



MINISTÈRE DES INFRASTRUCTURES  
ÉCONOMIQUES

République de Côte d'Ivoire

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

PUBLICATION DU RAPPORT D'ETUDE D'IMPACT ENVIRONNEMENTAL ET SOCIAL  
DU PROJET D'AMENAGEMENT ET DE REHABILITATION DES INFRASTRUCTURES  
DE TRANSPORT ROUTIER DU PORT AUTONOME D'ABIDJAN



BANQUE MONDIALE

## A- RESUME EXECUTIF

### (i) Justification et présentation du projet

La présente étude d'Impact Environnemental et Social (EIES) porte sur les travaux d'aménagement et de réhabilitation des infrastructures de transport routier du port autonome d'Abidjan.

Ces travaux seront réalisés dans le cadre du Projet d'Appui à la Compétitivité du Grand Abidjan (PACOGA), financé par l'Association Internationale pour le Développement (AID).

Ce projet devra améliorer l'accessibilité du Port et l'accroissement de la fluidité de la circulation dans la zone portuaire.

La réalisation des travaux dans cette zone fortement urbanisée va générer des impacts environnementaux et sociaux positifs mais aussi négatifs qu'il convient d'éviter, réduire ou atténuer.

C'est dans cette optique que la présente EIES a été réalisée pour prendre les dispositions de préventions appropriées afin de minimiser les impacts négatifs du projet sur l'environnement.

### (ii) Présentation succincte du projet

Cette phase du projet d'aménagement et de réhabilitation des infrastructures de transport routier du Port Autonome d'Abidjan sera exécutée sur un linéaire d'une longueur totale de 4,4 km qui présente des emprises variables selon la largeur et la longueur de chacune des voies du projet que sont :

-voie MAERSK-SIEPBA de 0,4 Km de longueur, de 7,7 Km de largeur avec une emprise de 12 m ;

-Ceinture UNICAO-PARC OIC de 1,2 Km de longueur, de 7,7 Km de largeur avec une emprise de 12m ;

-Voie Zimbabwe – Bvd de Petit Bassam en passant par Vridi Cité de 2,8 Km de longueur, de 14 Km de largeur avec une emprise de 20 m ;

Le projet comporte deux zones d'influence: une zone d'influence directe et une zone d'influence indirecte. La zone d'influence directe du projet est constituée par l'emprise même des voies à renforcer et à réhabiliter, d'un linéaire total d'environ 4,400 km. La zone d'influence indirecte du projet s'étend à l'entière du District autonome d'Abidjan avec les Communes de Port-Bouët et de Treichville, et les localités où seront situées les zones d'emprunt de matériaux graveleux.

### (iii) Cadre juridique et institutionnel de l'étude

Le présent projet est régi par :

- la loi n° 96-766 du 3 octobre 1996 portant Code de l'Environnement;
- la loi n°98-755 du 23 décembre 1998 portant Code de l'Eau ;
- la loi n° 99-477 du 2 août 1999 Portant Code de Prévoyance Sociale ;
- la loi n°2014-138 du 24 mars 2014 portant Code Minier ;
- la loi n°2015-532 du 20 juillet 2015 portant Code du Travail ;
- la loi n° 2016-886 du 8 novembre 2016 portant Constitution de la République de Côte d'Ivoire;

- le décret n° 96-894 du 8 novembre 1996 relatif aux EIES ;

- le Plan National d'Action pour l'Environnement (PNAE) qui constitue le cadre d'orientation permettant de mieux cerner la problématique environnementale en Côte d'Ivoire ;

A ces textes nationaux, il faut ajouter les conventions ratifiées par la Côte d'Ivoire ainsi que les politiques de la Banque mondiale, en l'occurrence, celles déclenchées par le projet:

- PO 4.01 «Evaluation Environnementale» ;

- PO 4.11 «Ressources Culturelles Physiques».

Au niveau institutionnel, la mise en œuvre du projet mettra à contribution plusieurs organismes publics nationaux à savoir :

- le Ministère des Infrastructures Économiques à travers l'Agence de Gestion des Routes (AGEROUTE) ;

- le Ministère de la Salubrité, de l'Environnement et du Développement Durable (MINSEDD) à travers l'Agence Nationale de l'Environnement (ANDE), le CIAPOL, etc.;

- le Ministère de l'Industrie et des Mines (MIM) ;

- le Ministère de la Construction, du Logement, de l'Assainissement et de l'Urbanisme (MCLAU) ;

- le Ministère des Transports à travers l'Office de Sécurité Routière de Côte d'Ivoire (OSER);

- le Ministère de l'Intérieur et de la Sécurité (MIS) à travers la préfecture d'Abidjan ;

- le Ministère de la Santé et de l'Hygiène Publique (MSHP) ;

- le Ministère des Eaux et Forêts;

- le Ministère de l'Économie et des Finances;

- le Ministère du Budget et du Portefeuille de l'État ;

### (iv) Initiateur du projet

Le projet a été initié par le Ministère des Infrastructures Économiques qui assure la mise en œuvre et le suivi de la politique du Gouvernement ivoirien en matière d'équipement du pays en infrastructures dans les domaines des travaux publics. L'Agence de Gestion des Routes (AGEROUTE) en tant qu'agence d'exécution, est chargée de la conception et de la mise en œuvre de ce projet dont la coordination des activités est assurée par l'UCP du Projet de Renaissance des Infrastructures de Côte d'Ivoire (PRI-CI).

### (v) Impacts du projet

#### > en phase de préparation et d'installation Impacts positifs

Les impacts positifs du projet seront notables et sont présentés comme suit :

• Sur le milieu physique

Aucun impact positif significatif n'est à prévoir sur le milieu physique pendant la phase de préparation et d'installation du projet.

• Sur le milieu biologique

Aucun impact positif significatif n'est à prévoir sur le milieu biologique pendant la phase de préparation et d'installation du projet.

• Sur le milieu humain

- Population et vie sociale : le recrutement de la main d'œuvre locale, la création d'emploi, le développement circonscrit des activités de restauration et des services autour de la base chantier, l'attraction de nouveaux travailleurs qui contribueront à la prospérité locale générale, le brassage culturel, etc.

- **Habitat, équipement** et réseaux divers : les responsables d'activités à déplacer pourraient bénéficier de commodités qu'ils n'avaient pas sur leurs sites d'origine.

#### Impacts négatifs

• Sur le milieu physique

Les impacts négatifs à prévoir sur le milieu physique pendant la phase de préparation et d'installation du projet concerneront essentiellement la qualité de l'air, le bruit et le paysage.

- **Qualité de l'air**: l'augmentation de la concentration des polluants atmosphériques tels que les gaz d'échappement et de poussières émis par les engins roulants ;

- **Bruit**: des nuisances sonores engendrées par la circulation des engins lourds lors des travaux ;

- **Paysage**: une dégradation des vues habituelles au niveau du paysage, surtout avec la présence des premiers matériels de l'entreprise (engins, gravats et immondices) ;

• Sur le milieu biologique

Aucun impact négatif significatif n'est à prévoir pendant cette phase étant donné qu'au niveau de la zone d'étude du projet, la végétation a disparu complètement du fait de l'urbanisation.

• Sur le milieu socio-économique

- **Population et vie sociale**: le déplacement de plusieurs activités commerciales installées aux alentours des voies ;

- **Trafic et transport**: des risques d'accident du fait de la circulation des engins et des véhicules ;

- **Gestion des déchets**: la production des déchets solides issus des travaux de construction des équipements du chantier ;

#### > En phase de construction Impacts positifs

• Sur le milieu physique

Aucun impact positif significatif n'est à prévoir sur le milieu physique pendant cette phase du projet ;

• Sur le milieu biologique

Aucun impact positif significatif n'est à prévoir sur le milieu biologique pendant cette phase du projet.

• Sur le milieu humain

- **Population et vie sociale** : le développement des activités sur le domaine portuaire, la création d'emploi pour la jeunesse locale, source de revenus pour les familles, le développement de relations interpersonnelles socio-économiques, le développement des activités commerciales (la petite restauration ou la vente d'articles divers, de cigarettes, appel, transfert d'unités) etc.

- **Activités économiques** : la présence de cabinets nationaux et internationaux constitue des investissements non négligeables pour le pays, mobilisation des entreprises nationales et internationales dans la fourniture d'équipement et de matériels de construction des divers bâtiments et dans l'approvisionnement en vivres dans la réalisation de diverses études, l'augmentation des activités locatives dans la commune de Port-Bouët et dans le District d'Abidjan, la disponibilité de nouvelles données environnementales sur la zone de mise en œuvre du projet, etc.

#### Impacts négatifs

• Sur le milieu physique

- **Qualité de l'air**: l'augmentation de la concentration des polluants atmosphériques tels que les gaz d'échappement et de poussières émis par les engins roulants ;

- **Paysage**: une dégradation des vues habituelles au niveau du paysage, surtout avec la présence des premiers matériels de l'entreprise (engins, gravats et immondices) ;

- **Sols**: la contamination des sols par les hydrocarbures due aux fuites au niveau des engins, la dégradation des sols par l'érosion suite à la perte du couvert végétal lors de l'exploitation des zones d'emprunt de matériaux, etc.

- **Ressources en eau**: des risques de sur exploitation des aquifères et du réseau hydrographique lors des travaux de compactage, risque de salinisation de ces eaux et de contamination des eaux de surface et profonde par les fuites accidentelles au niveau des engins, etc.

• Sur le milieu socio-économique

- **Population et vie sociale**: des risques d'accidents de travail encourus par les travailleurs du chantier, des nuisances sonores à l'ensemble des populations riveraines de la zone des travaux, une concurrence entre la main d'œuvre locale et les populations venues d'autres communes à la recherche d'emplois, des risques de création de bidonvilles aux alentours du domaine portuaire, etc.

- **Foncier**: Aucun problème foncier ne devrait se poser dans la réalisation du projet car le site du projet fait partie du domaine portuaire.

- **Activités économiques**: perturbation des activités commerciales, risque de perturbation des activités de pêche maritime et fluviale dû aux difficultés de passage pour les véhicules transportant les produits maritimes ;

- **Trafic et transport**: des risques d'accident ou des collisions entre véhicules/engins, risque d'endommagement de l'infrastructure routière en raison de la forte sollicitation, augmentation du taux de détérioration des voies d'accès et des routes locales du fait de l'accroissement du trafic et du plus grand nombre de véhicules plus gros et plus lourds en circulation, faiblesses des systèmes de gestion interne du trafic, réduction de l'efficacité du trafic le long des voies de transport et des routes du voisinage du site du projet, etc.

- **Gestion des déchets**: une production de différents types de déchets au cours des travaux, un mauvais stockage et une mauvaise manutention de ces déchets, en particulier des déchets alimentaires sont susceptibles d'attirer une faune indésirable, notamment les rats, les mouches et les moustiques.

- **Sécurité et Santé publique**: Risques de transmission des IST/VIH-SIDA, Risques d'accident, etc.

#### ► En phase d'exploitation et d'entretien Impacts positifs

• Sur le milieu physique

Le projet va améliorer la qualité du paysage.

• Sur le milieu biologique

Aucun impact positif significatif n'est à prévoir sur le milieu biologique pendant la phase d'exploitation et d'entretien du projet.

• Sur le milieu socio-économique

- **Population et vie sociale**: une amélioration de la mobilité urbaine, développement des échanges, désenclavement de certains quartiers, ren-

forcement de l'identité culturelle, etc.

- **activités économiques**: un gain de temps pour les gérants d'activités économiques, essor de l'activité locative, etc.

- **cadre de vie, santé et sécurité**: une amélioration de la mobilité urbaine, développement des échanges, augmentation des potentialités du transport en commun, amélioration du cadre de vie, etc.

- **foncier**: une prévention contre les installations anarchiques

- **habitat, équipement et réseaux**: un développement de l'habitat, un renforcement de la qualité et du confort de l'habitat, possibilité d'extension des réseaux d'électricité et d'eau potable, etc.

#### Impacts négatifs

• Sur le milieu physique

Aucun impact négatif significatif n'est à prévoir sur le milieu physique durant cette phase.

• Sur le milieu biologique

Aucun impact négatif significatif n'est à prévoir sur le milieu biologique durant cette phase.

• Sur le milieu socio-économique

- **Population**: des risques d'accident, nuisances sonores, nuisances olfactives, etc.

- **Vie sociale et culturelle**: des risques de perturbation de la vie sociale ;

- **Foncier**: une disparition d'aire de stationnement, de vente ou d'exposition, etc.

- **Circulation routière et sécurité**: une augmentation des risques d'accident, etc.

#### (viii) Mesures de protection de l'environnement

##### ► Phase de préparation et d'installation

- **Qualité de l'air**: arroser périodiquement les plates formes, mettre en place une bâche de protection sur les camions transportant les matériaux, limiter la vitesse à 40 Km/h, éviter les déplacements inopportuns, régler la teneur en eau des graveleux pour atténuer l'impact de la poussière avant leur déchargement, doter les employés de cache-nez ;

- **Bruit**: planifier et restreindre les travaux entre 22h le soir et 05h du matin, prendre des dispositions pour le respect de la quiétude des riverains par les employés ;

- **Paysage**: interdire le stockage des produits de déblais tout au long des voies ;

- **Population**: exiger le port obligatoire des équipements de protection individuelle (EPI) au personnel, mettre en place un plan de lutte contre les IST, VIH/SIDA et grossesses non désirées (sensibilisation et distribution de préservatifs) au début, pendant et à la fin du chantier, sensibiliser et informer les usagers sur les risques d'accident liés à la circulation des engins, prévoir des panneaux de signalisation aux entrées et sorties du chantier, arroser périodiquement les plates-formes, mettre en place une bâche de protection sur les camions transportant les matériaux, régler la teneur en eau des graveleux pour atténuer l'impact de la poussière avant leur déchargement, planifier et restreindre les travaux entre 22h du soir et 05h du matin, prendre des dispositions pour le respect de la quiétude des riverains par les employés, exiger la limitation de vitesse des engins à 40 Km/h, sensibiliser les conducteurs et mettre en place un code de conduite ;

- **Activités économiques et bâtis**: réinstaller les gérants d'activité avec l'appui des municipalités, indemniser les propriétaires d'activités économiques impactés ;

- **Foncier**: négocier auprès des propriétaires coutumiers ou auprès des services techniques des mairies de Port-Bouët et de Treichville ou de toute autre personne morale susceptible de mettre à disposition des sites pour l'installation de la base de l'entreprise ainsi que pour l'ouverture des zones de dépôt ou d'emprunt ;

- **Equipements et réseaux**: Se rapprocher des services techniques des concessionnaires tels que la CIE et la SODECI pour localiser les emplacements des câbles des réseaux d'eau potable et d'électricité avant l'entame des travaux.

##### ► Phase de construction

- **Qualité de l'air** : Arroser périodiquement les plates-formes, faire l'entretien qualitatif et régulier des engins, mettre en place une bâche de protection sur les camions transportant les matériaux, éviter les déplacements inopportuns, régler la teneur en eau des graveleux pour atténuer l'impact de la poussière avant leur déchargement, limiter la vitesse des véhicules à 40 km/h ;

- **Bruit**: planifier les horaires de travail selon le type d'occupation (habitat, industriel, commercial), exiger le respect de la quiétude des riverains par les employés ;

- **Paysage**: Stocker les matériaux (granulats) et les produits de déblais dans des zones aménagées et protégées ;

- **Sols**: installer les chantiers hors des zones sensibles telles les écoles, les centres de santé, construire des ateliers mécaniques susceptibles de recevoir les engins et véhicules de chantier pour les différentes révisions et entretiens courants, obliger l'entrepreneur à se doter d'un équipement spécifique selon les règles environnementales pour recueillir les huiles de vidange, exiger l'enlèvement et la destruction effective de toutes les huiles usagées ou d'entretien des engins et autres véhicules de chantier, par des entreprises spécialisées de la place, mettre en place un plan de gestion des déchets pour éviter la contamination des sols par les déchets générés par les employés et les fuites accidentels ;

- **Ressource en eau**: prendre des dispositions pour éviter le déversement de déchets proche des sources d'eau ;

- **Faune et flore**: demander l'autorisation préalable de la Direction des Mines et des Services Techniques des Mairies concernées pour le choix des zones de dépôts, orienter le choix de déversement des terres vers les zones déjà dégradées, choisir des sites qui ne portent pas atteinte à des milieux de jachères bien régénérées, interdire le dépôt de matériaux issus de la démolition des ouvrages anciens ou du décapage du bitume dans les bas-fonds, interdire l'installation des zones de lavage et d'enlèvement des déchets des graviers roulés sur les lignes de crête ou sur les versants des bas-fonds, réhabiliter les zones d'emprunt avant la fermeture du chantier ;

- **Population, vie sociale et activités économiques**: Informer les populations riveraines et les usagers sur le planning d'exécution des travaux et les mesures de sécurité à respecter, maintenir la population loin du champ d'action des engins et matériels de chantier, mettre en place une signalisation adéquate à l'entrée des zones d'habitation, arroser périodiquement les plates-formes, mettre en place une bâche de protection sur les camions transportant les matériaux, régler la teneur en eau des graveleux pour atténuer l'impact de la poussière avant leur déchargement, planifier et restreindre les travaux entre 20h00 du soir et 05h00 du matin, faire respecter la quiétude des riverains par les employés, Informer et sensibiliser les populations sur les IST/VIH/SIDA, aménager des aires de vente de denrées alimentaires sur le chantier, équiper le chantier d'un dispositif médical, bitumer les voies par demi-chaussée ou identifier des voies de déviation ;

- **Habitat, équipements et réseaux**: faciliter le déplacement des personnes dont les élèves dans les meilleures conditions possibles par l'aménagement de couloirs de passage, par exemple, arroser les aires de travail à proximité des équipements pour limiter les envois préjudiciables des poussières, se rapprocher des services techniques des concessionnaires tels que la CIE, la SODECI pour localiser les emplacements des câbles et des réseaux de canalisation ;

- **Circulation routière et sécurité**: prévoir un calendrier de travail, sensibiliser et informer les riverains et les usagers sur les risques d'accident liés à la circulation des engins et au transport des matériaux, prévoir la pose de panneaux de signalisation des travaux et de limitation de vitesse à l'approche des sorties d'écoles, des lieux de culte, des marchés et des centres de santé riverains, limiter la vitesse à 40 Km/h, s'assurer de l'existence des dispositifs de recul sonores et/ou lumineux fonctionnels sur les engins de chantier, renforcer les mesures de sécurité par les marquages au sol (signalisation horizontale) ainsi que des feux tricolores et des avertisseurs, stabiliser le remblai du talus par engazonnement ou autre couverture végétale dans les zones soumises à de fortes érosions, bitumer les voies par demi-chaussée ou identifier des voies de déviation, proposer des voies alternatives (voies d'accès - de déviation) pour les véhicules principalement celles des riverains ;

#### >Phase d'exploitation et d'entretien

- **Population, santé, circulation routière et sécurité**: maintenir à 40 Km/h, la limitation de vitesse dans les quartiers riverains et dans les communes de Port-Bouet et de Treichville, poser des panneaux de limitation de vitesse, des d'âne, installer les panneaux d'interdiction de klaxonner à proximité des centres de santé, écoles et des lieux de culte, inciter les opérateurs économiques à la modernisation de leur parc automobile, mettre en œuvre un plan d'IEC/Intensification des campagnes de sécurité routière envers les usagers de la route et les populations, sensibiliser les populations riveraines sur le respect des panneaux de signalisation ;

#### (ix) Plan de Gestion Environnemental et Social (PGES)

Le plan de gestion environnementale et sociale s'articule autour de :

- ☒ un programme de surveillance environnementale;
- ☒ un programme de suivi environnemental;
- ☒ un Programme de formation des acteurs ;

La surveillance environnementale est une activité d'inspection, de contrôle et d'intervention visant à vérifier que toutes les exigences et conditions en matière de protection de l'environnement sont effectivement respectées avant, pendant et après les travaux.

Elle portera essentiellement sur les aspects suivants :

- > **le respect des législations et réglementations en vigueur** : vérifier que toutes les dispositions juridiques relatives aux éléments de l'environnement (air, sol, eau, flore, déchets...) sont mises en œuvre comme prévu;
- le respect des engagements de l'Entreprise, basé sur la vérification du cahier des clauses environnementales du marché des travaux ;
- la mise en place des mesures environnementales et sociales prévues en vérifiant que les mesures environnementales et sociales identifiées lors des différentes phases du projet sont appliquées.

Le suivi environnemental consiste en l'observation de l'évolution des éléments constitutifs des milieux naturel et humain potentiellement affectés par le Projet, pour vérifier que les dispositions environnementales prises (mesures de suivi) sont effectivement efficaces. Le programme de suivi sera sous la supervision de l'ANDE et du promoteur, notamment du Ministère des Infrastructures Economiques .

Le programme de formation et de sensibilisation des acteurs concernera d'une part le Maître d'Ouvrage et/ou Délégué du Projet qui, pour bien mener sa Mission de Surveillance Environnementale et Sociale des travaux doit obligatoirement disposer des compétences avérées en matière de gestion environnementale et sociale, et d'autre part les riverains et autres acteurs (usagers de la route, syndicat des transporteurs) du projet dont les compétences devraient être mises à contribution, afin qu'elles s'impliquent véritablement dans la mise en œuvre des mesures de protection de l'environnement dans toutes les étapes du Projet.

Le coût total des mesures d'atténuation ou de compensation des impacts négatifs du projet sur le milieu environnemental et social est estimé à Soixante-trois millions cinq cent mille CFA (73 500 000 FCFA).

#### B- LIEUX DE CONSULTATION DE L'EIES

Le rapport d'étude d'impact environnemental et social pourra se consulter aux adresses suivantes :

##### 1-Ministère des Infrastructures Economiques (MIE)

•au cabinet sis au Plateau à l'immeuble POSTEL 2001 23ème étage ;  
•AGEROUTE sise, à l'avenue Terrassons de Fourgère au Plateau. 08 BP 2604 Abidjan 08. Tel (225) 20 25 10 11

##### 2-Ministère du Transport - Observatoire de la Fluidité des Transports (OFT), sise à Cocody II Plateaux derrière l'église Saint Jacques. Tel (225) 22 41 25 87- Fax (225) 22 41 25 70

##### 3- Ministère de l'Economie et des Finances

•au cabinet sis au Plateau à l'immeuble SCIAM, 20ème étage 01 BP V 103 Abidjan Tel (225) 22 25 38 00

##### 4- Ministère de l'Intérieur et de la sécurité

•au secrétariat ou. au cabinet du ministre sis au Plateau en face de la cathédrale Saint Paul 01 BP V 241 Abidjan 01, Tel (225) 20 21 76 03 / 20 25 87 59 /20 25 87 60, Fax: (225) 20 32 32 27  
•Direction Générale de la Décentralisation du Développement Local (DGDDL), sise au Plateau, Tel (225) 20 21 27 7

##### 5- Ministère de la Salubrité, de l'Environnement et du Développement Durable (MINSEDD)

•au secrétariat ou au cabinet du ministre sis au Plateau à la cité administrative, tour D 10ème étage. 20 BP 605 Abidjan 20, Tel (225) 20 22 63 01/22 49 33 11  
Fax: (225) 20 21 33 06  
•Agence Nationale de l'Environnement (ANDE), sise à la Rue des Jardins - Deux-plateaux - Vallon Cocody - 08 BP 9 Abidjan 08 Abidjan

##### 6- Préfecture d'Abidjan

Au cabinet du préfet de Région sis au Plateau en face du Ministère de l'Intérieur, Tel (225) 20 25 68

##### 7- Mairie de Port-Bouet

•Aux services techniques

##### 8- Mairie de Treichville

•Aux services techniques

##### 9-Cellule de coordination

Cellule de coordination du PRICI sise à Cocody II Plateaux Vallons - Le mania 08 BP 2346 Abidjan 08- Tel (225) 22 40 90 90,