

MINISTERE DES INFRASTRUCTURES ECONOMIQUES

AGENCE DE GESTION DES ROUTES

-AGEROUTE-

**PROJET D'APPUI A LA COMPETITIVITE DU
GRAND ABIDJAN
(PACOGA)**

**Etude d'Impact Environnemental et Social(EIES)de
la section 2 « Echangeur d'Anyama – Autoroute du
Nord » et de la section 3 « Autoroute du Nord –
Autoroute de Dabou » de l'Autoroute périphérique
d'Abidjan**

**TERMES DE REFERENCE
(TDR)**

Novembre 2017

I. CONTEXTE DE LA MISSION	3
II. OBJECTIFS DE LA MISSION ET RESULTATS ATTENDUS	4
II.1- Objectifs de la mission	4
II.2- Résultats attendus	4
III. CONSISTANCE DE LA MISSION DU CONSULTANT.....	4
IV. CONSIDÉRATION D'ORDRE MÉTHODOLOGIQUE	8
V. CONTENU ET PRÉSENTATION DU RAPPORT DE L'EIES	8
VI. SOURCES DE DONNÉES ET INFORMATIONS	9
VII. EXPERTS A MOBILISER	9
VIII. SUIVI DE L'ETUDE.....	11
IX. OBLIGATIONS DE L'AGEROUTE.....	11
X. OBLIGATIONS DU CONSULTANT	11

I. CONTEXTE DE LA MISSION

Longtemps envisagé, l'idée d'autoroute périphérique d'Abidjan, encore dénommée voie Y4, prend de plus en plus forme. Les études menées par le groupement NOVEC/LBTP/BENETD entre 2014 et 2016 ont permis d'arrêter un tracé optimal, décomposé en quatre sections :

- Section 1 : Boulevard de France redressé – Echangeur d'Anyama (A1) : 24,4 Km ;
- Section 2 : Echangeur d'Anyama – Autoroute du Nord (A3) : 15 Km ;
- Section 3 : Autoroute du Nord – Carrefour Jacquville (Autoroute de sortie Ouest qui est prévue pour rejoindre à long terme la ville de San-Pedro) : 17,6 Km ;
- Section 4 : Echangeur d'Anyama – Azaguié (19,6 Km) ou Autoroute de sortie Centre-Est qui à long terme est prévue pour rejoindre Adzopé, puis Abengourou et enfin la frontière avec le Ghana.

En effet, le Ministère des Infrastructures Economiques, eu égard aux insuffisances constatées au niveau des infrastructures de transport dans le District d'Abidjan malgré les mises en service récentes du troisième pont et de l'Autoroute de Grand Bassam, avait lancé des études en vue d'identifier les infrastructures les plus urgentes à réaliser, si possible sur la base de partenariats publics-privés. Un scénario maximisant les avantages pour la collectivité tout en minimisant les investissements à consentir, ainsi que les impacts environnementaux et sociaux, a donc été recherché.

Par la suite, avec l'accord de la Banque Africaine de Développement (BAD) de financer la section 1 dans le cadre du Projet de Transport Urbain d'Abidjan (PTUA), des études approfondies ont été menées sur ledit tronçon. La BAD a également accepté de financer le dédoublement de la voie de la prison civile ainsi que le dédoublement de la voie de Dabou, deux tronçons devant venir en complément de la section 1 de l'autoroute périphérique d'Abidjan.

Sous-Projet de construction de « la section 2 « Echangeur d'Anyama – Autoroute du Nord » et de la section 3 « Autoroute du Nord – Autoroute de Dabou » de l'Autoroute périphérique d'Abidjan »

Dans le cadre de la préparation du Projet d'Appui à la Compétitivité du Grand Abidjan (PACOGA), le Gouvernement Ivoirien et la Banque mondiale ont identifié la réalisation des Sections 2 et 3 de cette autoroute périphérique, reliant l'Echangeur d'Anyama sur la route A1 à l'autoroute du nord (A3) et au carrefour Jacquville (Autoroute de Dabou) comme étant l'un des moyens les plus efficaces pour renforcer la compétitivité de la ville d'Abidjan.

L'objectif principal de ce projet est d'apporter une réponse rapide aux besoins prioritaires de construction des infrastructures en : (i) améliorant, en milieu urbain, l'accès des populations à un paquet de services urbains de base, (ii) et assurant le désenclavement des zones industrielles.

Ainsi, Abidjan restera un pôle de croissance majeur aussi bien en Côte d'Ivoire qu'en Afrique de l'Ouest ; d'où l'intérêt de penser son développement à long terme.

Il s'agit plus précisément de mettre en place une zone de croissance fournissant des espaces de vie de qualité et des zones d'emplois générés par l'industrie propre.

Un consultant est en cours de sélection pour conduire les études techniques nécessaires à la réalisation de ce sous-projet. Aussi, les présents termes de référence (TDR) visent-ils la sélection d'un autre consultant pour conduire parallèlement, les études d'impact environnemental et social (EIES) nécessaires à la réalisation de ces deux sections d'autoroute sur la base des données techniques qui seront rendues disponibles, afin d'identifier les impacts environnementaux et sociaux y relatifs d'une part, et de déterminer les mesures d'atténuation de ce sous-projet d'autre part, puis, d'évaluer le coût estimatif de leurs mises en œuvre.

Ce coût sera par la suite intégré au coût estimatif des travaux qui sera arrêté à la suite des études techniques, pour les besoins de la préparation du PACOGA puis de l'établissement du Dossier d'Appel d'Offres en vue de la réalisation des travaux suivant le financement qui sera rendu disponible.

En attendant la finalisation des négociations en cours entre le Gouvernement Ivoirien et la Banque mondiale relativement aux modalités de gestion du PACOGA, les dispositions suivantes ont été convenues pour la conduite des présentes études d'actualisation et plus généralement pour la préparation du projet PACOGA dans son ensemble :

- (i) Le Ministre des infrastructures Economiques(MIE) assure la Maîtrise d'Ouvrage et la tutelle du projet ;
- (ii) La Cellule de Coordination-Projet de Renaissance des Infrastructures Côte d'Ivoire (CC-PRICI) assure la coordination du projet et est chargée à ce titre, de la coordination générale des actions du projet, de sa gestion fiduciaire, du suivi-évaluation et de la communication sur les activités du projet ;
- (iii) L'AGEROUTE en tant que Maître d'Ouvrage Délégué du MIE, est responsable de la supervision technique des activités (études et travaux) en rapport avec les routes et autres infrastructures de l'ensemble du projet dont font partie les activités, objet des présents termes de référence.

II. OBJECTIFS DE LA MISSION ET RESULTATS ATTENDUS

II.1- Objectifs de la mission

La présente mission porte sur l'élaboration d'une étude d'impact environnemental et social (EIES) pour chacun des sous-projets ci-dessous détaillés :

- Section 2 : Echangeur d'Anyama – Autoroute du Nord (15 Km) ;
- Section 3 : Autoroute du Nord – Carrefour Jacquville (17,6 Km) ou Autoroute de sortie Ouest qui est prévue pour rejoindre à long terme San Pedro.

II.2-Résultats attendus

A la fin de l'étude, le principal résultat suivant attendu est de 02 EIES:

- Un rapport d'étude d'impact environnemental et social pour chacune des deux sections est établi.

III. CONSISTANCE DE LA MISSION DU CONSULTANT

Le but des études envisagées est d'identifier les éléments sensibles existant dans l'environnement, de déterminer les parties des sous-projets susceptibles d'avoir des impacts sur l'environnement, d'évaluer les impacts potentiels et proposer des mesures et actions de suppression, d'atténuation et de compensation des impacts négatifs, ainsi que celles de bonification des impacts positifs, afin de garantir la durabilité environnementale et sociale.

De manière spécifique, et conformément au Code de l'Environnement et au Décret n° 96-894 du 08 novembre 1996 et à la politique opérationnelle (PO4.01) de la Banque mondiale relative à l'Evaluation Environnementale, l'étude consistera à, pour chacune des deux sections :

Tâche 1 : Validation du plan de travail avec l'Unité de Coordination du Projet(UCP):

Confirmation au démarrage de l'étude des principales caractéristiques de l'EIES ainsi que du plan de travail, particulièrement en ce qui concerne les sites géographiques et les thèmes qui feront l'objet d'analyses plus spécifiques ainsi que des modalités précises d'intervention, notamment en ce qui concerne la participation des parties prenantes, des groupes et communautés susceptibles d'être affectés, y compris les populations locales, le processus de consultation, de préparation et de validation des rapports d'étapes.

Tâche 2 : Description de la situation de socio-environnementale de référence, et description du sous-projet. Cette tâche consiste à collecter, analyser et présenter les données de base relatives à l'état initial du site du sous-projet. Cette partie descriptive s'appuiera sur les textes de lois et autres documents de référence, notamment : la politique opérationnelle de la Banque mondiale (PO4.01) et Procédure de la Banque mondiale (BP 4.01); les Politiques Nationales, lois, règlements et cadre administratif concernant l'évaluation d'impact environnemental et social.

- La description du projet : Le consultant présentera la situation géographique et l'emplacement du projet sur une carte topographique à l'échelle, récente ou plan de situation. L'emplacement du projet doit apparaître clairement sur la carte, avec en évidence, les éléments sensibles et/ou vulnérables situés dans la zone d'étude considérée.
Le Consultant fera une description détaillée du projet, relèvera les éléments justifiant sa réalisation puis, dégagera les enjeux environnementaux et socio-économiques relatifs à sa mise en œuvre, à l'échelle locale. Il est important de noter qu'en plus de l'autoroute à réaliser, les activités connexes font parties intégrantes du projet et devront être couvertes par l'EIES : (i) les déviations, (ii) les sources de matériels ; etc. Les différents intrants nécessaires devront être indiqués de façon quantitative (eau, terre, main d'œuvre, etc).
Il consultant fera également une analyse des alternatives et variantes du projet au cours de l'étude et justifier le choix de la variante retenue. Inclure l'alternative sans le développement du projet, pour présenter les conditions environnementales initiales.
- La description analytique de l'environnement naturel concerne notamment : la cartographie de base, les divers écosystèmes du site du sous-projet, les ressources végétales, la biodiversité, les espèces menacées et/ou endémiques, et les habitats critiques, sensibles et/ou en danger, le réseau des aires protégées, le profile pédologique, la profondeur de la nappe phréatique et la qualité des eaux de surface et de la nappe phréatique ; les menaces et opportunités que présente le contexte des installations sur ces écosystèmes. Cette analyse mettra en exergue les ressources sensibles (rares, menacées, en voie d'extinction, valorisées ou valorisables) en vue d'une meilleure appréciation ultérieure de l'importance des impacts négatifs notamment. Elle se basera sur des données quantitatives et qualitatives officielles ou collectées selon les normes, puis considérera la tendance future en situation sans projet.
- La description analytique de l'état social inclut : les données démographiques et socio-économiques de base, le contexte du secteur du sous-projet dans la zone, la répartition des groupes sociaux sur des cartes, l'analyse de la structure des communautés locales y compris leur organisation sociale et les institutions locales, les systèmes économiques, les systèmes traditionnels d'accès aux ressources et à la terre, les problèmes de santé y compris le SIDA;

une cartographie des principaux acteurs concernés par le sous-projet ; les opportunités et risques que présente le contexte post sous-projet vis-à-vis du bien-être social, culturel et économique des populations vivant dans la zone du sous-projet et de la population en général. Cette analyse inclut un volet spécial consacré aux groupes sociaux occupant le site du sous-projet. Ce volet inclut: (i) l'identification précise des groupes sociaux concernés, avec localisation géographique et estimation de leur population ; (ii) l'identification de la structure communautaire, des liens sociaux avec le reste de la société, et de la dépendance par rapport aux ressources naturelles de la zone ; (iii) l'utilisation des terres ainsi que les droits traditionnels que ces groupes exercent sur les ressources naturelles dans leurs terroirs. Ce travail se base sur la consultation directe des groupes concernés, la récolte de données de terrain, la compilation d'études existantes. Les données utilisées (quantitatives et qualitatives) devront être de sources officielles (Institut de statistiques et d'économie, recensements de populations, etc.) ou collectées selon les normes, puis considérera la tendance future en situation sans projet.

- Description du cadre juridique et institutionnel de mise en œuvre du sous-projet. Le consultant décrira le cadre juridique et institutionnel qui régit : (i) l'environnement, (ii) les Evaluations Environnementales (EIES, audits environnementaux, inspection environnementale,...) et (iii) les normes environnementales spécifiques et sécuritaires concernés par le sous-projet. Il rappellera les dispositions-clefs du secteur du sous-projet, du code de l'environnement, du décret relatif aux EIES et des conventions internationales que la Côte d'Ivoire a ratifié ou signé. Il indiquera comment le secteur du sous-projet ainsi que la protection de l'Environnement sont pris en compte dans les principaux cadres de développement socio-économique du pays, tels que le Plan National de Développement (2016-2020), la politique de décentralisation, la politique de transport et de la fluidité routière, le cadre du programme national du changement climatique, etc. L'analyse se conclue dans un tableau de synthèse des dispositions juridiques à respecter par le projet dans son cycle de vie.

Tâche 3 : Analyse des risques probables et impacts du projet. Le consultant identifiera les risques probables et les impacts aussi bien positifs que négatifs de la réalisation du sous-projet. L'analyse des impacts sera présentée clairement selon la relation cause – effets (composante – activité – impacts) au point de vue scientifique et technique. Il distinguera les impacts directs, indirects, cumulatifs, résiduels, et de façon quantitative toutefois que cela est pertinent. Il portera une attention particulière sur les impacts négatifs significatifs (moyen à fort) notamment ceux susceptibles d'être irréversibles. Les impacts seront évalués et classés par source et degré d'importance. L'analyse des risques (accidents, déversements de polluants, incendie, etc.) se fera selon une méthodologie bien documentée prenant en considération, dans la zone d'influence du projet, (i) la nature et le type de risque, (ii) sources et niveau actuel du risque, (iii) la probabilité d'occurrence, (iv) la cible exposée et sa vulnérabilité, (v) le niveau du risque avec le projet (le consultant devra utiliser les guides nationaux d'analyse de risques et dangers, s'ils existent. Sinon utiliser les standards internationaux disponibles). Le consultant identifiera les risques des déplacements physiques involontaires, ou diminue l'accès aux ressources, ou altère le mode de vie des populations affectées, par rapport à la situation de départ ; elle pourrait intégrer les modes de vie locaux et les droits d'accès aux ressources, et sur l'égalité d'accès aux opportunités de développement, spécialement pour des groupes qui risquent d'être déplacés.

Tâche 4 : Développement d'un Plan de Gestion Environnemental et Social (PGES)

- Le consultant proposera des ajustements éventuels aux composantes et activités du sous-projet, en vue d'améliorer leurs impacts sociaux et environnementaux positifs et d'en réduire les risques. Il proposera des mesures d'atténuation précises (activités, mesures réglementaires, etc.) à incorporer dans le sous-projet pour finaliser sa conception. Ces propositions peuvent porter par exemple sur la méthodologie, le dimensionnement, ou le système de suivi des activités proposées par des techniciens. Par exemple, il pourra faire des propositions relatives à la méthodologie et aux techniques de consultations à utiliser pour le zonage de l'ensemble en vue de garantir la prise en compte des populations environnantes; à l'élaboration et au contrôle des plans d'aménagement, des cahiers des charges; au rôle de l'autorité administrative dans la résolution des conflits ; ou encore le rétablissement des populations déplacées ; etc. Il pourra faire toute proposition visant à renforcer l'impact positif du sous-projet sur la qualité de l'environnement, sur le bien-être social, culturel et économique de la population, sur les écosystèmes et la biodiversité de la zone d'influence.
- Le consultant recommandera des stratégies et procédures à mettre en œuvre tout au long de la vie du sous-projet en vue d'adopter des mesures préventives, de gestion et de suivi environnemental et social pour éviter ou atténuer les impacts négatifs qui surviendraient pendant l'exploitation. Il proposera un système simple de suivi-évaluation des impacts sociaux et environnementaux du sous-projet, avec des indicateurs de suivi ainsi que les procédures et méthodologie d'évaluation correspondantes.
- Les coûts estimatifs du PGES devront être évalués pour chaque mesure recommandée. A défaut d'une estimation précise, une méthodologie pour l'évaluation de ces coûts sera proposée.
- Le cadre institutionnel et organisationnel de mise en œuvre et de suivi-évaluation du PGES sur la base des responsabilités régaliennes des institutions concernées, sera clairement décrit.

La synthèse du PGES est présentée sous forme de tableau.

Tâche 5 : Vérification de la conformité avec les Politiques opérationnelles de la Banque mondiale: Sur base des analyses et propositions ci-dessus, le consultant conclura que le sous-projet est conforme ou non avec la législation nationale et tout ou partie des politiques de sauvegarde de la Banque mondiale déclenchée par le projet ((i) PO 4.01 sur 'l'Evaluation Environnementale', (ii) PO 4.11 sur les Ressources Culturelles Physiques, (iii) PO 4.12 sur la Réinstallation Involontaire).

Tâche 6 : Information et consultation avec toutes les parties concernées: Tout au long de son mandat, le Consultant participera à la concertation entre les institutions impliquées: Ministère en charge de l'environnement, Ministère du transport, le Ministère des infrastructures économiques, etc., et les agences ou services impliquées dans la gestion du projet, les organisations communautaires de base ainsi que les ONGs et d'autres organisations de la société civile engagées dans le secteur de l'environnement, de la sensibilisation et de l'information, etc. La consultation du public sera maintenue durant la réalisation de l'étude, notamment par la publication et la discussion publique avec toutes les parties intéressées au démarrage de l'étude et sur le rapport final qui comprendra un résumé des consultations et un résumé des suggestions, recommandations et commentaires des parties concernées. Les PV de cette réunion de

consultation et de l'atelier sur le rapport final seront annexés au rapport final, de même que les PV de toutes les visites de site et de consultations locales tenues au cours de l'étude.

IV. CONSIDÉRATION D'ORDRE MÉTHODOLOGIQUE

Les EIES doivent être présentées d'une façon claire et concise et se limiter aux éléments pertinents à la bonne compréhension des sous-projets et de leurs impacts. Ce qui peut être schématisé ou cartographié doit l'être, et ce, à des échelles adéquates. Les méthodes et les critères utilisés doivent être présentés et explicités en mentionnant, lorsque cela est possible, leur fiabilité, leur degré de précision et leurs limites d'interprétation. En ce qui concerne les descriptions du milieu, on doit retrouver les éléments permettant d'apprécier leur qualité (localisation, dates d'inventaire, techniques utilisées). Les sources de renseignements doivent être données en référence. Le nom, la profession et la fonction des personnes ayant contribué à la réalisation des EIES doivent être indiqués.

V. CONTENU ET PRÉSENTATION DU RAPPORT DE L'EIES

Pour la rédaction du rapport de l'EIES et de son contenu, la Mission de réalisation de l'EIES devra se référer au modèle indicatif de l'annexe 4 du décret n°96-894 du 08 novembre 1996, déterminant les règles et procédures applicables aux études relatives à l'Impact Environnemental des projets de développement :

- **Résumé non technique**
- **Introduction**
 - Objectifs de l'étude ;
 - Responsables de l'EIES ;
 - Procédure et portée de l'EIES ;
 - Politique nationale en matière d'environnement ;
- *Politique internationale en matière d'environnement (politiques opérationnelles, etc.) ;*
 - Cadre juridique et institutionnel des EIES ;
 - Méthodologie et programme de travail.
- **Description du sous-projet**
 - Promoteur du sous-projet ;
 - Site du sous-projet ;
 - Justification du sous-projet ;
 - Description du sous-projet et de ses alternatives (incluant la situation sans le sous-projet) ;
- **Consultation publique**
- **Etat initial de l'environnement**
 - Méthodes de collecte des données ;
 - Données de base sur le cadre physique, biologique et le contexte socio-économique ;
 - Relations entre le sous-projet et les autres activités de développement ;
 - Tendances de l'état de l'environnement ;
- **Identification, analyse / prédiction et évaluation de l'importance des impacts induits par le sous-projet**

- Description et analyse des incidences potentielles des activités du sous-projet sur les composantes bio-physiques et socio-économiques (phases d'installation, de construction et d'exploitation) ;
- Evaluation de l'importance des impacts ;
- Evaluation comparative des variantes ;
- Méthodes et techniques utilisées ;
- Incertitudes et insuffisances des connaissances.

- **Plan de Gestion Environnementale et Sociale**

- Description des mesures de gestion des impacts (MGI) selon leur chronologie (avant le démarrage, démarrage des travaux, pendant les travaux, pendant l'exploitation) et de leurs coûts ; les mesures seront codifiées par source et en relation avec la codification des impacts ;
- Plan de gestion des risques et accidents (PGRA), y compris les clauses environnementales et sociales à détailler en annexe;
- Mesures de renforcement des capacités (MRC);
- Mécanisme de gestion des plaintes (MGP);
- Mécanisme de suivi-évaluation de la mise en œuvre du PGES (MGI, PGRA, MRC et MGP) ;
- Arrangement institutionnel (rôles et responsabilités au sein de l'équipe de coordination, et structures impliquées dans le suivi interne et externe) de mise en œuvre du PGES ;
- Tableau synthèse du PGES y compris les coûts;

- **Références bibliographiques**

- **Annexes**

- Liste des personnes rencontrées ;
- Participation du public (consultations publiques, etc.) ;
- Support de communication (coupures de presse, opinions écrites, etc.) ;
- Programme de collecte des données sur le terrain ;
 - Carte de situation du sous-projet ;
- Plan général du site avec les différentes installations (Bureaux, système de collecte, etc.)
- Clauses environnementales et sociales à insérer dans les DAO et les contrats des entreprises
- Autres annexes utiles

VI. SOURCES DE DONNÉES ET INFORMATIONS

Les personnes rencontrées, les ministères et structures consultés, le programme de collecte de données sur le terrain, les opinions écrites et la participation du public seront consignés dans l'EIES.

Les principales difficultés rencontrées dans la collecte des données seront aussi mentionnées dans cette partie de l'EIES.

VII. EXPERTS A MOBILISER

La mission du consultant sera placée sous la responsabilité d'un chef de mission qui fera office d'interlocuteur principal de l'AGEROUTE. Le personnel clé de la mission est le suivant :

N°	Désignation des experts clé	Formation	Expérience générale	Expérience spécifique
1	Un environnementaliste, Chef de mission	Ingénieur ou niveau universitaire équivalent en sciences de l'environnement au moins Bac + 5	Au moins dix (10) ans d'études environnementales	Au moins quatre (4) études environnementales et sociales en rapport avec des projets de construction routière
2	Un Sociologue	Etudes universitaires équivalent en sciences sociales ou anthropologie de l'environnement au moins Bac + 4	Au moins dix(10) ans d'études environnementales et/ou sociales	Au moins trois (3) études environnementales et/ou sociales en rapport avec des projets de construction routière
3	Un Ingénieur Routier	Ingénieur des travaux publics ou de génie civil au moins Bac+5	Au moins cinq (5) ans dans le domaine des travaux publics (Bâtiments et/ou Infrastructures routières)	Avoir réalisé en tant qu'Ingénieur routier au moins trois (3) projets d'études routières

Le Consultant identifiera le personnel auxiliaire pour la réalisation des enquêtes de terrain.

Le consultant devra aussi prendre en compte le coût de l'enquête publique dans son offre financière.

La durée maximale de la mission est de trois (3) mois, non compris les délais d'approbation des rapports.

Le calendrier de remise des rapports est indiqué dans le tableau ci-après :

Désignation	Délais de remise du rapport
Rapport provisoire de l'EIES (version préliminaire)	1,50mois à partir de l'Ordre de Service de démarrer les prestations
Rapport provisoire de l'EIES(version validée AGEROUTE et Maître d'Ouvrage)	0,75 mois à compter de la réception des commentaires (AGEROUTE et Maître d'Ouvrage) sur le rapport préliminaire (EIES et PGES)
Rapport final de l'EIES (version définitive)	0,25 mois à compter de la réception des commentaires de l'ANDE suite à la validation finale
Rapport final de l'EIES (version définitive)	0,50 mois à compter de la réception de la transmission des commentaires de la Banque mondiale

Tous les rapports devront être produits en version provisoire en cinq (05) exemplaires sur support papier et en un (01) exemplaire sur support informatique. Les vingt (20) exemplaires à fournir pour la validation à l'ANDE sont à la charge du consultant. En version définitive, les documents seront remis en dix (10) exemplaires sur support papier et en deux (02) exemplaires sur support

informatique. Les documents remis sur support informatique seront en format d'origine (Word, Excel pour les textes et les estimatifs et .DWG/.DXF pour les plans éventuels) et fournis en même temps que les documents sur support papier.

VIII. SUIVI DE L'ETUDE

L'AGEROUTE en tant que maître d'ouvrage délégué sera en charge principalement du suivi de la présente étude et est l'interlocuteur désigné du Consultant à cet effet.

Dans le cadre du suivi de la présente étude, l'AGEROUTE convoquera des réunions périodiques d'évaluation de l'avancement destinées, entre autres, à lever au fur et à mesure les éventuelles contraintes rencontrées par le Consultant. L'AGEROUTE associera à ces réunions, le Maître d'Ouvrage et tous autres administrations et services concernés par ce Projet.

Le Consultant sera également appelé à prendre part aux séances d'approbation des rapports organisées par l'AGEROUTE et l'Agence Nationale De l'Environnement (ANDE).

La participation du Consultant à ces séances de travail est obligatoire, en particulier en ce qui concerne le Chef de Mission.

IX. OBLIGATIONS DE L'AGEROUTE

L'AGEROUTE facilitera pour le consultant, l'obtention de tous les documents techniques et administratifs disponibles nécessaires à la réalisation de sa mission. L'utilisation de ses documents devra rester confidentielle et strictement réservée au seul cadre de la mission du Consultant.

X. OBLIGATIONS DU CONSULTANT

Le consultant s'acquittera de sa mission sous la supervision de l'Agence de Gestion des Routes (AGEROUTE) qui sera son interlocuteur principal. Il réalisera, sous sa responsabilité, les études en conformité avec les présents termes de référence. Il prendra toutes les dispositions nécessaires pour la bonne exécution, dans les délais impartis, des prestations qui lui seront confiées et en aura l'entière responsabilité.

Le Consultant devra tout au long de sa mission maintenir une communication permanente et satisfaisante avec l'AGEROUTE.

Il est entendu que le consultant fait son affaire des frais de fonctionnement et de toute la logistique qu'il mettra en place dans le cadre des études.

Le consultant travaillera en étroite collaboration avec les autorités locales ayant participé au choix des projets et ce, sous la supervision de l'AGEROUTE en vue de prendre en comptes toutes les contraintes et faciliter l'accès au site et informations utiles.

Les personnes rencontrées, les ministères et structures consultés, le programme de collecte de données sur le terrain, les opinions écrites et la participation du public seront consignés dans l'EIES par le Consultant. Les principales difficultés rencontrées dans la collecte des données seront aussi mentionnées dans cette partie de l'EIES.