dans sa partie Nord et Sud-Ouest par une immense plaine, tandis que la partie Nord-Est comporte quelques escarpements montagneux où les affluents Kara, Kéran, et Mo ont un débit élevé.

Le bassin du Mono occupe le tiers central et tout l'Est du Togo. Par sa superficie (37,5 % du territoire), il représente le deuxième bassin du pays. Son lit principal est desservi par deux grandes vallées d'ordre secondaire parallèles : celles de l'Anié et de l'Ogou et deux vallées de niveau tertiaire de l'Amou et Wahala.

Le bassin côtier du Lac Togo est en réalité un complexe lagunaire qui comporte trois sous bassins dont celui de l'Ouest qui draine les eaux du Zio, celui du Centre qui draine celles du Haho, et le Sud formé par le bassin propre du Lac Togo. Il est composé de petits chenaux lagunaires et reçoit en plus des eaux propres de la dépression du Lac, de petits chenaux qui drainent les plateaux de terre de barre de Vogan - Attitogon et celles des cours inférieurs du Zio et du Haho. L'ensemble du bassin côtier couvre une superficie estimée à 14,3 %, avec un régime équatorial de transition, en relation avec celui des pluies : deux saisons sèches alternant avec deux saisons pluvieuses.

Figure 3 : Réseau hydrographique du Togo



3.2.6. Faune

La faune originelle comporte les espèces classiques de la savane. On y rencontre :

- les carnassiers (guépard et chats dores) ;
- les herbivores (buffles, bufflons, hippopotames) ;
- les antilopidés (cobs de bufflons, bubales) ;
- les suidés (phacochères), des éléphantiadés (éléphants) ;
- les primates ou singes (cynocéphales et pats) ;
- les rongeurs (agoutis, lièvres africains ou lapins, rats de terre) ;
- les reptiles (crocodiles, serpents) ;
- les oiseaux (éperviers, canards d'eau, toucans, pintades sauvages, perdrix, tourterelles, passereaux, etc.).

3.3. Description du milieu socio-économique

3.3.1. Démographie

La démographie au Togo est caractérisée par une croissance rapide de la population et marquée par de fortes disparités régionales. La population totale est passée de 2.719.567 habitants en 1981 à 6.191.155 habitants en 2010, soit un taux de croissance annuel moyen de 2,84% (équivalant à un doublement tous les 25 ans), et est constituée en majorité de femmes (51,4 %). En conséquence, la densité en 30 ans a doublée et a atteint 109 habitants/km^2 en 2010. L'une des caractéristiques majeures de cette population est aussi son inégale répartition sur le territoire national : la Région Maritime concentre 42% de la population totale alors qu'elle occupe 23,2 % de la superficie totale du pays. En outre, les taux de croissance démographique varient d'une région à l'autre. Il y a des régions à croissance démographique relativement modérée et inférieure au taux annuel moyen national comme celles des Plateaux (2,58 %) et de la Kara (2,04 %), et des régions à forte croissance démographique, comme la région des Savanes (3,18 %) et la Région Maritime (3,16 %). Cette disparité dans la répartition et la croissance de la population pose des défis en termes d'aménagement du territoire.

La répartition des principales villes le long des deux corridors pris en compte dans le cadre du projet de Facilitation du Commerce et Compétitivité des Services Logistiques se présente comme l'indique le tableau 1.

Tableau 1 : Répartition des effectifs de population dans les principales villes le long des deux corridors

Corridors	Région	Préfecture	Villes	Masculin	Féminin	Total
Abidjan-Lagos	MARITIME	LACS	ANEHO	11799	13092	24891
Lomé - Ouagadougou	PLATEAUX	ANIE	ANIE	18557	18841	37398
	PLATEAUX	OGOU	ATAKPAME	34132	35129	69261
	KARA	ASSOLI	BAFILO	9120	8817	17937
	SAVANES	CINKASSE	CINKASSE	13415	13511	26926
	SAVANES	TONE	DAPAONG	28101	29970	58071
	KARA	KOZAH	KARA	47372	47506	94878
	SAVANES	OTI	MANGO	12067	12699	24766
	PLATEAUX	HAHO	NOTSE	17023	18016	35039
	CENTRALE	TCHAOUDJO	SOKODE	47146	47924	95070
	CENTRALE	SOTOUBOUA	SOTOUBOUA	12233	12099	24332
Total				211840	215447	427287

Source : Résultats définitifs détaillés, RGPH4 novembre, 2010

Les corridors Abidjan-Lagos et Lomé – Ouagadougou, traversent 11 principales villes (Aného, Aniè, Atakpamé, Bafilo, Cinkassé, Dapaong, Kara, Mango, Notsè, Sokodé, et Sotouba). Excepté la ville d'Aného, les 10 autres principales villes sont situées le long du corridor Lomé – Ouagadougou. Ces villes sont les plus peuplées du Togo et leur population est estimée à 508.569 habitants en 2010. La ville de Sokodé est la plus peuplée avec 18.69 % de la population totale des villes le long des corridors, suivie de celles de Kara 18.66 %, d'Atakpamé 13.62 %, de Dapaong 11.42 % et d'Anié 7.35 %. Les villes de Bafilo, Sotouba, Mango, Aného, Cinkassé, Notsè quant à elles sont les moins peuplées.

3.3.2. Activités socio-économiques

3.3.2.1. Economie

L'économie togolaise est basée sur les secteurs de l'agriculture, l'industrie et les services. Parmi ces trois secteurs, l'agriculture occupe plus de 70 % de la population active et constitue le moteur de l'économie togolaise. Sa contribution au PIB est de l'ordre de 30 % en 2011. Le secteur est très vulnérable aux aléas climatiques et est alimenté par les sous-secteurs de la production végétale, animale et halieutique.

La production végétale prend en compte des cultures de rentes et les cultures vivrières. Les cultures de rentes sont constituées des principaux biens d'exportation du pays tels que le coton, le café et le cacao. Les cultures vivrières quant à elles comprennent les céréales (sorgho, mil, maïs, riz, etc.), les tubercules (igname, manioc, taro, patate douce, etc.), les légumineuses (niébé, arachide, voandzou, soja, etc.) et les maraichères (piments, tomate, etc.). En matière de disponibilité en terres agricole, la terre est la première ressource économique dont dispose les populations. Elle revêt une importance capitale aussi bien pour la production végétale que pour la survie des populations. La disponibilité en terre cultivables est estimée à 3,4 millions d'hectares dont 45 % sont actuellement mises en valeur.

En termes de production animale, l'élevage est la principale activité florissante surtout dans les localités septentrionales du Togo. Les principales espèces élevées sont : les bovins, les ovins, les caprins, les porcins et la volaille (poulets, pintades, dindons, canards). L'élevage

contribue environ à 6 % du PIB agricole et est pratiqué par plus de 75 % des agriculteurs. Il joue un rôle important dans la satisfaction des besoins en protéine de la population.

S'agissant de ressources halieutiques, le Togo dispose d'une façade maritime d'environ 60 km le long du corridor Abidjan – Lagos exploitée pour la pêche maritime. La pisciculture est également est exercée dans les eaux lagunaires, fluviales, les étangs et dans les barrages. La pèche est principalement artisanale et fait vivre plus 150 000 personnes. Elle contribue au PIB agricole d'environ 3,4 %. La production nationale estimée annuelle à 22 000 tonnes est inférieure à la demande, et les besoins nationaux sont en partie couverts par les importations.

Outre l'agriculture, les activités de services et d'industrie contribuent aussi à l'économie du pays et représentent respectivement environ 23,4 % et 17 % du PIB en 2011. La contribution des différents secteurs de l'économie au PIB de 2006 à 2011 est présentée dans le tableau 2.

Tableau 2 : Indicateurs économiques de base de 2006 -2011

INIDICATEURS ECONOMIQUES DE BASE	**2006**	**2007**	**2008**	**2009**	**2010**	**2011**
Répartition sectorielle du PIB	(% du PIB)					
Agriculture, élevage, sylviculture, pêche et chasse	**36,3**	**36,0**	**40,8**	**42,8**	**40,7**	**40,6**
Agriculture	26,1	25,3	31,0	32,9	30,7	30,4
Élevage	6,5	6,7	6,3	6,5	6,6	6,8
Sylviculture, pêche et chasse	3,8	3,9	3,5	3,5	3,4	3,4
Industries	**18,3**	**18,6**	**18,1**	**16,0**	**16,6**	**17,0**
Extractions	2,8	2,6	4,2	3,2	2,6	2,9
Produits manufacturés	9,2	9,2	8,5	7,9	7,8	7,6
Électricité, gaz et eau	3,1	3,2	2,7	2,6	2,8	3,0
Bâtiments et travaux publics	3,2	3,7	2,8	2,2	3,4	3,5
Services	**26,7**	**26,5**	**23,5**	**21,6**	**24,0**	**23,4**
Commerce	11,3	11,2	9,2	7,8	8,9	8,6
Transport, entrepôts et communications	6,0	5,9	5,2	5,3	5,8	6,1

***Source**:* Extrait du rapport d'examen des politiques commerciales, Organisation Mondiale du Commerce, WT/TPR/S/266/TGO, 2012

L'incidence de la pauvreté est particulièrement élevée en milieu rural où trois ménages sur quatre sont pauvres contre deux sur cinq en milieu urbain. Les régions les plus touchées par la pauvreté sont la Région des Savanes (90,5 %), la Région Centrale (77,7 %) et celle de la Kara (75 %). Par ailleurs, la pauvreté est fortement corrélée avec la sous-alimentation dans la mesure où 64,2 % de la population pauvre est sous-alimentée (MERF, 2011).

3.3.2.2. Commerce

Le commerce au Togo est le secteur le plus important en termes de valeur ajoutée et de création d'emplois après l'agriculture. Alors que le secteur secondaire emploie 12 % de la population active, le secteur tertiaire (le commerce et le transport) emploie jusqu'à 21 % de cette population. C'est un secteur dominé par l'informel qui néanmoins constitue une source importante de revenus pour les producteurs, les vendeurs et les intermédiaires. Caractérisé par les échanges des matières premières issues de l'agriculture, de la forêt et du sous-sol, le commerce reste en général très peu diversifié au Togo et une bonne partie est beaucoup plus

tournée vers les échanges extérieurs. Au sein de cette activité, les importations sont plus importantes que les exportations et ces échanges ont connu un essor considérable avec la libéralisation du commerce. La performance commerciale du Togo est tirée surtout par l'exportation du phosphate et des filières agricoles à vocation commerciale, comme le coton, le café et le cacao.

Sur le plan industriel, le Togo est classé cinquième producteur de phosphate. Une raffinerie de pétrole est installée à Lomé. Le Togo produit du diamant en petite quantité et exporte du marbre brut provenant du gisement de Gnaoulou au nord de Notsé.

Le coton, une des filières commerciales dominantes occupe près de 60 % de la population rurale et représente 20 à 25 % des recettes d'exportation.

3.3.3. Réseau routier, transports ferroviaires et maritimes

Le réseau routier togolais, composé des voiries urbaines, des routes interurbaines et des pistes rurales s'organise autour d'une dorsale Aného - Lomé – Cinkassé (700 km), qui comprend l'embranchement Lomé – Kpalimè (119 km), et d'axes transversaux qui connectent le Togo au Bénin (Est) et au Ghana (Ouest). Ces routes permettent le transport des personnes et servent au transport des produits agricoles, industriels, miniers provenant et à destination des différentes régions du pays.

En dehors des villes, le réseau bitumé est constitué par la nationale N°1 (Lomé-Dapaong), la nationale N°2 (Lomé-Aného) et les autres routes nationales. Le corridor Lomé - Ouagadougou (Nationale N°1) d'une longueur de 649 km de Lomé à Cinkassé est la route de référence du pays et l'épine dorsale du réseau routier Togolais. Elle traverse tout le territoire national du sud au nord en passant par les agglomérations urbaines suivantes : Tsévié - Notsè - Atakpamé - Anié - Blitta - Sotouboua - Sokodé - Bafilo - Kara - Niamtougou - Kantè - Mango -Tandjoaré - Dapaong.

La RN1 a deux chaussées de deux voies chacune avec un terre-plein central de Lomé à Davié où elle devient une chaussée unique de Davié à Cinkassé. Sa largeur est d'environ 9 m dans les agglomérations et 8 m en rase campagne. Elle est entièrement revêtue et présente un état relativement bon. Les tronçons Atakpamé-Aouda et Défalé-Cinkassé sont en bon état. Le reste du parcours est acceptable avec des portions très critiques (Dédéké-Kpèlè, Bafilo-Kara et Niamtougou-Naboulgou).

La Nationale N°2 (corridor Abidjan-Lagos) quant à elle est longue de 53 km et traverse respectivement les villes de Lomé, et Aného. L'axe Lomé-Aného du fait de son caractère côtier est à son 3è tracé par endroits parce que soumis à l'érosion côtière. C'est un axe qui connaît un trafic très important de marchandises et de personnes. Il supporte un trafic dense de produits d'importations et d'exportation à partir du port de Lomé en direction des autres grandes villes des pays frontaliers notamment Accra et Abidjan à l'Ouest, Cotonou, Porto Novo et Lagos à l'Est. Les données statistiques montrent que le trafic sur ces axes avoisine 20 000 véhicules par jour. La flotte totale de véhicules de transport de marchandises est estimée entre 15 et 20 000 véhicules.

Quant au réseau ferroviaire du Togo, il comprend trois lignes principales à écartement métrique : Lomé – Blitta (276 km), Lomé – Aného (47 km) et Lomé – Kpalimè (119 km). Ce réseau est très vétuste, et il n'est plus utilisé actuellement que (i) la section Tabligo – Dalavé, sur 40 km environ, uniquement pour des transports de clinker et de minerai (environ 400 000 tonnes par an), les 37 km de la ligne privée de la SNPT entre Hahotoé et le terminal maritime

spécialisé de Kpémé et (iii) les 5 km situés au Togo de l'embranchement particulier de Wacem vers la cimenterie de Aflao au Ghana.

Les infrastructures maritimes qui servent aux transports de marchandises sont :

Le port autonome de Lomé qui est le point d'entrée des flux de transport terrestre du Togo et de la plus grande partie de ses pays voisins. De 2002 à 2014, le trafic du port est passé de 4 Mt à 7,8 Mt ce qui correspond à une croissance moyenne annuelle très importante de 7 %. L'organisation de la desserte du port de Lomé par les armateurs a été profondément modifiée après la réalisation de ces infrastructures qui ont permis d'accueillir des Navires Porte-conteneurs allant jusqu'à 14 000 EVP de capacité, ce qui donne un avantage compétitif exceptionnel à Lomé par rapport aux autres ports de la région ;

Le quai minéralier a une capacité nominale d'environ 1,6 millions de tonnes/an. En 2010, 2,3 millions de tonnes ont été manutentionnées, cela a entraîné une forte augmentation des temps d'attente pour les navires ;

Le port de Kpémé qui est un port utilisé exclusivement pour l'exportation du phosphate par la SNPT est situé à 35 km au nord-est de Lomé. Il dispose d'un quai de 225 m à une profondeur de – 11,8 m. Il peut aussi recevoir des pétroliers jusqu'à 9 m de tirant d'eau.

3.4. Enjeux environnementaux et sociaux

3.4.1. Enjeux environnementaux

Les principales contraintes environnementales sont :

- une dégradation du patrimoine édaphique et forestier à cause du coton, une des filières commerciales dominantes qui occupe près de 60 % de la population rurale et représente 20 à 25 % des recettes d'exportations;
- la pollution par les intrants, notamment les pesticides ;
- la pollution de l'air (poussière, gaz d'échappement, fumée d'usines, feux de brousse, incinération d'ordures) ;
- la pollution des eaux (par les matières fécales, les eaux usées domestiques, les effluents industriels, les filtrats des fosses et les percolas des dépotoirs sauvages) ;
- la pollution par les déchets solides et des nuisances sonores (trafic urbain, bruit du voisinage) ;
- la modification du régime des écoulements hydrologiques ;
- la pauvreté des terres cultivables qui sont caractérisées par une grande susceptibilité au lessivage des éléments chimiques ;
- l'exploitation des sites de mines et carrières sans réhabilitation ;
- l'érosion côtière et les pollutions des communes urbaines et rurales.

A cela s'ajoute les problèmes de vulnérabilité aux changements climatiques qui sont: (i) la sécheresse avec ses impacts sur les activités agricoles notamment la baisse de la production, l'insuffisance de la disponibilité en eau pour l'irrigation et la boisson, la perte de la biodiversité et des pâturages, et autres activités productrices ; (ii) la désertification et ses conséquences désastreuses sur l'agriculture et les ressources naturelles ; (iii) les inondations répétitives avec leurs conséquences illustrées par des pertes en vies humaines et des dégâts matériels, l'augmentation des risques de maladies occasionnée par des pertes de cultures et de

terres cultivables et la destruction d'infrastructures ; (iv) l'élévation du niveau de la mer avec ses conséquences sur l'érosion côtière et les déplacements consécutifs des établissements humains, l'altération du milieu physique et des écosystèmes côtiers (la réduction des mangroves, la perte des terres arables).

*En ce qui concerne la gestion des déchets spéciaux industriels, i*l n'existe pas de système de gestion des déchets dangereux spéciaux au Togo, en dépit de l'existence d'une réglementation qui contraint les pollueurs à prendre les dispositions pour prévenir la pollution de l'environnement. Cette absence de mesures concrètes de la part des industriels est facilitée par d'une part l'inexistence de normes de rejets et de qualité de l'environnement (air, eau et sol) et d'autre part la faiblesse de capacité d'action du ministère en charge de l'environnement en termes de logistique.

3.4.2. Enjeux sociaux

Au nombre des enjeux sociaux en lien avec les secteurs du commerce et des transports, on peut citer

- la domination du secteur du commerce par l'informel ;
- l'absence ou faiblesse de la législation et de la réglementation spécifiques au secteur des transports ;
- l'absence d'un système centralisé de recueil et de gestion des statistiques sur les activités du secteur des transports nuit gravement à la prise de décisions rationnelles pour son développement et son administration ;
- la prolongation de l'arrêt des transports ferroviaires sur la ligne Lomé – Blitta comporte des risques pour la préservation du patrimoine ferroviaire, et peut compliquer le développement du transport multimodal sur le Corridor togolais ;
- la faiblesse du cadre institutionnel actuel de gestion du système de transport ferroviaire qui crée des blocages à l'utilisation de ce mode de transport et à son développement, et au développement du transport multimodal sur le corridor togolais ;
- l'insuffisance d'équipements informatiques et d'emploi des nouvelles technologies dans l'Administration (gestion de l'entretien routier, titres de transport) ;
- l'absence de programme, de budget et structures spécifiques chargées de la promotion de la sécurité routière. En effet, Il y aurait actuellement plus de 3000 accidents de la route recensés et plus de 500 tués par an sur les routes togolaises. Il n'y a pas actuellement de structure administrative qui a la responsabilité de la promotion de la sécurité routière ;
- la capacité insuffisante des centres de formation aux métiers des travaux publics et l'absence de centre de formation dédié aux transports routiers empêchent le développement et la professionnalisation des entreprises locales dans ces secteurs.

Au-delà de sa tâche principale consistant à assurer le déplacement des personnes et la circulation des biens, le transport a un impact considérable sur la vie de nombreuses personnes en contribuant à la création d'emplois et à rendre plus accessibles l'infrastructure et les services sociaux ;

- les conflits fonciers, les contestations de droits de limites de terres très souvent accompagnés d'une dégradation du climat social en milieu rural et urbain ;
- la résistance par rapport à l'accès de la femme à l'héritage et au foncier.

4. CADRE POLITIQUE, JURIDIQUE ET INSTITUTIONNEL

4.1. Cadre politique

Le Gouvernement togolais, avec l'implication des différentes catégories d'acteurs du développement, a élaboré, validé et adopté un cadre de politique de gestion de l'environnement et des ressources naturelles. Ce cadre comporte des recommandations intéressantes pour la gestion de l'environnement du Projet de facilitation du commerce et compétitivité des services logistiques sur les Corridor Abidjan – Lagos et Lomé-Ouagadougou. Les documents les plus indiqués dans ce contexte sont :

4.1.1. La Stratégie de Croissance Accélérée et de Promotion de l'Emploi (SCAPE)

Elle repose sur cinq axes stratégiques qui ont été retenus pour la mise en œuvre de cette stratégie. Ils se complètent et interagissent pour réaliser l'orientation politique visant une croissance accélérée, inclusive et génératrice d'emplois. Ce sont : (i) développement des secteurs à fort potentiel de croissance ; (ii) renforcement des infrastructures économiques ; (iii) développement du capital humain, de la protection sociale et de l'emploi ; (iv) renforcement de la gouvernance ; (v) promotion d'un développement participatif, équilibré et durable.

4.1.2. La Politique Nationale de l'Environnement

La Politique Nationale de l'Environnement met à la disposition des différents acteurs nationaux et internationaux du développement, un cadre d'orientation globale pour promouvoir une gestion rationnelle de l'environnement dans une optique de développement durable dans tous les secteurs d'activités. Pour promouvoir une gestion saine de l'environnement et des ressources naturelles, stimuler la viabilité économique, écologique et sociale des actions de développement, les orientations de la politique du Gouvernement sont, entre autres, axées sur :

- la prise en compte des préoccupations environnementales dans le plan de développement national ;
- la suppression et/ou la réduction des impacts négatifs sur l'environnement des programmes et projets de développement publics ou prives ;
- l'amélioration des conditions et du cadre de vie des populations ;

Dans cette optique, la politique vise :

- l'évaluation environnementale des projets de développement ;
- la promotion de technologies industrielles respectueuses de l'environnement et la gestion rationnelle des déchets industriels ;
- la surveillance et le contrôle de rejets de matières polluantes dans l'atmosphère, dans les eaux et dans les sols ;
- l'inclusion des coûts environnementaux dans les paramètres décisionnels.

4.1.3. Le Plan National d'Action pour l'Environnement

Le Plan National d'Action pour l'Environnement constitue un cadre stratégique qui complète la Politique Nationale de l'environnement. II prend en compte les préoccupations des différents acteurs de la vie socio-économique nationale et permet de stimuler la conscience écologique des différentes catégories d'acteurs et décideurs pour la prise en compte la dimension environnementale dans la planification et la gestion des programmes et projets de développement du pays. De ce fait, la résolution des problèmes environnementaux liés aux activités du projet d'appui à la facilitation du commerce et à l'amélioration de la compétitivité des services de logistique passera selon le PNAE, par l'évaluation de l'impact du projet sur l'environnement.

4.1.4. Programme National de Gestion de l'Environnement (PNGE)

- Le Programme National de Gestion de l'Environnement est une déclinaison du plan national d'action pour l'environnement. Il est adopté pour une période de cinq (5) ans et poursuit des orientations stratégiques entre autres :
- la prise en compte des préoccupations environnementales dans la planification et la gestion du développement ;
- la promotion de la gestion saine et durable des ressources naturelles et de l'environnement ;
- le renforcement des capacités en matière de gestion de l'environnement ;
- la promotion de la conscience écologique nationale par la maîtrise des connaissances et le développement d'attitudes favorables à l'environnement ;
- le renforcement de la coopération sous régionale et internationale pour une gestion concertée des problèmes environnementaux.

4.1.5. La stratégie nationale de mise en œuvre de la Convention-Cadre des Nations Unies sur les Changements Climatiques

Le Togo a ratifié la Convention-Cadre des Nations Unies sur les Changements Climatiques le 08 mars 1995 et a adhéré au Protocole de Kyoto à la convention-cadre des Nations Unies sur les changements climatiques le 02 juillet 2004. Ceci témoigne de sa détermination à prendre une part active à la lutte engagée au plan international contre les changements climatiques. Cet engagement s'est traduit par le démarrage du processus de mise en œuvre de la CCNUCC juste après sa ratification. En effet le Togo a élaboré et adopté la Stratégie Nationale de mise en œuvre de la Convention- Cadre des Nations Unies sur les Changements Climatiques en mars 2004. Cette stratégie vise à mobiliser les différentes catégories d'acteurs autour des stratégies de développement prenant en compte les questions de changements climatiques.

4.1.6. La Stratégie Nationale de Conservation et d'utilisation durable de la Diversité Biologique

La stratégie propose des principes de base, des orientations ainsi que des actions susceptibles d'assurer la conservation et l'exploitation rationnelle et durable de la biodiversité. Elle recommande d'assurer la conservation et l'utilisation durable de la biodiversité à travers des évaluations environnementales des projets ainsi que des audits environnementaux.

4.1.7. Le Programme d'Action National de Lutte Contre la Désertification (PAN/LCD)

Le Togo a ratifié la convention des Nations Unies sur la lutte contre la désertification le 04 octobre 1995 et s'est engagé à respecter les dispositions de ladite convention. Dans ce cadre, il a élaboré le Programme d'Action National de lutte contre la Désertification (PAN) avec la participation des représentants des différentes couches socioprofessionnelles du pays qui ont été impliquées au processus, à travers des concertations menées aux niveaux national, régional et préfectoral.

Au-delà du contexte et du diagnostic, le PAN présente les sous-programmes identifiés, les objectifs, les domaines et actions prioritaires à mener et les résultats attendus. Il présente également un plan d'action régionalisé avec les acteurs et bénéficiaires concernés, des mesures d'accompagnement, les modalités de mise en œuvre et les risques y afférents.

Le PAN vise à renforcer les capacités nationales de gestion des ressources naturelles pour la promotion d'un développement durable à travers cinq (05) objectifs spécifiques.

4.1.8. Le plan national de mise en œuvre de la convention de Stockholm sur les Polluants Organiques Persistants au Togo

Conscient de l'ampleur des conséquences néfastes des Polluants Organiques Persistants (POPs) sur la santé humaine et l'environnement et de la nécessite de les combattre au plan mondial, le Togo a participé de 1998 à 2000 aux négociations qui ont abouti à l'adoption de la Convention de Stockholm sur les Polluants Organiques Persistants (POPs) qu'il a signée le 23 mai 2001 et ratifiée le 22 juillet 2004. Ainsi, le Togo a-t-il procédé, pour la première fois, a une analyse de la situation des POPs au Togo à travers les inventaires de leurs sources et quantités de rejets, l'exposition de la santé humaine et de l'environnement aux POPs. Ces inventaires et évaluations éclairent désormais suffisamment sur la problématique des POPs au Togo dans le but principal de préparer son plan national de mise en œuvre de la Convention et de renforcer les capacités nationales de gestion des POPs et maximiser l'engagement de l'État aux fins de mise en œuvre de la Convention.

4.1.9. Programme National d'Investissement pour l'Environnement et les Ressources Naturelles (PNIERN)

Le PNIERN constitue un cadre stratégique unique et cohérent pour les interventions dans le domaine de la gestion de l'environnement et des ressources naturelles et vise à :

-appuyer la mise en œuvre des politiques pertinentes et des réformes institutionnelles nécessaires contribuant à la création d'un cadre durable et au renforcement de capacités en vue d'une mise à l'échelle des pratiques de la Gestion Durable des Terres et de l'Eau (GDTE) dans le secteur de l'agriculture, en particulier dans le cadre de la mise en œuvre du PFCCSL.

-assurer la complémentarité des activités en matière de gestion de l'eau dans les domaines non couverts par le PANSEA tels que la prévention et la gestion des risques et catastrophes

naturels, la surveillance de la pollution de l'eau, le développement de l'aquaculture, l'appui à la mise en œuvre de la GIRE par l'adoption de bonnes pratiques de GDTE.

4.1.10. Programme National de Suivi Environnemental (PNSET)

Il vise à identifier les structures productrices de données environnementales, leurs caractéristiques, de même que les priorités en termes d'harmonisation dans la collecte, la gestion et la diffusion de base de données environnementales. Ce qui permettrait d'élaborer ou de renforcer un cadre institutionnel approprié pour la centralisation et la diffusion de ces données environnementales sur le plan national et si possible alimenter les différents réseaux internationaux. Il est envisagé de mettre au point une méthode appropriée de collecte et de gestion des données et d'estimer les coûts relatifs à la mise en œuvre des différentes opérations qui seront identifiées comme priorités.

4.2. Cadre juridique

4.2.1. Conventions internationales

Les composantes environnementales susceptibles d'être impactées par le présent Projet de Facilitation du Commerce et Compétitivité des Services Logistiques (PFCCSL) sont les écosystèmes naturels, les ressources floristiques et fauniques, la diversité biologique, les ressources en eau, les sols, l'air, le patrimoine culturel et cultuel, et l'environnement socio-économique humain. Au regard de ces composantes, plusieurs accords internationaux environnementaux signés et ratifiés par le Togo ont été identifiés. Les plus pertinents pour la définition du cadre juridique international de la présente étude sont :

- la Convention relative à la conservation de la faune et de la flore à l'état naturel, signé le 8 novembre. 1933 à Londres ; entrée en vigueur au niveau international le 14 janvier 1936; promulguée par le Togo par arrêté n° 402 du 16 juillet 1938 (J.O. du 1er/08/1938 pp. 435-436);
- la Convention sur la conservation du patrimoine culturel et naturel mondial, signé le 23 novembre 1972 à Paris ;
- la Convention relative aux zones humides d'importance internationale particulièrement comme habitats de la sauvagine, signée le 2 février 1971 à Ramsar (Iran), entrée en vigueur au niveau international le 21 décembre 1975 ; entrée en vigueur au Togo le 4 novembre 1995 ;
- la Convention de Maputo sur la conservation de la nature et des ressources naturelles, adoptée le 11 juillet 2003 à Maputo par la conférence des chefs d'Etats et de gouvernements de l'Union Africaine en remplacement de la Convention d'Alger signée le 15 septembre. 1968 et ratifiée par le Togo le 24 octobre. 1979 (ord. N° 79-36 du 2 octobre. 1979) ;
- la Convention sur la Diversité Biologique, signée le 12 juin 1992 à Rio de Janeiro Rio, ratifiée par le Togo le 4 octobre. 1995, mais entrée en vigueur au niveau international, le 29 décembre. 1993 ;
- la Convention de Vienne pour la protection de la couche d'Ozone du 22 mars 1985, ratifiée par le Togo le 25 février 1991 ;
- le Protocole de Montréal du 16 septembre 1987 relatif à des substances qui appauvrissent la couche d'ozone et ses amendements ;

- la Convention de Stockholm sur les Polluants Organiques Persistants (POPs), adoptée le 23 Mai 2001 à Stockholm en Suède, puis entrée en vigueur au Togo le 22 Juillet 2004 ;
- la Convention-Cadre des Nations Unies sur les Changements Climatiques (CCNUCC) ratifiée par le Togo, le 8 mars 1995 et son protocole dit Protocole de Kyoto, ratifié par le Togo le 02 juillet 2004 ;
- la Convention de Bâle sur les mouvements transfrontières des déchets dangereux et de leur élimination adoptée le 22 mars 1989 et entrée en vigueur le 5 mai 1992 ; Convention de Bamako sur l'interdiction d'importer en Afrique des déchets dangereux et sur le contrôle des mouvements transfrontières et la gestion des déchets dangereux produits en Afrique, signée à Bamako le 30 janvier 1991 et entrée en vigueur en 1998 ;
- Accord de Marrakech du 15 avril 1994 instituant l'organisation mondiale du commerce ratifié par le Togo le 19 avril 1995 ;
- Accord sur la facilitation des échanges de l'OMC du 7 décembre 2013 ratifié par le Togo le 1er Octobre 2015 ;

Les travaux du Projet de Facilitation du Commerce et la Compétitivité des Services Logistiques (PFCCSL) le long des corridors Abidjan - Lagos et Lomé - Ouagadougou doivent satisfaire les dispositions juridiques internationales des accords et Conventions ci-dessus dont est partie le Togo.

4.2.2. Législation environnementale nationale

Le corpus juridique environnemental applicable au PFCCSL est constitué de lois, de décrets, et d'arrêtés, fixant la protection et la gestion des ressources environnementales.

4.2.2.1. Dispositions constitutionnelles relatives à l'environnement

La Constitution de la IVè République togolaise, adoptée par référendum le 27 septembre 1992 et promulguée le 14 octobre 1992 puis révisée par la loi n°2002-029 du 31 décembre 2002, constitue le fondement juridique de l'action environnementale au Togo. Elle stipule en son article 41 que « *Toute personne a droit à un environnement sain. L'Etat veille à la protection de l'environnement* ». La consécration constitutionnelle du droit à un environnement sain, lequel est une composante du droit à la vie, reconnue à l'international comme droit fondamental fait non seulement obligation aux activités du PFCCSL de respecter l'environnement, mais également met à la charge de l'État la veille et la protection de l'environnement. De même les droits et devoirs, relatifs à l'environnement, énoncés dans la Déclaration Universelle des Droits de l'Homme et dans les instruments internationaux relatifs aux droits de l'Homme ratifiés par le Togo font partis intégrante de la constitution (art. 50) ainsi que d'autres droits connexes relatifs à l'environnement tel que le droit au développement (art. 12), le droit à la propriété (art. 27) et le droit à la santé (art. 34).

4.2.2.2. La loi n° 2008-005 du 30/05/2008 portant Loi-cadre sur l'environnement

La loi-cadre est le texte de base qui fixe le cadre juridique, de gestion et de protection environnementale au Togo.

- **Champ d'application**

La loi-cadre dans son article premier fixe le cadre juridique général de la gestion de l'environnement au Togo. Elle vise à :

- ✓ préserver et gérer durablement l'environnement ;
- ✓ garantir, à tous les citoyens, un cadre de vie écologiquement sain et équilibré ;
- ✓ créer les conditions d'une gestion rationnelle et durable des ressources naturelles pour les générations présentes et futures ;
- ✓ établir les principes fondamentaux destinés à gérer, à préserver l'environnement contre toutes les formes de dégradation afin de valoriser les ressources naturelles, de lutter contre toutes sortes de pollutions et nuisances ;
- ✓ améliorer durablement les conditions de vie des populations dans le respect de l'équilibre avec le milieu ambiant.

A cet effet, les dispositions de la Loi normalisent la préservation de l'environnement ainsi que les pénalités encourues en cas d'infractions, et présentent les institutions de protection et de gestion de l'environnement.

- **Les exigences de la loi**

La loi énonce en son article 5 que « *le développement doit répondre, sur le plan environnemental, aux besoins des générations présentes sans compromettre la capacité des générations futures à répondre aux leurs* »

A cet effet, les activités qui pourraient être dangereuses pour l'environnement, notamment, les activités, projets et plans de développement qui, par leur dimension ou leurs incidences sur le milieu naturel et humain, sont susceptibles de porter atteinte à l'environnement, sont soumises à une autorisation préalable du ministère en charge de l'environnement ; autorisation conditionnée par l'obtention préalable d'un certificat de conformité environnementale délivré par le ministre chargé de l'environnement après une évaluation favorable du rapport d'étude d'impact sur l'environnement de l'action envisagée (art.38).

L'article 39 quant à lui précise que le contenu, la méthodologie et les conditions d'approbation ou d'autorisation sans disposer d'une étude d'impact environnemental sont fixés par décret pris en conseil des ministres.

Dans le cadre du Projet de Facilitation du Commerce et Compétitivité des Services Logistiques, les composantes de l'environnement susceptibles d'être impactées et visées par les dispositions de la loi-cadre sont : le sol et le sous-sol (articles 55-57, 108); l'atmosphère (articles 89, 108, 109, 118), les eaux de surface (articles 67 – 69, 108, 110) et dans une moindre mesure la flore (articles 61,108).

En ce qui concerne les déchets qui seront produits dans le cadre des activités du projet, ils sont réglementés par les articles 107-111 de la section 8 de la loi-cadre. La loi interdit en son article 107 la détention ou l'abandon des déchets dans des conditions qui favorisent le développement d'animaux nuisibles, d'insectes et autres vecteurs de maladies susceptibles de provoquer des dommages aux personnes et aux biens. L'article 108 oblige toute personne qui produit ou détient des déchets d'en assurer ou d'en faire assurer l'élimination ou le recyclage conformément aux dispositions du code de l'hygiène publique et des textes d'application de la Loi-cadre. Les articles 109 et 110 interdisent le brûlage en plein air de déchets combustibles pouvant engendrer des nuisances ou le déversement, l'immersion dans les cours d'eau, mares et étangs d'eau de déchets domestiques et industriels. Outre ces dispositions, l'article 111 « *interdit sur toute l'étendue du territoire national, tout acte relatif à l'importation, à l'achat,*

à la vente, au transport, au transit, au traitement, au dépôt et au stockage des déchets dangereux ».

S'agissant des rejets, «*Tout rejet, déversement, dépôt, enfouissement et toute immersion dans l'atmosphère, les sols, les eaux et en général dans l'environnement sont soumis à réglementation* » (art.124). A ce titre, l'article 126 précise que les rejets sont soumis à la délivrance d'autorisations de rejet et donne lieu au versement d'une taxe dont les assiettes et les taux sont fixés par arrêté conjoint du ministre chargé de l'environnement et du ministre chargé des finances.

Pour les pollutions et nuisances qui découleraient du projet PFCCSL, elles sont réglementées par les articles de la section 10 de la loi-cadre. L'article 118 précise que l'Etat lutte contre toutes émanations et projections susceptibles de nuire à la santé de l'homme et qui peut constituer une gêne excessive pour le voisinage ou porter atteinte à l'environnement. Conformément à l'article 119, « …*les véhicules ou autres objets mobiliers possédés, exploités ou détenus par toute personne physique ou morale doivent être construits, exploités ou utilisés conformément aux normes techniques en vigueur ou édictées en application de la présente loi ou de textes particuliers afin d'éviter la pollution atmosphérique* ». L'article 121 oblige les personnes à l'origine de ces émissions à prendre toutes les dispositions nécessaires pour les supprimer. L'article 122 établit que « *La circulation des moyens de transport qui répandent des substances polluantes dépassant les seuils réglementaires est interdite* ».

En matière de sécurité humaine, si les constructions d'une action envisagée peuvent porter atteinte à l'environnement, les permis de construire peuvent être refusés ou soumis à des prescriptions (art. 92) afin de garantir un cadre de vie agréable aux populations (art. 95).

4.2.2.3. La loi n°2008-009 du 19/06/2008, portant code forestier

Adoptée le 19 juin 2008, elle définit les règles de gestion des ressources forestières. On entend par ressources forestières, « *les forêts de toute origine et les fonds de terre qui les portent, les terres à vocation forestière, les terres sous régime de protection, les produits forestiers ligneux et non ligneux, les produits de cueillette, de la faune et de ses habitats, les sites naturels d'intérêt scientifique, écologique, culturel ou récréatif situés dans les milieux susvisés et les terres sous régime de protection particulier* » (art.2). L'article 56 du code foncier restreint les activités de destruction du couvert végétal en définissant des zones de conservation et de protection particulier à savoir :

- les périmètres de restauration des sols de montagne, des berges de cours d'eau, des plans d'eaux ;
- les zones humides ;
- les bassins versants et les rivages marins ;
- les terrains dont la pente est égale ou supérieure à 35° ;
- les biotopes d'espèces animales ou végétales rares ou menacées de disparition ;
- les anciens terrains miniers ;
- les espaces en dégradation et autres écosystèmes fragiles.

Par ailleurs, l'article 73 interdit tous actes de nature à nuire ou à apporter des perturbations à la faune ou à son habitat. La mise en œuvre du PFCCSL doit être conforme aux dispositions de ce code.

4.2.2.4. Le droit foncier

En matière de propriété foncière et l'expropriation, la Constitution de IVe République du 14 octobre 1992, dispose dans son article 27 que « *le droit de propriété est garanti par la loi. II ne peut y être porté atteinte que pour cause d'utilité publique légalement constaté et après une juste et préalable indemnisation. Nul ne peut être saisi en ses biens qu'en vertu d'une décision prise par une autorité judiciaire* ».

Cependant, deux régimes fonciers régissent l'utilisation des terres au Togo : il s'agit du régime foncier coutumier et du régime foncier moderne. L'adoption de la loi No 60 - 26 du 05 août 1960 relative à la protection de la propriété foncière des citoyens togolais complétée par la loi No 61 - 2 du 11 janvier 1961 consolide la propriété foncière des citoyens togolais contre les étrangers qui ne peuvent acquérir la propriété foncière qu'après autorisation préalable de l'autorité publique.

L'ordonnance N°12 du 06 Février 1974 « *fixant le régime foncier et domanial* » est aujourd'hui le texte de référence en matière foncière. Cette ordonnance procède à la classification des terres de l'ensemble du territoire national en trois catégories à savoir :

- « *les terres détenues par les collectivités coutumières et les individus en fonction d'un titre foncier ou en vertu du droit foncier coutumier et ce dans les limites fixées d'après les principes généraux (...) ;*
- *les terres constituant les domaines public et privé de l'Etat et des collectivités locales ;*
- *le domaine foncier national constitué par toutes les terres ne pouvant être classées dans l'une ou dans l'autre des catégories énumérées ci-dessus* »

Les terres de la première catégorie sont celles du privé, c'est-à-dire les terres sur lesquelles les individus ou groupes d'individus peuvent revendiquer un droit de propriété privée. *Ces collectivités les cèdent par voie de vente de don ou d'héritage, à ceux qui veulent en acquérir, soit pour y ériger un logement, soit à des fins d'exploitation agricole.*

L'ordonnance n°12 du 6 février 1974 fixant le régime foncier et domanial au Togo, prévoit qu'en cas d'expropriation pour cause d'utilité publique, l'Etat accorde à l'individu ou à la collectivité concernée une indemnisation. Elle reconnaît et garantit le droit de propriété aux collectivités coutumières et aux individus sur les terres qu'ils détiennent en fonction d'un titre foncier ou en vertu du droit foncier coutumier mais avec comme condition essentielle leur mise en valeur sur la base du code civil. A ce titre, L'État garantit également le droit de propriété à toute personne ou collectivité pouvant se prévaloir d'un titre foncier (art.4 & 1) ou de la mise en valeur des terres exploitées. Il faut donc qu'il existe sur ces terres une emprise permanente individuelle ou collective (art.3) et qu'une constatation ait été faite dans un délai de cinq (5) ans après l'entrée en vigueur de la loi. Par ailleurs, l'article 12 de cette ordonnance mentionne qu'«*en cas d'expropriation pour cause d'utilité publique, l'État accorde aux individus et aux collectivités une indemnisation pour les terres mises en valeur*».

4.2.3. Décrets et arrêtés relatifs aux EIES et audits environnementaux

4.2.3.1. Décret N°2006-058/PR du 5 juillet 2006 fixant la liste des travaux, activités et documents de planification soumis à Étude d'Impact sur l'Environnement et les principales règles de cette étude

L'article 3 décret n°2006-058 énonce : « *conformément aux dispositions des conventions ratifiées par le Togo…les travaux, activités et documents publics, privés ou communautaires susceptibles de porter atteinte à l'environnement, doivent faire l'objet d'une étude d'impact*

sur l'environnement, préalablement à toute décision, approbation ou autorisation de réalisation ou d'exécution par l'autorité compétente. L'étude d'impact sur l'environnement peut être, soit approfondie, soit simplifiée suivant la nature technique et l'ampleur des projets ainsi que la sensibilité du milieu d'implantation». Par ailleurs, « *sont soumis à une étude d'impact approfondie, les projets publics, privés ou communautaires d'importance majeur…* ». De même « *toute autorisation, approbation ou tout agrément pour la réalisation des projets visés à l'article 6 du présent décret par une autorité publique, est conditionnée par l'obtention préalable d'un certificat de conformité environnementale délivré par le ministre chargé de l'environnement après évaluation favorable du rapport d'étude d'impact sur l'environnement soumis par le promoteur* » (art.7).

L'article 14 dudit décret précise que « *l'Étude d'Impact sur l'Environnement est réalisée par le Promoteur qui assume l'entière responsabilité du contenu du rapport* ».

Les activités du Projet de Facilitation du Commerce et Compétitivité des Services Logistiques *susceptibles d'avoir des impacts environnementaux et sociaux significatifs doivent* être soumises à une étude d'impact.

4.2.3.2. Décret n° 2011-041/PR du 16 mars 2011 fixant les modalités de la mise en œuvre de l'audit environnemental

L'audit est définit en article 3 de ce décret comme un outil qui « *sert à apprécier de manière périodique, l'impact que tout ou partie de la production ou de l'existence d'un organisme génère ou est susceptible, directement ou indirectement, de générer sur l'environnement* ». Conformément à l'article 4, les projets soumis aux EIES approfondies sont obligatoirement assujettis à un audit environnemental. Sont également soumis à un audit environnemental tout projet soumis à une étude d'impact environnemental simplifiée, tout travail, tout aménagement dont l'activité peut être source de pollution, de nuisances avérées ou de dégradation de l'environnement. Cet audit est diligenté chaque quatre (4) ans et à la cessation d'activités (art.5).

4.2.3.3. Arrêté n°013/MERF du 1e septembre 2006 portant réglementation de la procédure, de la méthodologie et du contenu des études d'impact sur l'Environnement

L'article 2 de cet arrêté énumère, les phases de la procédure des études d'impact sur l'Environnement à savoir: « *la réalisation de l'étude d'impact sur l'Environnement ; l'examen et l'évaluation du rapport d'étude d'impact sur l'Environnement ; la délivrance du certificat de conformité environnementale ; le contrôle de la mise œuvre du plan de gestion de l'Environnement et la délivrance du quitus environnemental* ». L'article 7 circonscrit le champ du contenu d'un avis de projet qui constitue le point de départ de l'étude d'impact environnemental au niveau du promoteur du projet. La démarche méthodologique des études d'impact s'articule autour de : l'élaboration, par le promoteur, d'un avis de projet (art.6 à 8), l'élaboration et la validation des termes de référence de l'étude (art.9 à 13) et la réalisation de l'étude proprement dite (art.14 et 15).

4.2.3.4. Arrêté n°018/MERF du 09 octobre 2006 fixant les modalités et les procédures d'information et de participation du public au processus d'étude d'impact sur l'environnement

En son article 2, l'arrêté précise que la participation du public a pour objectif d'informer le public concerné sur l'existence d'un projet et de recueillir son avis sur les différents aspects de conception et d'exécution dudit projet.

L'article 3 précise que le public dont il s'agit est celui : (i) dont les intérêts sont touchés par les décisions prises en matière d'environnement relativement au projet et (ii) qui a des intérêts à défendre ou à faire valoir dans le cadre du processus décisionnel conduisant à la délivrance du certificat de conformité environnementale.

Les articles 4 à 52 décrivent les différentes phases et formes de participation du public notamment (i) la consultation sur place des documents, (ii) la consultation du public par enquête publique ou par audience publique et (iii) la participation des représentants du public aux travaux du comité ad hoc en qualité de membres ou de personnes ressources.

En somme, bien que certaines procédures administratives comportent des dispositions environnementales qui contribueraient largement au respect de la conformité environnementale en matière d'EIES, les standards environnementaux ne sont pas encore définis. Il n'existe ni de normes parcellaires ni un cadre normatif environnemental national dans les domaines importants que sont (i) les rejets d'effluents liquides ou solides, (ii) les émissions de gaz polluants, (iii) les seuils de métaux lourds dans les effluents industriels, (iv) les préconisations environnementales pour les constructions d'infrastructures (énergétiques, minières, etc.), (v) la qualité des milieux récepteurs, (vi) la qualité de l'air en agglomération urbaine, etc.

4.2.3.5. Autres textes en lien avec l'environnement et le social

La protection de l'environnement est complétée par les textes de loi suivants :

- loi n°99-003 du 18 février 1999 portant Code des hydrocarbures ;
- loi n°2009/007 du 15 mai 2009 portant Code de la santé publique ;
- loi n°2010-004 du 14 juin 2010 portant Code de l'eau ;
- loi n°2007-011 du 13/03/2007 relative à la décentralisation et aux libertés locales ;
- loi n°96-004/PR du 26 février 1996 portant code minier de la République Togolaise ;
- Loi n°2006-010 du 13 décembre 2006 portant Code du Travail au Togo ;
- loi n° 2009-001 du 06 janvier 2009 sur la prévention des risques biotechnologiques.

4.3. Cadre institutionnel de gestion environnementale et sociale du projet

4.3.1. Le Ministère de l'Environnement et des Ressources Forestières (MERF)

Au niveau national, la gestion environnementale relève du Ministère de l'Environnement et des Ressources Forestières (MERF) qui met en œuvre la politique nationale de l'environnement. C'est l'article 10 de la loi n° 2008-005 du 30 mai 2008 portant loi-cadre sur l'environnement qui confie la mise en œuvre de la politique nationale de l'environnement au Ministère de l'Environnement et des Ressources Forestières. II joue un rôle important dans la sauvegarde et la gestion de l'environnement et la protection de la nature, notamment en ce qui concerne, l'initiative, l'animation, la planification et l'organisation de toutes les activités

touchant le domaine de l'environnement et de la protection de la nature. A cet effet, le cadre institutionnel mis en place se présente comme suit :

4.3.1.1. La Direction de l'Environnement

Elle est subdivisée en deux entités: la Direction de la Préservation des Milieux et du Cadre de Vie et la Direction des Installations Classées et des Matières Dangereuses.

La Direction de l'Environnement dispose d'une Division des Etudes d'Impacts et Audits Environnementaux (DEIAE) d'une taille très réduite avec très peu de spécialistes en évaluation environnementale (EES, EIE, Audit). Par ailleurs, la DEIAE ne dispose d'aucun outil technique (Base de données, moyens matériels et financiers, etc.) pour le suivi des PGES et des recommandations d'Audit environnemental. En somme, il n'existe pas une capacité suffisante au plan des ressources humaines, des outils et des moyens matériels au sein des structures centrales et régionales chargées de l'environnement.

4.3.1.2. L'Agence Nationale de Gestion de l'Environnement (ANGE)

Elle est créée par la loi-cadre sur l'environnement et repris dans le décret n° 2008-090/PR du 29 juillet 2008. C'est un établissement public doté de la personnalité morale et de l'autonomie financière placé sous tutelle du Ministre en charge de l'environnement. C'est l'Agence qui doit gérer le processus de validation de la présente étude et elle a pour mission de i) élaborer et coordonner la mise en œuvre du Programme National de Gestion de l'Environnement, ii) mettre en œuvre les procédures nationales d'évaluation environnementale (EES, EIE) et d'audits, iii) mettre en place un système national d'information environnementale, iv) coordonner l'élaboration du rapport annuel sur l'état de l'environnement, v) rechercher et mobiliser des ressources financières et techniques nécessaires à l'exécution de ses missions spécifiques et des autres missions qui pourront lui être confiées. Les principales directions et structures associées à l'ANGE sont la Direction des Eaux et Forêts, la Direction de la Faune et de la Chasse, la Direction de l'Environnement, la Direction de la Planification, le Secrétariat Général et le cabinet qui participe à une partie du processus conduisant à la délivrance des certificats et quitus par le Ministre chargé de l'Environnement.

L'Agence est opérationnelle mais l'insuffisance de moyens financiers et matériels et/ou l'inexistence de textes réglementaires en matière de normes environnementales ne permettent pas à l'institution de procéder à un contrôle efficace des éventuelles atteintes à l'environnement. Certaines de ses attributions sont encore exécutées par la Direction de l'Environnement avec beaucoup de difficultés qui limitent aussi ses performances.

4.3.2. Structures de coordination et de mise en œuvre du projet

Il existe un Comité de Pilotage à deux niveaux du projet : (i) un Comité d'Orientation composé du ministre en charge du transport, de la planification, du commerce et du commissaire de l'OTR et (ii) un Comité Technique formé de directeurs venus des ministères en charge du transport, de la planification et du commerce, du commissaire des douanes de l'OTR ainsi que de représentants du secteur privé du transport et de la logistique. Le comité de pilotage est présidé par le Ministère de la Planification du Développement. La mission du CP est de garantir l'engagement des pouvoirs publics à l'atteinte des résultats du projet ; veiller au fonctionnement et à la viabilité du projet selon la programmation retenue ; analyser et commenter les rapports trimestriels préparés par l'Unité de Coordination du Projet (UCP).

Ce Comité de Pilotage à deux niveaux ne comprend à aucun des niveaux, une structure de gestion environnementale et sociale ; ce qui traduit la faible importance accordée à la prise en compte des aspects environnementaux et sociaux dans les activités du projet.

La mise en œuvre de projet sera placée sous la tutelle du Ministère de la Planification du Développement à travers une unité de coordination qui comprend i) un coordonnateur, ii) un coordonnateur adjoint, iii) un spécialiste du transport, iv) un spécialiste en facilitation du commerce) v) un spécialiste en gestion financière, vi) un spécialiste en passation des marchés vii) un spécialiste en suivi évaluation.

Cette équipe ne dispose pas en son sein de spécialistes en sauvegarde environnementales et sociales alors que le projet prévoit des activités notamment (i) la construction, l'équipement et le fonctionnement d'un centre de formation et de perfectionnement aux métiers de transporteurs et de conducteurs routiers, (ii) construction et équipement d'un centre de contrôle technique pour véhicules gros porteurs et auto cars, (iii) construction/extension de nouveaux bureaux au siège de la direction des transports routiers et ferroviaires, le mécanisme de financement pour le rajeunissement de la flotte de camions de transport de marchandises qui ont des impacts négatifs potentiels aussi bien sur les composantes biophysiques que sur le cadre humain. A cela s'ajoutent les études d'impact environnemental et social de l'opération de casse des camions hors d'usage et les études d'identification de sites, techniques, architecturales et d'impact environnemental et social des centres routiers dans les chefs-lieux de région le long de la RN1.

Au plan social, plusieurs activités relatives aux réformes sur les textes, à la formation des acteurs des secteurs routiers et du transport et les renforcements de capacités prévues sont susceptibles de générer des impacts sociaux négatifs. En effet, la formation des conducteurs routiers réduira les revenus de ces derniers voire des pertes d'emplois pour cette catégorie d'acteurs du sous-secteur des transports routiers qui vit de ces activités de conduite de façon quotidienne.

Toutes ces interventions nécessitent la présence dans l'unité de coordination du projet, de spécialistes en sauvegardes environnementales et sociales.

4.3.3. Autres ministères concernés par la gestion environnementale et sociale

Dans le cadre des activités du PFCCSL, Le Ministère en charge de l'environnement collabore avec les autres ministères notamment le Ministère de la Planification du Développement qui abrite le projet ; le Ministère du Commerce, de l'Industrie, de la Promotion du Secteur Privé et du Tourisme ; le Ministre des Transports et le Ministère de la Sécurité et de la Protection Civile.

4.4. Synthèse de l'analyse du cadre juridique, règlementaire et institutionnel de gestion environnementale et sociale

Le cadre juridique de gestion environnementale et sociale de la République du Togo est constitué de (03) principales lois qui ont permis d'internationaliser les différents accords multilatéraux en matière d'environnement au corpus juridique national. Il s'agit de : (i) la Loi n° 2008-005 du 30 mai 2008 portant Loi-cadre sur l'Environnement ; (ii) la loi n° 2008-009 du 19 juin 2008 portant code forestier ; et (iii) la loi n° 2009-001 du 06 janvier 2009 sur la prévention des risques biotechnologiques.

Cependant, ce cadre est marqué par un déficit de textes d'application et de dispositions législatives complémentaires qui limitent son efficacité et son efficience. Il s'agit des textes réglementaires de mise en application des lois votées, notamment ceux relatifs à la qualité de l'air, des eaux résiduaires et aux huiles usagées.

Au plan institutionnel, même si les institutions telles que la Commission Nationale de Développement Durable, l'Agence Nationale de Gestion de l'Environnement, le Fonds National pour l'Environnement, la Direction de l'environnement sont créées, le fonctionnement de ces institutions reste encore insatisfaisant (en raison du déficit des moyens humains, matériels et financiers). Ensuite, les évaluations environnementales ne sont pas encore intégrées dans la pratique comme des outils d'aide à la prise de décision dans tous les programmes et projets de développement.

Au plan social, le régime foncier togolais actuel faisant coexister le droit coutumier et le droit moderne ne facilite pas la gestion foncière. Mieux, le cadre législatif est régi par un ensemble de lois qui ne cadrent plus avec le contexte actuel aussi bien des milieux urbains que ruraux, encore moins des conditions de vie et des besoins actuels des populations. Les deux dernières lois remontent aux années 60 (la loi N° 60-26 du 05 août 1960 relatives à la protection de la propriété foncière des citoyens et la loi N° 61-2 du 11 janvier 1961 complétant la précédente). En lieu et place des lois appropriées, ce sont des ordonnances, décrets et arrêtés qui régissent les interventions en matière du foncier depuis les années 1970.

En dépit des dispositions juridiques et mesures politiques en faveur de l'égalité de droit entre de l'homme et la femme, le contexte culturel du Togo comporte encore des facteurs qui influencent et déterminent l'accès et le contrôle des hommes et des femmes aux ressources productives, surtout à la terre, aux services sociaux de base, aux activités de la vie publique et privée, ainsi que leur participation à la sphère de décision.

Tableau 3 : Synthèse des résultats de l'analyse du cadre juridique et règlementaire

Cadre juridique de gestion environnementale et sociale			
Forces		**Faiblesse**	**Recommandation**
Au plan international/Stratégique	***Au plan national***	- coexistence de deux régimes fonciers qui régissent l'utilisation des terres (le droit coutumier et le droit moderne) - un déficit de textes d'application : décrets, arrêtés - absence de dispositions législatives	- favoriser l'adoption et la promulgation des lois sur le foncier ; - favoriser l'élaboration des textes complémentaires et la vulgarisation des textes d'application des lois et décrets déjà adoptés ; - favoriser l'harmonisation du corpus juridique environnemental national avec d'autres secteurs nationaux
- Signature des conventions - Signature des protocoles et des accords - Adhésion aux plans d'action	Cadre législatif et réglementaire pertinent : - lois (03 principales lois : la Loi n° 2008-005 du 30 mai 2008 portant Loi-cadre sur l'Environnement ; (ii) la loi n° 2008-009 du 19 juin 2008 portant code forestier ; et (iii) la loi n° 2009-001 du 06 janvier 2009 sur la prévention des risques biotechnologiques) ;		

	- décrets, Arrêtés et autres textes administratifs sur l'environnement et la décentralisation	complémentaires sur les rejets (qualités de l'air, des eaux résiduaires et huiles usagées)	

En somme, le cadre institutionnel de gestion environnementale et sociale de la République du Togo est constitué de plusieurs structures d'exécutions bien adaptées. Mais ce cadre est marqué par un déficit caractérisé par des capacités techniques, matérielles et financières relativement réduites pour leur permettre d'assurer correctement le suivi de la mise en œuvre des outils de gestion environnementale et sociale du Projet d'appui à la Facilitation du Commerce et à la Compétitivité des Services Logistiques. Le tableau ci-dessous synthétise l'analyse du cadre institutionnel.

Tableau 4 : Synthèse du cadre institutionnel

Cadre institutionnel de gestion environnementale et sociale		
Force	**Faiblesse**	**Recommandation**
Une parfaite concordance entre la PO 4.01 et politique nationale de l'environnement	L'ANGE et la Direction de l'Environnement au MERF ont des capacités techniques, matérielles et financières relativement réduites	Des mesures de renforcement des capacités (humaines, matériel, techniques, financière, etc.) de L'ANGE et la Direction de l'Environnement
La stabilité et capacité du MERF et avec lui ses différents services liés (direction et organismes) à répondre aux attentes des acteurs du PFCCSL dans la gestion environnementale et sociale au central et au niveau des régions	Il n'existe pas encore de Directions régionales de l'ANGE	Renforcer la capacité du MERF dans la gestion des rejets aussi bien au niveau central et qu'au niveau régional Procéder à l'implantation des Directions régionales de l'ANGE
La présence des techniciens en évaluations environnementales	Un nombre assez élevé de cadres non pas une formation typiquement environnement et déficit de renforcement de capacité des agents en environnement	Intégrer au niveau des centres de formation des programmes de formations à courte durée centrés sur les évaluations environnementale et sur la gestion des différents types de rejets (solides, liquide, poussière, gaz, etc.)
	Insuffisance de moyens, financiers, logistiques en particulier les moyens roulants au niveau de l'ANGE (un seul véhicule pour la supervision); insuffisance et l'étroitesse des locaux utilisés par l'ANGE et la	Renforcer les moyens financiers, logistiques, réhabiliter et construire les locaux des services techniques

et en gestion des ressources naturelles	Direction de l'Environnement	
	Déséquilibre dans la répartition des agents spécialistes en environnement, entre le centre (Lomé) et l'intérieur du pays (région)	Équilibrer la répartition du personnel technique (agents) entre le centre et l'intérieur du pays par la création d'agences régionaux de l'ANGE
La collaboration entre le Ministère en charge de l'Environnement avec les autres ministères	Pas de procédure de gestion environnementale et sociale spécifique aux activités des services techniques	Renforcer nécessairement la fonction « environnementale et sociale » au sein des institutions

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

5.1. Présentation des politiques de sauvegarde

Les politiques de sauvegarde environnementale et sociale de la Banque mondiale comprennent à la fois, les Politiques Opérationnelles (PO) et les Procédures de la Banque (PB). Elles sont conçues pour protéger l'environnement et la société contre les effets négatifs potentiels des projets, plans, programmes et politiques. Les politiques de sauvegarde environnementale et sociale sont : PO/PB 4.01 Évaluation Environnementale, y compris la Participation du Public ; PO/PB 4.04 Habitats Naturels ; PO 4.09 Gestion des pestes ; PO/PB 4.10 Populations Autochtones; PO/PB 4.11 Ressources Culturelles Physiques ; PO/PB 4.12 Réinstallation Involontaire; PO/PB 4.36 Forêts ; PO/PB 4.37 Sécurité des Barrages ; PO/PB 7.50 Projets relatifs aux voies d'Eaux Internationales ; PO/PB 7.60 projets dans les territoires en conflit.

A ces 10 politiques s'ajoutent deux autres que : PO 4.00 relative à l'utilisation du système Pays et la PO/PB 17.50 sur le droit d'accès à l'information.

5.2. Politiques de sauvegarde applicables au projet

Les politiques de sauvegarde environnementale et sociale de la Banque mondiale qui peuvent s'appliquer aux activités prévues dans le cadre de la mise en œuvre du Projet de Facilitation du Commerce et Compétitivité des Services Logistiques (PFCCSL) sont :

PO 4.01 : Évaluation environnementale

L'objectif de la PO 4.01 est de s'assurer que les projets financés par la Banque sont viables et faisables sur le plan environnemental, et que la prise des décisions s'est améliorée à travers une analyse appropriée des actions et leurs probables impacts environnementaux (PO 4.01, para 1). Cette politique est déclenchée si un projet va probablement connaître des risques et des impacts environnementaux potentiels (négatifs) dans sa zone d'influence. La PO 4.01 couvre les impacts sur l'environnement physique (air, eau et terre) ; le cadre de vie, la santé et la sécurité des populations; les ressources culturelles physiques ; et les préoccupations environnementales au niveau transfrontalier et mondial. Le présent projet est interpelé par cette politique car non seulement certaines activités d'aménagement peuvent faire l'objet d'une étude d'impact environnemental, mais il est explicitement prévu une étude d'impact environnemental et social des centres routiers dans les chefs-lieux de région le long de la

Route Nationale numéro 1 (RN1), une étude d'impact environnemental et social pour la construction, l'équipement et le fonctionnement d'un centre de formation et de perfectionnement aux métiers de transporteurs et de conducteurs routiers et l'élaboration d'un projet de rajeunissement du parc automobile de transport de marchandises et de transport en commun de personnes. Les autres sous-projets à appuyer et à réaliser doivent faire l'objet d'une Etude d'impact environnemental et social (EIES) simplifiée. Par ailleurs, c'est pour se conformer à cette politique que le présent CGES est élaboré.

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

L'Emprunteur rend disponible le projet d'EIE (pour les projets de la catégorie A) ou tout rapport EIE séparé (pour les projets de la catégorie B) dans le pays et dans la langue locale à une place publique accessible aux groupes affectés par le projet et aux ONGs locales avant l'évaluation. Sur autorisation de l'Emprunteur, la Banque diffusera les rapports appropriés à World bank's website.

NB : Les sous - projets de la catégorie « A » ne seront financés dans le cadre du présent projet qui est classé en catégorie « B ».

PO 4.11 : Ressources culturelles physiques

L'objectif de la PO 4.11, Ressources Culturelles Physiques est de protéger les ressources culturelles susceptibles d'être affectées par des activités du projet. Il est possible que, lors de la mise en œuvre des activités, des vestiges culturels soient touchés ou découverts. Sous ce rapport, cette politique est déclenchée par le projet. En cas de découverte de vestiges culturels et archéologiques, il sera mis en œuvre une procédure de « *découverte fortuite* » comprenant (i) une étude d'évaluation des ressources culturelles par des autorités compétentes ; et (ii) soit une exclusion du site, soit la création et la mise en œuvre d'un plan de protection des ressources culturelles suivant la procédure nationale en la matière.

PO 4.12 : Réinstallation involontaire

Cette politique opérationnelle aide les personnes déplacées dans leurs efforts pour améliorer ou du moins rétablir leurs niveaux de vie. La PO vise les situations qui impliquent l'acquisition de terrain, entraînant les pertes de logis, de sources de revenus, des restrictions à des aires protégées et la réinstallation des populations. Elle exige la consultation des personnes réinstallées et des communautés hôtes ; elle garantit l'intégration des points de vue exprimés dans les plans de réinstallation et fournit le listing des choix faits par les personnes réinstallées. Cette politique recommande la compensation ainsi que d'autres mesures d'assistance et dédommagement afin d'accomplir ses objectifs ; de plus, elles prévoient que

les emprunteurs préparent des instruments adéquats pour la planification de la réinstallation avant que la Banque mondiale n'approuve les projets proposés. Le PFCCSL déclenche cette politique car il est possible que certains sous-projets entraînent la perte de biens ou d'activités socioéconomiques sur les sites d'activité ou de sources de revenus. Sous ce rapport, un Cadre de Politique de Réinstallation (CPR) a déjà été élaboré en document séparé. Pour assurer la conformité du projet avec les exigences de cette politique, des Plans d'Action de Réinstallation (PAR) devront être élaborés si nécessaire.

La PO/PB 17.50 : Droit d'accès à l'information

Selon cette politique, tous les documents du Projet doivent être rendus publics. En ce qui concerne le présent document, il conviendra de publier les modalités pour sa consultation dans les journaux pendant 2 semaines (lieux, horaires, etc.). Un cahier de consultation devra être ouvert pour recueillir les différentes observations des personnes intéressées.

Tableau 5 : Concordances et discordances entre la PO 4.01 et la législation environnementale au Togo

N°	Disposition de la PO 4.01	Législation nationale	Analyse de conformité
1	***Évaluation environnementale et Sociales*** La PO 4.01 est déclenchée si un projet va probablement connaître des risques et des impacts environnementaux potentiels (négatifs) dans sa zone d'influence.	Loi n° 2008-005 portant loi-cadre sur l'environnement Au Togo impose l'EIE aux activités, projets, programmes et plans de développement qui, par l'importance de leurs dimensions ou leurs incidences sur les milieux naturel et humain, sont susceptibles de porter atteinte à l'environnement	Conformité entre la PO 4.01 et la législation nationale. Les dispositions de la législation nationale seront suivies et complétées par celles de la PO4.01 (si besoin est)
2	***Examen environnemental préalable*** La PO 4.01 classifie les projets comme suit : - Catégorie A : impacts négatifs majeurs certains et irréversibles - Catégorie B : impacts négatifs potentiels, réversibles et gérables - Catégorie C : impacts négatifs non significatifs.	Le décret n° 2006-58/PR du 5 juillet 2006 fixant la liste des travaux, activité et documents planification soumis à l'étude d'impact sur l'environnemental et les principales règles de cette étude ne définit pas une classification des projets mais cites les projets susceptibles d'être soumis à une EIE soit approfondie, soit simplifiée suivant la nature et l'ampleur des projets ainsi que la sensibilité du milieu d'implantation. Le décret définit les types de projet soumis à une EIE approfondie et à une EIE simplifiée. Toutefois, il existe une démarche et une liste d'activités et projets dans divers secteurs qui permettent d'aboutir à cette catégorisation.	Différence entre la PO 4.01 qui établit une classification et la législation nationale. Toutefois, les textes proposent une démarche et une liste de projets ou d'activités dans plusieurs secteurs qui qui permettent d'aboutir à cette catégorisation. Ces aspects sont pris en compte dans le présent CGES.

N°	Disposition de la PO 4.01	Législation nationale	Analyse de conformité
3	***Participation publique*** **:** La PO 4.01 dispose que pour tous les projets de Catégorie A et B, les groupes affectés par le projet et les ONG locales sont consultés sur les aspects environnementaux du projet, et tient compte de leurs points de vue. Pour les projets de catégorie A, ces groupes sont consultés au moins à deux reprises : a) peu de temps après l'examen environnemental préalable et avant la finalisation des termes de référence de l'EIE ; et b) une fois établi le projet de rapport d'EIE. Par ailleurs, ces groupes sont consultés tout au long de l'exécution du projet, en tant que de besoin.	La loi-cadre sur l'environnement dispose en ces articles 24, 25 et 26 de la participation des populations ainsi que le décret n° 2006-58/PR du 5 juillet 2006 qui à travers l'article 16, défini les moyens par lesquelles cette participation peut se faire tout en renvoyant à un arrêté ministériel des modalités de la participation du public à l'étude d'impact sur l'environnement	Conformité entre la PO 4.01 et la législation nationale. Les dispositions de la législation nationale seront suivies et complétées par celles de la PO4.01 (si besoin est)
4	***Diffusion d'information*** La PO 4.01 dispose de rendre disponible le projet d'EIE (pour les projets de la catégorie A) ou tout rapport EIE séparé (pour les projets de la catégorie B) dans le pays et dans la langue locale à une place publique accessible aux groupes affectés par le projet et aux ONG locales avant l'évaluation. En plus, la Banque mondiale diffusera les rapports appropriés sur le site internet de la Banque	La loi précise l'accès des populations à l'information et à l'éducation environnementales. L'information au public et la participation sont prévues dans le décret n° 2006-58/PR du 5 juillet 2006. L'arrêté n°19/MERF fixe les modalités et les procédures d'information et de participation du public au processus d'étude d'impact sur l'environnement.	Conformité entre l'OP 4.01 et la législation nationale. Les dispositions de la législation nationale seront suivies et complétées par celles de la PO4.01 (si besoin est)

De l'analyse comparative des textes nationaux et des politiques de la Banque mondiale, il ressort quelques points de convergence entre la législation nationale en matière environnementale et les politiques de sauvegarde de l'environnement de la Banque mondiale. Il s'agit de :

- l'existence d'abord d'une Loi-cadre sur l'environnement, le Plan National d'Action pour l'Environnement (PNAE), le Programme National de Gestion de l'Environnement (PNGE), plan national de mise en œuvre de la convention de Stockholm sur les polluants organiques persistants au Togo, le Programme National d'Investissement pour l'Environnement et les Ressources Naturelles (PNIERN);
- l'obligation au promoteur de mener une étude d'impact environnemental pour les activités, les aménagements, les ouvrages ou installations qui risquent en raison de leurs dimensions, de la nature des activités qui y sont exercées ou de leur incidence sur le milieu naturel, de porter atteinte à l'environnement ;

- l’indication des principaux aspects que doit comprendre l’étude d’impact sur l’environnement, etc. ;

En analysant les composantes et les caractéristiques du PFCCSL par rapport aux exigences de la Banque mondiale, on peut établir des liens entre les politiques applicables, la mise en œuvre des composantes du PFCCSL et leurs impacts.

6. IMPACTS ENVIRONNEMENTAUX ET SOCIAUX DU PFCCSL

6.1. Identification et évaluation des impacts environnementaux et sociaux potentiels et mesures d’atténuation

Elle part d’un processus qui permet de décrire les impacts environnementaux et sociaux potentiels, positifs et négatifs, en rapport avec les activités à financer dans le cadre du Projet d’Appui à la Facilitation du Commerce et la Compétitivité des Services Logistiques.

Les impacts sur la population concerneront essentiellement les activités économiques (commerce, emploi, revenu), la santé et les infrastructures.

Les éléments de l’environnement biophysique qui seront touchés par les sous-projets sont notamment le sol, la végétation, l’eau et l’air.

6.2. Catégories d’activités pertinentes du Projet

Il s’agit ici d’un bref rappel des types d'activités qui seront menées dans le cadre du Projet de Facilitation du Commerce et Compétitivité des Services Logistiques afin de mieux appréhender les risques potentiels sur les milieux (physiques et humains) récepteurs. Cela paraît fondamental lorsqu'on sait que les sous-projets concrets ne sont pas encore individuellement identifiés (coût exact, localisation, bénéficiaire). On dénombre cinq catégories d'activités qui pourraient générer des impacts négatifs biologiques et sociaux. Il s’agit de :

- la construction d’infrastructures (bâtiments de bureaux, centre de formation aux métiers de transporteur et de conducteur routier et infrastructure de contrôle technique des camions et auto cars) ;
- Formation et renforcement des capacités des transporteurs, conducteurs routiers, agents préposés au contrôle routiers, des cadres de l’administration des transports et de l’enseignement technique et de la formation professionnelle ;
- Négociations, actualisation des accords bilatéraux, voyages d’échanges d’expériences,
- Assistances des transporteurs et des banques pour le crédit-bail et appui en équipements informations et matériel roulant;
- Etudes d'identification de sites, techniques, architecturales et d'impact environnemental et social des centres routiers dans les chefs-lieux de région le long de la RN1.

6.3. Impacts environnementaux et sociaux positifs

<u>Composante 1 :</u> Renforcement du secteur de transport de marchandise et des services de logistique

- **Sous - composante 1a : amélioration du cadre légal, réglementaire et institutionnel pour le développement du secteur**

Au plan social

- Dans cette sous composante, le recueil exhaustif des textes législatifs et réglementaires du domaine des transports routiers, leur analyse, la rédaction et la validation de nouveaux textes, l'organisation des conditions d'accès au marché des transports routiers permettront : (i) l'existence d'un cadre légal d'accès au secteur du transport routier et de service logistique, (ii) un statut légal et réglementaire pour les acteurs du transports routiers; (iii) la professionnalisation du secteur du transport routier des marchandises et des personnes ;
- Le renforcement des capacités de l'administration du sous-secteur des transports routiers, celui des cadres du Ministère de l'Enseignement Technique et de la Formation Professionnelle et la formation des agents préposés au contrôle routier et à la gestion des accidents permettront la capacitation des administrations et des agents vont assurer la formation des acteurs du transport routiers dans le centre de formation et de perfectionnement aux métiers de transporteurs et de conducteurs routiers ;
- l'acquisition de 02 fourgonnettes équipées en pèse –essieux mobile pour les contrôles inopinés permettront à l'administration du sous-secteur de disposer d'équipements adéquats pour réduire les surcharges de marchandises et garantir la durabilité des infrastructures routières.
- La construction de nouveaux bureaux au siège de la direction générale des transports routiers et ferroviaires permettra (i) au personnel de travailler dans de meilleures conditions et d'améliorer leur performance, (ii) recrutement de la main d'œuvre temporaire au cours des travaux de construction (iii) le développement des activités économiques notamment la restauration sur les sites de travaux.

Au plan environnemental

Aucun impact positif significatif sur le milieu naturel n'est envisagé de même qu'en ce qui concerne le bruit et les vibrations lors des travaux de construction de nouveaux bureaux au siège de la direction générale des transports routiers et ferroviaires

- **Sous composante 1b : Renforcement des capacités des acteurs du secteur privé tout au long de la chaîne de valeur des services logistiques**

Au plan social

- L'élaboration des textes afférents à la professionnalisation des transporteurs routiers et des conducteurs routiers, l'adoption d'une convention collective adaptées aux conditions actuelles des transporteurs routiers, la définition de certificats de qualification professionnelle pour les conducteurs routiers, le renforcement des capacités des conducteurs, la formation continue des acteurs sur les techniques de chargement, de calage et d'arrimage des charges sur les véhicules lourds de transport de marchandises permettront aux acteurs de (i) disposer d'un qualification professionnelle, (ii) de protéger le secteur contre l'entrée de toute autre personne qui n'est pas du secteur mais qui dispose de moyens pour faire de la concurrence déloyale, (iii) de permettre aux transporteurs d'avoir accès à des crédit auprès des banques et institutions financières, (iv) de limiter les surcharges, (v) aux conducteurs de savoir

bien conduire sur les routes, (vi) réduire les dépenses liées à l'entretien de véhicule et (vii) de réduire les accidents de circulation sur les routes ;

- L'appui à la formalisation des transporteurs routiers permettra une reconnaissance légale des transporteurs qui opèrent pour la plupart dans l'informel ;
- L'édition, la publication et la diffusion du recueil des textes actualisés sur les transports routiers permettront aux acteurs de connaître leurs droits et devoirs dans la gestion des transports routiers ;
- La construction, l'équipement et le fonctionnement d'un centre de formation et de perfectionnement aux métiers de transporteurs et de conducteurs routiers permettra (i) aux formateurs et aux apprenants de disposer d'infrastructures et équipements adéquats de formations, (ii) le recrutement de la main d'œuvre temporaire au cours des travaux de construction et permanente au cours de la phase d'exploitation dudit centre et, (iii) le développement des activités économiques notamment la restauration sur les sites de travaux

Au plan environnemental

Aucun impact positif significatif n'est envisagé ni sur le milieu naturel encore moins en ce qui concerne le bruit et les vibrations lors des travaux de construction, l'équipement et le fonctionnement d'un centre de formation et de perfectionnement aux métiers de transporteurs et de conducteurs routiers.

- **Sous composante 1c : Amélioration des conditions pour le rajeunissement de la flotte de camions**

Au plan social

- Le financement du rajeunissement du parc automobile de camion de transport de marchandises et des autocars pour le transport en commun et partant, la réduction des émissions des gaz à effet de serre et les risques d'accident liés au mauvais état physique et technique des véhicules ;
- La formation des coopérateurs à la gestion administrative, financière et comptable d'une entreprise de transport permettra aux membres d'accroitre leurs capacités et d'avoir des entreprises viables et durables ;
- L'aménagement et l'équipement d'un centre de contrôle technique pour véhicule gros porteurs et autocars induira : (i) le recrutement de la main d'œuvre temporaire au cours des travaux de construction et permanente au cours de la phase d'exploitation dudit centre et (ii) le développement des activités économiques, notamment la restauration sur les sites de travaux ;
- L'assistance technique auprès des banques et des transporteurs sur le crédit-bail permettra aux transporteurs d'avoir accès au crédit-bail pour le renouvellement de leurs camions.

Au plan environnemental

Aucun impact positif significatif sur le milieu naturel n'est envisagé de même qu'en ce qui concerne le bruit et les vibrations lors des travaux de construction de nouveaux bureaux au siège de la direction générale des transports routiers et ferroviaires

Composante 2 : Amélioration de la facilitation du commerce

Au plan social

Dans cette composante :

- La revue et l'actualisation des protocoles d'accords bilatéraux de transports routiers avec les pays de la sous-région et la négociation avec les Etats concernés vont améliorer les conditions de transport qui différèrent d'un territoire à un autre et harmoniser les conditions de transport routier ;
- Le renforcement des capacités des membres du Comité National de Facilitation des Transports et l'appui au fonctionnement du Comité National de Facilitation des Transports, l'acquisition d'un véhicule de 25 places pour les missions permettront d'améliorer le fonctionnement du Comité National de Facilitation des Transports et d'avoir des membres dotés de capacités ;
- La mise en place d'un numéro vert pour la sensibilisation et la lutte contre les rackets et tracasseries routières sur les corridors réduiront les pratiques anormales sur les axes routiers des corridors d'intervention du projet.

6.4. Impacts environnementaux et sociaux négatifs

La mise en œuvre de certaines activités prévues dans les composantes 1 et 2 du projet notamment (i) la construction de nouveaux bureaux au siège de la direction générale des transports routiers, ferroviaires (ii) l'aménagement, l'équipement et le fonctionnement d'un centre de formation et de perfectionnement aux métiers de transporteurs et de conducteurs routiers et (iii) l'aménagement et l'équipement d'un centre de contrôle technique pour véhicule gros porteurs et auto (iv) assistance aux banques et aux transporteurs pour le crédit-bail, (v) l'adoption de nouveau texte dans le sous-secteur des transports routiers, (vi) la définition d'un certificat de qualification professionnelle pour les conducteurs routiers et (vii) l'organisation des conditions d'accès au marché des transports routiers (licences transports) pourrait avoir des impacts biophysiques et sociaux négatifs significatifs tels que :

Au plan environnemental

- **Pendant la phase d'installation de la base-vie des entreprises de construction**

- au niveau du sol et du paysage la production de déchets et la dégradation du sol (excavation, tassement) et d'autres risques d'altération du paysage ;
- au niveau des zones marécageuses, des rivières et des lagunes aucun impact négatif significatif n'est envisagé sur ces éléments si les entreprises installent leurs bases à l'intérieur des s CERFER et la Direction Générale des transports routiers et ferroviaires, ou sur un site dans une zone suffisamment éloignée de ces zones afin de ne pas y déverser les déchets solides ou liquides;
- au niveau des bruits, des vibrations et de la qualité de l'air, des nuisances sonores et de vibrations peuvent être enregistrées du fait des activités d'excavation et de tassement.

Ces activités peuvent également avoir une incidence sur la qualité de l'air par une augmentation de la teneur en poussière et en particules diverses ; sur la santé et le cadre de vie, la dégradation de la qualité de l'air du fait de dégagement de poussière et de gaz d'échappement pouvant entraîner l'irritation des voies respiratoires, des yeux, avec des conséquences sur la santé des personnes les plus fragiles.

- **Pendant la phase des travaux de construction d'infrastructures**

- les sols et les paysages seront probablement affectés négativement par les prélèvements de matériaux provenant des carrières ;
- la présence de camions transporteurs de matériaux de construction sur les routes situées dans l'emprise des sites des travaux de construction du projet pourrait ralentir la circulation. Au cours des travaux, il faudra également craindre les risques d'accidents liés : (i) aux déplacements des véhicules de chantier, (ii.) au stationnement anarchique des véhicules le long de la route et (iii.) au manque de courtoisie et au non-respect des règles élémentaires du Code de la route ;
- si les travaux s'effectuent pendant la période pluvieuse, les eaux de ruissellement pourraient charrier les huiles de vidange des engins et véhicules de chantier, les particules solides polluantes du chantier et affecter la qualité des eaux de surface ;
- le rejet des particules solides et de la concentration des polluants et de poussières présents dans l'air provenant du fonctionnement des opérations de prélèvement et de transport de matériaux, des gaz d'échappement des véhicules et engins pourrait engendrer une augmentation des émissions de gaz et d'émanations toxiques dans l'air;
- la production de quantités de poussières fines relativement importantes sur les chantiers et qui peuvent se propager dans les voisinages. Ces poussières peuvent affecter les populations riveraines avec des risques d'infection respiratoire ;
- une visibilité atmosphérique assez réduite provoquée par les nuages de poussières chargés de polluants émis ;
- la pollution sonore des engins de creusement, de transport de déblais ou des remblais, des matériaux de décapage, va constituer une gêne temporaire pour les populations riveraines et surtout pour les établissements commerciaux, services publics situés autour des sites ;
- les aménagements prévus peuvent être à l'origine de la destruction de quelques arbres qui se trouveraient sur les sites du projet.

- **Pendant la phase d'exploitation et d'entretien des infrastructures construites**

Le fonctionnement du centre de formation et de perfectionnement des conducteurs transporteurs sera à l'origine de la propagation dans l'air des poussières dues aux manœuvres des véhicules gros porteurs ;

- une augmentation locale de la pollution de l'air due aux gaz d'échappement des camions utilisés lors de la formation et le perfectionnement des conducteurs ;
- les manœuvres de véhicules gros porteurs au niveau du centre produiront du bruit qui pourrait affecter la santé des populations environnantes ;

- Les particules de poussières issues du fonctionnement du centre se poseront sur les feuilles de la végétation du milieu environnant, affectant ainsi la photosynthèse.

L'évaluation des impacts associés aux trois composantes montre que le PFCCSL induira beaucoup plus d'impacts négatifs sur les éléments sociaux que sur les composantes environnementales. On peut citer entre autres :

- **Perturbation de la circulation des véhicules et des piétons autour des sites de travaux de génie civil**

Les aménagements notamment, les travaux de construction prévus pourraient provoquer une perturbation de la circulation des véhicules et des piétons autour du projet. En effet, pendant cette phase, la présence de camions transporteurs de matériaux de construction sur les routes situées dans l'emprise des sites des travaux de construction du projet pourraient ralentir la circulation. Au cours des travaux, il faudra également craindre les risques d'accident liés : (i) aux déplacements des véhicules de chantier ; (ii) au stationnement anarchique des véhicules le long de la route ; (iii) au manque de courtoisie et au non-respect des règles élémentaires du Code de la route.

- **Pollution sonore et vibratoire**

L'impact du projet sur l'état acoustique et vibratoire de la zone du projet sera relativement important pendant les travaux. La pollution sonore des engins de creusement, de transport de déblais ou des remblais, des matériaux de décapage, va constituer une gêne temporaire pour les populations riveraines et les services.

- **Pollution**

L'assistance aux banques et aux transporteurs peut augmenter le nombre de camions destiné à la casse. Elle est susceptible d'augmenter la quantité d'huile usagée produite.

Au plan social

Un certain nombre de risques et impacts négatifs potentiels sont à relevés :

- **Perturbation des activités des personnes du fait des constructions**

- Plusieurs personnes peuvent être perturbées du fait des constructions notamment les populations riveraines du CERFER où il est envisagé la construction du centre de formation au métier de transporteur et de conducteur routier.
- Les propriétaires d'activités économiques (commerce, artisans, etc.) se trouvant au niveau des localités frontalières de Sanvé-Codji, d'Aflao et surtout de Cinkassé verront leur chiffres d'affaire se réduire du fait de la diminution de la durée de séjour des conducteurs routiers au niveau de ces localités et qui constituaient de fait un marché de consommation. Cette situation pourrait baisser leur niveau de vie si des dispositions ne sont pas prises vis-à-vis d'eux.
- Certains usagers du terrain de sport du CERFER se verront privés d'accès à cet endroit où est envisagée la construction du centre de formation au métier de transporteur et de conducteur routier notamment les activités de manœuvre.

- **Conflits entre les acteurs**

- ✓ L’organisation des conditions d’accès au marché des transports routiers (licence transports) et la définition d’un certificat de qualification professionnelle pour les conducteurs routiers peuvent engendrer des contestations de certains transporteurs et des conducteurs à cause des conditions d’accès au métier de transporteurs et de l’instauration de certificat de qualification professionnelle. Il faut souligner que nombreux sont ces transporteurs et conducteurs qui ne sont pas instruits et certains transporteurs ne disposent plus de camions de transport.

- **Exclusion**

- ✓ Du fait l’âge élevé de certains transporteurs, ils risquent d’être exclus des centres de formation si les dispositions ne sont pas prises pour garantir l’accès à la formation pour cette catégorie d’acteurs.

- ✓ Le risque d'exclusion de certains transporteurs ne disposant pas de garanties pour l’obtention du crédit-bail est réel, car nombreux sont ceux parmi eux qui ne disposent plus de camions de transport de marchandises même s’ils sont reconnus par les associations comme étant membres.

Tableau 6 : Synthèse des impacts

Activités prévues	Impacts négatifs	Impacts positifs
Composante 1		
Organisation des conditions d'accès au marché des transports routiers (licence transports)	Contestation de certains transporteurs des conditions d'accès et conflit Perte de qualité de transporteur par certains qui n'auraient pas suivi la formation pour des raisons liées à l'analphabétisme et d'âge avancé	Qualification professionnelle, des transporteurs Protection du secteur contre l'entrée de toute autre personne qui n'est pas du secteur mais qui dispose de moyens pour faire de la concurrence déloyale
Définition et élaboration des contrats de transports)	Néant	Accès aux crédits auprès des banques et institutions financières sécurisation de l'activité du transport routier
Etude et mise en place d'un mécanisme pour la gestion du fret	Néant	Amélioration de la gestion du fret et accroissement du fret
Edition, publication et diffusion du recueil des textes actualisés sur les transports routiers et de la charte africaine sur la sécurité routières	Néant	information sur les droits et devoirs dans la gestion des transports routiers ;
Renforcement des capacités de l'administration du sous-secteur des transports routiers et des cadres du ministère de l'enseignement technique et de la formation professionnelle Formation des agents préposés au contrôle routier et à la gestion des accidents	Néant	Capacitation des administrations et des agents qui vont assurer la formation des acteurs du transport routier dans le centre de formation et de perfectionnement aux métiers de transporteurs et de conducteurs routiers Amélioration de la sécurité routière
Acquisition de 02 fourgonnettes équipées en pèse – essieux mobile pour les contrôles inopinés	Néant	Réduction des surcharges de marchandises et durabilité des infrastructures routières
Actualisation et adoption d'une convention collective adaptée aux conditions actuelles des transports routiers	Néant	Protection sociale des personnes exerçant dans le sous-secteur des transports routiers
Assistance technique auprès des banques et des transporteurs sur le crédit-bail	Accroissement du nombre de camions à la casse	Accès au crédit-bail dans le secteur du transport Rajeunissement de la flotte de camions Réduction des émissions de gaz à effet de serre

Activités prévues	Impacts négatifs	Impacts positifs
Définition d'un certificat de qualification professionnelle pour les conducteurs routiers	Exclusion des transporteurs très âgés du processus	Professionnalisation du métier Renforcement des capacités des conducteurs routiers
Etude d'identification de sites, techniques, architecturales et d'impact environnemental et social des centres routiers dans les chefs-lieux de région le long de la RN1	Risque que l'expropriation de terres pour causes d'utilité publique ne suive pas les procédures de la PO 4.12 dans les chefs-lieux de régions qui ne disposent pas de réserves administratives pour l'érection de l'infrastructure	Connaissance des impacts environnementaux et sociaux potentiels
Etude du coût de transport de marchandises assorti d'une formule d'actualisation	Néant	Connaissances des variations des coûts de transport et adoption de mesures conséquentes
Organisation d'ateliers de validation des études et des textes réglementaires	Conflits sur certaines dispositions des textes soumis à l'adoption	Participation des acteurs à l'élaboration des textes régissant le sous-secteur des transports routiers
Renforcement des capacités des conducteurs	Néant	Réduction des dépenses liées à l'entretien de véhicule Réduction des accidents de circulation sur les routes
Formation continue des acteurs sur les techniques de chargement, de calage et d'arrimage des charges sur les véhicules lourds des transports de marchandises	Néant	-Réduction des dépenses liées à l'entretien de véhicule -Réduction des accidents de circulation sur les routes
Appui à la formalisation des transporteurs routiers	Néant	Reconnaissance légale des transporteurs
Formation des coopérateurs à la gestion administrative, financière et comptable d'une entreprise de transports routiers	Néant	Amélioration de la capacité de gestion des coopérateurs et viabilité des entreprises de transport routier
Assistance technique auprès des banques et des transporteurs sur le crédit-bail	**Exclusion des transporteurs ne disposant de garantie**	Accès aux crédits et renouvellement de camions
Revue et actualisation des protocoles d'accords bilatéraux des transports routiers avec les pays de la sous –région	Réduction des chiffres d'affaire des vendeuses au niveau des frontières (Cinkassé, Alao et Sanvé - Codji) du fait de la diminution du séjour des conducteurs routiers à ces frontières Réduction du personnel des maisons de transit et Pertes d'emploi des transitaires non agréés	Harmonisation des conditions de transports routiers qui différèrent d'un territoire à un autre Réduction des formalités aux frontières et le séjour des marchandises sur les corridors

Activités prévues	Impacts négatifs	Impacts positifs
Renforcement des capacités des membres du comité national de facilitation des transports (CNF)	Néant	Amélioration du fonctionnement du CNF
Appui au fonctionnement du comité national de facilitation des transports pendant la durée du projet	Néant	Amélioration du fonctionnement du comité national de facilitation des transports
Négociation avec les états concernés pour l'adoption des nouveaux protocoles d'accords bilatéraux de transports routiers	Néant	Harmonisation les conditions de transports routiers qui différèrent d'un territoire à un autre Réduction des formalités aux frontières et le séjour des marchandises sur les corridors
Mise en place d'un numéro vert pour sensibiliser et lutter contre les rackets et tracasseries routières sur les corridors	Néant	Réduction des pratiques anormales sur les axes routiers des corridors
Actualisation de la catégorisation des mesures des Accords sur la Facilitation des Echanges (AFE)	Néant	Harmonisation des conditions de transports routiers qui différèrent d'un territoire à un autre
Soutien à la préparation des textes d'application du Décret portant création du comité national de la facilitation des échanges (CNFE) Renforcement des capacités des membres du CNFE et soutien au fonctionnement du CNFE (Formation des membres et appui logistique du plan d'action) Equipement et acquisition du matériel pour le secrétariat du CNFE (Matériel Informatique et matériel roulant pour les missions du CNFE	Néant	Amorce du fonctionnement du CNFE
	Phase d'installation des base-vie - Production de déchet et la dégradation du sol (excavation, tassement) et d'autre des risques d'altération du paysage ; - Nuisances sonores et de vibrations du fait des activités d'excavation et de tassement. - Dégradation de la qualité de l'air par le dégagement de poussière et de gaz d'échappement peut entraîner l'irritation des voies respiratoires, des yeux, et avec des conséquences sur la santé des personnes les plus fragiles	Recrutement temporaire de la main d'œuvre locale au cours des travaux de construction et permanent au cours de la phase d'exploitation dudit centre ; Développement des activités économiques notamment la restauration sur les sites de travaux ; Réduction des cas d'accidents ; Réduction des frais d'entretien des camions due à la réduction des surcharges ;

Activités prévues	Impacts négatifs	Impacts positifs
- Aménagement, équipement et fonctionnement d'un centre de formation et de perfectionnement aux métiers de transporteurs et de conducteurs routiers - Aménagement de nouveaux bureaux au siège de la direction des transports routiers et ferroviaires - Aménagement et équipement d'un centre de contrôle technique pour véhicules gros porteurs et auto cars	**Phase des travaux** - Dégradation des sols et des paysages par les prélèvements de matériaux provenant de carrières ; - ralentissement de la circulation dû à la présence de camions transporteurs de matériaux de construction sur les routes situées dans l'emprise des sites des travaux de construction ; - risques d'accident ; - ruissellement des huiles de vidange et des particules solides polluantes ; -pollution de la qualité des eaux de surface ; - augmentation des émissions de gaz et d'émanations toxiques, des particules solides et de poussières dans l'air ; - risques d'infection respiratoire dus aux des particules solides et poussières dans l'air ; - visibilité atmosphérique assez réduite provoquée par les nuages de poussières; - pollution sonore des engins de creusement, de transport de déblais ou des remblais, - gêne temporaire pour les stagiaires du CERFER, les populations riveraines et surtout pour les établissements commerciaux, services publics situés autour des sites de construction ; - destruction de quelques arbres qui se trouveraient sur certains sites de travaux. **Phase d'exploitation des ouvrages** - augmentation locale de la pollution de l'air due aux gaz d'échappement des camions utilisés lors de la formation et le perfectionnement des conducteurs ; - émission de bruits qui pourraient affecter la santé des populations environnantes lors des manœuvres de véhicules gros porteurs au cours de la formation - émission des particules de poussières lors des manœuvres.	Recrutement temporaire de la main d'œuvre locale au cours des travaux de construction et permanent au cours de la phase d'exploitation dudit centre. Développement des activités économiques notamment la restauration sur les sites de travaux ; Recrutement temporaire de la main d'œuvre au cours des travaux de construction et permanent au cours de la phase d'exploitation dudit centre ; Renforcement des capacités des transporteurs et des conducteurs routiers Recrutement d'un personnel pour le centre de contrôle technique pour véhicules gros porteurs et auto cars

7. MESURES D'ATTENUATION ET DE COMPENSATION DES IMPACTS NEGATIFS

Cette partie présente les lignes directrices majeures pour la gestion environnementale et sociale du PFCCSL, dégagées à partir des éléments significatifs présentés ci-dessus et compte tenu des exigences des politiques de sauvegarde de l'environnement de la Banque mondiale. Ces directives comprennent des orientations relatives au renforcement des impacts positifs et d'autres relatives à la prévention, l'atténuation et la compensation des impacts négatifs.

7.1. Mesures d'atténuation et de gestion des impacts

7.1.1. Mesures génériques d'atténuation des impacts négatifs

Le présent paragraphe comprend : (i) des listes génériques de simples mesures d'atténuation pour éviter ou réduire les impacts négatifs, mais aussi de bonification des impacts positifs potentiels lors de la mise en œuvre du projet; (ii) des Clauses environnementales et sociales à intégrer lors des travaux.

7.1.1.1. Listes génériques des mesures d'atténuation applicables

Suivant les résultats de la sélection et de la classification des sous-projets, certaines activités pourraient faire l'objet d'une EIES simplifiée avant tout démarrage ou d'un Plan d'Action de Réinstallation (PAR) en cas de déplacements involontaires (pertes de biens ou sources de revenus, etc.). Ces études environnementales et sociales détermineront plus précisément la nature des mesures à appliquer pour chaque activité. En cas de non-nécessité de réaliser de telles études, de simples mesures environnementales et sociales pourront être appliquées à partir des listes proposées ci-dessous.

Tableau 7 : Mesures générales d'atténuation pour l'exécution des sous-projets de travaux de construction

Impacts négatifs	Mesures d'atténuation
Pollution du milieu (eaux et sols) par les déchets solides (déblais, démolition, huiles, etc.)	Assurer la collecte et l'élimination des déchets issus des travaux ;
Pollution sonore par le bruit des engins	Procéder à la signalisation des travaux ;
Dégradation du milieu par le dépôt des produits de démolition et de chantier ;	Veiller au respect des mesures d'hygiène et de sécurité ;
Érosion et pollution des sols ;	Prévoir des dispositifs de déviation pour maintenir la circulation des biens et des personnes
Pollution de l'air (envol de poussière) ;	Arroser les surfaces sources de poussière surtout en saison sèche
Risques de conflits sociaux en cas de non utilisation de la main d'œuvre locale ;*	Employer la main d'œuvre locale en priorité ;

Conflits sociaux avec l'occupation non autorisée de parcelles privées	Mener une campagne de communication et de sensibilisation avant les travaux
Perturbation des activités socioéconomiques lors des travaux ;	Indemniser les personnes affectées en cas de destruction de biens ou de pertes d'activités
Risque d'accident en cours de travaux (personnel et population	Munir les travailleurs d'équipements de protection individuelle (EPI).

7.1.1.2. Clauses environnementales et sociales pour les travaux

Les clauses environnementales et sociales sont destinées à aider les personnes en charge de la rédaction de Dossiers d'Appels d'Offres (DAO) et des marchés d'exécution des travaux de : (i) aménagement de nouveaux bureaux au siège de la direction des transports routiers et ferroviaires, (ii) aménagement, équipement et fonctionnement d'un centre de formation et de perfectionnement aux métiers de transporteurs et de conducteurs routiers et (iii) aménagement et équipement d'un centre de contrôle technique pour véhicule gros porteur (composante « renforcement du secteur de transport de marchandises et de services logistiques), afin qu'elles puissent y intégrer des prescriptions permettant d'optimiser la protection de l'environnement et du milieu socio-économique. Les clauses sont spécifiques à toutes les activités de chantier pouvant être sources de nuisances environnementales et sociales. Les clauses font partie intégrante des DAO et des marchés de travaux. Elles sont développées en détail dans l'Annexe 5 du présent CGES.

7.1.2. Mesures génériques spécifiques d'atténuation des impacts

Tableau 8 : Mesures génériques spécifiques d'atténuation des impacts des activités des composantes

Infrastructures et services	Impacts négatifs	Mesures génériques d'atténuation
Assistances des transporteurs et des banques pour le crédit-bail et appui en équipements informations et matériels roulant	• Pollution de l'environnement due aux organes des carcasses de camions issus du rajeunissement de la flotte de camions de transport de marchandises et d'auto cars • Augmentations de la production d'huiles usagées issues des camions envoyés à la casse • Exclusion des transporteurs qui n'ont pas de garanties	• Former les opérateurs de casse et les collecteurs d'huiles usagées • Vulgariser les nouvelles techniques de démontage des camions envoyés à la casse • Former les récupérateurs de ferrailles issues des casses auto • Sensibiliser les transporteurs à la gestion des carcasses de camions • Négocier des clauses favorables aux transporteurs qui n'ont pas de garanties à déposer à la banque
Etudes d'identification de sites, techniques, architecturales et d'impact environnemental et social des centres routiers dans les chefs-	Expropriation des propriétaires terriens des sites devant abriter les centres routiers dans les chefs-lieux de région dans des conditions illégales	Appliquer les procédures de la PO 4.12 relative à la réinstallation et des dispositions du CPR réalisé

Infrastructures et services	Impacts négatifs	Mesures génériques d'atténuation
lieux de région le long de la RN1		
Formation et renforcement des capacités des transporteurs, conducteurs routiers, agents préposés au contrôle routier, des cadres de l'administration des transports et de l'enseignement technique et de la formation professionnelle	• Manque à gagner des transporteurs et conducteurs à cause de la participation à la formation • Exclusion des transporteurs sans camions de transport • Exclusion des conducteurs non instruits • Exclusion des acteurs dans l'élaboration, la validation et la mise en œuvre des modules de formation ; • Inadaptation des modules de formation	• Compenser les transporteurs et conducteurs ayant enregistré un manque à gagner selon les conditions du CPR réalisé • Intégrer la dimension langues locales dans la formation • Veiller à l'implication des acteurs dans l'élaboration et la validation des programmes de formation • Veiller et s'assurer que les différents acteurs sont impliqués dans l'élaboration, la validation et la mise en œuvre des modules de formation • Consulter, former et intégrer les transporteurs et conducteurs dans la mise en œuvre des formations • Impliquer les enseignants togolais dans la conception des modules
Construction d'infrastructures (bâtiments de bureaux, centre de formation aux métiers de transporteur et de conducteur routier et infrastructures de contrôle technique des camions et auto cars)	**Installation de la base-vie et Construction :** • Risque de déboisement • Déplacement involontaire de populations ou d'activités économiques (au niveau du CERFER) • Production d'ordures lors des travaux de construction • Pollutions et Nuisances ; dégradation du cadre de vie • Non utilisation de la main d'œuvre locale	• **Installation de la base-vie et Construction :** • Effectuer des choix judicieux des sites • Indemniser les personnes affectées en cas de destruction de biens ou de pertes d'activités ; • Procéder à des reboisements compensatoires • Privilégier les carrières existantes • Remettre en état et effectuer des reboisements compensatoires après les travaux • Sensibiliser et protéger le personnel et les populations riveraines • Collecter, réduire, réutiliser, éliminer et valoriser les déchets de chantier
	Exploitation : • Pollutions et nuisances du site et du milieu environnant dues à la production de bruits, de déchets solides et liquides issus des activités de formation des transporteurs, conducteurs routiers et agents administratifs • Risques de maladies (infections) et de conflits sociaux	**Exploitation des infrastructures :** • Collecter, réduire, réutiliser, éliminer et valoriser les déchets générés par l'exploitation des infrastructures (bâtiments de bureaux, centre de formation aux métiers de transporteur et de conducteur routier et infrastructure de contrôle technique des camions et auto cars) • Sensibiliser les populations riveraines du centre de formation routier et du centre de contrôle techniques des camions et auto cars • Sensibiliser les usagers du centre de formation routier et du centre de contrôle technique des camions et auto cars

Infrastructures et services	Impacts négatifs	Mesures génériques d'atténuation
		• Éviter de mener les activités aux heures de pause (repos)

8. PLAN DE GESTION ENVIRONNEMENTALE ET SOCIALE (PGES)

L'objectif du Plan de Gestion Environnementale et Sociale (PGES) pour le projet est de décrire les mécanismes institutionnels relatifs à : (i) la méthodologie pour la préparation, l'approbation, l'exécution et le suivi des sous-projets; (ii) le suivi et la mise en œuvre des mesures d'atténuation; (iii) le renforcement des capacités; (iv) les estimations des coûts y relatifs ainsi que la chronologie. Le PCGES met l'accent sur les mesures d'atténuation des impacts qui résulteront de la mise en œuvre des activités du projet.

8.1. Procédure de Gestion environnementale et sociale des sous-projets

8.1.1. Processus de sélection environnementale et sociale (ou screening)

Le processus de sélection environnementale et sociale ou « screening » complète la procédure nationale en matière d'évaluation environnementale et sociale, notamment en ce qui concerne le tri et la classification des sous-projets. Le PGES est appelé à combler cette lacune.

Les différentes étapes du processus de sélection environnementale et sociale sont déterminées dans les paragraphes suivants. L'ampleur des mesures environnementales et sociales requises pour les activités du projet dépendra des résultats du processus de sélection. Ce processus de sélection vise à : (i) déterminer les activités du projet qui sont susceptibles d'avoir des impacts négatifs au niveau environnemental et social, y compris les activités susceptibles d'occasionner le déplacement des populations ou l'acquisition de terres; (ii) déterminer les mesures d'atténuation appropriées pour les activités ayant des impacts préjudiciables; (iii) identifier les activités nécessitant des études d'Impact Environnemental et Social simplifiées; (iv) décrire les responsabilités institutionnelles pour l'analyse et l'approbation des résultats de la sélection, la mise en œuvre des mesures d'atténuation proposées, et éventuellement la préparation des rapports d'Etudes d'Impact Environnemental et Social (EIES) simplifiée ; (v) assurer le suivi des paramètres environnementaux.

Ce processus de screening comporte les étapes suivantes :

Étape 1: Remplissage du formulaire de sélection et classification environnementale et sociale

Une fois les dossiers d'exécution réalisés, l'Expert en Sauvegardes Environnementales et Sociales (ESES) recruté par le projet pour assurer cette fonction va procéder au remplissage du formulaire sur le site pour voir si oui ou non, un travail environnemental et social est requis.

Pour cela, L'ESES du PFCCSL va : (i) remplir la fiche de sélection environnementale (Annexe 1) et la liste de contrôle environnemental et social (Annexe 2) ; (ii) analyser les activités prévues et (iii) procéder à la classification environnementale de l'activité concernée, en concertation avec le représentant de l'ANGE. La Direction de l'Environnement et les

Directions Régionales du MERF basées dans les zones d'intervention pourront aussi être associées à ce processus.

La législation environnementale togolaise a établi une liste d'activités, projets et sous-projets, en conformité avec les exigences de la Banque mondiale (notamment la PO 4.01).

Toutefois, il faut souligner que le projet a été classé en catégorie « B » ce qui veut dire que ses impacts environnementaux négatifs potentiels sur les populations humaines ou les zones d'importance écologique sont spécifiques aux sites et peuvent être atténués dans l'immédiat. Les activités du projet classées comme « B » nécessiteront un travail environnemental à savoir, la préparation d'une Étude d'impact environnemental et social (EIES) simplifiée.

La catégorie « C » indique que les impacts environnementaux et sociaux éventuels sont considérés comme peu importants et ne nécessitent pas d'évaluation environnementale et sociale spécifique.

NB : La coordination du PFCCSL ne pourra lancer les dossiers techniques d'exécution d'un sous-projet (activité) que lorsque toutes les diligences environnementales et sociales sont effectivement prises en compte et intégrées dans les Dossiers d'Appel d'Offres et les contrats de marché.

8.1.2. Réalisation, approbation et diffusion des rapports d'EIES

Étape 2: Exécution du travail environnemental

- **Lorsqu'une EIES n'est pas nécessaire**

Dans ces cas de figure, l'ESES/PFCCSL consulte la liste des mesures d'atténuation identifiées dans le présent CGES pour sélectionner celles qui sont appropriées.

- **Lorsqu'une EIES simplifiée est nécessaire**

L'ESES/PFCCSL, avec l'appui de l'ANGE, effectue les activités suivantes : préparation des termes de référence pour l'EIES simplifiée ; recrutement des consultants agréés pour effectuer l'EIES ; conduite des consultations publiques conformément aux termes de référence ; revues et approbation des EIES. Les TDR d'une EIES sont décrits en Annexe 3 du présent Cadre de Gestion Environnementale et Sociale.

Étape 3: Examen des rapports de l'EIES

L'Agence Nation de Gestion de l'Environnement (ANGE), avec l'appui des autres services techniques (tel que prévu dans le décret n° 2006-058/PR du 5 juillet 2006 fixant la liste des travaux, activités et documents de planification soumis à l'EIES), va procéder à l'examen et à l'approbation des études environnementales et sociales réalisées pour les activités classées en catégorie B. Le même type de travail sera effectué par les spécialistes en sauvegarde environnementale de la Banque mondiale.

Étape 4: Diffusion

Les dispositions de la législation environnementale Togolaise en matière d'EIES doivent être suivies, notamment celles relatives à la réalisation de l'enquête publique pour l'explication du projet aux populations, en conformité avec le décret n° 2006-058/PR du 5 juillet 2006 fixant

la liste des travaux, activités et documents de planification soumis à Étude d'Impact sur l'Environnement, mais aussi avec la PO 4.01 décrivant les exigences de consultation et de diffusion. Le processus de validation du rapport d'étude d'impact sur l'environnement se déroule en deux phases : l'audience publique ou la consultation du public et l'analyse technique. L'audience publique est destinée aux projets des catégories A et B, tandis que la consultation du public s'effectue pour les projets de la catégorie C. Cette information du public comporte notamment: (i) une ou plusieurs réunions de présentation du Projet regroupant les autorités locales, les populations, les ONG et associations ; (ii) l'ouverture d'un registre accessible aux populations où sont consignées les appréciations, les observations et suggestions formulées par rapport au sous-projet.

L'Expert en Sauvegarde Environnementale et Sociale du Projet (ESES/PFCCSL) en rapport avec les acteurs concernés, conduira tout le processus de consultation. L'information du public sera à la charge du projet.

8.1.3. Mise en œuvre et suivi-évaluation

Étape 5. Intégration des dispositions environnementales et sociales dans les Dossiers d'Appel d'Offre et d'exécution des travaux

Une fois les EIES simplifiées réalisées, il s'agira de procéder à l'intégration des dispositions environnementales et sociales dans les dossiers d'appel d'offre et d'exécution des travaux, processus qui devra se faire selon les deux cas de figure suivants :

Pour les projets ne nécessitant pas un travail environnemental supplémentaire mais uniquement de simples mesures d'atténuation, l'ESES/PFCCSL va puiser dans la liste des mesures environnementales et sociales proposées au chapitre 7.1.1 ci-dessus, les mesures jugées appropriées pour les inclure dans les Dossiers d'Appel d'Offre et d'exécution ;

Pour l'Etudes d'Impact Environnemental et Social des centres routiers dans les chefs-lieux de région le long de la RN1 et les autres sous projets nécessitant un travail environnemental supplémentaire (une EIES à réaliser), l'ESES/PFCCSL vat aider à recruter un Consultant pour réaliser ces études et inclure les mesures environnementales et sociales y relatives dans les dossiers d'appel d'offre et d'exécution.

Étape 6: Mise en œuvre - Surveillance et Suivi environnemental

La mise en œuvre des activités sera assurée par des prestataires privés ou structures publiques, dépendamment des sous-projets à réaliser.

Étape 7 : Surveillance et Suivi environnemental et social

Le suivi environnemental et social des activités sera mené dans le cadre du système de suivi général du PFCCSL.

La supervision des activités sera assurée par l'ESES du PFCCSL et le Comité de Pilotage du projet. La supervision inclura les services de l'ANGE;

La surveillance de proximité de l'exécution des travaux sera assurée par un Bureau de Contrôle recruté par le projet, s'agissant des travaux de génie civil ;

Le suivi sera effectué par les services centraux et départementaux de l'ANGE ;

L'évaluation sera effectuée par des Consultants (nationaux et/ou internationaux), à la fin du projet.

8.1.4. Responsabilités pour la mise en œuvre de la sélection environnementale et sociale

Le tableau ci-dessous donne un récapitulatif des étapes et des responsabilités institutionnelles pour la sélection et la préparation, l'évaluation, l'approbation et la mise en œuvre des sous projets.

Tableau 9 : Responsabilités pour la sélection, les études, la mise en œuvre et le suivi

Étapes	Responsables
1.	
1. Remplissage du formulaire de sélection et classification environnementale et sociale ***2.1.*** Remplissage formulaire ***2.2.*** Classification du sous-projet et Détermination du travail environnemental (simples mesures de mitigation ou EIES simplifiée)	L'ESES/PFCCSL ANGE
2. Exécution du travail environnemental ***3.1.*** Choix du consultant ***3.2.*** Réalisation des EIES simplifiée	L'ESES/PFCCSL Consultants sélectionné par l'Unité de Coordination du PFCCSL
3. Examen et approbation des EIES	ANGE et Banque mondiale
4. Diffusion	Comité de Pilotage ; MERF ; l'Unité de Coordination PFCCSL ; DE; ANGE
5. Intégration des dispositions environnementales et sociales dans les Dossiers d'appel d'offre et d'exécution des travaux	L'ESES/PFCCSL et SPM/PFCCSL
6. Mise en œuvre	UCP/PFCCSL
7. Surveillance et Suivi	• La supervision des activités sera assurée par l'ESES/PFCCSL; • La surveillance de proximité de l'exécution des travaux sera assurée par un Bureau de Contrôle recruté par le projet, s'agissant des travaux de génie civil ; • Le suivi sera effectué par les services de l'ANGE; • L'évaluation sera effectuée par des Consultants (nationaux et/ou internationaux), et aussi l'ANGE à la fin du projet.

Il est plus raisonnable et pragmatique de mettre le processus de gestion environnementale et sociale du projet sous la responsabilité de l'ANGE et de l'UCP pour les motifs règlementaires et d'ordre pratique que sont:

- les sectoriels responsables des projets ont très peu de capacités / disponibilité et montrent très peu de volonté à réellement mettre en œuvre les mesures environnementales exigées par le Certificat de Conformité Environnementale(CCE) ou le PGES ;
- un alourdissement du cadre institutionnel de mise en œuvre du projet conduit à des coûts élevés de gestion, et souvent à un oubli pur et simple de la mise en œuvre des mesures environnementales ;

- les gestionnaires de projets publics se passent simplement des EIES ou utilisent des motifs d'urgence pour se faire délivrer des certificats environnementaux provisoires qu'ils ne régularisent jamais jusqu'à l'achèvement des travaux ;
- les projets publics ne prévoient presque jamais une ligne budgétaire pour la gestion environnementale (réalisation d'EIES, suivi environnemental).

Ainsi, pour être effectif et efficace, le processus de gestion environnementale se déroulera globalement en quatre phases 1) phase préparatoire dès le démarrage effectif de la mise en œuvre du projet ; 2) contrôle de la mise en œuvre des mesures environnementales et sociales ; 3) clôture des travaux et 4) activités post travaux.

8.2. Mesures de gestion environnementale et sociale du projet

8.2.1. Mesures d'ordre stratégique

8.2.1.1. Mesures de renforcement institutionnel et juridique

Renforcement de l'expertise environnementale et sociale de l'UCP et du comité technique. Il s'agira de renforcer les capacités environnementales et sociales des membres ***de l'UCP et du comité technique*** du projet par l'organisation des séances de sensibilisation et d'imprégnation sur les documents de sauvegarde environnementales et sociales, pour mieux leur faire comprendre les enjeux environnementaux et sociaux du projet et de mieux les impliquer dans la supervision environnementale et sociale des activités .

Renforcement de l'expertise environnementale des services centraux du MERF

Dans le cadre du présent projet, il est recommandé de renforcer les capacités des services du MERF ***notamment la Direction de l'environnement et l'Agence Nationale de Gestion de l'Environnement*** sur les questions de sauvegardes environnementales et sociales pour mieux renforcer l'intégration de l'environnement dans ce département.

8.2.1.2. Mesures de renforcement technique et de suivi-évaluation

Les mesures de renforcement technique et de suivi portent sur : une provision pour la réalisation et la mise en œuvre d'éventuelles EIES simplifiées et la mise en œuvre des PGES, si nécessaire, la surveillance, le suivi et l'évaluation des activités du projet.

- ***Provision pour la réalisation et la mise en œuvre des EIES***

Il est prévu des Etudes d'Impact Environnemental et Social simplifiées des centres routiers dans les chefs-lieux de région le long de la RN1. Des EIES pourraient être requises pour les activités ou sous projets relatifs à l'aménagement de nouveaux bureaux au siège de la direction des transports routiers et ferroviaires. D'ores et déjà, une EIES simplifiée a été réalisée pour l'aménagement, l'équipement et le fonctionnement d'un centre de formation et de perfectionnement aux métiers de transporteurs et de conducteurs routiers et aménagement et équipement d'un centre de contrôle technique pour véhicule gros porteurs et auto cars, pour s'assurer qu'elles sont durables du point de vue environnemental et social. La réalisation d'éventuelles EIES simplifiées pourrait occasionner des mesures comportant des coûts et qui devront être budgétisés dès à présent par le projet pour pouvoir être exécutées le moment venu. Pour cela, il est nécessaire de prévoir les lignes budgétaires qui permettront de prendre en charge de telles mesures.

- ***Surveillance, Suivi et Évaluation des activités du projet***

Le programme de suivi portera sur le suivi permanent, la supervision, l'évaluation à mi-parcours et finale. La supervision des activités sera assurée par l'ESES/PFCCSL et le Comité de technique du projet. La supervision inclura les services de l'ANGE et de la Direction de l'Environnement. La surveillance de proximité de l'exécution des travaux d'aménagement, de construction et d'équipement sera assurée par un Bureau de Contrôle recruté par le projet. Le suivi sera effectué par les services de l'ANGE et de la Banque mondiale. L'évaluation sera effectuée par un Consultant (national et/ou international), à mi-parcours et à la fin du projet. Le suivi et la supervision devront aussi être budgétisés pour permettre à tous les acteurs concernés d'y participer.

8.2.2. Formation des acteurs impliqués dans la mise en œuvre du PFCCSL

Il s'agit surtout des membres du Comité technique, des membres de l'UCP, des agents de l'ANGE, de la Direction de l'Environnement. Ces acteurs ont la responsabilité d'assurer l'intégration et le suivi des aspects environnementaux et sociaux dans les sous-projets. La formation vise à renforcer leur compétence en matière d'évaluation environnementale et sociale, de contrôle environnemental et social des travaux et de suivi environnemental et social afin qu'ils puissent jouer leurs rôles respectifs de manière plus efficace dans la mise en œuvre des sous-projets.

Il s'agira d'organiser un atelier de formation à Lomé qui permettra aux structures impliquées de s'imprégner des dispositions du CGES (et aussi des autres documents de sauvegardes environnementales et sociales), de la procédure de sélection environnementale et des responsabilités dans la mise en œuvre. Les sujets seront centrés autour : (i) des enjeux environnementaux et sociaux des travaux d'infrastructures et les procédures d'évaluation environnementale ; (ii) de l'hygiène et la sécurité des travaux de construction; et (iii) des réglementations environnementales appropriées. La formation devra permettre aussi de familiariser les acteurs sur la réglementation Togolaise en matière d'évaluations environnementales ; les politiques et les instruments de sauvegarde de la Banque mondiale, le contrôle environnemental des chantiers et le suivi environnemental.

Les consultants nationaux ou internationaux en évaluation environnementale et sociale pourraient, avec l'assistance des spécialistes en sauvegarde environnementale et sociale de la Banque, conduire ces formations.

Tableau 10 : Acteurs et thème de formation

Acteurs concernés	Thèmes de formation
- Membres du Comité technique - Membres de l'UCP - Agents de l'ANGE	- Législation et procédures environnementales nationales - Politiques et instruments de Sauvegarde de la Banque mondiale - Mise à niveau sur le CGES et le CPR. - Formation en Évaluation Environnementale et Sociale (sélection et classification des activités; identification des impacts, choix mesures d'atténuation et indicateurs) - Élaboration de Termes de Référence (TDR) pour les EIES simplifiées - Sélection de mesures d'atténuation - Suivi des mesures environnementales et sociales

	- Suivi des normes hygiène et sécurité

8.2.3. Programmes de sensibilisation et de mobilisation sociale

Accompagnement social

Dans un souci d'appropriation et de pérennisation des acquis du projet par les acteurs du sous-secteur routier (transporteurs, conducteurs routiers, commerçants, transitaires, etc.) dans les zones ciblées, la coordination du PFCCSL devra prévoir d'accompagner le processus de préparation et de mise en œuvre des activités du projet par des actions d'information, de sensibilisation et de formation pour un changement de comportement.

L'ESES/PFCCSL devra coordonner la mise en œuvre des campagnes d'information et de sensibilisation auprès des acteurs du transport routier. Dans ce processus, les Associations (UPRAD, URT, UNATROT) et ONG locales devront être impliquées au premier plan. Une ONG avec une expertise confirmée dans ce domaine devrait être retenue pour effectuer ces prestations. L'information, l'éducation et la Communication pour le Changement de Comportement (CCC) doivent être axées principalement sur les problèmes environnementaux et sociaux liés aux activités du projet ainsi que sur les stratégies à adopter pour y faire face.

Tableau 11 : Information et Sensibilisation

Acteurs concernés	Thèmes
- Transporteurs - Conducteurs routiers, - Commerçants - Transitaires - Associations locales	- Campagnes d'information et de sensibilisation sur la nature des travaux et services prévus par le projet, l'implication des acteurs, les enjeux environnementaux et sociaux - Sensibilisation sur les enjeux de la formation, l'adoption de nouveaux textes et de la politique de sécurité routière, etc. - Sensibilisation sur la sécurité routière et son impact sur la facilitation du commerce - Sensibilisation sur les bonnes pratiques de chargement de marchandises et de conduite

Procédure à suivre en cas de découverte de vestiges archéologiques

- Si des monuments, ruines, vestiges d'habitation ou de sépultures anciennes, des inscriptions ou généralement des objets pouvant intéresser la préhistoire, l'histoire, l'art ou l'archéologie sont découverts lors des travaux, l'Entrepreneur est tenu d'en faire la déclaration immédiate à l'autorité administrative.
- Une découverte de vestige culturel doit être conservée et immédiatement déclarée à l'autorité administrative.
- L'Entrepreneur doit prendre des précautions raisonnables pour empêcher ses ouvriers ou toute autre personne d'enlever ou d'endommager ces objets ou ces choses.
- Il doit également avertir le maître d'ouvrage de cette découverte et exécuter ses instructions quant à la façon d'en disposer.
- Il revient à l'État de statuer sur les mesures à prendre à l'égard des découvertes faites fortuitement.

8.2.3.1. Mesures de conformité avec la PO 4.12 « Réinstallation Involontaire »

Pour être en conformité avec cette politique, un Cadre de Politique de Réinstallation (CPR) a été élaboré en document séparé pour indiquer les orientations à suivre en cas de pertes de terres, de restriction d'accès à des ressources, de déficit dans les sources de revenus et/ou de déplacement de populations.

8.2.4. Arrangements institutionnels de mise en œuvre du CGES

Le cadre institutionnel de mise en œuvre du CGES comprend essentiellement :

- le Comité de pilotage(CP) : Le Comité de Pilotage veillera à l'inscription et à la budgétisation des diligences environnementales et sociales dans les Plans de Travail et Budgets Annuels(PTBA) ;
- l'Unité Coordination du Projet(UCP) : Le PFCCSL garantira l'effectivité de la prise en compte des aspects et des enjeux environnementaux, et sociaux dans l'exécution des activités du projet ;
- l'Agence Nationale de Gestion de l'Environnement (ANGE) : L'ANGE procédera à l'examen et à l'approbation de la classification environnementale des sous-projets ainsi qu'à l'approbation des études d'impact environnemental et social (EIES) simplifiées. Il participera aussi au suivi externe ;
- les Services Techniques Déconcentrés (STD) : Les STD de chaque région et ses dépendances (sous-unités) sont concernées et seront associées à toutes les activités se déroulant dans leurs champs d'action pendant et après le projet ;
- les collectivités locales : elles participeront au suivi environnemental et social à travers leurs services techniques municipaux;
- les entreprises des travaux : Elles pour responsabilité à travers leur Expert en Environnement, la mise en œuvre des PGES et la rédaction des rapports de mise en œuvre des dits PGES ;
- les bureaux de contrôle : Ayant en leur sein un Expert en Environnement, celui-ci est chargé du suivi au jour le jour de la mise en œuvre du PGES et l'élaboration d'un rapport de suivi environnemental et social à transmettre à l'UCP ;
- les ONG : En plus de la mobilisation sociale, elles participeront à la sensibilisation des populations et au suivi de la mise en œuvre des PGES à travers l'interpellation des principaux acteurs du PFCCSL.

Matrice des rôles et responsabilités (au regard de l'arrangement institutionnel de mise en œuvre du CGES)

No	Etapes/Activités	Responsable	Appui/ Collaboration	Prestataire
1.	Identification de la localisation/site et principales caractéristiques	Responsable technique de l'activité	• Bénéficiaire; • Services Techniques Déconcentrés (STD)	PFCCSL

	techniques du sous-projet		• Mairie	
2.	Sélection environnementale (Screening-remplissage des formulaires), et détermination du type d'instrument spécifique de sauvegarde (EIES, RAP, Audit E&S, AS, …)	• Experts E&S du PFCCSL	• Bénéficiaire; • Mairie • Services Techniques Déconcentrés (STD) • ANGE	Experts E&S du PFCCSL
3.	Approbation de la catégorisation par l'entité chargée des EIES et la Banque	Coordonnateur du PFCCSL	Experts E&S du PFCCSL	• ANGE • Banque mondiale
4.	Préparation de l'instrument spécifique de sauvegarde E&S de sous-projet			
	Préparation et approbation des TDR	Experts E&S du PFCCSL	Responsable technique de l'activité	• ANGE • Banque mondiale
	Réalisation de l'étude y compris la consultation du public		• Spécialiste Passation de Marché (SPM); • ANGE ; • Mairie	Consultants
	Validation du document et obtention du certificat environnemental		SPM, Mairie	•ANGE •Banque mondiale
	Publication du document		Coordonnateur du PFCCSL	•Media ; •Banque mondiale
5.	(i) Intégration dans le dossier d'appel d'offres (DAO) du sous-projet, des clauses environnementales et sociales ; (ii) approbation du PGES-chantier	Responsable Technique de l'activité(RTA)	• Spécialiste en Suivi-Evaluation (SSE) • SPM	Experts E&S du PFCCSL
6.	Exécution/Mise en œuvre des clauses environnementales et sociales	SSES	• SPM • RT • Responsable Financier (RF) • Mairie •STD	•Entreprise des travaux •Consultant •ONG •Autres

7.	Surveillance interne de la mise en œuvre des mesures E&S	SSES	• Spécialiste en Suivi-Evaluation (S-SE) •STD •RF •Mairie	Bureau de Contrôle
	Diffusion du rapport de surveillance interne	Coordonnateur du PFCCSL	SSE	Experts E&S du PFCCSL
	Surveillance externe de la mise en œuvre des mesures E&S	ANGE	Experts E&S du PFCCSL	• PFCCSL • STD • Mairie • ONG
8.	Suivi environnemental et social	Experts E&S du PFCCSL	•S-SE •Bureau contrôle	• Laboratoires /centres spécialisés • ONG
9.	Renforcement des capacités des acteurs en mise en œuvre E&S	Experts E&S du PFCCSL	•Autres SSES • SPM	• Consultants • Structures publiques compétentes
11.	Audit de mise en œuvre des mesures E&S	Experts E&S du PFCCSL	•Autres SSES • SPM •S-SE •Maire	• Consultants

Les rôles et responsabilités tels que décrits ci-dessus seront intégrés dans le manuel d'exécution du projet (MEP).

NB : Le cadre institutionnel de la mise en œuvre du Projet jusqu'à la date de la réalisation du présent CGES ne prévoit pas dans la Coordination du PFCCSL un Expert en sauvegarde environnemental et social. Au regard des activités en vue, il est indispensable de doter cette coordination du PFCCSL d'un Expert en Sauvegardes Environnementale et Sociale (ESES).

8.2.5. Plan de surveillance et de suivi environnemental et social

8.2.5.1. Surveillance environnementale et sociale

Par surveillance environnementale, il faut entendre toutes les activités d'inspection, de contrôle et d'intervention visant à vérifier que (i) toutes les exigences et conditions en matière de protection d'environnement soient effectivement respectées avant, pendant et après les travaux ; (ii) les mesures de protection de l'environnement prescrites ou prévues soient mises en place et permettent d'atteindre les objectifs fixés ; (iii) les risques et incertitudes puissent être gérés et corrigés à temps opportun.

La surveillance environnementale et sociale devra être effectuée par le Bureau de Contrôle que la coordination du PFCCSL devra recruter, pour ce qui concerne les travaux de construction et d'équipement de bâtiments et centre de contrôle technique des camions et auto cars. Ce bureau aura l'obligation de désigner un Expert Environnement et Social qui aura comme principales missions de : faire respecter toutes les mesures d'atténuation courantes et particulières du sous-projet; rappeler aux entrepreneurs leurs obligations en matière environnementale et sociale et s'assurer que celles-ci sont respectées lors de la période de construction; rédiger des rapports de surveillance environnementale tout au long des travaux; inspecter les travaux et demander les correctifs appropriés le cas échéant; rédiger le compte-rendu final du programme de surveillance environnementale.

La supervision du travail du bureau de contrôle sera effectuée par l'ESES/PFCCSL. L'ANGE et la Direction de l'Environnement participeront aussi à cette supervision.

8.2.5.2. Suivi environnemental et social - évaluation

Il s'agit ici des activités d'observation et de mesures visant à déterminer les impacts réels d'une installation comparativement à la prédiction d'impacts réalisés. Le suivi vise à corriger « en temps réel », à travers une surveillance continue, les méthodes d'exécution des activités du projet. Quant à l'évaluation, elle vise (i) à vérifier si les objectifs ont été atteints et (ii) à tirer les enseignements pour modifier les stratégies futures d'intervention. Le suivi sera effectué par l'ANGE.

L'évaluation se fera à mi-parcours et à la fin du projet par un consultant indépendant et l'ANGE.

8.2.5.3. Indicateurs de suivi

Indicateurs d'ordre stratégique à suivre par le Comité de Pilotage du projet

- Désignation/recrutement de l'Expert en sauvegarde environnementale et sociale (ESES),
- Effectivité de la sélection environnementale et sociale (Screening) des activités du projet ;
- Effectivité du suivi environnemental et du « reporting » ;
- Mise en œuvre des programmes de formation/sensibilisation sur le CGES.

Indicateurs à suivre par l'ESES/PFCCSL

- Effectivité de l'insertion de clauses environnementales dans les dossiers d'appel d'offre ;
- Pourcentage d'entreprises respectant les dispositions environnementales sur leurs chantiers ;
- Nombre d'acteurs formés/sensibilisés en gestion environnementale et sociale ;
- Nombre d'emplois créés localement (main d'œuvre locale utilisée pour les travaux) ;
- Niveau d'implication des conducteurs et transporteurs routiers dans le suivi de la mise en œuvre des activités du projet;

- Nombre de campagne de sensibilisation;
- Nombre de personnes affectées et compensées par le projet ;
- Régularité et périodicité du suivi de proximité.

8.2.5.4. Canevas du programme de suivi environnemental et social

Tableau 12 : Canevas du programme de suivi environnemental et social

Éléments	Impacts et Mesures de suivi	Responsables	
		Surveillance	**Suivi et supervision**
Eaux	Pollutions des eaux : - Surveillance de la pollution et de la perturbation des cours d'eau ; - Surveillance des activités d'utilisation des ressources en eaux ;	EES du Bureau de contrôle	ANGE ESES/PFCCSL
Sols	Dégradation des sols : - Contrôle de l'érosion des sols lors des travaux ; - Contrôle des mesures de remise en état des terrains ; - Surveillance des rejets (déblais) et pollutions diverses des sols ;	EES du Bureau de contrôle	ANGE ESES/PFCCSL
Faune et Flore	Déboisement et pertes d'habitat faunique : - Contrôle du déboisement et de l'abattage des arbres ; - Évaluation des mesures de reboisements/plantations et du taux de régénération ;	EES du Bureau de contrôle	ANGE ESES/PFCCSL
Patrimoine culturel	- Suivi en cas de découverte de vestiges archéologiques;	EES du Bureau de contrôle	ANGE ESES/PFCCSL Ministère Culture
Transporteurs, conducteurs routiers, transitaires et populations locales	- Suivi des préjudices en cas d'exclusion du bénéfice de formation ou d'accès au crédit-bail ; - Suivi des compensations ;	EES du Bureau de contrôle ESES/PFCCSL	ANGE ESES/PFCCSL
Socio économie	- Revenu des vendeuses au Poste de contrôle Juxtaposé (PCJ) de Cinkassé	ESES/PFCCSL	UCP ANGE
Cadre de vie et milieu naturel	- **Pollutions et nuisances :** - Surveillance des pratiques de collecte et d'élimination des déchets ; - Contrôle des lieux de rejets de déblais et autres résidus au niveau des chantiers ; - Surveillance des procédures et installation de rejet des eaux usées ;	EES du Bureau de contrôle	ANGE ESES/PFCCSL Ministère Culture
	- **Pertes de terres, de cultures et d'habitations :** - Contrôle de l'effectivité des dédommagements payés aux populations pour pertes de biens ou d'habitations ; - Contrôle du programme de réinstallation des populations éventuellement déplacées ;	EES du Bureau de contrôle	ANGE ESES/PFCCSL Ministère Culture
	- **Conflits sociaux :** - Mésentente entre conducteurs, transporteurs et transitaires sur les contenus des textes à adopter ; - Désaccord sur les conditions d'accès au marché des transports routiers ;	ESES/PFCCSL EES du Bureau	ANGE ESES/PFCCSL Ministère Culture

	- Contrôle du respect des sites culturels ; - Contrôle de la cohabitation du personnel de chantier avec les populations d'accueil.	de contrôle	
	- **Mesures sanitaires, d'hygiènes et sécurités** - Contrôle de l'efficience des mesures préconisées par le projet ; - Application des mesures de santé, d'hygiène et de sécurité ; - Contrôle de la mise à disposition de consignes sécuritaires ; - Fourniture et port d'équipement adéquat de protection pour le personnel de chantier ; - Contrôle du respect de la mise en application de la législation du travail.	EES du Bureau de contrôle	ANGE ESES/PFCCSL Ministère en charge du travail

NB: Ces indicateurs seront régulièrement suivis au cours de la mise en place et l'avancement des sous-projets et seront incorporés dans le Manuel d'Exécution du Projet

8.2.6. Calendrier de mise en œuvre des mesures

Le calendrier de mise en œuvre et de suivi des activités environnementales et sociales du projet s'établira comme suit (sur les 5 années du PFCCSL):

Tableau 13 : Calendrier de mise en œuvre des mesures

Mesures	Actions proposées		Période de réalisation				
			An 1	An 2	An 3	An 4	An 5
Mesures institutionnelles	Recrutement de l'ESES du PFCCSL						
Mesures techniques	Réalisation d'EIES pour certaines activités du projet						
	Renforcement des capacités des acteurs						
Mesures d'atténuation	Voir liste des mesures d'atténuation par projet						
Sensibilisation	Information et sensibilisation						
Mesures de suivi	Suivi et surveillance environnementale du projet	Suivi de proximité					
		Supervision					
	Evaluation des mesures	A mi-parcours et finale					

8.3. Coût estimatif du Plan de gestion environnementale et sociale du PFCCSL

8.3.1. Coûts des mesures environnementales

Les coûts des mesures environnementales, d'un montant global de **162 000 000 FCFA** comprennent: des coûts d'ordre technique (Réalisation éventuelle des EIES simplifiées ; provision pour la mise en œuvre des EIES; coûts de renforcement des capacités des acteurs; des coûts de Suivi/Évaluation des activités du projet et Sensibilisation/Communication).

8.3.2. Coûts des mesures techniques

Provision pour la réalisation et la mise en œuvre des EIES simplifiées : Il s'agira de recruter des consultants pour conduire les éventuelles EIES simplifiées et aussi leur mise en œuvre soit un coût total de **40. 000 000 FCFA** à prévoir.

8.3.3. Coûts de Surveillance et Suivi/Évaluation des activités du projet

Évaluation du coût du suivi : pour le suivi, il est proposé un suivi permanent durant toutes les cinq années du PFCCSL, soit un coût de **30 000 000** FCFA.

Traitement administratif des EIES simplifiées : le projet devra prévoir un appui à l'ANGE dans la surveillance et le suivi environnemental pour un montant de **20 000 000 FCFA**. Ainsi le total appui et suivi sera de **50 000 000 FCFA**.

Évaluation du coût de l'évaluation : pour l'évaluation, on retiendra deux évaluations : à mi-parcours et à la fin du projet, soit un montant de **30 000 000 FCFA**

8.3.4. Coûts des mesures de Formation et de Sensibilisation

Formation : Il s'agira d'organiser deux ateliers (1 à Lomé et 1 à Kara), qui va regrouper l'ensemble des acteurs concernés par la mise en œuvre des mesures environnementales du CGES : les membres du Comité de technique, les membres de l'UCP, les agents de l'ANGE et de la Direction de l'environnement. Une provision de **12 000 000 FCFA** permettra : le recrutement d'un consultant formateur, l'élaboration et la diffusion des modules de formation, les frais d'organisation d'atelier et les frais de transports des participants.

Information et Sensibilisation : Il s'agira de recruter des ONG nationales pour mener des activités d'information et de sensibilisation des populations des zones ciblées par le projet. Un montant global forfaitaire de **30 000 000 FCFA** pourrait être provisionné.

Tableau 14 : Coût estimatif du Plan de gestion environnementale et sociale

Activités	Coût total (FCFA)
Réalisation et mise en œuvre des EIES simplifiées et la mise en œuvre des PGES	40 000 000

Surveillance et Suivi/Évaluation des activités du projet - Suivi permanent du projet : 30 000 000 - Appui à l'ANGE et le traitement administratif des EIES : 20 000 000 FCFA - Évaluation à mi-parcours et finale du CGES 30 000 000	80 000 000
Coûts des mesures de Formation et de Sensibilisation - Formation 12 000 000 - Information et Sensibilisation 30 000 000	42 000 000
TOTAL	**162 000 000**

9. CONSULTATIONS

9.1. Orientations pour la consultation des acteurs lors de la mise en œuvre du projet

Le plan de consultation doit mettre l'accent sur le contexte environnemental et social en rapport avec les composantes du PFCCSL. Les aspects institutionnels et organisationnels doivent cadrer avec l'analyse du milieu de façon à offrir plus de lisibilité à l'interaction des acteurs et aux dynamiques de conflits qui structurent les initiatives envisagées.

L'objectif est : **(i)** de mettre à disposition des acteurs et des populations l'information environnementale et le contexte du PFCCSL ; **(ii)** d'avoir une base de discussion et un outil de négociation entre les différents acteurs ; **(iii)** de disposer d'un référentiel pour organiser le Partenariat et la participation qui sont des attributs essentiels non seulement de la bonne gouvernance mais aussi pour la facilitation du commerce et du transport. La consultation devra être conduite par une équipe pluridisciplinaire dans une approche participative avec des méthodes aussi bien quantitatives que qualitatives. Elle doit être de style simple et accessible. Les échanges constants entre ceux chargés de son élaboration et les porteurs d'information sont essentiels. Les points de vue des acteurs et des populations doivent être rigoureusement pris en compte.

Le plan de consultation renvoie à la nécessité d'associer pleinement les acteurs dans l'identification des préoccupations, craintes et suggestions, le suivi des activités et leur évaluation dans une perspective de contrôle citoyen, de partage des connaissances et des savoirs, de participation et d'efficacité sociale. Le Plan de communication dans le cadre de la consultation doit tenir compte des exigences de l'arrêté n°018/MERF du 09 octobre 2006 fixant les modalités et les procédures d'information et de participation du public au processus d'étude d'impact sur l'environnement et de l'environnement socio-économique et culturel. La consultation renvoie aussi au contrôle citoyen des différentes composantes du PFCCSL, notamment dans ses procédures d'identification, de formulation, d'exécution, de suivi de la mise en œuvre et surtout de gestion et d'exploitation quotidienne. Les mécanismes et procédures pour l'information, la concertation et la négociation à mettre en place devront reposer sur les points suivants:

- connaissance sur l'environnement des zones d'intervention du PFCCSL;
- acceptabilité sociale du Projet de Facilitation du Commerce et de Compétitivité des services de Logistique (PFCCSL)

Les outils et techniques de consultations devront se conformer à une logique de communication éducative et de communication sociale. Ce système de communication s'assimile à une démarche de « négociation » pour amener les populations par le biais de groupes organisés à participer à la gestion durable du Projet de Facilitation du Commerce et Compétitivité des Services Logistiques.

9.2. Consultations publiques réalisées dans le cadre du CGES

9.2.1. Objectif

L'objectif général des consultations publiques est d'assurer la participation des communautés locales au processus d'évaluation environnementale et sociale du projet, mais également celle de la société et des acteurs institutionnels. Plus spécifiquement, les consultations visent à : (i) informer les populations sur le projet et ses activités prévues ; (ii) permettre aux populations et aux acteurs à la base de s'exprimer librement et d'émettre leur avis sur le projet ; (iii) identifier et recueillir les préoccupations et craintes, des populations et des acteurs vis-à-vis du projet, ainsi que leurs suggestions et recommandations.

9.2.2. Acteurs ciblés et méthodologie

Les consultations publiques et rencontres institutionnelles, fondées sur le respect du « droit des populations à l'information », se sont déroulées dans les 5 Régions du Togo qui constituent les zones d'influence du projet. Ces rencontres ont concerné pour l'essentiel les services techniques nationaux (structures centrales du Ministère en charge de l'environnement/ANGE, Direction de l'Environnement/Autorité Nationale Désignée de la Convention de Bâle, *Comité National de Facilitation du Transport, Chambre de Commerce et d'industrie du Togo*, du Ministère des infrastructures et des transports, du Ministère en charge du Commerce, de la *Société "Scanning System", de l' Inspection Douanière du PCJ de Cinkansé* , la Police du Poste de Contrôle Juxtaposé (PCJ) de Cinkassé, etc.), mais aussi les organisations de la société et associations (UNATROT, URT, UPRAD, etc.),

Ces rencontres et consultations ont procédé par la présentation du PFCCSL et les études environnementales à réaliser (CGES et CPR,),les impacts positifs mais aussi et surtout les impacts négatifs associés aux investissements ; solliciter par la suite l'avis des acteurs du secteur du commerce, du transport routiers, des transitaires agréés, etc., sur toutes les problématiques liées à la gestion du commerce et du transport de marchandises, (cf. PV joints en annexe 4) et recueillir enfin les préoccupations majeures, les solutions préconisées et les suggestions et recommandations dans le cadre de la mise en œuvre du projet.

L'approche méthodologique adoptée repose sur la *démarche participative* : rencontre d'information, d'échange et de discussion autour du projet, à l'aide d'outils méthodologiques tels que *l'entretien semi-structuré* et le *focus group*.

9.2.3. Points discutés

- Acquisition de 02 fourgonnettes équipées en pèse-essieux mobiles pour les contrôles inopinés ;
- Définition d'un certificat de qualification professionnelle pour les conducteurs routiers ;
- Renforcement des capacités des conducteurs ;
- Organisation des conditions d'accès au marché des transports routiers (licences transports) ;
- Définition et élaboration des contrats de transport;
- Adoption d'une convention collective adaptée aux conditions actuelles des transports routiers;
- Étude du coût de transport de marchandises assortie d'une formule d'actualisation ;

- Formation continue des acteurs (conducteurs, transporteurs) ;
- Aménagement/Construction, équipement et fonctionnement d'un centre de formation et de perfectionnement aux métiers de transporteurs et de conducteurs routiers ;
- Elaboration d'une feuille de route pour le rajeunissement du parc automobile de transport de marchandises ;
- Equipement d'un centre de contrôle technique pour véhicules gros porteurs et auto cars y compris l'installation d'un pont bascule ;
- Etudes d'identification de sites, techniques, architecturales et d'impact environnemental et social des centres routiers (parking avec un certain nombre de commodités notamment bureaux, lieux d'hébergement et de restauration, ateliers de maintenance pour entretien de véhicules, etc.) dans les chefs-lieux de région le long de la RN1 ;
- Les impacts négatifs du projet et la gestion des conflits

9.2.4. Synthèse des consultations

9.2.4.1. Avis sur le projet

Les acteurs consultés ont accueilli favorablement le Projet de Facilitation du Commerce et Compétitivité des Services Logistiques. Toutefois, elles recommandent au projet d'appuyer les acteurs du secteur, et de mener régulièrement les consultations telles qu'elles se sont déroulées à la phase de préparation et de veiller à ce que les intérêts des différentes parties soient sauvegardés.

9.2.4.2. Préoccupations et craintes

Les différents acteurs consultes craignent que :

- les réformes prévues par le projet ne constituent un blocage pour le bon fonctionnement de leurs activités ;
- l'emploi ne soit retrouvé une fois la formation terminée, car les employeurs feront remplacer ceux qui sont en formation par leurs pairs disponibles immédiatement en cas de marchandises ;
- les revenus s'amenuisent car s'il faut laisser les activités pour se faire former alors qu'ils vivent quotidiennement de leurs activités ;
- le certificat de formation aux métiers de transporteurs ou conducteurs routiers ne soit une condition pour la circulation et ne fasse objet de rançonnement de la part des forces de l'ordre ;
- la réforme règlementaire prévue par le projet débouche sur des conditions contraignantes en défaveur des transporteurs et conducteurs ;
- la formation se fasse en français or la majorité des transporteurs et conducteurs sont analphabètes ;
- les camions ne soient pas d'une bonne qualité. Leur expérience a montré qu'on peut avoir un véhicule joli à l'achat et que cela ne soit pas résistant à l'exploitation ; les véhicules peuvent être neufs et les pièces de rechange ne soient pas disponibles sur le marché local ;
- les véhicules neufs soient pour la plupart des véhicules automatiques et difficiles de réparation en cas de panne du système automatique ;
- les crédits soient contractés pour l'achat de camions et qu'ils ne trouvent plus par la suite de marchandises à transporter afin de rembourser les crédits. En effet, ils estiment que les commerçants, les transitaires, les chefs d'entreprises et les

fonctionnaires sont tous devenus des transporteurs car ayant achetés des camions eux-mêmes et concurrencent les transporteurs de métier. Aussi les initiatives passées du genre ce sont soldées par l'endettement des transporteurs et l'immigration forcée.

Ils sont préoccupés par :

- le traitement qui sera réservé à leurs homologues des pays voisins qui viendront sur le territoire togolais pour les mêmes activités sans disposer de certificats que les nationaux possèdent ;
- l'inexistence d'un contrat formel entre transporteur et conducteur ; le nombre insuffisant des camions ;
- le nombre élevé des péages, leurs coût et les faux frais le long la RN1 ;
- la diminution du fret, des marchandises et la fuite de leurs clients du Togo vers les autres pays de la CEDEAO du fait de l'application du règlement N°14 de l'UEMOA. Même s'ils ont des camions et qu'il n'y a pas de marchandises, que feront-ils avec ces camions ?
- la mise en application du règlement N°14 qui a affecté négativement les revenus et a conduit aux chômages ;
- le paiement des taxes non réglementaires et faux frais perçus chez eux par les forces de l'ordre lors de la traversé des territoires des pays voisins o ;
- le Poste de Contrôle Juxtaposé (PCJ) de Cinkassé qui retarde les opérations à la traversée de la frontière ;
- le fait de payer à chaque voyage une assurance marchandise et en cas d'accident rien n'est payé en retour pour compenser les pertes ;
- l'état et la marque des véhicules prévus par le projet. Ils sont dans le secteur il y a longtemps et connaissent les marques de véhicules solides et pratiques tels que « Man, Yveco, Scania, Benz » ;
- l'inexistence ou la non-proximité des services d'enlèvement pour dégager les camions tombés en panne sur le corridor ;
- l'état des voies dégradées par endroit ;
- Etc.

9.2.4.3. Suggestions et recommandations

- Les suggestions et les recommandations des différents acteurs consultés se résument comme suit :
- Vulgariser et rendre non contraignantes les réformes visant à formaliser les entreprises de transport prévues par le projet ;
- Prendre les dispositions nécessaires afin que la non détention de certificats ne fasse l'objet de rançonnement sur les corridors ;
- Associer les acteurs des transports tout le long du processus de préparation des curricula de formations pour une prise en compte réelle des besoins des acteurs concernés ;
- Etendre la formation prévue par le projet aux autres pays de la CEDEAO ;
- Définir un cadre de concertation ou réglementaire tripartite entre les assureurs, les transporteurs et conducteurs et le ministère des transports ;
- Définir un cadre permanent de concertation, d'évaluation et du suivi des opérations de marchandises en transit vers les pays de l'hinterland;
- Réviser les accords bilatéraux des répartitions 1/3 et 2/3 ;
- Faciliter effectivement le passage au PCJ de Cinkassé ;

- Simplifier le passage au Corridor Lomé - Cinkassé par la suppression des faux frais ;
- Associer les transporteurs et conducteurs routiers au choix de la marque de véhicule à acheter dans le cadre du crédit-bail ;
- Veiller à ce que les pièces de rechange et de dépannage des véhicules soient disponibles sur le marché local ;
- Revoir ou assouplir la mise en application du règlement N°14 de l'UEMOA ;
- Harmoniser l'application du règlement N°14 dans la sous-région ;
- Revoir les accords bilatéraux du Togo avec le Burkina pour permettre aux transporteurs togolais de charger des marchandises au Burkina sans être verbalisés ;
- Veiller à ce que le taux d'intérêt du crédit-bail soit faible et assouplir les conditions d'accès ;
- Prévoir des mesures d'accompagnement pour les personnes menant de petites activités ;
- Impliquer la Banque mondiale dans le suivi des activités du projet ;
- Déconcentrer les services de dépannage et d'enlèvement des véhicules en panne ;
- Interdire le chargement hors parc ;
- Associer les conducteurs routiers à la construction et au dimensionnement des routes permettant la circulation des poids lourds ;
- Mettre en place des comités locaux ou régionaux pour accompagner la mise en œuvre du projet ;
- Créer des parkings de stationnement des gros porteurs ;
- Réaliser d'autres routes secondaires ou transversales pour désengorger le trafic au niveau de la RN1 ;
- Exiger une caution aux transporteurs en cas d'accident mortel.

9.3. Consultations Institutionnelles

Points discutés	Perception du Projet	Préoccupations et craintes	Suggestions et recommandations
Société "Scanning System", Entretien avec le Manager du Poste de Contrôle Juxtaposé Cinkansé			
• La simplification des procédures douanières ; • L'opérationnalisation du Comité National de Facilitation des Echanges ; • L'appui au Comité National de Facilitation des Transports ; • Définition d'un certificat de qualification professionnelle pour les conducteurs routiers ; • Renforcement des capacités des conducteurs ; • Organisation des conditions d'accès au marché des transports routiers (licences transports) ; • Adoption d'une convention collective adaptée aux conditions actuelles des transports routiers; • Formation continue des acteurs (conducteurs, transporteurs) ; • Elaboration d'une feuille de route pour le rajeunissement du parc automobile de transport de marchandises ; • Equipement d'un centre de contrôle technique pour véhicules gros porteurs et auto cars y compris l'installation d'un pont bascule ; • Cadre institutionnel et règlementaire de gestion des déchets dangereux ; • L'interconnexion des services de douanes	C'est un bon projet car l'interconnexion est la base du Poste de Contrôle Juxtaposé (PCJ)	• Les acteurs craignent que les réformes prévues par le projet ne constituent un blocage pour le bon fonctionnement de leurs activités ; • Les acteurs craignent qu'avec l'interconnexion, les transitaires et auxiliaires de douanes soient inutiles et n'auront plus d'emploi. Il est estimé à 440 transitaires agrées Burkinabé, 104 agrées Togolais et un total d'environ 80 auxiliaires (démarcheurs) travaillant au PCJ de Cinkansé ; • Les acteurs redoutent que la perte de revenus ou d'emploi de ces travailleurs constitue une menace pour les transitaires et la sécurité du PCJ, car la zone du PCJ est assujettie à des tensions régulières ; • Les transporteurs redoutent que les démarcheurs (auxiliaires de douanes non agrées) incitent la population à la violence, car ils sont pour la plupart des localités riveraines du PCJ et sont très forts en mobilisation locale et incitation de masse ; • Les transporteurs craignent des conflits intercommunautaires dans une zone déjà sujette à des tensions du fait que certaines populations réclament l'appartenance du PCJ ; • Les acteurs sont préoccupés par la nécessité de trouver un emploi de substitution à ceux qui perdront leur emploi à cause de l'interconnexion.	• Mettre le système de l'interconnexion sur le V-SAT de la Société « Scanning Service » pour éviter des problèmes de connexion d'Internet ; • Trouver des emplois de substitution pour les commissionnaires en douanes qui perdront leurs emplois avec l'interconnexion et la facilitation des procédures douanières • Sensibiliser les populations riveraines du PCJ de Cinkansé ; • Prendre toutes les dispositions nécessaires pour sécuriser le PCJ et son personnel ; • Uniformiser er rendre effective la mise en application du règlement N°14 ; • Créer un marché pour les vendeurs ambulants du PCJ ; • Veuillez à la mise en place de l'interconnexion des services de douanes ;

Points discutés	Perception du Projet	Préoccupations et craintes	Suggestions et recommandations
• La gestion des huiles usagées et des ferrailles ; • Les impacts négatifs du projet et la gestion des conflits.			
Inspection Douanière du PCJ de Cinkansé			
• Facilitation des formalités douanières	L'interconnexion des services de douanes et à la facilitation des formalités douanières est une bonne chose.	• Les acteurs sont préoccupés par les conséquences sociales de la facilitation des formalités douanières ; • Les acteurs sont préoccupés par le retour de la douane togolaise sur le site du PCJ qui n'y était plus depuis le 28 novembre 2014 jusqu'à ce jour suite à un incident survenu sur le PCJ ; • Les acteurs sont préoccupés par l'insécurité du personnel et du Site du PCJ ; • l'interconnexion des services de douanes aura des conséquences sociales ; • l'interconnexion à surtout de conséquence sur les commissionnaires agréés en douane. Une fois l'interconnexion devenue une réalité, ils ne vont plus travailler ; • Que deviendront les commissionnaires en douane? Il faudra leur trouver des emplois de substitution. • Pour la population burkinabé, le déménagement de leur douane de « Bitou » à Cinkassé a créé de nouveaux emplois pour plusieurs habitants de la localité de Cinkassé • Les formalités du côté du Burkina prennent plus de temps aux conducteurs et transporteurs à cause de la rupture de charge. • Les démarcheurs (intermédiaires des commissionnaires agréés en douane) sont à l'origine des fraudes et malversations. Leurs corporation est plus forte que celui des commissionnaires. • Il faut nécessairement trouver un emploi de substitution pour les démarcheurs, ce qui est un peu difficile. • Que deviendront les commissionnaires en douanes (transitaires et démarcheurs) ?	• Trouver un endroit de vente pour les petits commerçants du PCJ de Cinkansé ; • Prendre toutes les dispositions nécessaires pour sécuriser le site (le PCJ) de Cinkansé ; • Veiller à la mise en place de l'interconnexion des services de douanes.

Points discutés	Perception du Projet	Préoccupations et craintes	Suggestions et recommandations
Police du PCJ de Cinkassé			
• Facilitation des formalités policières à la frontière • Facilitation des formalités douanières	Facilitation des formalités douanières et l'interconnexion des services sont une bonne chose.	• Les acteurs sont préoccupés par « qui assumera la responsabilité des infractions ? Une fois l'interconnexion mise en œuvre. Comment partager les responsabilités et les pénalités ? Qui appliquera l'infraction ? ; • Les transporteurs sont soucieux de la non application par toutes les parties du règlement N°14, qui entrave la facilitation du commerce entre le Togo et le Burkina et impact négativement les transporteurs togolais ; • Les transporteurs sont préoccupés par les problèmes d'efficacité des services fournis par le PCJ. Les populations attribuent l'appartenance du PCJ à un tiers pays	• conduire des opérations conjointes de formalité entre les policiers Togolais et Burkinabès pour réduire le temps de passage et faciliter la traversée du PCJ ; • Faire un travail de sensibilisation à la base pour faciliter l'application du règlement N°14 ; • Mettre t à disposition de la police du PCJ des scanners, des détecteurs de métaux, des miroirs télescopiques etc. pour faciliter la fouille ; • Séparer les couloirs de transit.
Direction de l'Environnement/Autorité Nationale Désignée de la Convention de Bâle			
Gestion des opérations de casse – auto, notamment les différents organes de camions, les huiles usagées et les mousses des sièges de camions qui contiennent des POPs	Le projet est bon	• Les populations craignent la gestion des huiles de vidanges et des batteries • Les transporteurs sont préoccupés par l'âge des véhicules à l'importation, le contrôle des émissions des camions à importer ; • Les populations sont préoccupées par la gestion des ferrailles qui seront issues des opérations de casse ; • Les populations sont préoccupées par la gestion des Polluants Organiques Persistants (POP), des Polychlorobiphényles (PCB), des huiles de vidanges, les pneus usagés et les batteries usées.	• Former les garagistes à la récupération et au stockage des huiles de vidange ; • Identifier une société pour la récupération des batteries usées et des acides ; • Importer des véhicules/camions écologiques ; • Prendre un décret pour limiter l'âge des véhicules à l'import ; • Renforcer la réglementation en matière de pollution et de rejet dans l'environnement de déchets dangereux ; • Inciter le secteur privé à s'intéresser à la gestion des déchets dangereux.
Agence Nationale de Gestion de l'Environnement			
Processus de Gestion des Evaluations	C'est un bon projet, et c'est aussi intéressant que le projet prenne en	• L'ange est préoccupée par l'inexistence de ligne budgétaire dans les projets pour le suivi environnement et social. • l'Agence Nationale de Gestion de l'environnement (ANGE) ne	• amener les projets ayant des impacts potentiels sur l'environnement à signer une convention avec l'ANGE pour le suivi environnemental et social de leurs activités ;

Points discutés	Perception du Projet	Préoccupations et craintes	Suggestions et recommandations
Environnementales et Sociales, capacités humaines , matérielles et financières.	compte les aspects environnementaux potentiels de ses activités.	dispose pas de moyens financiers et logistiques pour faire le suivi environnemental et social des projets de développement sur le territoire national ; • L'ANGE est soucieuse du fait que les TDRs relatifs aux études d'Impact Environnemental et Social ne lui sont pas toujours soumis pour validation.	• Mettre à disposition de matériels logistiques pour faire le suivi des environnementales des projets.
Chambre de Commerce et d'industrie du Togo (CCIT)			
Facilitation des formalités douanières, rôle du fonds de garantie et sécurité des marchandises.	C'est un bon Projet	• le dysfonctionnement du suivi des marchandises au niveau des douaniers qui leurs font bénéficier la caution de garantie sur marchandise quel que soit le dispositif mise en place.	• Mettre en place un système GPS de suivi des marchandises connecté au Guichet Unique ; • Intégrer la Chambre de Commerce et d'Industrie du Togo au système du guichet Unique afin de faciliter l'accès aux données pour un suivi contradiction de celui de la douane.

9.4. Intégration des recommandations dans le CGES

Toutes les recommandations formulées ont été prises en compte aux niveaux suivants : (i) dans les listes des mesures d'atténuation; (ii) dans la procédure de sélection environnementale et sociale; (iii) dans les programme de renforcement des capacités (formation et sensibilisation) et (iv) dans le plan de suivi et les arrangements institutionnels.

9.5. Diffusion de l'information au public

Pendant la mise en œuvre du Projet d'appui à la Facilitation du Commerce et à la Compétitivité des Services Logistiques, tous les acteurs et partenaires devront être régulièrement consultés comme ils l'ont souhaité lors des consultations. Le CGES devra être mis à la disposition du public, pour des commentaires éventuels, par l'unité de coordination du projet et l'ANGE, à travers la presse publique et au cours des réunions de sensibilisation et d'information dans les localités où les activités du projet seront réalisées. Par ailleurs, le CGES devra aussi être publié sur le site de la Banque mondiale. En outre, la diffusion des informations doit se faire en direction de l'ensemble des acteurs: transporteurs, routiers, transitaires, forces de sécurité publique, douaniers, commerçants, autorités administratives, chefferies traditionnelles locales, association/ONG, groupements des femmes, autorités religieuses, etc.

9.6. Mécanismes en place dans le projet pour le recueil et le traitement des doléances

L'information des acteurs et des populations sur le mécanisme de gestion de plaintes se fera à travers la mise en place d'un mécanisme d'enregistrement et de gestion de plaintes dont le point d'entrée est un registre déposé auprès des autorités locales ou délégués de quartiers concernés. Ensuite, l'unité de coordination du projet informera les acteurs et les populations sur la procédure à suivre pour pouvoir se plaindre.

9.7. Recueil et traitement des plaintes

Au niveau de chaque localité concernée par les activités du projet, il sera mis à la disposition du public en permanence un registre de plainte au niveau de la mairie ou du canton. Ces institutions recevront toutes les plaintes et réclamations liées aux travaux, analyseront les faits, convoqueront le comité de gestion des plaintes à l'échelle locale qui statuera en même temps. Au cas où le plaignant n'est pas satisfait du traitement, la plainte est transmise à l'unité de coordination du projet qui convoquera l'instance nationale de gestion de plainte. Une information du public sur la permanence des recueils sur ce cahier sera entreprise, notamment par la coordination du projet, en rapport avec les associations des différentes corporations, actrices du projet, avec l'appui au besoin d'ONG locales.

10. CONCLUSION

La prise en compte des recommandations édictées dans le présent Cadre de Gestion Environnementale et Sociale permettra de réduire les impacts potentiels négatifs et les problèmes d'environnement que pourra générer la mise en œuvre du Projet de Facilitation du Commerce et de la Compétitivité des Services de Logistique (PFCCSL).

De même, il est indispensable de mener des actions protectrices de l'environnement biophysique et social. L'approche participative avec les transporteurs, conducteurs routiers, transitaires, commerçants et les populations des différentes localités dans tout le processus serait la clé incontournable de succès Projet de Facilitation du Commerce et de la Compétitivité des Services de Logistique (PFCCSL) pour l'atteinte de ses objectifs.

Le Projet de Facilitation du Commerce et de la Compétitivité des Services de Logistique permettra de rendre plus moderne et plus performant le secteur du commerce et des transports.

Cette approche doit impliquée spécifiquement, les différents acteurs du Projet de Facilitation du Commerce et de la Compétitivité des Services de Logistique. De même, des campagnes de communication et d'information (à réaliser par des ONG locaux) doivent être prévues pendant toute la période du Projet.

Les impacts positifs majeurs sont :

- ✓ facilitation du trafic le long des corridors Lomé-Ouagadougou et Lomé - Abidjan ;
- ✓ l'amélioration de la sécurité routière ;
- ✓ la réduction des temps d'attentes aux frontières deux corridors ;
- ✓ accès aux crédits auprès des banques et institutions financières ;
- ✓ amélioration de la gestion du fret et accroissement du fret ;
- ✓ réduction des surcharges de marchandises et durabilité des infrastructures routières ;
- ✓ protection sociale des personnes exerçant dans le sous-secteur des transports routiers par l'adoption de convention collective ;
- ✓ réduction des formalités aux frontières et le séjour des marchandises sur les corridors ;
- ✓ recrutement de la main d'œuvre temporaire au cours des travaux de construction et permanente au cours de la phase d'exploitation dudit centre.

Les impacts biophysiques négatifs liés aux activités d'aménagement, d'équipement et fonctionnement d'infrastructures de gestion de transports routiers sont :

- ✓ risque de dégradation du sol et d'altération du paysage lié aux activités ;
- ✓ production de déchets solides (déblais, démolitions etc.) ;
- ✓ bruits, vibrations sonores du fait des activités d'excavation et de tassement ;
- ✓ pollution de l'air et diminution temporaire de la qualité de l'air par l'augmentation des poussières, des émissions de gaz et d'émanations toxiques ;
- ✓ risque de contamination des eaux lié aux rejets accidentels ou volontaire d'huiles de vidange, de graisses et autres produit d'hydrocarbure sur les sols.

Les impacts socio-sanitaires négatifs significatifs associés aux activités ci-dessus citées, ajoutées à celles relatives à l'assistance pour le crédit-bail, l'adoption de nouveaux textes, la définition d'un certificat de qualification professionnelle pour les conducteurs routiers et l'organisation des conditions d'accès au marché des transports routiers sont susceptibles de générer les impacts suivants :

- ✓ risques de perturbations d'activités économiques autour des sites;
- ✓ dégradation de la qualité de l'air et pollution sonore ;

- ✓ contestations potentiels relatifs aux conditions d'accès au métier de transporteurs et à l'instauration de certificat de qualification professionnelle des conducteurs ;
- ✓ gênes et nuisance des trafics routiers causés par les activités de préparation et réalisation de chantiers;
- ✓ perturbation de la circulation des véhicules, des piétons et des accès riverains pendant les travaux;

Pour prévenir, éliminer, atténuer les impacts négatifs ou bonifier les impacts positifs potentiels du Projet de Facilitation du Commerce et Compétitivité des Services Logistiques un Plan de Gestion Environnementale et Sociale (PGES) est proposé. Il inclut les éléments clefs de la gestion environnementale et sociale y compris : (i) les procédures du screening environnemental et social, (ii) la mise en œuvre, (iii) le suivi-évaluation et, (iv) le budget. Enfin, le PGES donne aussi des orientations sur les mesures de renforcement institutionnel, juridique et technique, les mesures de formation, les mesures de sensibilisation et de mobilisation sociale, identifie les mesures de conformité avec les sauvegardes environnementales et sociales de la banque mondiale puis propose le plan de suivi environnemental et social. Les coûts de mise en œuvre du CGES ont été estimés à **162 000 000 FCFA**.

REFERENCES

Loi n° 2008-005 du 30/05/2008 portant Loi-cadre sur l'environnement
Loi n° 2008-009 portant Code Forestier
Loi n° 99-003 du 24/03/1999 (Hydrocarbure)
Loi n°2009/007 du 15 mai 2009 portant Code de la santé publique
Loi n°2010-004 du 14 juin 2010 portant Code de l'eau
Loi n°2007-011 du 13/03/2007 relative à la décentralisation et aux libertés locales.
Loi n°2006-010 du 13 décembre 2006 portant Code du Travail au Togo
Loi n°2002-029 du 31 décembre 2002 portant révision de la constitution Togolaise
Ordonnance n°12 du 6 février 1974 fixant le régime foncier et domanial
Décret N°2006-058/PR du 5 juillet 2006 fixant la liste des travaux, activités et documents de planification soumis à Étude d'Impact sur l'Environnement et les principales règles de cette étude.
Décret n° 2011-041/PR du 16 mars 2011 fixant les modalités de la mise en œuvre de l'audit environnemental
Arrêté n°013/MERF du 1e septembre 2006 portant réglementation de la procédure, de la méthodologie et du contenu des études d'impact sur l'Environnement
Arrêté N°18/MERF du 09 octobre 2006 fixant les modalités et les procédures d'information et de participation du public au processus d'EIE
Convention relative à la conservation de la faune et de la flore à l'état naturel de 1933
Convention sur la conservation du patrimoine culturel et naturel mondial de 1972
Convention sur le commerce international des espèces de la nature et de flore sauvages menacées d'extinction (C.I.T.E.S) de 1973
Convention relative aux zones humides d'importance internationale particulièrement comme habitats de la sauvagine de 1971
Convention de Maputo sur la conservation de la nature et des ressources naturelles de 2003
Convention sur la Diversité Biologique de1992
Convention de Vienne pour la protection de la couche d'Ozone de 1985,
Convention de Stockholm sur les Polluants Organiques Persistants (POPs) de 2001
Convention-Cadre des Nations Unies sur les Changements Climatiques (CCNUCC) de 1992
Convention de Bâle sur les mouvements transfrontières des déchets dangereux et de leur élimination de 1989
Convention de Bamako sur l'interdiction d'importer en Afrique des déchets dangereux et sur le contrôle des mouvements transfrontières et la gestion des déchets dangereux produits en Afrique de 1991
Traité révisé de la CEDEAO de 1993
Protocole de Montréal de 1987 relatif à des substances qui appauvrissent la couche d'ozone et ses amendements
MPDAT / DGSCN. (2011). Recensement General de la Population et de l'Habitat (06 au 21 novembre 2010). DGSN.
MIT. (2015). Politique Nationale des Transports (PNT).
MERF. (2015).Troisième Communication Nationale sur les Changements Climatiques.

MERF. (2012). Programme National de Suivi de l'Environnement au Togo PNSET
MERF. (2011). Programme National d'Investissements pour l'Environnement et les Ressources Naturelles au Togo (PNIERN)
OMC. (2012) Examen des politiques commerciales du Togo, WT/TPR/G/266.

ANNEXES

Annexe 1. Formulaire de sélection environnementale et sociale

Le présent formulaire de sélection a été conçu pour aider dans la sélection initiale des activités du PFCCSL devant être exécutés sur le terrain. Le formulaire a été conçu afin que les impacts environnementaux et sociaux et les mesures d'atténuation y relatives, s'il y en a, soient identifiés et/ou que les exigences en vue d'une analyse environnementale et sociale plus poussée soient déterminées.

Formulaire de sélection environnementale et sociale	
1	Nom de la localité où l'activité sera réalisée
2	Nom, fonction, et informations sur la personne chargée de remplir le présent formulaire.
Date:	**Signatures:**

PARTIE A : Brève description de l'activité proposée

Fournir les informations sur (i) le projet proposé (superficie, terrain nécessaire, taille approximative de la surface totale à occuper) ; (ii) les actions nécessaires pendant la mise en œuvre des activités et l'exploitation du projet.

Partie B : Brève description de la situation environnementale et sociale

1. L'environnement naturel

(a) Décrire la formation du sol, la topographie, la végétation de l'endroit/adjacente à la zone d'exécution du projet_____

(b) Faire une estimation et indiquer la végétation qui pourrait être dégagée _____

(c) Y a-t-il des zones sensibles sur le plan environnemental ou des espèces menacées d'extinction

2. Écologie des rivières et des lacs

Y a-t-il une possibilité que, du fait de l'exécution et de la mise en service du sous-projet, l'écologie des rivières ou des lacs pourra être affectée négativement. Oui_Non____

3. Aires protégées

La zone se trouvant autour du site du sous-projet se trouve-t-elle à l'intérieur ou est-elle adjacente à des aires protégées quelconques tracées par le gouvernement (parc national, réserve nationale, site d'héritage mondial, etc.)? Oui____Non____

Si l'exécution/mise en service du sous-projet s'effectuent en dehors d'une aire protégée (ou dans ses environs), sont-elle susceptible d'affecter négativement l'écologie de l'aire protégée (exemple : interférence les routes de migration de mammifères ou d'oiseaux)?

Oui__Non

4. Géologie et sols

Y a-t-il des zones de possible instabilité géologique ou du sol (prédisposition à l'érosion, aux glissements de terrains, à l'affaissement)? Oui _ Non____

5. Paysage/esthétique

Y a-t-il possibilité que les travaux affectent négativement l'aspect esthétique du paysage local?

Oui_____Non_____

6. Site historique, archéologique ou d'héritage culturel.

Sur la base des sources disponibles, des consultations avec les autorités locales, des connaissances et/ou observations locales, le projet pourrait-il altérer des sites historiques, archéologiques ou d'héritage culture ou faudrait-il faire des fouilles tout près ?

Oui__ Non

7. Pollution par bruit pendant l'exécution et la mise en œuvre du projet

Le niveau de bruit pendant la mise en œuvre du projet concerné va-t-il dépasser les limites de bruit acceptables? Oui_____ Non____

8. Déchets solides ou liquides

L'activité concernée va-t-elle générer des déchets solides ou liquides? Oui___Non
Si"Oui", le projet dispose-t-il d'un plan pour leur ramassage et leur évacuation? Oui____Non____

9. Consultation du public

Lors de la préparation et la mise en œuvre du projet, la consultation et la participation du public ont- elles été recherchées? Oui____Non

10. Compensation et ou acquisition des terres/restriction d'accès aux ressources naturelles

L'acquisition de terres ou la perte, le déni ou la restriction d'accès au terrain ou aux autres ressources économiques seront-ils le fait de la construction ou réhabilitation de l'installation et/ou l'équipement proposé? Oui_ Non

11. Perte de terre : La construction ou la réhabilitation d'infrastructures proposée provoquera –t-elle la perte permanente ou temporaire de terre ? Oui_____ Non_____

12. Perte de bâtiment : La construction ou la réhabilitation d'infrastructures provoquera –t-elle la perte permanente ou temporaire de bâtiment ? Oui_____ Non_____

13. Pertes d'infrastructures domestiques : La construction ou la réhabilitation d'infrastructures provoquera-t-elle la perte permanente ou temporaire d'infrastructures domestiques ? Oui _____ Non

14. Perte de revenus : La construction ou la réhabilitation d'infrastructures provoquera –t-elle la perte permanente ou temporaire de revenus? Oui_____ Non_____

15. Perte de récoltes ou d'arbres fruitiers : La construction ou la réhabilitation d'infrastructures provoquera –t-elle la perte permanente ou temporaire de récoltes ou d'arbres fruitiers? Oui___ Non ___

Partie C : Mesure s d'atténuation

Pour toutes les réponses « Oui », les Experts en Sauvegarde Environnementale et Sociale du Projet, en consultation avec les institutions techniques locales, en particulier celles qui sont chargées de l'environnement, devraient décrire brièvement les mesures prises à cet effet.

Partie D : Classification du projet et travail environnemental

Projet de type : A ☐ B ☐ C ☐

Travail environnemental nécessaire :

Pas de travail environnemental	☐
Simples mesures de mitigation	☐
Étude d'Impact Environnemental	☐

Partie E : travail social nécessaire

- Pas de travail social à faire ☐
- PAR ☐
- PARAR ☐

Annexe 2. Liste de contrôle environnemental et social

Activités	Questions auxquelles il faut répondre	OUI	NON	Si OUI,
- Aménagement de nouveaux bureaux au siège de la direction des transports routiers et ferroviaires ; - Etudes d'identification de sites, techniques, architecturales et d'impact environnemental et social des centres routiers dans les chefs-lieux de région le long de la RN1 ; - Aménagement/Construction, équipement et fonctionnement d'un centre de formation et de perfectionnement aux métiers de transporteurs et de conducteurs routiers ; - Equipement d'un centre de contrôle technique pour véhicules gros porteurs et auto cars y compris l'installation d'un pont bascule ; - Etudes d'identification de sites, techniques, architecturales et d'impact environnemental et social des centres routiers (parking avec un certain nombre de commodités notamment bureaux, lieux d'hébergement et de restauration, ateliers de maintenance pour entretien de véhicules, etc.) dans les chefs-lieux de région le long de la RN1.	- Y aura-t-il perte de végétation quelconque pendant la construction et l'exploitation? - Y a-t-il des services adéquats pour l'évacuation des déchets prévus pendant la l'exploitation ? - Les détritus générés pendant la mise en œuvre et l'exploitation seront-ils nettoyés et éliminés écologiquement ? - Les équipements et matériel de sécurité et de secours en cas d'accident seront-ils disponibles pendant la mise en œuvre et l'exploitation ? - Y a-t-il des risques de pollution des eaux souterraines ou superficielles par les activités du micro-projet ? - Y a-t-il des zones écologiques sensibles dans les environs de la zone d'exploitation qui pourraient être impactés négativement ? - Y a-t-il des impacts sur la santé des populations riveraines et celle du personnel de mise en œuvre et d'exploitation ? - Y a-t-il des impacts visuels causés par les travaux? - Y a-t-il des odeurs pouvant provenir du rejet des déchets des activités du projet ? - Y a-t-il des établissements humains, ou des sites d'importance culturelle, religieuse, ou historique près du site de projet?			Si Oui, s'inspirer des mesures adéquates d'atténuation décrite dans le paragraphe 7.1.1

Annexe 3. TDR type pour la réalisation d'une EIES approfondie ou simplifiée

Introduction des TDR

Les termes de référence doivent avoir une introduction dans laquelle, le Consultant devra présenter :

- L'objet du projet et le lieu (Localité, Préfecture et Région) où il se déroulera;
- la justification juridique de l'étude d'impact environnemental et social et indiquer le Bureau d'étude ayant en charge la réalisation de celle-ci ;
- le contexte de réalisation de l'enquête publique, notamment les dates, les populations (villages et ONGs), les autorités (Préfecture, Mairie, Canton,…) qui ont été enquêtées et leurs préoccupations ;

1- **Résumé de l'étude**

Il doit présenter, entre autres, la synthèse de la description du projet, des impacts, et du plan de gestion environnementale et sociale.

2- **Introduction de l'EIES**

1.

- Elle doit présenter les éléments du contexte général de l'étude, qui seront développés dans le rapport. Il s'agit notamment :
  - ✓ de la situation au plan national et départemental du secteur concerné par le projet ;
  - ✓ des grands projets en cours de réalisation dans le Département ;
  - ✓ de l'apport du secteur concerné à l'économie nationale (création d'emploi, PIB, paiement des taxes…) ;
- la justification du projet ;
- les grandes lignes (phases) du projet ;
- l'articulation du rapport de l'EIES.

3- Objectifs et Résultats Attendus

- ***Objectif globale*.** Faire en sorte que le projet se mette en œuvre conformément à la réglementation en vigueur, afin de préserver l'environnement et la santé humaine.
- ***Objectifs spécifiques***
  - décrire état initial de la zone du projet,
  - décrire les activités du projet,
  - identifier et évaluer les impacts du projet;
  - Consulter les autorités locales et les populations ;
  - Elaborer le plan de gestion environnementale et sociale (présenter les mesures d'atténuation) ;
  - Rédiger et faire valider le rapport de l'étude

2.

- ✓ ***les résultats attendus***. Ils devront être en harmonie avec les objectifs spécifiques par exemple :
  - l'état initial de la zone du projet a été décrit ;
  - les activités du projet ont été décrites ;
  - les impacts ont été identifiées et évaluées;
  - Les autorités et les populations ont été consultées ;
  - Le PGES a été élaboré (les mesures d'atténuation ont été présentées)
  - Le rapport d'étude d'impact a été rédigé et validé;

4- Méthodologie de réalisation du rapport et organisation de l'étude.

3.

- la méthodologie ; celle-ci portera sur :
  - ➢ la recherche documentaire, tout en indiquant les structures auprès desquelles celle-ci se fera,

- la collecte des données complémentaires sur le terrain et préciser les méthodes, les techniques et les outils à utiliser.
- Compilation, traitement et l'analyse des données,
- identification et évaluation des impacts ;
- la concertation avec les parties prenantes et indiquer les autorités et les populations qui seront consultées ;
- l'élaboration d'un plan de gestion environnementale et sociale (présentation des mesures d'atténuation) ;
- la rédaction du rapport.

- la durée de l'étude ;
- le calendrier de réalisation de l'EIES ;
- la composition de l'équipe de consultance.

5- **Cadre législatif, réglementaire et institutionnel**.

Les termes de référence doivent clairement indiquer que l'étude se réalise conformément au d**écret N°2006-058/PR du 5 juillet 2006 fixant la liste des travaux, activités et documents de planification soumis à Étude d'Impact sur l'Environnement**.

- Le consultant devra citer les politiques sectorielles, concernées par le projet :
  - ✓ La politique environnementale et ses stratégies (cf. PNAE)
  - ✓ La politique sociétale ;
  - ✓ La politique nationale de santé,
  - ✓ La politique nationale du travail
  - ✓ La politique en matière de développement du secteur concerné (Mines, Hydrocarbures, Energie…)
  - ✓ La politique d'aménagement du territoire,
  - ✓ Schéma d'aménagement du territoire
- Le consultant devra citer les textes législatifs et réglementaires nationaux et les conventions internationales ratifiées par le Togo, ayant un rapport avec le projet.
- Il devra également rappeler les dispositions pertinentes des textes nationaux et conventions internationales concernées :
- Un volet institutionnel qui prend en compte les institutions publiques (les ministères) concernées ;
- La synthèse des documents qui seront annexés au rapport d'EIES ;

4.

6- **Description du projet**

Elle portera sur :

- La carte de localisation ;
- Le plan de masse des infrastructures ;
- Les alternatives du projet ;
- La justification du choix de la variante technologique retenue ;
- la justification du choix de site,
- le processus technologique et son schéma technologique;
- les équipements, leurs dates, états d'acquisition (neuf ou à occasion) et de fonctionnement, les périodes de révision, ainsi que les équipements de protection individuelle.
- présentation du bureau d'étude (son expérience, les références de l'agrément) ;
- présentation de la société (son expérience dans le domaine d'étude ou dans un autre)

7- **Présentation de l'état initial du projet**

Le rapport présentera les données biologiques et socio-économiques de la zone du projet à savoir :

- Eléments biophysiques : océanographie, climat, géomorphologie, géologie, faune et flore marines ;
- éléments socio-économiques : démographie, sociologie, éducation, santé, transport, et toutes les activités économiques.

La description des données physiques devra être sous tendue par des cartes thématiques (climat, végétation, géologie et topographie)

Le rapport d'EIES indiquera, si possible, les éventuelles difficultés ou lacunes et incertitudes sensées être relevées dans la zone du projet.

8- **Identification et Analyse des impacts prévisionnels** :

Cette analyse se fera suivant les éléments valorisés de l'environnement (sol, air, eau, fore, faune) et les éléments socio- économiques (emploi, éducation, activités socioéconomiques) et en fonction des différentes phases du projet .

Cette analyse se fera sur la base d'une matrice qu'on indiquera.

- Les impacts seront caractérisés suivant **l'intensité** (faible, moyenne ou majeure), **l'étendue** (régionale, locale et ponctuelle) et la **durée** (longue, moyenne et courte).

Les taux de pollution seront indiqués en se référant aux normes internationales ;

9- Concertation avec les autorités et populations locales

Cette concertation se fera conformément aux dispositions du d**écret N°2006-058/PR du 5 juillet 2006 fixant la liste des travaux, activités et documents de planification soumis à Étude d'Impact sur l'Environnement**, à l'arrêté n°018_MERF fixant les modalités et procédures information et participation du public aux EIE et à l'arrêté **n°013/MERF du 1e septembre 2006 portant réglementation de la procédure, de la méthodologie et du contenu des EIE**. Indiquer les parties prenantes qui feront l'objet des consultations. Il s'agit :

- des autorités et des populations locales ;
- des structures publiques (directions départementales des ministères concernés) et des ONGs, des leaders d'opinion.

Les procès-verbaux et les comptes rendus de ces consultations dûment signés, par toutes les parties prenantes seront annexés au rapport.

10- **Plan de gestion environnementale et sociale (<u>Mesures d'atténuation</u>)**

Il comprend les éléments ci- après :

- <u>les mesures d'atténuation. Celles-ci devront être réalistes et en rapport avec les impacts identifiés</u> ;
- <u>un planning d'exécution des mesures d'atténuation</u> ;
- <u>un tableau récapitulatif présentera les sources d'impact, les mesures d'atténuation, et les impacts résiduels</u> ;
  - <u>les plans d'opération interne (plan d'urgence),</u>
  - <u>un Plan de gestion des risques</u>,
  - les coûts environnementaux. Ceux-ci seront indiqués en tenant compte des mesures prises pour atténuer les effets du projet sur l'environnement ;
  - un plan de formation et d'éducation des populations ;
  - un plan de gestion des déchets ;
  - un plan social,
  - un plan sociétal
  - <u>les organes et les procédures de suivi</u>
  - <u>un plan de fermeture et de réhabilitation du site</u>
  - le budget relatif à la mise en œuvre du sous projet.

5.

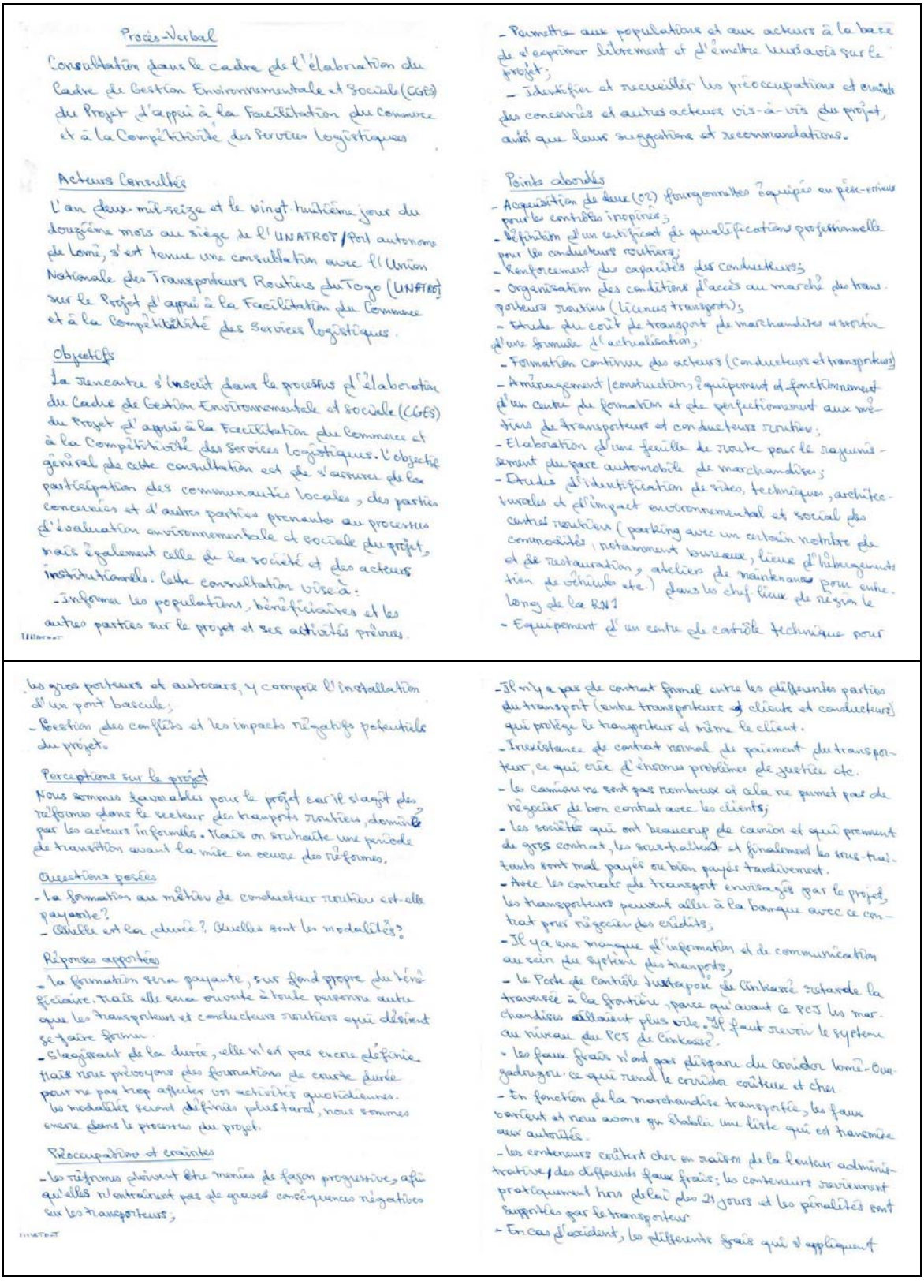
11- Conclusion et Recommandations

- Le rapport d'EIES mettra en relief un certain nombre de points saillants à l'attention de l'administration de l'environnement et de l'entreprise.
- Le consultant pourrait attirer l'attention de l'administration et du Promoteur sur la mise en place d'une cellule HSE, la formation des Cadres et Agents.

En fonction des impacts identifiés et des mesures d'atténuations proposées, le consultant pourra se prononcer sur la mise en œuvre ou non du sous-projet.

Annexe 4. Procès-verbaux des consultations avec les acteurs à la base et liste de présence

PV de Consultation de l'Union Nationale des Transporteurs Routiers du Togo



Procès-Verbal

Consultation dans le cadre de l'élaboration du Cadre de Gestion Environnementale et Sociale (CGES) du Projet d'appui à la Facilitation du Commerce et à la Compétitivité des Services Logistiques

Acteurs Consultés

L'an deux-mil-seize et le vingt huitième jour du douzième mois au siège de l'UNATROT/Port autonome de Lomé, s'est tenue une consultation avec l'Union Nationale des Transporteurs Routiers du Togo (UNATROT) sur le Projet d'appui à la Facilitation du Commerce et à la Compétitivité des Services Logistiques.

Objectifs

La rencontre s'inscrit dans le processus d'élaboration du Cadre de Gestion Environnementale et Sociale (CGES) du Projet d'appui à la Facilitation du Commerce et à la Compétitivité des Services Logistiques. L'objectif général de cette consultation est de s'assurer de la participation des communautés locales, des parties concernées et d'autres parties prenantes au processus d'évaluation environnementale et sociale du projet, mais également celle de la société et des acteurs institutionnels. Cette consultation vise à :

- Informer les populations, bénéficiaires et les autres parties sur le projet et ses activités prévues.
- Permettre aux populations et aux acteurs à la base de s'exprimer librement et d'émettre leurs avis sur le projet ;
- Identifier et recueillir les préoccupations et craintes des concernés et autres acteurs vis-à-vis du projet, ainsi que leurs suggestions et recommandations.

Points abordés

- Acquisition de deux (02) fourgonnettes équipées en pièces-entières pour les contrôles inopinés ;
- Définition et un certificat de qualifications professionnelle pour les conducteurs routiers ;
- Renforcement des capacités des conducteurs ;
- Organisation des conditions d'accès au marché des transporteurs routiers (licences transports) ;
- Etude du coût de transport de marchandises à travers d'une formule d'actualisation ;
- Formation continue des acteurs (conducteurs et transporteurs)
- Aménagement (construction, équipement et fonctionnement d'un centre de formation et de perfectionnement aux métiers de transporteurs et conducteurs routiers ;
- Elaboration d'une feuille de route pour le rajeunissement du parc automobile de marchandises ;
- Etudes d'identification de sites, techniques, architecturales et d'impact environnemental et social des centres routiers (parking avec un certain nombre de commodités notamment bureaux, lieux d'hébergements et de restauration, ateliers de maintenance pour entretien de véhicules etc.) dans les chef lieux de région le long de la RN1
- Equipement d'un centre de contrôle technique pour les gros porteurs et autocars, y compris l'installation d'un pont bascule ;
- Gestion des conflits et les impacts négatifs potentiels du projet.

Perceptions sur le projet

Nous sommes favorables pour le projet car il s'agit des réformes dans le secteur des transports routiers, dominé par les acteurs informels. Mais on souhaite une période de transition avant la mise en œuvre des réformes.

Questions posées

- La formation au métier de conducteur routier est-elle payante ?
- Quelle est la durée ? Quelles sont les modalités ?

Réponses apportées

- La formation sera payante, sur fond propre du bénéficiaire. Mais elle sera ouverte à toute personne autre que les transporteurs et conducteurs routiers qui désirent se faire former.
- S'agissant de la durée, elle n'est pas encore définie. Mais nous prévoyons des formations de courte durée pour ne pas trop affecter vos activités quotidiennes. Les modalités seront définies plus tard, nous sommes encore dans le processus du projet.

Préoccupations et craintes

- Les réformes doivent être menées de façon progressive, afin qu'elles n'entraînent pas de graves conséquences négatives sur les transporteurs,
- Il n'y a pas de contrat formel entre les différentes parties du transport (entre transporteurs et clients et conducteurs) qui protège le transporteur et même le client.
- L'inexistence de contrat normal de paiement des transporteur, ce qui crée d'énormes problèmes de gestion etc.
- Les camions ne sont pas nombreux et cela ne permet pas de négocier de bon contrat avec les clients ;
- Les sociétés qui ont beaucoup de camion et qui prennent de gros contrat, les sous-traitent et finalement les sous-traitants sont mal payés ou bien payés tardivement.
- Avec les contrats de transport envisagés par le projet, les transporteurs peuvent aller à la banque avec ce contrat pour négocier des crédits ;
- Il y a une manque d'information et de communication au sein du système des transports,
- Le Poste de Contrôle juxtaposé de Cinkassé retarde la traversée à la frontière, parce qu'avant ce PCJ les marchandises allaient plus vite. Il faut revoir le système au niveau des PCJ de Cinkassé.
- Les faux frais n'ont pas disparu du Corridor Lomé-Ouagadougou ce qui rend le corridor coûteux et cher
- En fonction de la marchandise transportée, les faux varient et nous avons pu établir une liste qui est transmise aux autorités.
- Les conteneurs coûtent cher en raison de la lenteur administrative / des différents faux frais ; les conteneurs sortent pratiquement hors délai plus 21 jours et les pénalités sont supportées par le transporteur
- En cas d'accident, les différents frais qui s'appliquent

aux opérateurs et qui sont illégaux découragent ces derniers car la législation n'a pas prévue de montant fixe et c'est au cas par cas que les montants sont fixés. Cet état de chose agit sur la compétitivité du Port,

- les balises placées sur les camions se déchargent vite et ne sont pas adaptées au contexte et sont responsable des pénalités payées par le transporteur;
- le paiement au Conseil Burkinabè des Chargeurs est à la charge du transporteur alors que ces frais sont liés à la marchandise et non aux transporteurs,
- A chaque voyage une assurance marchande au voyage est payée en fonction de la valeur de la marchandise. Mais en cas d'accident, rien n'est versé en retour au transporteur qui supporte les charges d'assurances,

Suggestions et Recommandations

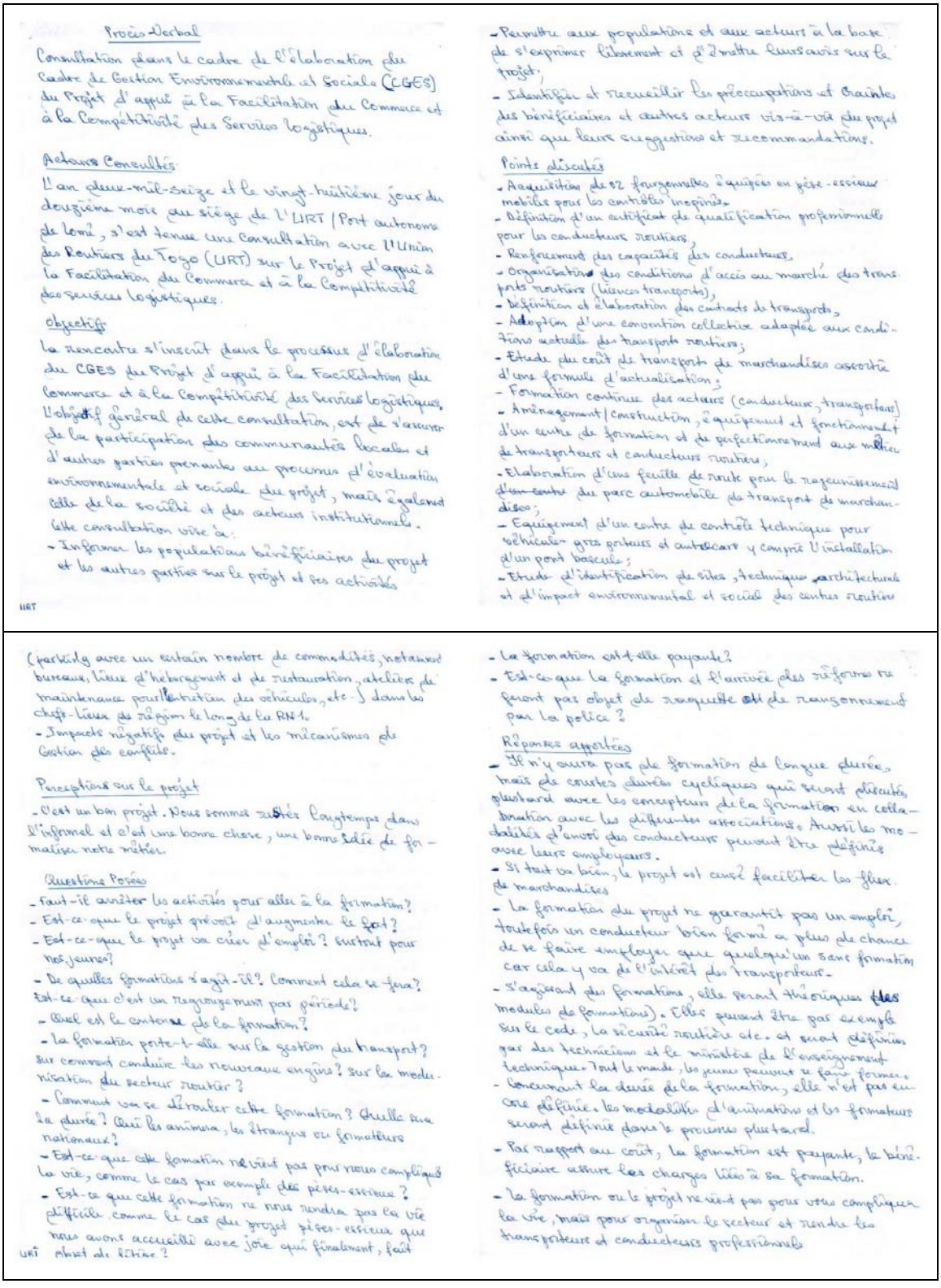
- Sensibiliser et former les transporteurs
- Définir un cadre tripartite entre les assureurs, le ministère des transports et les transporteurs en cas d'accident.
- Revisiter les protocoles d'accord bilatéraux car la répartition (2/3 et 1/3) n'arrange pas les transporteurs et ne permet pas une bonne rotation des camions qui reste parfois 1 mois sans activité et aucune banque n'accepterait faire des prêts dans cette condition
- Mettre en place un cadre de suivi des flux des marchandises comprenant tous les acteurs de la chaîne (depuis le fret jusqu'au conducteur) pour suivre et évaluer le flux des marchandises;
- Mettre en place un cadre permanent de concertation, d'évaluation et de suivi des opérations de marchandises en transit vers les pays de l'Hinterland

Nom du Projet: Projet de Facilitation du Commerce et Compétitivité des Services Logistiques au Togo
Objet : Réalisation du Cadre de Gestion Environnementale et Social (CGES)
Cible : Union Nationale des Transports Routiers du Togo (UNATROT)
Date : 28/12/2016

N°	Noms et prénoms	Structures/Fonctions	Téléphones	E-mails	Signatures
1	BONI Gratien	Consultant (CGES)	+229 96911277	bomgras@yahoo	[illegible]
2	ABOUBOU IBRAHIMA	UNATROT / SG	+228 90043019	aboudibraegmail.com	[illegible]
3	SILIVI Gnaley-Afuni	UNATROT / S Adm.	90144911	98096464	[illegible]
4	YAKPOOSSOBE K. Edem	DTRF / Assistant CNF	90131725	yakpoy@yahoo.fr	[illegible]
5	KIBE-MOKAFO Sedou	chef section Fret DTRF	90173802	[illegible]	[illegible]
6	DERMANE Tadjudin	Chef Anim / DTRF	90394938	[illegible]	[illegible]
7					
8					

- L'Etat Togolais doit redéfinir les conditions de transit des marchandises en transit vers le Burkina, Niger et Mali,
- Faciliter effectivement le passage au poste de contrôle juxtaposé de Cinkassé;
- Simplifier effectivement le corridor Lomé-Ouaga par la suppression des faux frais et rendre ou faciliter vraiment le passage au PCJ de Cinkassé.
- Etablir une conformité entre le poste de péage-pesage au port et à celui d'Atakpamé pour supprimer les différences de poids qui sont à la charge des transporteurs.

PV de Consultation de l'Union des Routiers du Togo



Procès-Verbal

Consultation dans le cadre de l'élaboration du Cadre de Gestion Environnementale et Sociale (CGES) du Projet d'appui à la Facilitation du Commerce et à la Compétitivité des Services logistiques.

Acteurs Consultés

L'an deux-mil-seize et le vingt-huitième jour du douzième mois au siège de l'UIRT / Port autonome de Lomé, s'est tenue une Consultation avec l'Union des Routiers du Togo (UIRT) sur le Projet d'appui à la Facilitation du Commerce et à la Compétitivité des services logistiques.

Objectifs

La rencontre s'inscrit dans le processus d'élaboration du CGES du Projet d'appui à la Facilitation du Commerce et à la Compétitivité des Services logistiques. L'objectif général de cette consultation, est de s'assurer de la participation des communautés locales et d'autres parties prenantes au processus d'évaluation environnementale et sociale du projet, mais également celle de la société et des acteurs institutionnels. Cette consultation vise à :

- Informer les populations bénéficiaires du projet et les autres parties sur le projet et ses activités
- Permettre aux populations et aux acteurs à la base de s'exprimer librement et de donner leurs avis sur le projet ;
- Identifier et recueillir les préoccupations et craintes des bénéficiaires et autres acteurs vis-à-vis du projet ainsi que leurs suggestions et recommandations.

Points discutés

- Acquisition de 02 fourgonnettes équipées en pèse-essieux mobile pour les contrôles inopinés.
- Définition d'un certificat de qualification professionnelle pour les conducteurs routiers ;
- Renforcement des capacités des conducteurs ;
- Organisation des conditions d'accès au marché des transports routiers (licences transports) ;
- Définition et élaboration des contrats de transports ;
- Adoption d'une convention collective adaptée aux conditions actuelles des transports routiers ;
- Etude du coût de transports de marchandises assortie d'une formule d'actualisation ;
- Formation continue des acteurs (conducteurs, transporteurs)
- Aménagement / construction, équipement et fonctionnement d'un centre de formation et de perfectionnement aux métiers de transporteurs et conducteurs routiers ;
- Elaboration d'une feuille de route pour le rajeunissement du parc automobile de transport de marchandises ;
- Equipement d'un centre de contrôle technique pour véhicules gros porteurs et autocars y compris l'installation d'un pont bascule ;
- Etude d'identification de sites, techniques, architecturale et d'impact environnemental et social des centres routiers (parking avec un certain nombre de commodités, notamment bureaux, lieux d'hébergement et de restauration, ateliers de maintenance pour l'entretien des véhicules, etc.) dans les chefs-lieux de région le long de la RN1.
- Impacts négatifs du projet et les mécanismes de Gestion des conflits.

Perceptions sur le projet

- C'est un bon projet. Nous sommes restés longtemps dans l'informel et c'est une bonne chose, une bonne idée de formaliser notre métier.

Questions Posées

- Faut-il arrêter les activités pour aller à la formation ?
- Est-ce-que le projet prévoit d'augmenter le fret ?
- Est-ce-que le projet va créer d'emplois ? surtout pour nos jeunes ?
- De quelles formations s'agit-il ? Comment cela se fera ? Est-ce que c'est un regroupement par période ?
- Quel est le contenu de la formation ?
- La formation porte-t-elle sur la gestion du transport ? sur comment conduire les nouveaux engins ? sur la modernisation du secteur routier ?
- Comment va se dérouler cette formation ? Quelle sera la durée ? Qui les animera, les étrangers ou formateurs nationaux ?
- Est-ce que cette formation ne vient pas pour nous compliquer la vie, comme le cas par exemple des pèses-essieux ?
- Est-ce que cette formation ne nous rendra pas la vie difficile comme le cas du projet pèses-essieux que nous avons accueilli avec joie qui finalement, fait l'objet de litige ?
- La formation est-elle payante ?
- Est-ce que la formation et l'arrivée des réformes ne feront pas objet de rançonnement par la police ?

Réponses apportées

- Il n'y aura pas de formation de longue durée, mais de courtes durées cycliques qui seront discutés plutard avec les concepteurs de la formation en collaboration avec les différentes associations. Aussi les modalités d'envoi des conducteurs peuvent être définies avec leurs employeurs.
- Si tout va bien, le projet est censé faciliter les flux de marchandises
- La formation du projet ne garantit pas un emploi, toutefois un conducteur bien formé a plus de chance de se faire employer sera quelqu'un sans formation car cela y va de l'intérêt des transporteurs.
- S'agissant des formations, elles seront théoriques (les modules de formations). Elles seront être par exemple sur le code, la sécurité routière etc. et seront définies par des techniciens et le ministère de l'enseignement technique. Tout le monde, les jeunes peuvent se faire former.
- Concernant la durée de la formation, elle n'est pas encore définie. Les modalités d'animations et les formateurs seront définis dans le processus pluriel.
- Par rapport au coût, la formation est payante, le bénéficiaire assure les charges liées à sa formation.
- La formation ou le projet ne vient pas pour vous compliquer la vie, mais pour organiser le secteur et rendre les transporteurs et conducteurs professionnels

Préoccupations et craintes

- Craintes sur les pertes de revenus. Nous vivons au jour le jour de ce que nous faisons, si on arrête notre activité pour aller à la formation, on peut perdre des revenus.
- Si un conducteur laisse son emploi ou camion pour la formation, son patron risque de le remplacer par d'autres, surtout en cas de marchandise. Il faut bien clarifier ce aspect.
- Nous voulons être formés pour être utilisés
- Le projet prévoit-il l'augmentation du frets? car on peut avoir les camions, être formés et que faire sans marchandise.
- Nous avions, par le passé appris à conduire avec les camions mécaniques tel que les T45, T56 et les berliets. Mais aujourd'hui, il y a les camions Volvo, renaults, Scania, Iveco, etc. qui sont manipulés à travers des pressions exercées. Comment utilisé les nouvelles marques de camions?
- Il n'y a pas de conventions collectives et les chauffeurs sont très mal payés, certains sont à 35 000 F.
- La formation est nécessaire car elle permettra aux conducteurs de mieux servir les transporteurs et peut garantir le bon usage des camions
- Craint les formateurs étrangers qui ne peuvent pas parler les langues locales, car nous tous on ne comprend pas français
- Par rapport aux conducteurs des autres pays, aura-t-il des différences de traitement? si non il faut que la formation soit communautaire, car nous sommes appelés à circuler au-delà de notre frontière

URT

Suggestions et recommandations

- La formation doit être libre et non contraignante;
- Qu'elle ne donne pas lieu à des pénalités et rançonnement sur la voie.
- Que les acteurs soient associés lors/le long du processus de formulation des curricula de formation, afin que les réels besoins des conducteurs soient pris en compte.
- Il faut que la formation soit communautaire (UEMOA/CEDEAO

Nom du Projet: Projet de Facilitation du Commerce et Compétitivité des Services Logistiques au Togo

Objet : Réalisation du Cadre de Gestion Environnementale et Social (CGES)

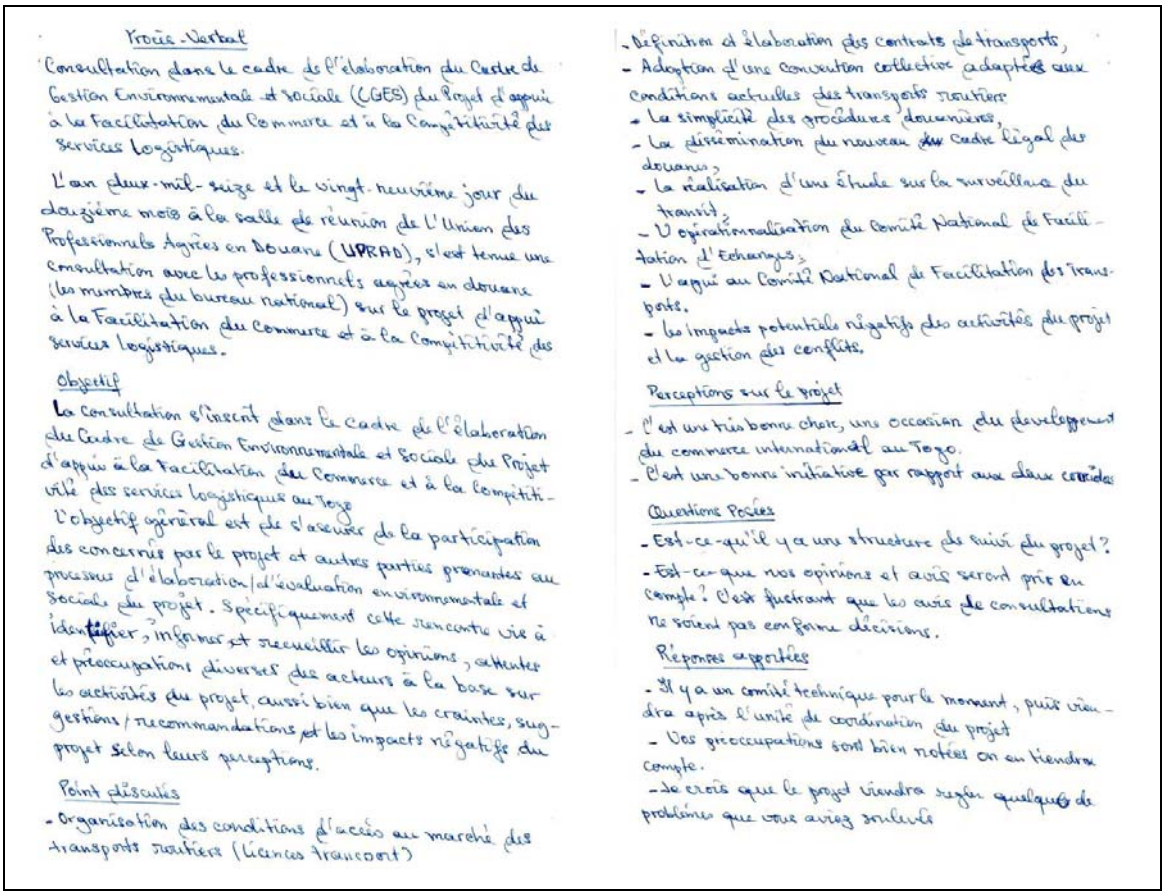
Cible: Union des Routiers du Togo (URT)

Date : 28/12/2016

Lieu : Siège UNATROT

N°	Noms et prénoms	Structures/Fonctions	Téléphones	E-mails	Signatures
1	TCHASSANTI I.	S.G. URT	90094665	urttogo@gmail.c	
2	KPEROU Azimou	SG A URT	91878591	"	
3	TRAORE Saraphadin	UNATROT	90729729		
4	KEFIA Doukaila	SA. URT	90016288	urttogo@gmail.com	
5	BIYADOU Arizon	UNATROT	90458788		
6	YACOUBOU gamion	mbre URT	90007706		
7	TCHEDRE KAMILOUS		9055-2493		
8	KIDE-MOKAFO Sedou	chef section Fret DTRF	90173802	Rodemokafosaid@yahoo	
9	El hadj KOURA Soumaila	1er Vice Pdt UNATROT	90072233		
10	DERMANE Tadjudine	Chef Division / DTRF	90394935	derta_tg@yahoo.fr	
11	YAKPO OSSOBE K. Edem	Assistant Chef Division /DTRF	90131725	yakpoy@yahoo.fr	
12	BONI Gratien	Consultant/(CGES)			
13					
14					
15					
16					
17					
18					
19					
20					

PV de Consultation de l'Union des Professionnels Agréés en Douanes



Procès-Verbal

Consultation dans le cadre de l'élaboration du Cadre de Gestion Environnementale et Sociale (CGES) du Projet d'appui à la Facilitation du Commerce et à la Compétitivité des Services Logistiques.

L'an deux-mil-seize et le vingt-neuvième jour du douzième mois à la salle de réunion de l'Union des Professionnels Agréés en Douane (UPRAD), s'est tenue une consultation avec les professionnels agréés en douane (les membres du bureau national) sur le projet d'appui à la Facilitation du Commerce et à la Compétitivité des services logistiques.

Objectif

La consultation s'inscrit dans le cadre de l'élaboration du Cadre de Gestion Environnementale et Sociale du Projet d'appui à la Facilitation du Commerce et à la Compétitivité des services logistiques au Togo

L'objectif général est de s'assurer de la participation des concernés par le projet et autres parties prenantes au processus d'élaboration/d'évaluation environnementale et sociale du projet. Spécifiquement cette rencontre vis à identifier, informer et recueillir les opinions, attentes et préoccupations diverses des acteurs à la base sur les activités du projet, aussi bien que les craintes, suggestions/recommandations et les impacts négatifs du projet selon leurs perceptions.

Point discutés

- Organisation des conditions d'accès au marché des transports routiers (licences transport)
- Définition et élaboration des contrats de transports,
- Adoption d'une convention collective adaptée aux conditions actuelles des transports routiers
- La simplicité des procédures douanières,
- La dissémination du nouveau cadre légal des douanes,
- La réalisation d'une étude sur la surveillance du transit,
- L'opérationnalisation du Comité National de Facilitation d'Echanges,
- L'appui au Comité National de Facilitation des Transports.
- Les impacts potentiels négatifs des activités du projet et la gestion des conflits.

Perceptions sur le projet

- C'est une très bonne chose, une occasion du développement du commerce international au Togo.
- C'est une bonne initiative par rapport aux deux corridors

Questions Posées

- Est-ce-qu'il y a une structure de suivi du projet?
- Est-ce que nos opinions et avis seront pris en compte? C'est frustrant que les avis de consultations ne soient pas conforme décisions.

Réponses apportées

- Il y a un comité technique pour le moment, puis viendra après l'unité de coordination du projet
- Vos préoccupations sont bien notées on en tiendra compte.
- Je crois que le projet viendra régler quelques de problèmes que vous aviez soulevés

Preoccupations et craintes diverses

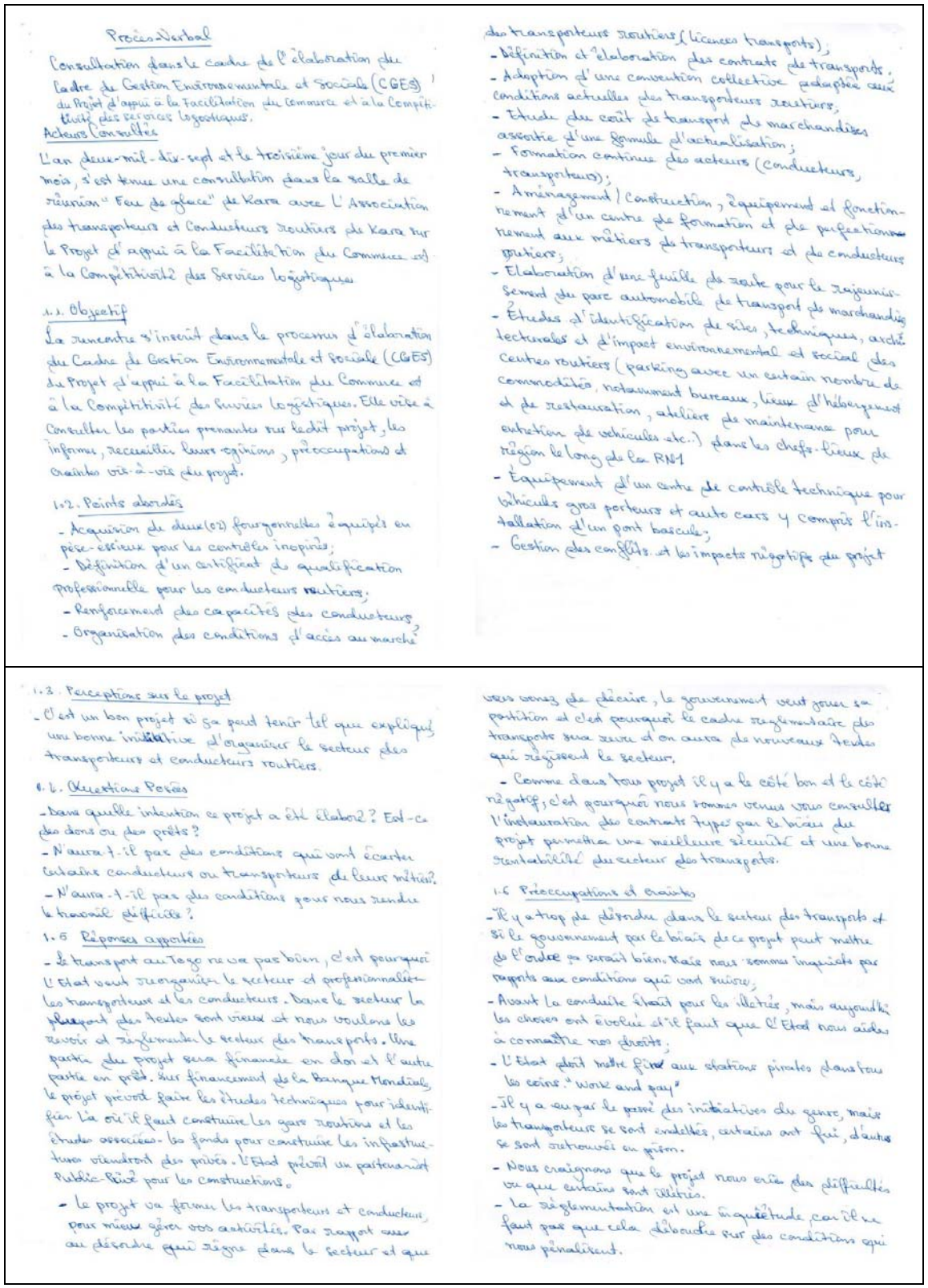
- Le projet tel que présenté viendra résoudre quelques problèmes dont la charge à l'essieu notamment le règlement n°14, car il y a une distorsion de la concurrence par rapport à l'application du règlement 14. Depuis 2014 l'application de ce règlement a entraîné la déviation du trafic vers d'autres pays;
- La frontière de Cinkassé constitue un goulot d'étranglement à cause du délai d'attente trop long ayant pour conséquence l'immobilisation des camions pendant des jours allant jusqu'à 3 semaines et le client n'a pas sa marchandise à temps; cela a fait que les clients ont évité de faire passer leur marchandise par Lomé, à tout ceci s'ajoute les frais de location de conteneurs et d'autres frais connexes.
- Le règlement n°14 est un bon règlement mais l'application pose d'énorme problème au niveau de la concomittance de la mise en application dudit règlement.
- La non concomittance dans l'application du règlement par les autres pays a fait vider le Port de Lomé
- Il y a un véritable problème de mise en œuvre du règlement n°14
- L'interconnexion des services de douanes entraînant pour conséquence l'absence de rupture de charge.
- L'ineffectivité du règlement 14 est un vrai désastre pour la rentabilité du transport et des échanges
- En ce qui concerne le développement et un outil pour saisir les valeurs des marchandises, nous sommes à l'étape des valeurs transactionnelles et il n'est pas nécessaire de mettre une procédure pour les marchandises à haut risque et à haut droit de douane,
- La simplification des procédures douanières oui, mais il y a problèmes de superposition des registres de traitement manuel et ceux du traitement informatique, qui font perdre du temps dans les enregistrements,
- Pour le transit des marchandises, la chambre de commerce prévoit un projet en matière de transit de marchandises auquel nous avons plus foi plutôt qu'une autre initiative sur le transit de marchandise piloté par les services de l'OTR ou autres services. Nous payons des services tels que l'escorte qui ne sont pas rendus et il y a d'autres distorsions dans le dispositif de surveillance des marchandises en transit.
- On ne veut pas entendre de l'OTR dans les suivis des activités du projet.
- Les normes de dimensionnement ne sont pas respectées lors de la construction des routes, à partir de Anié certains ponts n'ont pas de garde fou pour la sécurité de la route,
- Le Décret signé par le comité National de Facilitation des Échanges (CNFE) n'est pas celui validé par les acteurs à la séance de validation tenue à la représentation de la Banque Mondiale; cela pose un problème de foi même avec la Banque Mondiale, le secteur privé n'est pas représenté dans le bureau du Comité
- Les services de douanes situés à Cinkassé ont par moment des problèmes de connexion ou d'électricité ce qui les amènent à un enregistrement manuel temporaire des marchandises qui ne sont plus par la suite enregistrées comme non sorties;
- L'absence de marchandise entraîne le licenciement d'agents

Suggestions et Recommandations

1- Veiller à la concomitance de l'application du règlement 14 dans la communauté ou à défaut revoir les textes sur la tolérance et porter cette tolérance à 20% conformément à ce qui se pratique dans les pays voisins
2. Créer un cadre de concertation sur la surveillance des marchandises mais qui ne doit pas être présidé par l'OTR, mais la chambre de commerce qui est la caution en matière de transit,
3- La dématérialisations des procédures pour faciliter le transit des marchandises,
4- L'identification et la publication des points de contrôle des marchandises dans le circuit douanier.

Nom du Projet: Projet de Facilitation du Commerce et Compétitivité des Services Logistiques au Togo
Objet : Réalisation du Cadre de Gestion Environnementale et Social (CGES)
Cible : UPRAD
Date : 29|12|2016

N°	Noms et prénoms	Structures/Fonctions	Téléphones	E-mails	Signatures
1	BADASSOU Yves Kodjo [illegible]	UPRAD Président	90040253	[illegible]@yahoo.fr	
2	KPODAR [illegible]	UPRAD S.G	90127959	[illegible]@yahoo.fr	
3	Patrick MAGNON	UPRAD Vice-Président	90152222	patrick.[illegible].com	
4	[illegible] ANATO	UPRAD Trésorière Adjointe	90112654	[illegible]@yahoo.fr	
5	AKPOTOSSOU Amen	UPRAD Conseiller	90-04-28-04	akpotosou[illegible].fr	
6	GEORGES AVOSSOU	UPRAD [illegible] TG	9004 8774	/	
7	Michel M. [illegible]	UPRAD Conseiller	9004 7685	/	
8	MENSTOGNON BENSIAN [illegible]	UPRAD. Conseiller	90117063	[illegible]@yahoo.fr	
9	[illegible] Tadjudine	DTRF	90754936	[illegible]@yahoo.fr	
10	YAKPO [illegible]	DTRF	90131725	yakpoy[illegible]@yahoo.fr	
11	BONI Gratien	Consultant (CGES)	+22896911277	[illegible]@yahoo.fr	
12	BEHANZIN Idelbert	Consultant Associé (CGES)	+22597267330	bidelbert@yahoo.fr	
13					



Procès-Verbal

Consultation dans le cadre de l'élaboration du Cadre de Gestion Environnementale et Sociale (CGES) du Projet d'appui à la Facilitation du Commerce et à la Compétitivité des services logistiques.

Acteurs Consultés

L'an deux-mil-dix-sept et le troisième jour du premier mois, s'est tenue une consultation dans la salle de réunion "Feu de glace" de Kara avec L'Association des transporteurs et Conducteurs routiers de Kara sur le Projet d'appui à la Facilitation du Commerce et à la Compétitivité des Services logistiques.

1.1. Objectif

La rencontre s'inscrit dans le processus d'élaboration du Cadre de Gestion Environnementale et Sociale (CGES) du Projet d'appui à la Facilitation du Commerce et à la Compétitivité des Services logistiques. Elle vise à Consulter les parties prenantes sur ledit projet, les informer, recueillir leurs opinions, préoccupations et craintes vis-à-vis du projet.

1.2. Points abordés

- Acquisition de deux(02) fourgonnettes équipés en pèse-essieux pour les contrôles inopinés;
- Définition d'un certificat de qualification professionnelle pour les conducteurs routiers;
- Renforcement des capacités des conducteurs
- Organisation des conditions d'accès au marché des transporteurs routiers (licences transports);
- Définition et l'élaboration des contrats de transports.
- Adoption d'une convention collective adaptée aux conditions actuelles des transporteurs routiers,
- Etude du coût de transport de marchandises assortie d'une formule d'actualisation;
- Formation continue des acteurs (conducteurs, transporteurs);
- Aménagement / Construction, équipement et fonctionnement d'un centre de formation et de perfectionnement aux métiers de transporteurs et de conducteurs routiers;
- Elaboration d'une feuille de route pour le rajeunissement du parc automobile de transport de marchandise
- Etudes d'identification de sites, techniques, architectonales et d'impact environnemental et social des Centres routiers (parking avec un certain nombre de commodités, notamment bureaux, lieux d'hébergement et de restauration, ateliers de maintenance pour entretien de véhicules etc.) dans les chefs-lieux de région le long de la RN1
- Equipement d'un centre de contrôle technique pour véhicules gros porteurs et auto cars y compris l'installation d'un pont bascule;
- Gestion des conflits et les impacts négatifs du projet

1.3. Perceptions sur le projet

- C'est un bon projet si ça peut tenir tel que expliqué, une bonne initiative d'organiser le secteur des transporteurs et conducteurs routiers.

1.4. Questions Posées

- Dans quelle intention ce projet a été élaboré? Est-ce des dons ou des prêts?
- N'aura-t-il pas des conditions qui vont écarter certains conducteurs ou transporteurs de leurs métiers?
- N'aura-t-il pas des conditions pour nous rendre le travail difficile?

1.5 Réponses apportées

- Le transport au Togo ne va pas bien, c'est pourquoi l'Etat veut réorganiser le secteur et professionnaliser les transporteurs et les conducteurs. Dans le secteur la plupart des textes sont vieux et nous voulons les revoir et réglementer le secteur des transports. Une partie du projet sera financée en don et l'autre partie en prêt. Sur financement de la Banque Mondiale, le projet prévoit faire les études techniques pour identifier là où il faut construire les gares routières et les études associées. Les fonds pour construire les infrastructures viendront des privés. L'Etat prévoit un partenariat Public-Privé pour les constructions.
- Le projet va former les transporteurs et conducteurs pour mieux gérer vos activités. Par rapport aux désordre qui règne dans le secteur et que vous venez de décrire, le gouvernement veut jouer sa partition et c'est pourquoi le cadre réglementaire des transports sera revu et on aura de nouveaux textes qui régissent le secteur.
- Comme dans tous projet il y a le côté bon et le côté négatif, c'est pourquoi nous sommes venus vous consulter l'instauration des contrats types par le biais du projet permettra une meilleure sécurité et une bonne rentabilité du secteur des transports.

1.6 Préoccupations et craintes

- Il y a trop de désordre dans le secteur des transports et si le gouvernement par le biais de ce projet peut mettre de l'ordre ça serait bien. Mais nous sommes inquiets par rapports aux conditions qui vont suivre;
- Avant la conduite était pour les illettrés, mais aujourd'hui les choses ont évoluée et il faut que l'Etat nous aides à connaître nos droits;
- L'Etat doit mettre fin aux stations pirates dans tous les coins "Work and pay"
- Il y a eu par le passé des initiatives du genre, mais les transporteurs se sont endettés, certains ont fui, d'autres se sont retrouvés en prison.
- Nous craignons que le projet nous crée des difficultés vu que certains sont illettrés.
- La réglementation est une bonne chose, car il ne faut pas que cela débouche sur des conditions qui nous pénalisent.

- Il faut vraiment associer les acteurs du secteur afin que les réformes soient profitables à tous.
- les conditions actuelles en matière de cautions ou de pénalités financières en cas d'accident occasionnant l'homicide involontaire sont injustes et pèsent sur les transporteurs et conducteurs routiers.
- Il ne faut pas qu'à la mise en oeuvre des réformes, que les transporteurs soient écartés au profit des diplômés
- De pareil initiative de crédit-bail mise en place par la SOTOCAR avait échoué, car le crédit avait été pris d'assaut par les cultivateurs qui n'avait aucune connaissance du métier de transporteur et du secteur des transports. La conséquence a été la "banqueroute" des contractants qui n'avaient pas pu s'en sortir.
- Il faut donc tirer leçons des expériences passé pour que le projet reussisse. L'autre raison qui a contribué à l'échec du projet de SOTOCAR est qu'il y avait beaucoup de barrière des forces de sécurités avec des coûts à payer même si vous êtes à jour.

1.7 Suggestions et recommandations

- Associer les conducteurs de poids lourds aux projets routiers afin d'avoir des routes qui répondent à la circulation des conducteurs routiers.
- Revoir les cautions exigées aux transporteurs en cas d'accident occasionnant la perte de vie humaine.
- Former à Kara 10 conducteurs et 10 transporteurs qui serviront dans la phase pilote et [illegible]

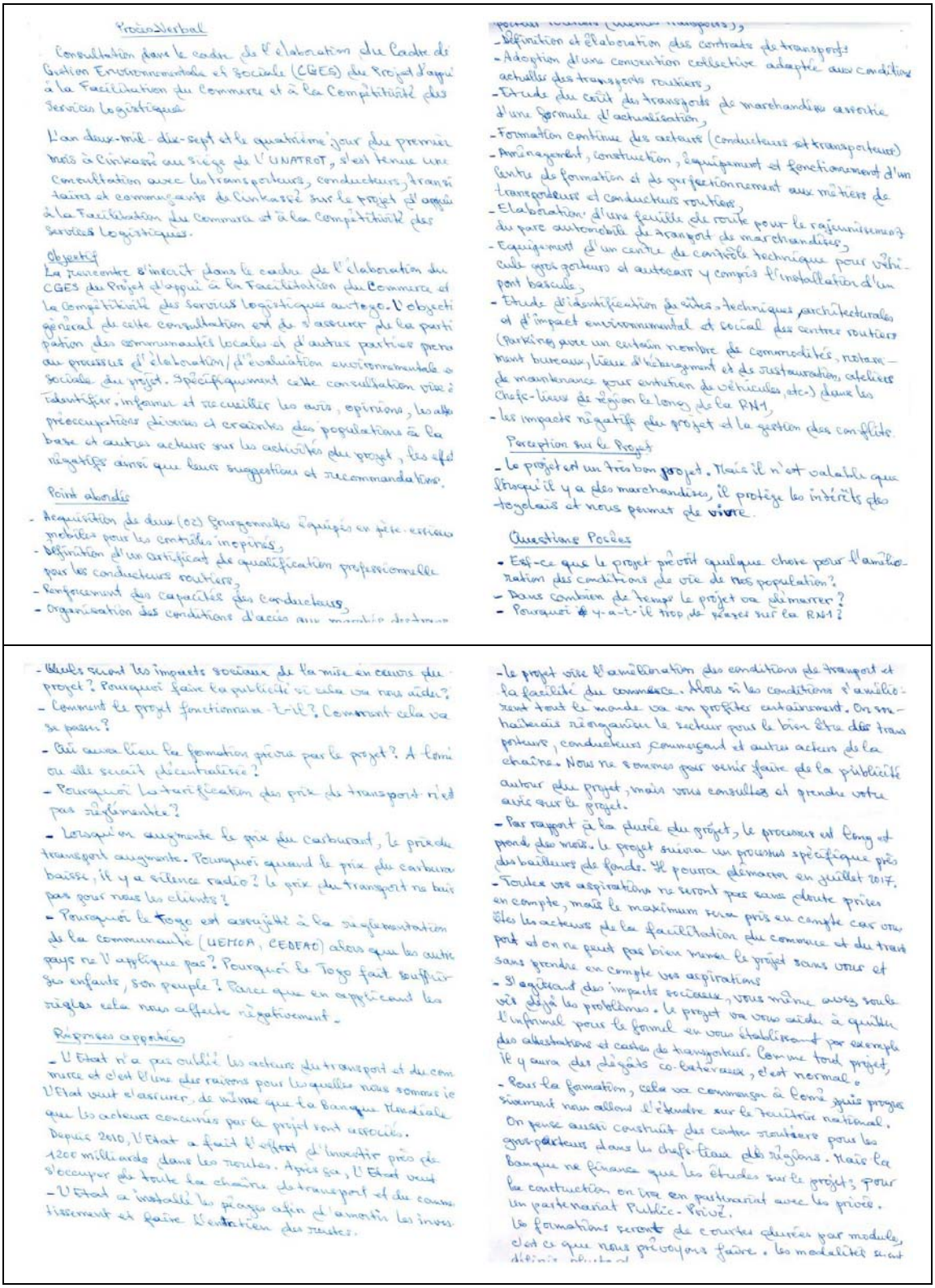
- Harmoniser les frais de transport dans le secteur et exiger que ce soit les transporteurs dont les véhicules ont la plaque jaune qui prennent des passagers,
- Créer des sites de stationnement des poids lourds car leur stationnement anarchique crées des accidents

- Harmoniser les frais de transport dans le secteur et exiger que ce soit les transporteurs dont les véhicules ont la plaque jaune qui prennent des passagers,
- Créer des sites de stationnement des poids lourds car leur stationnement anarchique crées des accidents

Nom du Projet: Projet de Facilitation du Commerce et Compétitivité des Services Logistiques au Togo
Objet : Réalisation du Cadre de Gestion Environnementale et Social (CGES)
Cible : Association des transporteurs et conducteurs de Kara
Date : 03/01/17

N°	Noms et prénoms	Structures/Fonctions	Téléphones	E-mails	Signatures
1	HOUNTONDJI Komlan	UNATROT/KARA - Président	90 29 53 94		
2	BADJA Kpatcha	SP SYNATCIT Président USYCOAT	90 32 03 21		
3	DJETOU Tchaa	SP USYNACITO USYCOAT	90 18 66 49		
4	[illegible]	SP SYLICCATO USYCOAT	90 29 96 91		
5	N'GAMAMA TCHALA	SP UNICOT USYCOAT	90 22 19 17		
6	POIBOZI ATCHA	SP SICTO USYCOAT	90 10 77 89		
7	YERIMA [illegible]	UNATROT Trésorier	90 23 34 92		
8	ASSEMT Soulé	UNATROT Vice Président	90 [illegible] 53		
9	AMIDOU [illegible]	Conseiller UNATROT	90 83 41 90		
10	GADOM [illegible]	V/S SICTO	90 15 33 69		
11	AKARIGBE [illegible]	1er Contrôleur UNATROT	90 34 50 45		
12	TELOU [illegible]	Délégué général SICTO	90 25 48 96		
13	TAKOU [illegible]	Président consulté [illegible]	90 34 98 51		
14	WELLA Jean	D.G UNICOT	90 06 [illegible]		
15	AKIM [illegible]	V/S Secrétaire UNATROTE	90 06 30 05		
16	TIMOU NABERE	SPA SYLCONTO	90 28 09 06		
17	NIKABOU [illegible]	Délégué UNATROTE	90 24 64 99		
18	EHAGOMOU ASSIMOU	VICE SYNALITE	90 09 46 60		
19	MANGAMANA Marie	Secrétaire UNATROT-Kara	90 65 79 04		
20	LEMOU Abalo	Conseiller UNATROT-Kara	90 83 76 26		
21	SIOU [illegible]	UNICOT - Adjoint	90 23 46 44		
22					
23					
24					
25					

PV de Consultation des Transporteurs, Conducteurs Routiers, Transitaires et Commerçants de Cinkansé



Procès Verbal

Consultation dans le cadre de l'élaboration du Cadre de Gestion Environnementale et Sociale (CGES) du Projet d'appui à la Facilitation du Commerce et à la Compétitivité des Services Logistiques

L'an deux-mil-dix-sept et le quatrième jour du premier mois à Cinkassé au siège de l'UNATROT, s'est tenue une Consultation avec les transporteurs, conducteurs, transitaires et commerçants de Cinkassé sur le projet d'appui à la Facilitation du Commerce et à la Compétitivité des Services Logistiques.

Objectif

La rencontre s'inscrit dans le cadre de l'élaboration du CGES du Projet d'appui à la Facilitation du Commerce et la Compétitivité des Services Logistiques au Togo. L'objectif général de cette consultation est de s'assurer de la participation des communautés locales et d'autres parties prenantes au processus d'élaboration/d'évaluation environnementale et sociale du projet. Spécifiquement cette consultation vise à identifier, informer et recueillir les avis, opinions, les préoccupations diverses et craintes des populations à la base et autres acteurs sur les activités du projet, les effets négatifs ainsi que leurs suggestions et recommandations.

Point abordés

- Acquisition de deux (02) bourgonnettes équipées en gros engins mobiles pour les contrôles inopinés,
- Définition d'un certificat de qualification professionnelle pour les conducteurs routiers,
- Renforcement des capacités des conducteurs,
- Organisation des conditions d'accès aux marchés [illegible]
- [illegible],
- Définition et élaboration des contrats de transports
- Adoption d'une convention collective adaptée aux conditions actuelles des transports routiers,
- Etude du coût des transports de marchandises assortie d'une formule d'actualisation,
- Formation continue des acteurs (conducteurs et transporteurs)
- Aménagement, construction, équipement et fonctionnement d'un Centre de formation et de perfectionnement aux métiers de transporteurs et conducteurs routiers,
- Elaboration d'une feuille de route pour le rajeunissement du parc automobile de transport de marchandises,
- Equipement d'un centre de contrôle technique pour véhicules gros porteurs et autocars y compris l'installation d'un pont bascule,
- Etude d'identification de sites, techniques architecturales et d'impact environnemental et social des centres routiers (Parking avec un certain nombre de commodités, notamment bureaux, lieux d'hébergement et de restauration, ateliers de maintenance pour entretien de véhicules, etc.) dans les Chefs-lieux de région le long de la RN1,
- les impacts négatifs du projet et la gestion des conflits.

Perception sur le Projet

- Le projet est un très bon projet. Mais il n'est valable que lorsqu'il y a des marchandises, il protège les intérêts des togolais et nous permet de vivre.

Questions Posées

- Est-ce que le projet prévoit quelque chose pour l'amélioration des conditions de vie de nos population?
- Dans combien de temps le projet va démarrer?
- Pourquoi y a-t-il trop de péages sur la RN1?

- Quels seront les impacts sociaux de la mise en œuvre du projet? Pourquoi faire la publicité si cela va nous aider?
- Comment le projet fonctionnera-t-il? Comment cela va se passer?
- Où aura lieu la formation prévue par le projet? A Lomé ou elle serait décentralisée?
- Pourquoi la tarification des prix de transport n'est pas réglementée?
- Lorsqu'on augmente le prix du carburant, le prix de transport augmente. Pourquoi quand le prix du carburant baisse, il y a silence radio? Le prix du transport ne baisse pas pour nous les clients?
- Pourquoi le Togo est assujetti à la réglementation de la communauté (UEMOA, CEDEAO) alors que les autres pays ne l'appliquent pas? Pourquoi le Togo fait souffrir ses enfants, son peuple? Parce que en appliquant les règles cela nous affecte négativement.

Réponses apportées

- L'Etat n'a pas oublié les acteurs du transport et du commerce et c'est l'une des raisons pour lesquelles nous sommes ici L'Etat veut s'assurer, de même que la Banque Mondiale que les acteurs concernés par le projet sont associés.
Depuis 2010, l'Etat a fait l'effort d'investir près de 1200 milliards dans les routes. Après ça, l'Etat veut s'occuper de toute la chaîne de transport et du commerce pour faciliter l'entretien des routes.
- L'Etat a installé les péages afin d'amortir les investissements et faire l'entretien des routes.

- Le projet vise l'amélioration des conditions de transport et la facilité du commerce. Alors si les conditions s'améliorent tout le monde va en profiter certainement. On souhaiterait réorganiser le secteur pour le bien être des transporteurs, conducteurs, commerçants et autres acteurs de la chaîne. Nous ne sommes pas venus faire de la publicité autour du projet, mais vous consulter et prendre votre avis sur le projet.
- Par rapport à la durée du projet, le processus est long et prend des mois. Le projet suivra un processus spécifique près des bailleurs de fonds. Il pourra démarrer en juillet 2017.
- Toutes vos aspirations ne seront pas sans doute prises en compte, mais le maximum sera pris en compte car vous êtes les acteurs de la facilitation du commerce et du transport et on ne peut pas bien mener le projet sans vous et sans prendre en compte vos aspirations
- Si également des impacts sociaux, vous même avez soulevé déjà les problèmes. Le projet va vous aider à quitter l'informel pour le formel en vous établissant par exemple des attestations et cartes de transporteurs. Comme tout projet, il y aura des dégâts collatéraux, c'est normal.
- Pour la formation, cela va commencer à Lomé puisque provisoirement nous allons l'étendre sur le territoire national. On pense aussi construire des centres routiers pour les gros porteurs dans les chefs-lieux des régions. Mais la Banque ne finance que les études sur le projet; pour la construction on va en partenariat avec les privés. Un partenariat Public-Privé.
Les formations seront de courtes durées par module, c'est ce que nous prévoyons faire. Les modalités seront définies [illegible]

- En ce qui concerne le prix des transports, il y a un tarif officiel, seulement il n'y a pas un mécanisme de suivi pour vérifier l'application et la mise en œuvre.
- En ce qui concerne l'assujettissement du Togo aux règlements communautaires, je vous dis que le Togo n'est pas un bien-sur-cale de la communauté, mais s'efforce à mettre en œuvre ce qui est décidé au sein de la communauté et qui est tout de même normal. Nous avons constaté avec vous que les autres pays de la communauté ne font pas les mêmes chèques que nous, ce qui a des répercussions sur votre activité. Mais est-ce que c'est parce que les autres n'appliquent pas que nous n'allons pas respecter les règles. Le Togo ne veut pas tuer son enfant c'est pourquoi le gouvernement a pris des mesures conservatoires en attendant que les autres pays n'appliquent la décision commune. Ce n'est pas parce que le voisin fait mal que nous allons faire de même.
les soixante-mille (60 000 F cfa) / Tonne de surcharge est la réglementation de l'UEMOA qui devrait appliquer tous les pays comme le fait le Togo. Mais comme vous le dit l'Etat s'est rendu compte que cette application de la pénalité crée des manques à gagner c'est pourquoi le seuil de tolérance a été revisé.

Préoccupations et craintes

- Nous avons des difficultés car les marchandises ne viennent plus. Même si le projet est mis en œuvre, que nous aurons les camions, que faire s'il n'y a pas de marchandises
- Les réformes économiques engagées par l'Etat ont fui fuir les importateurs et pénalisent les acteurs du commerce.
- Le Poste de contrôle Juxtaposé (PCJ) coûte cher. En sortant du Togo chargé, on paie 25 000 quand on n'est chargé, le retour on paie 10.000 F quand on n'est vide, ce qui fait 35 000 F alors que l'argent remis au conducteur ne couvre pas les frais. Le transporteur n'augmente pas le revenu des conducteurs pour faire face aux faux frais.
- Les pays de marchandises sont restés bloqués au port, tout nos clients ont fui le Togo. Nous espérons que la réglementation prévue par ce projet ne va pas venir nous compliquer la vie.
- Le Togo applique 60.000 F la tonne pour les cas de surcharge alors que les autres pays c'est 100.000 F la surcharge d'une tonne
- Les réformes existantes ont augmenté le chômage, voyez vous même nos problèmes actuels et on n'arrête encore d'autres règles. Il faut que les réformes arrangent tous le monde.
- L'état de nos voies n'est pas bon, car il y a des trous un peu partout, par endroit et il y a plusieurs péages.
- Plusieurs délégations de l'UEMOA et autres institutions ont pris par ici et disent qu'ils veulent initier des réformes, ils disent les mêmes choses sans qu'on ne voit rien
- Le manque de marchandises et les réformes ont négativement impactés Cinkassé qui avait par le passé une renommée.
- Les transporteurs togolais manquent de bon camion et nous n'avions jamais appris que l'Etat Togolais a aidé les transporteurs. Les camions qui exploitent nos routes

Sont souvent les camions des transporteurs d'autres pays
- La diminution du coût des carburants est une bonne chose, si cela peut rester comme ça.

Recommandation

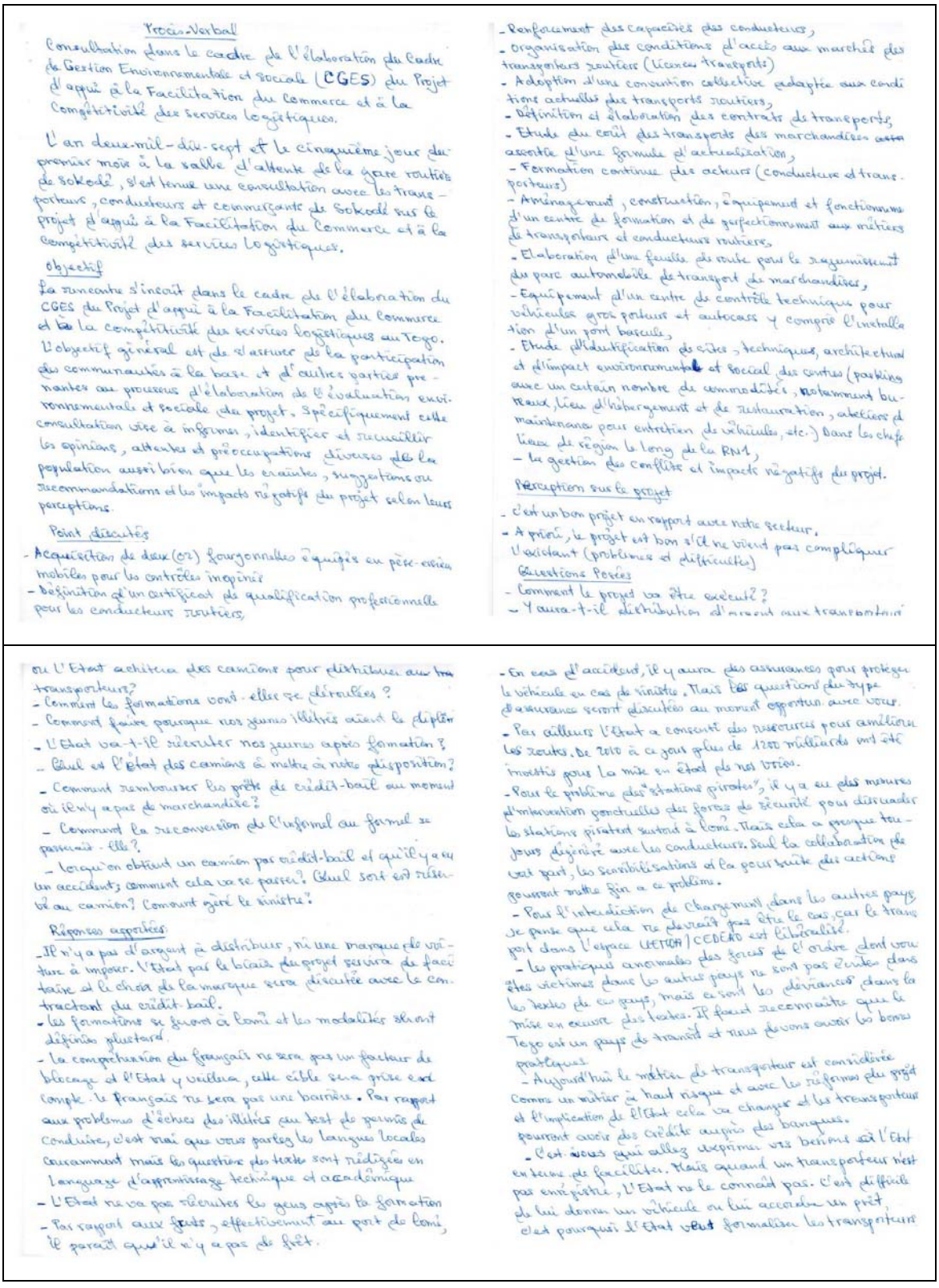
- Que les intérêts à payer par rapport aux crédits-baux ne soient pas élevés,
- Que le projet permette à chacun de se sentir à l'aise chez lui pour ne pas aller chercher de meilleures conditions ailleurs.
- Prévoir des mesures d'accompagnement pour les personnes qui mènent de petites activités économiques (restauration, hébergement, autres commerces etc.)
- Tenir compte de la spécificité de Cinkassé, car cette localité apporte beaucoup au pays (le Togo)
- Faire en sorte que tous les autres pays appliquent les mêmes taux pour ne pas créer des difficultés aux autres pays.

26	GBALGAB	KOUNTONDJA	Responsable service	92 80 80 80	
27	KAMTAGUBA	Sibidi Inoussa	Receveur	90 41 10 16	
28	BOUKARI	Mami	SGA Commissariat	90 01 28 63	
29	YAKOUBOU	Issifou	SG AEC	90 05 44 73	
30	AMEZONLI	Djadjo	Déclarant	90 00 24 96	
31					
32					
33					

Nom du Projet: Projet de l'acilitation du Commerce et Compétitivité des Services Logistiques au Togo
Objet : Réalisation du Cadre de Gestion Environnementale et Sociale (CGES)
Cible : Groupe des transporteurs, constructeurs, manutentions et commerçants de Cinkassé
Date : 06/04/17

N°	Noms et prénoms	Structures/Fonctions	Téléphones	E-mails	Signatures
1	[illegible]	[illegible]	[illegible]		
2	[illegible]	[illegible]	[illegible]		
3	[illegible]	[illegible]	[illegible]		
4	[illegible]	[illegible]	[illegible]		
5	[illegible]	[illegible]	[illegible]		
6	[illegible]	[illegible]	[illegible]		
7	[illegible]	[illegible]	[illegible]		
8	[illegible]	[illegible]	[illegible]		
9	[illegible]	[illegible]	[illegible]		
10	[illegible]	[illegible]	[illegible]		
11	[illegible]	[illegible]	[illegible]		
12	[illegible]	[illegible]	[illegible]		
13	[illegible]	[illegible]	[illegible]		
14	[illegible]	[illegible]	[illegible]		
15	[illegible]	[illegible]	[illegible]		
16	[illegible]	[illegible]	[illegible]		
17	[illegible]	[illegible]	[illegible]		
18	[illegible]	[illegible]	[illegible]		
19	[illegible]	[illegible]	[illegible]		
20	[illegible]	[illegible]	[illegible]		
21	[illegible]	[illegible]	[illegible]		
22	[illegible]	[illegible]	[illegible]		
23	[illegible]	[illegible]	[illegible]		
24	[illegible]	[illegible]	[illegible]		
25	[illegible]	[illegible]	[illegible]		

PV de Consultation des Transporteurs, Conducteurs Routiers et Commerçant de Sokodé



Procès-Verbal

Consultation dans le cadre de l'élaboration du Cadre de Gestion Environnementale et sociale (CGES) du Projet d'appui à la Facilitation du commerce et à la Compétitivité des services logistiques.

L'an deux-mil-dix-sept et le cinquième jour du premier mois à la salle d'attente de la gare routière de Sokodé, s'est tenue une consultation avec les transporteurs, conducteurs et commerçants de Sokodé sur le projet d'appui à la Facilitation du Commerce et à la Compétitivité des services logistiques.

Objectif

La rencontre s'inscrit dans le cadre de l'élaboration du CGES du Projet d'appui à la Facilitation du Commerce et à la Compétitivité des services logistiques au Togo. L'objectif général est de s'assurer de la participation des communautés à la base et d'autres parties prenantes au processus d'élaboration de l'évaluation environnementale et sociale du projet. Spécifiquement cette consultation vise à informer, identifier et recueillir les opinions, attentes et préoccupations diverses de la population aussi bien que les craintes, suggestions ou recommandations et les impacts négatifs du projet selon leurs perceptions.

Point discutés

- Acquisition de deux (02) fourgonnettes équipés en pèse-essieu mobiles pour les contrôles inopinés
- Définition d'un certificat de qualification professionnelle pour les conducteurs routiers,
- Renforcement des capacités des conducteurs,
- Organisation des conditions d'accès aux marchés des transporteurs routiers (licences transports)
- Adoption d'une convention collective adaptée aux conditions actuelles des transports routiers,
- Définition et élaboration des contrats de transports,
- Etude du coût des transports des marchandises assorti d'une formule d'actualisation,
- Formation continue des acteurs (conducteurs et transporteurs)
- Aménagement, construction, équipement et fonctionnement d'un centre de formation et de perfectionnement aux métiers de transporteurs et conducteurs routiers,
- Elaboration d'une feuille de route pour le rajeunissement du parc automobile de transport de marchandises,
- Equipement d'un centre de contrôle technique pour véhicules gros porteurs et autocass y compris l'installation d'un pont bascule,
- Etude d'identification de sites, techniques, architectural et d'impact environnemental et social des centres (parking avec un certain nombre de commodités, notamment bureaux, lieu d'hébergement et de restauration, ateliers de maintenance pour entretien de véhicules, etc.) dans les chefs lieux de région le long de la RN4,
- La gestion des conflits et impacts négatifs du projet.

Perception sur le projet

- C'est un bon projet en rapport avec notre secteur.
- A priori, le projet est bon s'il ne vient pas compliquer l'existant (problèmes et difficultés)

Questions Posées

- Comment le projet va être exécuté ?
- Y aura-t-il distribution d'argent aux transporteurs ou l'Etat achètera des camions pour distribuer aux transporteurs?
- Comment les formations vont-elles se dérouler ?
- Comment faire pour que nos jeunes illettrés aient le diplôme
- L'Etat va-t-il recruter nos jeunes après formation ?
- Quel est l'état des camions à mettre à notre disposition?
- Comment rembourser les prêts de crédit-bail au moment où il n'y a pas de marchandise?
- Comment la reconversion de l'informel au formel se passerait-elle?
- Lorsqu'on obtient un camion par crédit-bail et qu'il y a eu un accident, comment cela va se passer? Quel sort est réservé au camion? Comment géré le sinistre?

Réponses apportées

- Il n'y a pas d'argent à distribuer, ni une marque de véhicule à imposer. L'Etat par le biais du projet servira de faciliteur et le choix de la marque sera discutée avec le contractant du crédit-bail.
- Les formations se feront à Lomé et les modalités seront définies plustard.
- La compréhension du français ne sera pas un facteur de blocage et l'Etat y veillera, cette cible sera prise en compte. Le français ne sera pas une barrière. Par rapport aux problèmes d'échecs des illettrés au test de permis de conduire, c'est vrai que vous parlez les langues locales couramment mais les questions des tests sont rédigées en langage d'apprentissage technique et académique
- L'Etat ne va pas recruter les gens après la formation
- Par rapport aux frais, effectivement au port de Lomé, il paraît qu'il n'y a pas de frêt.
- En cas d'accident, il y aura des assurances pour protéger le véhicule en cas de sinistre. Mais les questions du type d'assurances seront discutées au moment opportun avec vous.
- Par ailleurs l'Etat a consenti des ressources pour améliorer les routes. De 2010 à ce jour plus de 1200 milliards ont été investis pour la mise en état de nos routes.
- Pour le problème des "stations pirates", il y a eu des mesures d'interventions ponctuelles des forces de sécurité pour dissuader les stations pirates surtout à Lomé. Mais cela a presque toujours dégénéré avec les conducteurs. Seul la collaboration de tous, les sensibilisations et la poursuite des actions vont pouvoir mettre fin à ce problème.
- Pour l'interdiction de changement dans les autres pays je pense que cela ne devrait pas être le cas, car le transport dans l'espace UEMOA / CEDEAO est libéralisé.
- Les pratiques anormales des forces de l'ordre dont vous êtes victimes dans les autres pays ne sont pas écrites dans les textes de ces pays, mais ce sont les déviances dans la mise en exécution des textes. Il faut reconnaître que le Togo est un pays de transit et nous devons avoir les bonnes pratiques.
- Aujourd'hui le métier de transporteur est considérée comme un métier à haut risque et avec les réformes du projet et l'implication de l'Etat cela va changer et les transporteurs pourront avoir des crédits auprès des banques.
- C'est vous qui allez exprimer vos besoins soit l'Etat en serre de faciliter. Mais quand un transporteur n'est pas enregistré, l'Etat ne le connaît pas. C'est difficile de lui donner un véhicule ou lui accorder un prêt, c'est pourquoi l'Etat veut formaliser les transporteurs

Préoccupations et craintes

- Comment le parc de camion sera t-il renouvelé ?
- L'Etat des routes n'est pas bon
- Même si on a les camions tel que l'Etat le prévoit et qu'on n'a pas les marchandises, que faire!
- Les trottoirs ne sont pas larges en plus de cela il y a des briques le long de la bordure des voies qui ne permettent pas de garer; les pneus vont s'éclater
- Les ponts ne sont pas larges et l'aménagement des voies n'ont pas pris en compte l'élargissement des ponts,
- Les camions étrangers conduisent avec des anti-brouillard et ne les baissent pas en cas de dépassement et après le dépassement nous nous retrouvons face au danger
- Le règlement N°14 affecte nos revenus, nos chiffre d'affaires ont baissé. Si ce règlement n'était pas appliqué on s'en sortirait mieux comme avant,
- Dans d'autre pays, il y a des parcs aménagés de façon à accueillir les gros porteurs, des marchandises et des personnes afin d'éviter les stationnements en désordre le long des voies
- En cas de permis de conduire l'interprète à Sokodé traduit mal les questions et cela accroît le taux d'échec
- De Lomé à Cinkassé, il n'y a pas de gares de stationnement aménagés. On n'a que les "stations pirates" et les chargements se font dans tous les coins de rues.
- Même si nous avions un bus aujourd'hui, il n'y a pas de gare pour le chargement.
- Au niveau des transports en commun on voit des cars venus de l'extérieur du pays chargés, prendre nos clients mais nous on n'a pas la possibilité de charger des passagers chez eux. C'est interdit. Au cas où les forces de l'ordre de ces pays vous surprennent, on nous facture.
- Lorsque nos camions chargent et arrivent sur les autres territoire, on nous fait payer d'autres taxes et frais malgré l'existence de textes communautaires qui interdisent cette pratique. Dans tous les cas si vous ne payez pas, vous ne passez pas,
- Au Togo quand un transporteur a problème, il n'a jamais raison alors qu'ailleurs, ce n'est pas le cas.
- Les camions en panne sont laissés le long des voies et cela est à la base des accidents. Ces camions en panne ne sont pas dégagés de la voie. Il n'y a pas de grues; ils viennent (les grues) de très loin et le prix est conséquent, cher. Il n'y a pas de service d'enlèvement proche.
- Il y a trop de péages sur le corridor Lomé - Cinkassé?

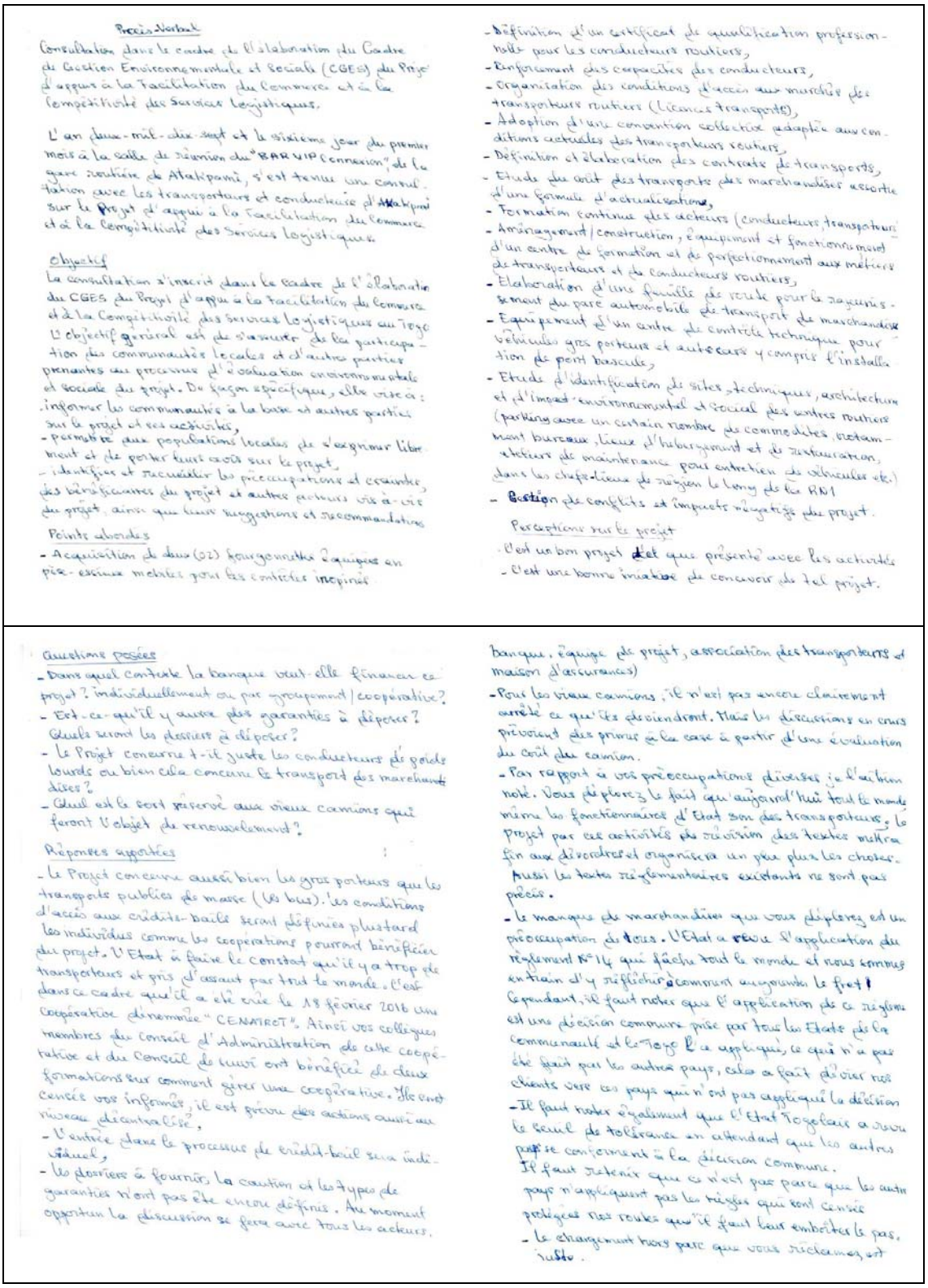
Suggestions et Recommandations

- Interdire le chargement hors parc,
- Prenez en compte nos préoccupations et attentes,
- Que la Banque ait un œil sur le suivi du projet,
- Il faut que nos patronats soient associés à chaque étape du processus du projet,
- Mettre en place des gares routières,
- Veiller à ce que le projet aille en direction des concernés.
- Assouplir les conditions pour que le projet et ses activités bénéficient à ceux qui sont dans le secteur et qui n'ont pas de titre à faire valoir
- Prévoir la déconcentration des services d'enlèvement à plusieurs niveaux, et que le service soit gratuit
- Faire l'éclairage public, éclairer les endroits de stationnement actuel des camions au bord de la route

Nom du Projet: Projet de Facilitation du Commerce et Compétitivité des Services Logistiques au Togo
Objet : Réalisation du Cadre de Gestion Environnementale et Social (CGES)
Cible: Groupe des Transporteurs et conducteurs routiers de Sokodé
Date: 05/01/17

N°	Noms et prénoms	Structures/Fonctions	Téléphones	E-mails	Signatures
1	KPEGOUNI Tchagnaou	RADIO TCHAOUDJO/ DIRECTEUR	90409846	[illegible]	
2	[illegible]	PR - UNATROT	90 01 82 27		
3	[illegible]	TRANSPORTEUR	90-03-16-51	90-89-12-51	
4	SAHO BONENGHANA [illegible]	" "	90043416		
5	[illegible]	" "	[illegible]		
6	[illegible]	" "	[illegible]		
7	[illegible]	" "	[illegible]		
8	OURO SAMA [illegible]	" "	90-10-[illegible]		
9	[illegible]	" "	90-28-13-5[illegible]		
10	OURO [illegible]	" "	[illegible]		
11	[illegible]	" "	[illegible]		
12	[illegible]	" CHAUFFEUR	[illegible]		
13	[illegible]	" "	[illegible]		
14	[illegible]	" "	[illegible]		
15	[illegible]	" "	[illegible]		
16	OURO NILE [illegible]	" "	[illegible]		
17	[illegible]	" "	[illegible]		
18	[illegible]	" "	[illegible]		
19	[illegible]	" "	[illegible]		
20	[illegible] MOUSTAFA	" "	90-39-55-53		
21	ZAKARI FOUSSENI	" "	[illegible]		
22	OURO-DJERI [illegible]		90 [illegible] 80		
23	ALI [illegible] K.	" "	[illegible]		
24	OURO AKONDO SEIDOU	" "	90-28-49-65		
25	[illegible]	" "	91-45 58 09		
26	AGRIGNE ALIROU		91-21-99-62		
27	OURO YONDOU M.		90-39-69-23		
28	ABOULAYE MOMNKOU		90-91-97-35		
29	BASSA NILE		90-32-23-95		
30	OURO IFA BASSIROU		91 98 95 60		
31	BRAM ALASSANI		91-76-96-34		
32	ALI SAMA KONDO		91-96-85-39		
33	Traoré Nouhoum		90-36-96-50		
34	BILA DAMA RAZAK		90-59-20-08		
35	ALAZA - GOUI		90-12-41-68		
36	OURO AKondo Tchatikpi		90 07-01-65		
37	IDRISSOU AMIDOU		91-20-16-56		
38	MOROU - BIUMA		91-91-26-95		
39	AMIDOU - FOUSSENI		98-64-22-00		
40	AMADOU - BASSIROU		90-76-27-95		
41	OURO-YERIMA Affo	PR VSYCORT	90-12-95-88		
41	DJOUKERE SABI	S P. SIC TO	90-06-31-86		
43					

PV de Consultation des Transporteurs, Conducteurs Routiers d'Atakpamè



Procès Verbal

Consultation dans le cadre de l'élaboration du Cadre de Gestion Environnementale et Sociale (CGES) du Projet d'appui à la Facilitation du Commerce et à la Compétitivité des Services Logistiques.

L'an deux-mil-dix-sept et le sixième jour du premier mois à la salle de réunion du "BARVIP Connexion", de la gare routière de Atakpamè, s'est tenue une consultation avec les transporteurs et conducteurs d'Atakpamè sur le Projet d'appui à la Facilitation du Commerce et à la Compétitivité des Services Logistiques.

Objectif

La consultation s'inscrit dans le cadre de l'élaboration du CGES du Projet d'appui à la Facilitation du Commerce et à la Compétitivité des services logistiques au Togo. L'objectif général est de s'assurer de la participation des communautés locales et d'autres parties prenantes au processus d'évaluation environnementale et sociale du projet. De façon spécifique, elle vise à :
- informer les communautés à la base et autres parties sur le projet et ses activités,
- permettre aux populations locales de s'exprimer librement et de porter leurs avis sur le projet,
- identifier et recueillir les préoccupations et craintes des bénéficiaires du projet et autres acteurs vis-à-vis du projet, ainsi que leurs suggestions et recommandations.

Points abordés

- Acquisition de deux (02) fourgonnettes équipées en pièces-détachées mobiles pour les contrôles inopinés
- Définition d'un certificat de qualification professionnelle pour les conducteurs routiers,
- Renforcement des capacités des conducteurs,
- Organisation des conditions d'accès aux marchés des transporteurs routiers (Licences transports),
- Adoption d'une convention collective adaptée aux conditions actuelles des transporteurs routiers,
- Définition et élaboration des contrats de transports,
- Etudes du coût des transports des marchandises assortie d'une formule d'actualisations,
- Formation continue des acteurs (conducteurs, transporteurs)
- Aménagement / construction, équipement et fonctionnement d'un centre de formation et de perfectionnement aux métiers de transporteurs et de conducteurs routiers,
- Elaboration d'une feuille de route pour le rajeunissement du parc automobile de transport de marchandise
- Equipement d'un centre de contrôle technique pour véhicules gros porteurs et autocars y compris l'installation de pont bascule,
- Etudes d'identification de sites, techniques, architecturale et d'impact environnemental et social des centres routiers (parking avec un certain nombre de commodités, restaurant bureaux, lieux d'hébergement et de restauration, ateliers de maintenance pour entretien des véhicules etc.) dans les chefs-lieux de région le long de la RN1
- Gestion des conflits et impacts négatifs du projet.

Perceptions sur le projet

- C'est un bon projet et que présenté avec les activités
- C'est une bonne initiative de concevoir de tel projet.

Questions posées

- Dans quel contexte la banque veut-elle financer ce projet ? individuellement ou par groupement / coopérative?
- Est-ce qu'il y aura des garanties à déposer? Quels seront les dossiers à déposer?
- Le Projet concerne-t-il juste les conducteurs de poids lourds ou bien cela concerne le transport des marchandises?
- Quel est le sort réservé aux vieux camions qui feront l'objet de renouvellement?

Réponses apportées

- Le Projet concerne aussi bien les gros porteurs que les transports publics de masse (les bus). Les conditions d'accès aux crédits-bails seront définies plustard les individus comme les coopérations pourront bénéficier du projet. L'Etat a fait le constat qu'il y a trop de transporteurs et pris d'assaut par tout le monde. C'est dans ce cadre qu'il a été créé le 18 février 2016 une Coopérative dénommée "CENATROT". Ainsi vos collègues membres du Conseil d'Administration de cette coopérative et du Conseil de suivi ont bénéficié de deux formations sur comment gérer une coopérative. Ils vont certes vous informer ; il est prévu des actions aussi au niveau décentralisé.
- L'entrée dans le processus de crédit-bail sera individuel,
- Les dossiers à fournir, la caution et les types de garanties n'ont pas été encore définis. Au moment opportun la discussion se fera avec tous les acteurs.

Banque, équipe de projet, association des transporteurs et maison d'assurances)

- Pour les vieux camions, il n'est pas encore clairement arrêté ce qu'ils deviendront. Mais les discussions en cours prévoient des primes à la casse à partir d'une évaluation du coût des camions.
- Par rapport à vos préoccupations diverses je l'ai bien noté. Vous déplorez le fait qu'aujourd'hui tout le monde même les fonctionnaires d'Etat sont des transporteurs. Le projet par ces activités de révision des textes mettra fin aux désordres et organisera un peu plus les choses. Aussi les textes réglementaires existants ne sont pas précis.
- Le manque de marchandises que vous déplorez est un préoccupation de tous. L'Etat a décidé l'application du règlement N°14 qui fâche tout le monde et nous sommes en train d'y réfléchir comment aujourd'hui. Le fret ! Cependant, il faut noter que l'application de ce règlement est une décision commune prise par tous les Etats de la Communauté et le Togo l'a appliqué, ce qui n'a pas été fait par les autres pays, cela a fait dévier nos clients vers ces pays qui n'ont pas appliqué la décision. Il faut noter également que l'Etat Togolais a revu le seuil de tolérance en attendant que les autres pays se conforment à la décision commune. Il faut retenir que ce n'est pas parce que les autres pays n'appliquent pas les règles qui sont censés protéger nos routes qu'il faut leur emboîter le pas.
- Le changement hors parc que vous réclamez est juste.

les forces de sécurité qui sont chargées de réprimer ces comportements de chargement hors parc, sont à pied d'œuvre.

- Pour les marques de camions, l'État n'imposera pas une marque. Les décisions de choix seront faites avec les transporteurs.

Préoccupations et craintes

- D'autres pays ont démarré des réformes du genre bien avant notre pays et nous avions eu même des échanges avec une coopérative sénégalaise, nous avions appris de leurs expériences et nous attendons depuis les réformes ici qui vont nous permettre de leur emboîter le pas.
- Par le passé nous payons des véhicules neufs à "SIKA Toyota" et il n'y a pas même les véhicules d'occasion ces temps. L'expérience a montré qu'avec les véhicules neufs ont mène bien les activités et les camions durent longtemps.
- L'État togolais doit créer les conditions pour augmenter le fret et qu'on puisse avoir beaucoup de marchandises à transporter.
- L'expérience a montré avec les différents types de véhicules qu'on peut avoir un camion neuf et joli à l'achat alors que cela n'est pas résistant sur le terrain, à l'exploitation et peut tomber en panne rapidement. Ou les véhicules sont neufs mais les pièces de dépannages ne sont pas disponible sur le marché togolais.
- Nous sommes dans le secteur il y a longtemps et nous connaissons les marques assez solides dont "Man, Benz, Scannia, Yveco". Il ne faut pas qu'on amène les véhicules d'autres marques qui ne sont pas résistants.
- L'État ne peut pas donner à ses habitants ce qui est mauvais, nous espérons qu'il ne peut pas nous proposer ce qui est mauvais. Mais la plus grande crainte ou inquiétude est où allons-nous trouver de marchandises. Aujourd'hui au Togo, les fonctionnaires sont devenus des transporteurs, les fonctionnaires d'État, ils interviennent dans le secteur pour faire charger leurs camions en premier, ils sont au premier rang. Mais où allons nous trouver du travail? Où allons nous trouver de marchandises et travailler pour payer les dettes de crédits-bails?
- Nous contractons de crédits auprès des banques et n'arrivons pas à nous en sortir, il y a nos camions au port qui font deux (02) à trois (03) mois sans marchandises, les fonctionnaires n'ont pas fini de charger les leurs, certains parmi nous sont tombés en faillite, ils ont été obligés de fuir à cause des dettes.
- Aujourd'hui les transitaires et commerçants pour qui ont faisait le transport sont devenus devenus eux-mêmes des transporteurs car ayant acheté de camion. Je connais un transitaire qui a 20 camions à lui seul, dans ces conditions, ils ne font plus recours aux services des transporteurs. Où allons nous devenir?
- Les travailleurs des sociétés, des usines sont devenus des transporteurs et préfèrent donner les marchandises sur une longue distance (500km) à leurs camions et nous donner les marchandises de courtes distances. Les fonctionnaires, travailleurs de société, transitaires et commerçants sont devenus des transporteurs

- Il n'y a pas une harmonisation des taxes au sein de la communauté, l'application du règlement N°14 au Togo a fait fuir nos clients vers la sous région, hors ils étaient de gros potentiel. Les taxes appliqués au Togo sont élevés ayant pour conséquence la fuite de client, puis nous sommes en chômage.

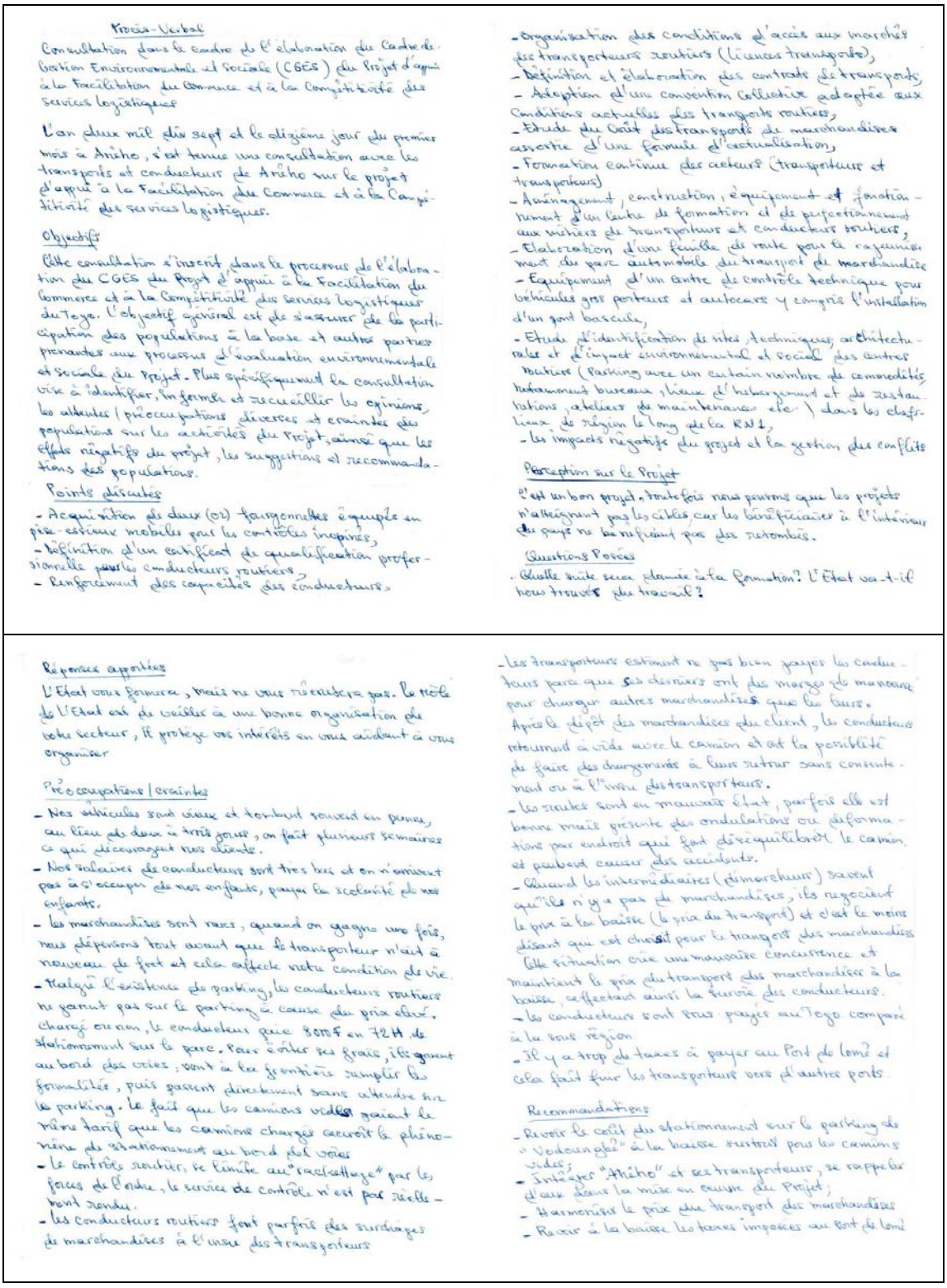
Suggestions et Recommandations

- Associer les transporteurs aux choix de la marque des véhicules dans le cadre du processus de crédit-bail,
- Veiller à ce que les pièces de rechanges / dépannages de ces véhicules soient disponibles sur le marché Togolais,
- Mettre fin aux "stations pirates" (stationnement hors parc) et rétablir les gares routières,
- Revoir l'application ou le texte du règlement N°14 de l'UEMOA,
- Signer des accords afin que le transporteur togolais puisse charger dans les pays voisins surtout le Burkina sans être verbalisé.
- Trouver des mécanismes pour augmenter le fret

Nom du Projet: Projet de Facilitation du Commerce et Compétitivité des Services Logistiques au Togo
Objet : Réalisation du Cadre de Gestion Environnementale et Social (CGES)
Cible : Groupe Transporteurs et Conducteurs Routiers d'Atakpamé
Date : 06/01/17

N°	Noms et prénoms	Structures/Fonctions	Téléphones	E-mails	Signatures
1	Doisou Kodjo	PR. UNATROT-CGAL	90233683	-	[signature]
2	ABADJENE Antoine	S.P. U.R.T.	90-13-52-31	-	[signature]
3	AGBO [illegible]	Conseiller	90-09-37-98	-	[signature]
4	[illegible]	Conseiller	90-06-63-5[illegible]	-	[signature]
5	EGBATOU Tina Komi	Transporteur	90-09-32-20	-	[signature]
6	KOUMAKE Ali Tanko	Transporteur	90-06-53-87	-	
7	ABALO [illegible]	Conducteur	90-15-[illegible]-03	-	[signature]
8	AKODA [illegible]	Transporteur	90-98-84-98	-	[signature]
9	ADJAKA AGBOZON	Transporteur	90-04-21-60	-	[signature]
10	Kodjo [illegible]	Transporteur	90-33-25-04	-	[signature]
11	ABALO [illegible]	Transporteur	90-0252-3[illegible]	-	[signature]
12	Kamo Kofi	[illegible] USYCORT	90-12-62-[illegible]	-	[signature]
13	Issa Nouhou	SR SYLCONTO	90 02 46 21	-	[signature]
14	[illegible]	[illegible]	9024 [illegible]	-	[signature]
15	[illegible]	Transporteur	90-36-13-15	-	[signature]
16					

PV de Consultation des Transporteurs, Conducteurs Routiers d'Aného



Procès-Verbal

Consultation dans le cadre de l'élaboration du Cadre de Gestion Environnementale et Sociale (CGES) du Projet d'appui à la Facilitation du Commerce et à la Compétitivité des services logistiques

L'an deux mil dix sept et le dix-sième jour du premier mois à Aného, s'est tenue une consultation avec les transporteurs et conducteurs de Aného sur le projet d'appui à la Facilitation du Commerce et à la Compétitivité des services logistiques.

Objectifs

Cette consultation s'inscrit dans le processus de l'élaboration du CGES du Projet d'appui à la Facilitation du Commerce et à la Compétitivité des services logistiques du Togo. L'objectif général est de s'assurer de la participation des populations à la base et autres parties prenantes aux processus d'évaluation environnementale et sociale du Projet. Plus spécifiquement la consultation vise à identifier, informer et recueillir les opinions, les attentes / préoccupations diverses et craintes des populations sur les activités du Projet, ainsi que les effets négatifs du projet, les suggestions et recommandations des populations.

Points discutés

- Acquisition de deux (02) fourgonnettes équipée en pré-extincteurs mobiles pour les contrôles inopinés,
- Définition d'un certificat de qualification professionnelle pour les conducteurs routiers,
- Renforcement des capacités des conducteurs.
- Organisation des conditions d'accès aux marchés des transporteurs routiers (licences transports),
- Définition et élaboration des contrats de transports,
- Adoption d'une convention Collective adaptée aux conditions actuelles des transports routiers,
- Etude du Coût des transports de marchandises assortie d'une formule d'actualisation,
- Formation continue des acteurs (transporteurs et transporteurs)
- Aménagement, construction, équipement et fonctionnement d'un Centre de formation et de perfectionnement aux métiers de transporteurs et conducteurs routiers,
- Elaboration d'une feuille de route pour le rajeunissement du parc automobile du transport de marchandise
- Equipement d'un centre de contrôle technique pour véhicules gros porteurs et autocars y compris l'installation d'un pont bascule,
- Etude d'identification de sites techniques, architecturales et d'impact environnemental et social des centres routiers (Parking avec un certain nombre de commodités, hebergement bureaux, lieux d'hebergement et de restaurations, ateliers de maintenances etc.) dans les chefs-lieux de région le long de la RN 1,
- Les impacts négatifs du projet et la gestion des conflits

Perception sur le Projet

C'est un bon projet, toutefois nous pensons que les projets n'atteignent pas les cibles car les bénéficiaires à l'intérieur du pays ne bénéficient pas des retombés.

Questions Posées

- Quelle suite sera donnée à la formation? L'Etat va-t-il nous trouver du travail?

Réponses apportées

L'Etat vous formera, mais ne vous recrutera pas. Le rôle de l'Etat est de veiller à une bonne organisation de votre secteur, il protège vos intérêts en vous aidant à vous organiser

Préoccupations / craintes

- Nos véhicules sont vieux et tombent souvent en panne, au lieu des deux à trois jours, on fait plusieurs semaines ce qui décourage nos clients.
- Nos salaires de conducteurs sont très bas et on n'arrive pas à s'occuper de nos enfants, pauvre la scolarité de nos enfants.
- Les marchandises sont rares, quand on gagne une fois, nous dépensons tout avant que le transporteur n'ait à nouveau de fret et cela affecte notre condition de vie
- Malgré l'existence de parking, les conducteurs routiers ne garent pas sur le parking à cause des prix élevé. Chargé ou non, le conducteur paie 3000 f en 72 H de stationnement sur le parc. Pour éviter ces frais, ils garent au bord des voies, vont à la frontière remplir les formalités, puis passent directement sans attendre sur le parking. Le fait que les camions vides paient le même tarif que les camions chargés accroît le phénomène de stationnement au bord des voies
- Le contrôle routier, se limite au "racketage" par les forces de l'ordre, le service de contrôle n'est pas réellement rendu.
- Les conducteurs routiers font parfois des surcharges de marchandises à l'insu des transporteurs
- Les transporteurs estiment ne pas bien payer les conducteurs parce que ces derniers font des marges de manoeuvre pour charger autres marchandises que les leurs.
Après le dépôt des marchandises du client, les conducteurs retournent à vide avec le camion et ont la possibilité de faire des chargements à leur retour sans consentement ou à l'insu des transporteurs.
- Les routes sont en mauvais état, parfois elle est bonne mais présente des ondulations ou déformations par endroit qui font déséquilibrer le camion et peuvent causer des accidents.
- Quand les intermédiaires (démarcheurs) savent qu'ils n'y a pas de marchandises, ils négocient le prix à la baisse (le prix du transport) et c'est le moins disant qui est choisit pour le transport des marchandises
Cette situation crée une mauvaise concurrence et maintient le prix du transport des marchandises à la baisse, affectant aussi la fiscalité des conducteurs.
- Les conducteurs sont trop payer au Togo comparé à la sous région
- Il y a trop de taxes à payer au Port de Lomé et cela fait fuir les transporteurs vers d'autres ports

Recommandations

- Revoir le coût du stationnement sur le parking de "Vedoungblé" à la baisse surtout pour les camions vides;
- Intéresser "Aného" et ses transporteurs, se rappeler d'une façon la mise en oeuvre du Projet;
- Harmoniser le prix du transport des marchandises
- Revoir à la baisse les taxes imposées au Port de Lomé

Nom du Projet: Projet de Facilitation du Commerce et Compétitivité des Services Logistiques au Togo
Objet : Réalisation du Cadre de Gestion Environnementale et Social (CGES)
Cible : Groupe des transporteurs et conducteurs routiers de Vodougbé
Date : 10/01/17

N°	Noms et prénoms	Structures/Fonctions	Téléphones	E-mails	Signatures
1	TCHAZZANTI-INOUSSA	SG URT	90094665		
2	GARBA IBRAHIMA	Président Unatroto-ANEHO	90143157		
3	AMADOU Soulé	Vice président UNATROT [illegible]	90999609		
4	Gadedjisso Tossou Roger	S.P Lacs	90240532		
5	NYAVOK James	Conseiller URT	91 17 11 20		
6	TRAORE - Raouf	Trésorier - Lacs	91-11-52-56		
7	Goussoémédé Michel	chauffeur Poids Lourd	90-51-18-13		
8	ALAMA Assiongbon	Trésorier URT Lacs	91-07 9981		
9	DAWO Kodjovi	Chauff	90 71 84 98		
10	AMADOU Aboulaye	Délégué UNATROT	91379746		
11	HORDTAGBA ALI [illegible]	chauffeur	90372649		
12					
13	RALOGOUN	Chauffeur Poid Lourds	91.19.21.00		
14	Assogba NOËL	chauffeur Poid Lourds	92-07-12-74		
15	Yussif HASSAN	chauffeur Poid Lourds	02444871		
16	KOUTON R. Rodrigue	Chauffeur Poid Lourds	93846292		
17	KPOSSOU H. Jacques	Chauffeur Poid lourds	+22967696621		
18	KOUTON M. [illegible]	Chauffeur poid lourds			
19			+229 63633030		
20	TOUKPO LOGOSSOU Nicolas	chauffeur Poid Lourds	91880309		
21	TOUKPO Messan PIERRE	chauffeur Poid lourds	90993873		
22	TOSSOU M.C. Samuel	Chauffeur Poid Lourds	33899265		
23	ASSANI Machoudi	Chauffeur Poid Lourds	+22995391407		
24	ADABADJI FO-KOFI Elom	chauffeur Poid lourds (Semi remorq)	92140411		
25	GARBA MAMAHALIDOU	chauffeur REMORQUE	90313997		
26	GARBA MAMA AWAL	Chauffeur	90-19-19-59		
27	AWESSO Kodjo	CNCT Responsable du PARKING	90303950		
28					

Annexe 5 : Clauses environnementales et sociales à insérer dans les DAO et les marchés de travaux

a. Dispositions préalables pour l'exécution des travaux

Respect des lois et réglementations nationales :
L'Entrepreneur et ses sous-traitants doivent : connaître, respecter et appliquer les lois et règlements en vigueur dans le pays et relatifs à l'environnement, à l'élimination des déchets solides et liquides, aux normes de rejet et de bruit, aux heures de travail, etc.; prendre toutes les mesures appropriées en vue de minimiser les atteintes à l'environnement ; assumer la responsabilité de toute réclamation liée au non-respect de l'environnement.

Permis et autorisations avant les travaux
Toute réalisation de travaux doit faire l'objet d'une procédure préalable d'information et d'autorisations administratives. Avant de commencer les travaux, l'Entrepreneur doit se procurer tous les permis nécessaires pour la réalisation des travaux prévus dans le contrat du projet routier : autorisations délivrées par les collectivités locales, les services forestiers (en cas de déboisement, d'élagage, etc.), les services miniers (en cas d'exploitation de carrières et de sites d'emprunt), les services d'hydraulique (en cas d'utilisation de points d'eau publics), de l'inspection du travail, les gestionnaires de réseaux, etc. Avant le démarrage des travaux, l'Entrepreneur doit se concerter avec les riverains avec lesquels il peut prendre des arrangements facilitant le déroulement des chantiers.

Réunion de démarrage des travaux
Avant le démarrage des travaux, l'Entrepreneur et le Maître d'œuvre, sous la supervision du Maître d'ouvrage, doivent organiser des réunions avec les autorités, les représentants des populations situées dans la zone du projet et les services techniques compétents, pour les informer de la consistance des travaux à réaliser et leur durée, des itinéraires concernés et les emplacements susceptibles d'être affectés. Cette réunion permettra aussi au Maître d'ouvrage de recueillir les observations des populations, de les sensibiliser sur les enjeux environnementaux et sociaux et sur leurs relations avec les ouvriers.

Préparation et libération du site
L'Entrepreneur devra informer les populations concernées avant toute activité de destruction de kiosques, commerces, terrasses, pavés, arbres, etc. requis dans le cadre du projet. La libération des emprises doit se faire selon un calendrier défini en accord avec les populations affectées et le Maître d'ouvrage. Avant l'installation et le début des travaux, l'Entrepreneur doit s'assurer que les indemnisations/compensations sont effectivement payées aux ayants droit par le Maître d'ouvrage.

Repérage des réseaux des concessionnaires
Avant le démarrage des travaux, l'Entrepreneur doit instruire une procédure de repérage des réseaux des concessionnaires (eau potable, électricité, téléphone, égout, etc.) sur un plan qui sera formalisé par un Procès-verbal signé par toutes les parties (Entrepreneur, Maître d'œuvre, concessionnaires).

Libération des domaines public et privé
L'Entrepreneur doit savoir que le périmètre d'utilité publique lié à l'opération est le périmètre susceptible d'être concerné par les travaux. Les travaux ne peuvent débuter dans les zones concernées par les emprises privées que lorsque celles-ci sont libérées à la suite d'une procédure d'acquisition.

Programme de gestion environnementale et sociale
L'Entrepreneur doit établir et soumettre à l'approbation du Maître d'œuvre, un programme détaillé de gestion environnementale et sociale du chantier qui comprend : (i) un plan d'occupation du sol indiquant l'emplacement de la base-vie et les différentes zones du chantier selon les composantes du projet, les implantations prévues et une description des aménagements ; (ii) un plan de gestion des déchets du chantier indiquant les types de déchets, le type de collecte envisagé, le lieu de stockage, le mode et le lieu d'élimination ; (iii) le programme d'information et de sensibilisation de la population précisant les cibles, les thèmes et le mode de consultation retenu ; (iv) un plan de gestion des accidents et de préservation de la santé précisant les risques d'accidents majeurs pouvant mettre en péril la sécurité ou la santé du personnel et/ou du public et les mesures de sécurité et/ou de préservation de la santé à appliquer dans le cadre d'un plan d'urgence.

L'Entrepreneur doit également établir et soumettre, à l'approbation du Maître d'œuvre, un plan de protection de l'environnement du site qui inclut l'ensemble des mesures de protection du site : protection des bacs de stockage de carburant, de lubrifiants et de bitume pour contenir les fuites ; séparateurs d'hydrocarbures dans les réseaux de

drainage associés aux installations de lavage, d'entretien et de remplissage en carburant des véhicules et des engins, et aux installations d'évacuation des eaux usées des cuisines) ; description des méthodes d'évitement et de réduction des pollutions, des incendies, des accidents de la route ; infrastructures sanitaires et accès des populations en cas d'urgence ; réglementation du chantier concernant la protection de l'environnement et la sécurité ; plan prévisionnel d'aménagement du site en fin de travaux.

Le programme de gestion environnementale et sociale comprendra également: l'organigramme du personnel affecté à la gestion environnementale avec indication du responsable chargé de l'Hygiène/Sécurité/Environnemental du projet ; la description des méthodes de réduction des impacts négatifs ; le plan de gestion et de remise en état des sites d'emprunt et carrières ; le plan d'approvisionnent et de gestion de l'eau et de l'assainissement ; la liste des accords pris avec les propriétaires et les utilisateurs actuels des sites privés.

b. Installations de chantier et préparation

Normes de localisation
L'Entrepreneur doit construire ses installations temporaires du chantier de façon à déranger le moins possible l'environnement, de préférence dans des endroits déjà déboisés ou perturbés lorsque de tels sites existent, ou sur des sites qui seront réutilisés lors d'une phase ultérieure pour d'autres fins. L'Entrepreneur doit strictement interdire d'établir une base vie à l'intérieur d'une aire protégée.

Affichage du règlement intérieur et sensibilisation du personnel
L'Entrepreneur doit afficher un règlement intérieur de façon visible dans les diverses installations de la base-vie prescrivant spécifiquement : le respect des us et coutumes locales ; la protection contre les IST/VIH/SIDA ; les règles d'hygiène et les mesures de sécurité. L'Entrepreneur doit sensibiliser son personnel notamment sur le respect des us et coutumes des populations de la région où sont effectués les travaux et sur les risques des IST et du VIH/SIDA.

Emploi de la main d'œuvre locale
L'Entrepreneur est tenu d'engager (en dehors de son personnel cadre technique) le plus de main-d'œuvre possible dans la zone où les travaux sont réalisés. A défaut de trouver le personnel qualifié sur place, il est autorisé d'engager la main d'œuvre à l'extérieur de la zone de travail.

Respect des horaires de travail
L'Entrepreneur doit s'assurer que les horaires de travail respectent les lois et règlements nationaux en vigueur. Toute dérogation est soumise à l'approbation du Maître d'œuvre. Dans la mesure du possible, (sauf en cas d'exception accordé par le Maître d'œuvre), l'Entrepreneur doit éviter d'exécuter les travaux pendant les heures de repos, les dimanches et les jours fériés.

Protection du personnel de chantier
L'Entrepreneur doit mettre à disposition du personnel de chantier des tenues de travail correctes réglementaires et en bon état, ainsi que tous les accessoires de protection et de sécurité propres à leurs activités (casques, bottes, ceintures, masques, gants, lunettes, etc.). L'Entrepreneur doit veiller au port scrupuleux des équipements de protection sur le chantier. Un contrôle permanent doit être effectué à cet effet et, en cas de manquement, des mesures coercitives (avertissement, mise à pied, renvoi) doivent être appliquées au personnel concerné.

Responsable Hygiène, Sécurité et Environnement
L'Entrepreneur doit désigner un responsable Hygiène/Sécurité/Environnement qui veillera à ce que les règles d'hygiène, de sécurité et de protection de l'environnement sont rigoureusement suivies par tous et à tous les niveaux d'exécution, tant pour les travailleurs que pour la population et autres personnes en contact avec le chantier. Il doit mettre en place un service médical courant et d'urgence à la base-vie, adapté à l'effectif de son personnel. L'Entrepreneur doit interdire l'accès du chantier au public, le protéger par des balises et des panneaux de signalisation, indiquer les différents accès et prendre toutes les mesures d'ordre et de sécurité propres à éviter les accidents.

Désignation du personnel d'astreinte
L'Entrepreneur doit assurer la garde, la surveillance et le maintien en sécurité de son chantier y compris en dehors des heures de présence sur le site. Pendant toute la durée des travaux, l'Entrepreneur est tenu d'avoir un personnel en astreinte, en dehors des heures de travail, tous les jours sans exception (samedi, dimanche, jours

fériés), de jour comme de nuit, pour pallier tout incident et/ou accident susceptible de se produire en relation avec les travaux.

Mesures contre les entraves à la circulation
L'Entrepreneur doit éviter d'obstruer les accès publics. Il doit maintenir en permanence la circulation et l'accès des riverains en cours de travaux. L'Entrepreneur veillera à ce qu'aucune fouille ou tranchée ne reste ouverte la nuit, sans signalisation adéquate acceptée par le Maître d'œuvre. L'Entrepreneur doit veiller à ce que les déviations provisoires permettent une circulation sans danger.

c. Repli de chantier et réaménagement

Règles générales
A toute libération de site, l'Entrepreneur laisse les lieux propres à leur affectation immédiate. Il ne peut être libéré de ses engagements et de sa responsabilité concernant leur usage sans qu'il ait formellement fait constater ce bon état. L'Entrepreneur réalisera tous les aménagements nécessaires à la remise en état des lieux. Il est tenu de replier tous ses équipements et matériaux et ne peut les abandonner sur le site ou les environs.

Une fois les travaux achevés, l'Entrepreneur doit (i) retirer les bâtiments temporaires, le matériel, les déchets solides et liquides, les matériaux excédentaires, les clôtures etc.; (ii) rectifier les défauts de drainage et régaler toutes les zones excavées; (iii) nettoyer et détruire les fosses de vidange.

S'il est de l'intérêt du Maître d'Ouvrage ou des collectivités locales de récupérer les installations fixes pour une utilisation future, l'Entrepreneur doit les céder sans dédommagements lors du repli.

En cas de défaillance de l'Entrepreneur pour l'exécution des travaux de remise en état, ceux-ci sont effectués par une entreprise du choix du Maître d'Ouvrage, en rapport avec les services concernés et aux frais du défaillant.

Après le repli de tout le matériel, un procès-verbal constatant la remise en état du site doit être dressé et joint au procès-verbal de réception des travaux. La non remise en état des lieux doit entraîner le refus de réception des travaux. Dans ce cas, le pourcentage non encore libéré du montant du poste « installation de chantier » sera retenu pour servir à assurer le repli de chantier.

Protection des zones instables
Lors du démantèlement d'ouvrages en milieux instables, l'Entrepreneur doit prendre les précautions suivantes pour ne pas accentuer l'instabilité du sol : (i) éviter toute circulation lourde et toute surcharge dans la zone d'instabilité; (ii) conserver autant que possible le couvert végétal ou reconstituer celui-ci en utilisant des espèces locales appropriées en cas de risques d'érosion.

Carrières et sites d'emprunt
L'Entrepreneur est tenu de disposer des autorisations requises 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. L'Entrepreneur doit, dans la mesure du possible, utiliser de préférence un site existant. Tous les sites doivent être approuvés par le superviseur des travaux et répondre aux normes environnementales en vigueur. A la fin de l'exploitation d'un site permanent, l'Entrepreneur doit (i) rétablir les écoulements naturels antérieurs par régalage des matériaux de découverte non utilisés; (ii) supprimer l'aspect délabré du site en répartissant et dissimulant les gros blocs rocheux. A la fin de l'exploitation, un procès-verbal de l'état des lieux est dressé en rapport avec le Maître d'œuvre et les services compétents.

Gestion des produits pétroliers et autres contaminants
L'Entrepreneur doit nettoyer l'aire de travail ou de stockage où il y a eu de la manipulation et/ou de l'utilisation de produits pétroliers et autres contaminants.

Contrôle de l'exécution des clauses environnementales et sociales
Le contrôle du respect et de l'effectivité de la mise en œuvre des clauses environnementales et sociales par l'Entrepreneur est effectué par le Maître d'œuvre, dont l'équipe doit comprendre un expert environnementaliste qui fait partie intégrante de la mission de contrôle des travaux.

Notification
Le Maître d'œuvre notifie par écrit à l'Entrepreneur tous les cas de défaut ou non-exécution des mesures environnementales et sociales. L'Entrepreneur doit redresser tout manquement aux prescriptions dûment

notifiées à lui par le Maître d'œuvre. La reprise des travaux ou les travaux supplémentaires découlant du non-respect des clauses sont à la charge de l'Entrepreneur.

Sanction
En application des dispositions contractuelles, le non-respect des clauses environnementales et sociales, dûment constaté par le Maître d'œuvre, peut être un motif de résiliation du contrat. L'Entrepreneur ayant fait l'objet d'une résiliation pour cause de non application des clauses environnementales et sociales s'expose à des sanctions allant jusqu'à la suspension du droit de soumissionner pour une période déterminée par le Maître d'ouvrage, avec une réfaction sur le prix et un blocage de la retenue de garantie.

Réception des travaux
Le non-respect des présentes clauses expose l'Entrepreneur au refus de réception provisoire ou définitive des travaux, par la Commission de réception. L'exécution de chaque mesure environnementale et sociale peut faire l'objet d'une réception partielle impliquant les services compétents concernés.

Obligations au titre de la garantie
Les obligations de l'Entrepreneur courent jusqu'à la réception définitive des travaux qui ne sera acquise qu'après complète exécution des travaux d'amélioration de l'environnement prévus au contrat.

d. Clauses Environnementales et Sociales spécifiques

Signalisation des travaux
L'Entrepreneur doit placer, préalablement à l'ouverture des chantiers et chaque fois que de besoin, une pré-signalisation et une signalisation des chantiers à longue distance (sortie de carrières ou de bases-vie, circuit utilisé par les engins, etc.) qui répond aux lois et règlements en vigueur.

Mesures pour les travaux de terrassement
L'Entrepreneur doit limiter au strict minimum le décapage, le déblaiement, le remblayage et le nivellement des aires de travail afin de respecter la topographie naturelle et de prévenir l'érosion. Après le décapage de la couche de sol arable, l'Entrepreneur doit conserver la terre végétale et l'utiliser pour le réaménagement des talus et autres surfaces perturbées. L'Entrepreneur doit déposer les déblais non réutilisés dans des aires d'entreposage s'il est prévu de les utiliser plus tard; sinon il doit les transporter dans des zones de remblais préalablement autorisées.

Mesures de transport et de stockage des matériaux
Lors de l'exécution des travaux, l'Entrepreneur doit (i) limiter la vitesse des véhicules sur le chantier par l'installation de panneaux de signalisation et des porteurs de drapeaux ; (ii) arroser régulièrement les voies de circulation dans les zones habitées (s'il s'agit de route en terre) ; (iii) prévoir des déviations par des pistes et routes existantes dans la mesure du possible.

Dans les zones d'habitation, l'Entrepreneur doit établir l'horaire et l'itinéraire des véhicules lourds qui doivent circuler à l'extérieur des chantiers de façon à réduire les nuisances (bruit, poussière et congestion de la circulation) et le porter à l'approbation du Maître d'œuvre.

Pour assurer l'ordre dans le trafic et la sécurité sur les routes, le sable, le ciment et les autres matériaux fins doivent être contenus hermétiquement durant le transport afin d'éviter l'envol de poussière et le déversement en cours de transport. Les matériaux contenant des particules fines doivent être recouverts d'une bâche fixée solidement. L'Entrepreneur doit prendre des protections spéciales (filets, bâches) contre les risques de projections, émanations et chutes d'objets.

L'Entrepreneur peut aménager des zones secondaires pour le stationnement des engins qui ne sont pas autorisés à stationner sur la voie publique en dehors des heures de travail et de l'emprise des chantiers. Ces zones peuvent comporter également un espace permettant les travaux de soudure, d'assemblage, de petit usinage, et de petit entretien d'engins. Ces zones ne pourront pas stocker des hydrocarbures.

Tout stockage de quelque nature que ce soit, est formellement interdit dans l'environnement immédiat, en dehors des emprises de chantiers et des zones prédéfinies.

Mesures pour la circulation des engins de chantier

Seuls les matériels strictement indispensables sont tolérés sur le chantier. En dehors des accès, des lieux de passage désignés et des aires de travail, il est interdit de circuler avec des engins de chantier.

L'Entrepreneur doit s'assurer de la limitation de vitesse pour tous ses véhicules circulant sur la voie publique, avec un maximum de 60 km/h en rase campagne et 40 km/h au niveau des agglomérations et à la traversée des villages. Les conducteurs dépassant ces limites doivent faire l'objet de mesures disciplinaires pouvant aller jusqu'au licenciement. La pose de ralentisseurs aux entrées des agglomérations sera préconisée.

Les véhicules de l'Entrepreneur doivent en toute circonstance se conformer aux prescriptions du code de la route en vigueur, notamment en ce qui concerne le poids des véhicules en charge.
L'Entrepreneur devra, en période sèche et en fonction des disponibilités en eau, arroser régulièrement les pistes empruntées par ses engins de transport pour éviter la poussière, plus particulièrement au niveau des zones habitées.

Mesures de transport et de stockages des produits pétroliers et contaminants
L'Entrepreneur doit transporter les produits pétroliers, les lubrifiants et les autres matières dangereuses de façon sécuritaire, dans des contenants étanches sur lesquels le nom du produit est clairement identifié. La livraison doit être effectuée par des camions citernes conformes à la réglementation en vigueur et les conducteurs doivent être sensibilisés sur les dégâts en cas d'accident.

Les opérations de transbordement vers les citernes de stockage doivent être effectuées par un personnel averti. Les citernes de stockage doivent être étanches et posées sur des surfaces protégées disposant d'un système de protection contre des épanchements intempestifs de produit.

L'Entrepreneur doit installer ses entrepôts de combustible, de lubrifiants et de produits pétroliers à une distance d'au moins 200 m des plans et cours d'eau. Les lieux d'entreposage doivent être localisés à l'extérieur de toute zone inondable et d'habitation. Les lieux d'entreposage doivent être bien identifiés pour éviter des collisions entre les véhicules de chantier et les réservoirs de produits pétroliers.

L'Entrepreneur doit protéger les réservoirs de produits pétroliers et les équipements de remplissage par une cuvette pour la rétention du contenu en cas de déversement accidentel. Tous les réservoirs doivent être fermés quand ils ne sont pas utilisés.

L'Entrepreneur doit informer et sensibiliser son personnel (i) quant aux consignes particulières à suivre afin d'éviter tout risque de déversement accidentel lors de la manipulation et de l'utilisation des produits pétroliers et (ii) sur les mesures d'interventions à mettre en place en cas de sinistre afin d'éviter tout déversement accidentel.

Mesures en cas de déversement accidentel de produits pétroliers
L'Entrepreneur doit préparer un plan d'urgence en cas de déversement accidentel de contaminants et le soumettre au Maître d'œuvre avant le début des travaux. Les mesures de lutte et de contrôle contre les déversements de produits contaminants sur le chantier doivent être clairement identifiées et les travailleurs doivent les connaître et pouvoir les mettre en œuvre en cas d'accident. L'Entrepreneur doit mettre en place sur le chantier : (i) du matériel de lutte contre les déversements (absorbants comme la tourbe, pelles, pompes, machinerie, contenants, gants, isolants, etc.); (ii) du matériel de communication (radio émetteur, téléphone, etc.); (iii) matériel de sécurité (signalisation, etc.).

Protection des milieux humides
Il est interdit à l'Entrepreneur d'effectuer des aménagements temporaires (aires d'entreposage et de stationnement, chemins de contournement ou de travail, etc.) dans des milieux humides.

Protection des sites sacrés et des sites archéologiques
L'Entrepreneur doit prendre toutes les dispositions nécessaires pour respecter les sites cultuels (cimetières, sites sacrés, etc.) dans le voisinage des travaux et ne pas leur porter atteintes. Pour cela, il devra s'assurer au préalable de leur typologie et de leur implantation avant le démarrage des travaux.
Si, au cours des travaux, des vestiges d'intérêt cultuel, historique ou archéologique sont découverts, l'Entrepreneur doit suivre la procédure suivante : (i) arrêter les travaux dans la zone concernée ; (ii) aviser immédiatement le Maître d'œuvre qui doit prendre des dispositions afin de protéger le site pour éviter toute destruction ; un périmètre de protection doit être identifié et matérialisé sur le site et aucune activité ne devra s'y dérouler; (iii) s'interdire d'enlever et de déplacer les objets et les vestiges. Les travaux doivent être suspendus à

l'intérieur du périmètre de protection jusqu'à ce que l'organisme national responsable des sites historiques et archéologiques ait donné l'autorisation de les poursuivre.

Mesures d'abattage d'arbres et de déboisement
En cas de déboisement, les arbres abattus doivent être découpés et stockés à des endroits agréés par le Maître d'œuvre. Les populations riveraines doivent être informées de la possibilité qu'elles ont de pouvoir disposer de ce bois à leur convenance. Les arbres abattus ne doivent pas être abandonnés sur place, ni brûlés ni enfuis sous les matériaux de terrassement.

Approvisionnement en eau du chantier
La recherche et l'exploitation des points d'eau sont à la charge de l'Entrepreneur. L'Entrepreneur doit s'assurer que les besoins en eau du chantier ne portent pas préjudice aux sources d'eau utilisées par les communautés locales. Il est recommandé à l'Entrepreneur d'utiliser les services publics d'eau potable autant que possible, en cas de disponibilité. En cas d'approvisionnement en eau à partir des eaux souterraines et de surface, l'Entrepreneur doit adresser une demande d'autorisation au Ministère responsable et respecter la réglementation en vigueur.

L'eau de surface destinée à la consommation humaine (personnel de chantier) doit être désinfectée par chloration ou autre procédé approuvé par les services environnementaux et sanitaires concernés. Si l'eau n'est pas entièrement conforme aux critères de qualité d'une eau potable, l'Entrepreneur doit prendre des mesures alternatives telles que la fourniture d'eau embouteillée ou l'installation de réservoirs d'eau en quantité et en qualité suffisantes. Cette eau doit être conforme au règlement sur les eaux potables. Il est possible d'utiliser l'eau non potable pour les toilettes, douches et lavabos. Dans ces cas de figures, l'Entrepreneur doit aviser les employés et placer bien en vue des affiches avec la mention « EAU NON POTABLE ».

Gestion des déchets liquides
Les bureaux et les logements doivent être pourvus d'installations sanitaires en nombre suffisant (latrines, fosses septiques, lavabos et douches). L'Entrepreneur doit respecter les règlements sanitaires en vigueur. Les installations sanitaires sont établies en accord avec le Maître d'œuvre. Il est interdit à l'Entrepreneur de rejeter les effluents liquides pouvant entraîner des stagnations et incommodités pour le voisinage, ou des pollutions des eaux de surface ou souterraines. L'Entrepreneur doit mettre en place un système d'assainissement autonome approprié (fosse étanche ou septique, etc.). L'Entrepreneur devra éviter tout déversement ou rejet d'eaux usées, d'eaux de vidange des fosses, de boues, d'hydrocarbures, et de polluants de toute nature, dans les eaux superficielles ou souterraines, dans les égouts, fossés de drainage ou à la mer. Les points de rejet et de vidange seront indiqués à l'Entrepreneur par le Maître d'œuvre.

Gestion des déchets solides
L'Entrepreneur doit déposer les ordures ménagères dans des poubelles étanches et devant être vidées périodiquement. En cas d'évacuation par les camions du chantier, les bennes doivent être étanches de façon à ne pas laisser échapper de déchets. Pour des raisons d'hygiène, et pour ne pas attirer les vecteurs, une collecte quotidienne est recommandée, surtout durant les périodes de chaleur. L'Entrepreneur doit éliminer ou recycler les déchets de manière écologiquement rationnelle. L'Entrepreneur doit acheminer les déchets, si possible, vers les lieux d'élimination existants.

Protection contre la pollution sonore
L'Entrepreneur est tenu de limiter les bruits de chantier susceptibles d'importuner gravement les riverains, soit par une durée exagérément longue, soit par leur prolongation en dehors des heures normales de travail. Les seuils à ne pas dépasser sont : 55 à 60 décibels le jour; 40 décibels la nuit.

Prévention contre les IST/VIH/SIDA et maladies liées aux travaux
L'Entrepreneur doit informer et sensibiliser son personnel sur les risques liés aux IST/VIH/SIDA. Il doit mettre à la disposition du personnel dans des endroits discrets (coffrets dans les toilettes) des préservatifs contre les IST/VIH-SIDA.

L'Entrepreneur doit informer et sensibiliser son personnel sur la sécurité et l'hygiène au travail. Il doit veiller à préserver la santé des travailleurs et des populations riveraines, en prenant des mesures appropriées contre d'autres maladies liées aux travaux et à l'environnement dans lequel ils se déroulent : maladies respiratoires dues notamment au volume important de poussière et de gaz émis lors des travaux ; paludisme, gastro-entérites et autres maladies diarrhéiques dues à la forte prolifération de moustiques, aux changements de climat et à la qualité de l'eau et des aliments consommés ; maladies sévissant de manière endémique la zone.

L'Entrepreneur doit prévoir des mesures de prévention suivantes contre les risques de maladie : (i) instaurer le port de masques, d'uniformes et autres chaussures adaptées ; (ii) installer systématiquement des infirmeries et fournir gratuitement au personnel de chantier les médicaments de base nécessaires aux soins d'urgence.
Par ailleurs, l'entrepreneur est tenu de signer une convention médicale d'urgence avec un établissement sanitaire de référence dans la localité où s'exécutent les travaux afin de permettre une prise en charge rapide et efficace des blessés en cas d'accidents graves.

Voies de contournement et chemins d'accès temporaires
L'utilisation de routes locales doit faire l'objet d'une entente préalable avec les autorités locales. Pour éviter leur dégradation prématurée, l'Entrepreneur doit maintenir les routes locales en bon état durant la construction et les remettre à leur état original à la fin des travaux.

Passerelles piétons et accès riverains
L'Entrepreneur doit constamment assurer l'accès aux propriétés riveraines et assurer la jouissance des entrées charretières et piétonnes, des vitrines d'exposition, par des ponts provisoires ou passerelles munis de garde-corps, placés au-dessus des tranchées ou autres obstacles créés par les travaux.

Services publics et secours
L'Entrepreneur doit impérativement maintenir l'accès des services publics et de secours en tous lieux. Lorsqu'une rue est barrée, l'Entrepreneur doit étudier avec le Maître d'Œuvre les dispositions pour le maintien des accès des véhicules de pompiers et ambulances.

Journal de chantier
L'Entrepreneur doit tenir à jour un journal de chantier, dans lequel seront consignés les réclamations, les manquements ou incidents ayant un impact significatif sur l'environnement ou à un incident avec la population. Le journal de chantier est unique pour le chantier et les notes doivent être écrites à l'encre. L'Entrepreneur doit informer le public en général, et les populations riveraines en particulier, de l'existence de ce journal, avec indication du lieu où il peut être consulté.

Entretien des engins et équipements de chantiers
L'Entrepreneur doit respecter les normes d'entretien des engins de chantiers et des véhicules et effectuer le ravitaillement en carburant et lubrifiant dans un lieu désigné à cet effet. Sur le site, une provision de matières absorbantes et d'isolants (coussins, feuilles, boudins et fibre de tourbe,…) ainsi que des récipients étanches bien identifiés, destinés à recevoir les résidus pétroliers et les déchets, doivent être présents. L'Entrepreneur doit exécuter, sous surveillance constante, toute manipulation de carburant, d'huile ou d'autres produits contaminants, y compris le transvasement, afin d'éviter le déversement. L'Entrepreneur doit recueillir, traiter ou recycler tous les résidus pétroliers, les huiles usagées et les déchets produits lors des activités d'entretien ou de réparation de la machinerie. Il lui est interdit de les rejeter dans l'environnement ou sur le site du chantier.

L'Entrepreneur doit effecteur les vidanges dans des fûts étanches et conserver les huiles usagées pour les remettre au fournisseur (recyclage) ou aux populations locales pour d'autres usages. Les pièces de rechange usagées doivent être envoyées à la décharge publique.

Les aires de lavage et d'entretien d'engins doivent être bétonnées et pourvues d'un ouvrage de récupération des huiles et graisses, avec une pente orientée de manière à éviter l'écoulement des produits polluants vers les sols non revêtus. Les bétonnières et les équipements servant au transport et à la pose du béton doivent être lavés dans des aires prévues à cet effet.

Lutte contre les poussières
L'Entrepreneur doit choisir l'emplacement des concasseurs et des équipements similaires en fonction du bruit et de la poussière qu'ils produisent. Le port de lunettes et de masques anti-poussières est obligatoire.

e. Clauses et spécifications s'appliquant aux chantiers

- Assurer un accès correctement aménagé et sécurisé pour limiter les risques sécuritaires des riverains.
- Interdire les coupes de bois dans les zones à risque d'érosion (têtes de source, versant pentus…).
- Assurer la récupération des déchets liquides (huile de vidange, carburant) et solides (emballages, résidus de matériaux de construction, ferraille…) pour leur traitement ou enfouissement à l'issue du chantier.

- Prendre toutes dispositions pour assurer un accueil correct des ouvriers dans la zone des travaux.

Clauses s'appliquant aux périmètres de protection des points d'eau
Le périmètre de protection est destiné à éviter la contamination des forages. On distinguera un périmètre rapproché et un périmètre éloigné :

- Le périmètre rapproché est destiné à éviter toute contamination directe des eaux, dans un espace de 100 m autour du point d'eau. Il fera l'objet de mesures de surveillance pour éviter les mauvaises pratiques par la population (lavage de linge, nettoyage de véhicules, déversement d'eaux usées…) ;
- Le périmètre éloigné concerne les activités interdites ou réglementée dans un espace suffisant autour du point d'eau, fixé à 300 m, notamment les activités humaines polluantes (rejets industriels, etc.) ;
- Des actions de sensibilisation des Communautés et comités de suivi et gestion des points d'eau seront assurées pour les impliquer dans la surveillance des périmètres et dans l'application éventuelle des mesures d'expulsion, en cas d'infraction.

f. Mesures générales d'exécution - Directives Environnementales

- Procéder au choix judicieux et motivé des sites d'implantation
- Mener une campagne de communication et de sensibilisation avant les travaux
- Veiller au respect des mesures d'hygiène et de sécurité des installations de chantiers
- Procéder à la signalisation des travaux
- Employer la main d'œuvre locale en priorité
- Disposer des autorisations nécessaires en conformité avec les lois et règlements en vigueur
- Protéger les propriétés avoisinantes des travaux
- Assurer l'accès des populations riveraines pendant les travaux
- Assurer la collecte et l'élimination des déchets issus des travaux
- Respect strict des dispositions techniques de constructions (normes) édictées par les services compétents du Togo

g. Exemple Format: Rapport d'Environnement Sécurité et Santé (ESS)

Contrat:

Période du reporting:

ESS gestion d'actions/mesures:
Récapituler la gestion d'actions/mesures d'ESS prise pendant la période du reporting, y compris la planification et les activités de gestion (des évaluations par exemple de risque et d'impact), la formation d'ESS, la conception spécifique et les mesures prises dans la conduite des travaux, etc...
Incidents d'ESS:
Rendre compte de tous les problèmes rencontrés par rapport aux aspects d'ESS, y compris leurs conséquences (retarde, coûts) et mesures correctives prises. Inclure les rapports d'incidents relatifs.

Conformité d'ESS :
Rendre compte de la conformité aux conditions du contrat ESS, y compris tous les cas de non-conformité.
Changements:
Rendre compte de tous les changements des hypothèses, des conditions, des mesures, des conceptions et des travaux réels par rapport aux aspects d'ESS.
Inquiétudes et observations:
Rendre compte de toutes les observations, inquiétudes soulevées et/ou des décisions pris en ce qui concerne la gestion d'ESS pendant des réunions et les visites de sites.
Signature (Nom, Titre, Date) :
Représentant du Prestataire

h. Exemple Format : Avis D'Incident d'ESS

Fournir dans un délai de 24 heures à l'ingénieur de contrôle

Numéro de référence De Créateurs No : **Date de l'incident:**
Temps :

Lieu de l'incident :
Nom de Personne(s) impliquée(s) :
Employeur :
Type d'incident :
Description de l'incident :
Lieu, date, manière, personne, opération en marche au moment de l'incident (seulement factuel).
Action Immédiate :
Mesures immédiates et mesures réparatrices prises pour empêcher la survenue d'un autre incident ou l'escalade.
Signature (Nom, Titre, Date) : Représentant du Prestataire

Annexe 6. Termes de référence de l'élaboration du CGES

1. CONTEXTE ET JUSTIFICATION

Le Gouvernement togolais, dans le souci de poursuivre sa politique de modernisation du commerce et des transports et des services de logistiques, a entrepris de vastes réformes afin de réhabiliter et de moderniser les infrastructures de ces importants secteurs.

Ces réformes ont permis d'améliorer les conditions de circulation des personnes et des biens sur les routes du corridor Abidjan-Lagos très fréquenté.

La poursuite de ces réformes s'inscrit dans le cadre de la Stratégie de croissance accélérée et de promotion de l'emploi (SCAPE) et du Programme National de Développement (PND).

Le Diagnostic Systématique Pays (DSP) 2017-2020, du Gouvernement togolais, constitue le cadre de référence des politiques et projets de développement du pays sur la période indiquée.

Le Diagnostic Systématique Pays (DSP) qui organise et définit les conditions de collaboration entre le Groupe de la Banque mondiale et l'Etat togolais pendant les quatre prochaines années (donc sur la même période) a été approuvé par le Conseil d'Administration de l'IDA en octobre 2016. Le CPP comprend trois domaines d'intervention : accélérer la croissance durable tirée par le secteur privé ; bâtir le capital humain pour le développement économique et la compétitivité des services logistiques ; et renforcer la gestion des finances publiques et la responsabilité.

Par la nature, les caractéristiques et l'envergure des travaux envisagés dans le cadre de l'exécution du Projet de Facilitation du Commerce et Compétitivité des Services Logistiques, le projet s'est vu classé en catégorie B selon les critères de catégorisation environnementale et sociale de la Banque mondiale et trois (03) politiques opérationnelles de sauvegardes environnementales et sociales sont déclenchées à savoir : (i) OP 4.01« Evaluation Environnementale »; (ii) OP 4.11 « Ressources culturelles physiques » et (iii) OP 4.12 « Réinstallation Involontaire ».

En conséquence, le Gouvernement se doit de préparer les instruments de sauvegardes suivants: (i) un Cadre de Gestion Environnementale et Sociale (CGES) et (ii) un Cadre de Politique de Réinstallation (CPR)). Ces instruments devront être établis, revus et validés autant par le Gouvernement du Togo notamment l'Agence Nationale de Gestion de l'Environnement (ANGE), conformément à la Loi n°2008-005 du 30 Mai 2008 portant Loi-Code sur l'Environnement que par la Banque mondiale avant la mission d'Evaluation du Projet.

Les présents termes de référence situent le mandat et le profil du Consultant (e) à recruter en vue de préparer le CGES du Projet de Facilitation du Commerce et Compétitivité des Services Logistiques conformément aux politiques opérationnelles et procédures de la Banque mondiale, notamment l'OP/PB4.01 sur l'Evaluation Environnementale.

2. PRESENTATION DU PROJET

Le Projet de facilitation du commerce et compétitivité des services logistiques appuie le pilier numéro 1 (accélérer la croissance durable tirée par le secteur privé). Il soutient les objectifs de l'appui budgétaire régional pour la réforme du secteur des transports (ABR), avec un accent particulier sur les conditions d'accès à la profession de transporteur, la formation et la professionnalisation des acteurs, le renouvellement du parc, la sécurité routière sur les Corridor Abidjan – Lagos et Lomé-Ouagadougou, et l'interconnexion des systèmes douaniers entre ces pays. Ces activités sont en cohérence avec le DSP.

Objectif de développement du projet

L'objectif de développement du projet consiste à améliorer la facilitation du commerce et la compétitivité des services logistiques sur les Corridor Abidjan – Lagos et Lomé-Ouagadougou en mettant en œuvre des mesures de modernisation du transport et de facilitation du commerce.

Description des composantes et activités prévues

Le projet proposé est conçu pour soutenir le Gouvernement togolais pour, d'une part, pour faciliter le commerce pour la mise en œuvre effective des réformes en matière de commerce et des investissements et, d'autre part, renforcer la compétitivité des services logistiques. Sur cette base, les composantes et activités proposées pour le projet sont les suivantes:

Composante 1 : Développement institutionnel et Renforcement des capacités des acteurs publics et des opérateurs dans le domaine du commerce et du transport (USD …….. million).

Cette composante vise à renforcer la capacité des institutions publiques et privées, mais également celle des associations professionnelles dans le secteur du transport, du transit, du commerce en vue de leur modernisation. Il comprendrait, entre autres, les activités suivantes le renforcement des capacités des agents de la Chambre de commerce et d'Industrie du Togo (CCIT), des Douanes, de la Direction Générale des Transports terrestres et ferroviaire et des agences et établissements rattachés, le renforcement des capacités des opérateurs et associations professionnelles de chauffeurs et autres auxiliaires de transport.

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

Il comprendrait les activités suivantes : Les formations des acteurs du commerce, du transport et de la chaîne logistique. Cette composante prend également en compte l'appui aux opérateurs de dans le cadre de la coopérative.

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

Composante 2 : La mise en place d'un système pour le renouvellement du parc de camions lourds (environ …….. million USD)

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

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

Composante 3: Soutien à la modernisation des douanes et la facilitation du commerce (environ …… million USD)

Cette composante aura pour objectif de faciliter le commerce et le transit, en priorité le long du Corridor Abidjan – Lagos et le long du Corridor Lomé-Ouagadougou et au niveau des frontières Togo-Bénin, Ghana et Burkina-Faso.

Les discussions avec l'Office Togolais des Recettes (OTR) en l'occurrence la Direction Générale des Douanes (DGD) ont confirmé que le soutien au projet d'interconnexion des systèmes d'information douaniers des pays ci-dessus cités est une activité importante sous cette composante.

Par ailleurs, de nombreux échanges ont eu lieu entre les autorités ministérielles du Togo et du Burkina pour rendre opérationnelle cette interconnexion SYDONIA++/SYDONIA World. La CNUCED a été sollicitée pour apporter son appui qui consiste essentiellement en des activités de formation et d'échanges d'information entre les deux administrations.

Dans le cadre de la mise en œuvre du « PROJET COMPETITIVITE », cette composante soutiendra la mise en œuvre pour le Togo et le Burkina Faso du système plus complet développé suivant le concept du projet.

4 fiches pour la mise en œuvre du projet qui pourront être incluses dans cette composante du « PROJET COMPETITIVITE »:

Assistance Technique pour la mise en œuvre de la solution d'interconnexion : Mise en œuvre par la CNUCED, y compris formation des agents (environ soit …… USD pour la République Togolaise)

Formation des équipes techniques sur les outils de mise en œuvre de l'interconnexion: Formation de 12 agents par pays (environ …….. USD pour la République Togolaise) ;

Formations des utilisateurs externes (…….. USD) : il s'agit de la formation des utilisateurs externes et partenaires de la Douane.

Equipements et matériels informatiques avec licences et équipements réseaux: Acquisition de serveur, équipement, licences et formations liées (environ …… USD pour la République Togolaise) et acquisition d'équipements réseaux (…… USD)

Communication et formation des utilisateurs (environ …… USD pour la Côte d'Ivoire)

Des ressources limitées (…….. USD) pourraient par ailleurs être réservées pour d'autres activités spécifiques qui apparaitront nécessaires à la facilitation du commerce et du transit selon l'évolution des circonstances (ex : régime d'Opérateur Economique Agréés, dématérialisation des procédures, professionnalisation des usagers des douanes, promotion de la conteneurisation).

Composante 4 : Amélioration de la Sécurité routière (USD ……. million)
Cette composante a pour objectif d'améliorer la sécurité routière le long du Corridor Abidjan – Lagos et le long du Corridor Lomé-Ouagadougou. Elle s'inscrit dans les axes d'amélioration de la sécurité routière de la décennie d'action pour la sécurité routière 2011-2020 des Nations Unies et dans la stratégie de développement du continent africain du NEPAD étant donné que ces 02 corridors font partie des 20 corridors internationaux de transit ciblés par le NEPAD. Les interventions se feront atour des 5 piliers de la décennie d'action de la sécurité routière qui sont respectivement la gestion de la sécurité routière, la sécurité des routes et mobilité, La sécurité des véhicules, le comportement des usagers de la route et les soins après accident.
Au regard de ce qui précède, les activités de sécurité routière appuyées dans le cadre de la composante du PROJET COMPETITIVITE portera sur des actions transversales, mais mettra l'accent pour la section togolaise du Corridor Abidjan – Lagos et du Corridor Lomé-Ouagadougou. Les activités retenus portent sur un cout estimatif de …… million de dollars US

Composante 5 : Appui opérationnel : USD ……. million US

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

Zone d'intervention du projet
Les actions à réaliser par le projet ont une portée globalement nationale. Toutefois, il sera privilégié l'approche d'un soutien concentré sur : la modernisation du secteur des transports, du commerce et des services logistiques et le soutien à la mise en place d'une interconnexion des systèmes d'information douanière entre les pays des deux corridors.

OBJECTIFS DU CADRE DE GESTION ENVIRONNEMENTALE ET SOCIALE (CGES)

L'objectif général de l'étude est de réaliser le cadre de gestion environnementale et sociale du Projet pour permettre d'identifier, prévenir et gérer les impacts et risques environnementaux et sociaux potentiels associés aux différentes interventions du Projet dans les régions ciblées.

De façon spécifique, il s'agira de :

- identifier les enjeux environnementaux et sociaux majeurs dans les zones de mise en œuvre du projet ;
- définir les risques environnementaux et sociaux associés aux différentes interventions du projet;
- identifier les forces et faiblesses du cadre institutionnel et juridique en matière d'environnement, concernant les principaux acteurs de mise en œuvre du projet ;
- proposer d'éventuelles mesures concrètes de gestion des risques et impacts, comme les critères de choix des sites des sous-projets, le renforcement de capacités spécifiques, etc.;
- proposer un Plan de Gestion Environnementale et Sociale (PGES) comportant (i) les procédures et méthodologies explicites pour la gestion environnementale et sociale des sous-projets devant être financés dans le cadre du projet, (ii) toutes les dispositions et arrangements institutionnels de mise en œuvre ; et (iii) un budget de mise en œuvre.

RESULTATS ATTENDUS
Un Cadre de Gestion Environnementale et Sociale (CGES) répondant aux normes de forme et de fond prescrites par la règlementation togolaise en la matière et les politiques opérationnelles de la Banque mondiale, est produit. Ce document comprendra au minimum les aspects suivants :

les enjeux environnementaux et sociaux des zones d'intervention du projet sont analysés et caractérisés ;
les forces et faiblesses du cadre politique, juridique et institutionnel de gestion environnementale et sociale sont mises en exergue en vue de leur prise en compte dans la formulation des recommandations du CGES ;
les différents types de risques et d'impacts environnementaux et sociaux associés aux interventions du projet sont identifiés et présentés par type de sous-projet;
un Plan de gestion environnementale et sociale (PGES), y compris les coûts estimés, est élaboré conformément aux normes connues et comprenant :

les procédures et méthodologies explicites pour la gestion environnementale et sociale des sous-projets devant être financés dans le cadre du projet;

les rôles et responsabilités pour la mise en œuvre de ces mesures sont précisés, au regard de la législation et du cadre institutionnel du Togo en la matière, ainsi que des exigences de la Banque mondiale dans ce domaine ;
un mécanisme de contrôle environnemental comprenant les modalités de suivi et de rapportage (dans les documents de suivi évaluation du projet, etc.) de la mise en œuvre des mesures du PGES;
une évaluation des capacités des acteurs de mise en œuvre et les besoins de renforcement des capacités de l'unité de mise en œuvre du projet et des principaux acteurs impliqués dans la bonne exécution du CGES ; un budget y afférant est estimé.

Le PGES devra inclure une procédure d'analyse et de tri qui déterminera, pour chaque sous-projet proposé : les politiques opérationnelles de la Banque mondiale qui pourraient être appliquées et les niveaux/types d'analyses environnementales qui sont requises (par exemple une Etude d'Impact Environnemental et Social (EIES) Simplifiée contenant un plan de gestion environnementale et sociale (PGES), ou une simple application de bonnes pratiques agricoles et d'opérations. Le CGES définira également le contenu type de chaque instrument et décrira les modalités de sa préparation, sa revue, son approbation, et le suivi de sa mise en œuvre.

TACHES DU CONSULTANT

Sur la base de la documentation existante, des visites de terrain et des rencontres avec les principaux acteurs concernés, le Consultant exécutera les tâches ci-après :
décrire brièvement mais de façon précise les composantes et leurs contenus (nature et taille potentielle des sous-projets et investissements physiques);
décrire le milieu récepteur du projet en mettant l'accent sur les enjeux environnementaux et sociaux majeurs connus (type de pollution, nuisance ou dégradation critique, services écosystémiques menacés, espèce en danger, etc.) et dont le projet pourrait augmenter la criticité;
décrire le cadre institutionnel et juridique de gestion environnementale du projet (Niveau étatique, Niveau décentralisé; ici une place sera réservée clairement aux éléments du cadre juridico-institutionnel relatif à la prévention/gestion des risques de catastrophe naturelle;
identifier et évaluer l'importance potentielle des impacts positifs et négatifs potentiels directs et indirects, cumulatifs ou « associés et les risques environnementaux et sociaux dans les zones d'intervention du projet par catégorie/type de sous-projet envisagé ;
proposer en annexe une liste indicative de référence (check-list) des impacts types et des mesures correctives correspondantes à chaque impact, par type de microprojet ou investissement prévu dans le projet.
décrire le mécanisme et les arrangements institutionnels de mise en œuvre du CGES en clarifiant les rôles et responsabilités des institutions et de toutes les parties prenantes (au niveau central, régional/local, communal et village) impliquées dans sa mise en œuvre du projet;
décrire le processus, le mécanisme et les circonstances dans lesquelles les évaluations environnementales et sociales spécifiques (i.e., évaluation limitée ou approfondie) se déroulent pour chaque sous-projet. Il s'agit, en particulier de la prise de décision pour la conduite de l'EIES simplifiée pour chaque sous-projet dès lors que le screening l'aura classifié en catégorie B ou pour l'utilisation de la check-list pour chaque sous-projet dès lors que le screening l'aura classifié en catégorie C;
proposer un cadre de suivi environnemental de mise en œuvre du CGES (indicateurs objectivement vérifiables, fréquence d'observations, responsabilités, etc.), de préférence participatif ;
évaluer la capacité des institutions nationales responsables et impliquées dans la mise en œuvre du CGES, et proposer des mesures pour le renforcement de leurs capacités ;
préparer un budget récapitulatif de toutes les actions et activités proposées dans le CGES.

NB :Pendant l'exécution de la mission, le consultant adoptera également une démarche de consultation et d'entretien qui garantira le dialogue et la participation de tous les acteurs concernés par le projet y compris les potentielles personnes affectées

ORGANISATION DE L'ETUDE

6-1. Approche méthodologique

La réalisation de la mission sera confiée à un consultant individuel sur la base d'une proposition technique et financière.Toutefois la méthodologie devra consister en :
la revue documentaire ;
la mission de terrain ;
les rencontres institutionnelles;
la rédaction d'un rapport provisoire qui sera restituélors d'un atelier enprésence des services techniques compétents, des ONGs de défense de l'environnement, des autorités administratives et locales et représentants des populations de la zone d'intervention du projet .

Outre, les méthodologies éprouvées pour un tel exercice, le Consultant intègrera, autant que cela s'avère nécessaire, des réunions avec les acteurs clés et bénéficiaires potentiels du projet en vue de la prise en compte de leurs points de vue.

6-2. Contenu et plan du rapport

Étant un document de cadrage, le rapport du CGES sera, autant que possible, concis. Il ne traitera donc que des impacts environnementaux et sociaux significatifs. Il se concentrera sur les résultats, les conclusions et les recommandations pour de futures actions, à la lumière des données rassemblées ou d'autres références utilisées au cours de l'étude. Les éventuels détails seront développés en annexe du rapport.

Le rapport du CGES sera structuré comme suit :

Liste des Acronymes ;

Table des matières;

Résumé analytique en français et en anglais;

Brève description du projet et des sites potentiels incluant la méthodologie qui sera appliquée pour la préparation, l'approbation et l'exécution des microprojets;

Situation environnementale et sociale dans les zones du projet ;

Cadre politique, juridique et institutionnel en matière d'environnement et un aperçu des politiques de sauvegarde environnementales applicables, ainsi qu'une analyse des conditions requises par les différentes politiques;

Identification des risques et impacts environnementaux et sociaux et leurs mesures de gestion par type de sous-projet;

PGES comportant les éléments suivants :

le processus de screening environnemental des sous-projets en vue de définir le niveau d'analyse environnementale et sociale requise selon la réglementation ;

le processus d'analyse et de validation environnementales des sous-projet passés au screening;

le cadre de suivi de la mise en œuvre du CGES y compris les dispositions institutionnelles ;

le programme détaillé pour le renforcement des capacités ;

un budget de mise en œuvre du PGES.

Résumé des consultations publiques du CGES ;

Annexes :

les mesures génériques de gestion (prévention, atténuation, compensation, bonification) des risques et impacts par type de sous-projet ;

Détail des consultations du CGES, incluant les localités, dates, listes de participants, problèmes soulevés, et réponses données ;PV des consultations,etc.

Grille de contrôle environnemental et social, comprenant la grille d'impact environnemental et social et les mesures d'atténuation appropriées ;

TDR d'une EIES simplifiee

Un formulaire de revue environnementale et sociale (Screening) ;

Références bibliographiques,

TDR du présent CGES.

6-3. Durée et Déroulement

L'effort de travail estimé est de 30 homme/jours(H/J) répartis comme suit :

Préparation méthodologique : ---------- 03 jours
Mission terrain : ---------- 18 jours
Rédaction du rapport provisoire : ---------- 08 jours
Restitution du rapport provisoire :---------- 01 jour
Rédaction du rapport définitif : ---------- 05 jours

La durée calendaire entre le démarrage effectif et le dépot du rapport final n'excedera pas 45 jours.

PROFIL DU CONSULTANT

L'étude sera menée par un spécialiste de niveau post-universitaire (BAC+5 au moins) dans une science de l'environnement (Ecologie, Biologie, Foresterie, Géographie, Agronomie, etc.). Il/elle doit avoir une formation complémentaire en évaluation environnementale et sociale de projet de développement (diplôme, attestation, certificat, etc.) et justifier d'au moins cinq (05) ans d'expériences avérées dans la conduite d'études environnementales et sociales, dont 03 au moins pour les projets financés par la Banque mondiale. Une expérience du secteur des transports et de facilitation du commerce est souhaitée.

RAPPORTS

Le Consultant fournira son rapport en francais avec un résumé exécutifen anglais dans la version finale. Le rapport devra être remis en cinq (05) exemplaires copies dures et en version électronique au client. Il devra incorporer les commentaires et suggestions de toutes les parties prenantes dans le document final y compris les observations pertinentes relevées lors de la validation.