



SFG4091 V8

Ministère des infrastructures économiques

PROJET D'APPUI À LA COMPÉTITIVITÉ DU GRAND ABIDJAN (PACOGA)

**ÉTUDE D'IMPACT ENVIRONNEMENTAL ET SOCIAL (EIES) POUR
L'AMÉNAGEMENT ET RÉHABILITATION DES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT
ROUTIER DU PORT AUTONOME D'ABIDJAN**

Rapport Final

Janvier 2018

TABLE DES MATIÈRES

LISTE DES FIGURES	7
LISTE DES TABLEAUX	8
SIGLES ET ACRONYMES	9
RESUME EXECUTIF	10
EXECUTIVE SUMMARY	49
1- INTRODUCTION	85
1.1. CONTEXTE ET JUSTIFICATION DU PROJET.....	85
1.2. APPROCHE METHODOLOGIQUE.....	86
1.3. STRUCTURATION DU RAPPORT.....	87
2- DESCRIPTION DU PROJET	89
2.1. LOCALISATION GEOGRAPHIQUE DU PROJET	89
2.2. IMPORTANCE DU PROJET	91
2.3. PRESENTATION DE L'INITIATEUR DU PROJET.....	92
2.4. DESCRIPTION TECHNIQUE DU PROJET.....	92
2.4.1. CARACTERISTIQUES PRINCIPALES DES VOIES A REHABILITER.....	92
2.4.2. PRESENTATION DU TRACE DES ITINERAIRES.....	98
2.4.3. PROFIL EN TRAVERS.....	101
2.4.4. TRAFIC.....	101
2.4.5. DIMENSIONNEMENT DE CHAUSSEE.....	102
2.4.6. IDENTIFICATION DES BESOINS ET TRAVAUX A REALISER	102
2.5. ACTIVITES ET INTRANTS DES TRAVAUX	104
2.5.1. ACTIVITES.....	104
2.5.2. INTRANTS.....	105
2.6. ENJEUX ENVIRONNEMENTAUX ET SOCIAUX DU PROJET.....	105
2.6.1. ENJEUX ENVIRONNEMENTAUX.....	105
2.6.2. ENJEUX SOCIAUX	105
2.6.3. CONTRAINTES D'ORDRE TECHNIQUE	106
3- CADRE POLITIQUE, JURIDIQUE ET INSTITUTIONNEL	107
3.1. CADRE POLITIQUE,.....	107
3.1.1. POLITIQUE ENVIRONNEMENTALE.....	107
3.1.2. PLAN NATIONAL D' ACTIONS POUR L'ENVIRONNEMENT (PNAE)	107
3.1.3. PLAN NATIONAL DE DEVELOPPEMENT (PND)	108

3.1.4.	STRATEGIE NATIONALE DE CONSERVATION ET D'UTILISATION DURABLE DE LA DIVERSITE BIOLOGIQUE.....	108
3.1.5.	STRATEGIE NATIONALE DE GESTION DES RESSOURCES NATURELLES VIVANTES.....	109
3.1.6.	POLITIQUE D'ASSAINISSEMENT.....	109
3.1.7.	POLITIQUE SANITAIRE ET D'HYGIENE DU MILIEU.....	109
3.1.8.	POLITIQUE DE LUTTE CONTRE LA PAUVRETE.....	110
3.2.	CADRE LEGISLATIF ET REGLEMENTAIRE.....	110
3.2.1.	LOI N° 96-766 DU 3 OCTOBRE 1996 PORTANT CODE DE L'ENVIRONNEMENT.....	110
3.2.2.	DECRET N° 96-894 DU 8 NOVEMBRE 1996 RELATIF AUX EIES.....	111
3.2.3.	LOI N°98-755 DU 23 DECEMBRE 1998 PORTANT CODE DE L'EAU.....	112
3.2.4.	LOI N° 99-477 DU 02 AOUT 1999 PORTANT CODE DE PREVOYANCE SOCIALE TELLE QUE MODIFIEE PAR L'ORDONNANCE N°2012-03- DU 11 JANVIER 2012.....	113
3.2.5.	LOI N°2014-138 DU 24 MARS 2014 PORTANT CODE MINIER.....	113
3.2.6.	LOI N°2015-532 DU 20 JUILLET 2015 PORTANT CODE DU TRAVAIL.....	113
3.2.7.	LOI N°2014- 427 DU 14 JUILLET 2014 PORTANT CODE FORESTIER.....	114
3.2.8.	LOI N° 2014-390 DU 20 JUIN 2014 PORTANT ORIENTATION SUR LE DEVELOPPEMENT DURABLE.....	115
3.2.9.	LOI N°2003-208 DU 07 JUILLET 2003 PORTANT TRANSFERT ET REPARTITION DES COMPETENCES DE L'ETAT AUX COLLECTIVITES TERRITORIALES.....	115
3.2.10.	DECRET DU 25 NOVEMBRE 1930 , DU 24 AOUT 1933 ET DU 8 FEVRIER 1949PORTANT EXPROPRIATION POUR CAUSE D'UTILITE PUBLIQUE.....	116
3.2.11.	DECRET N° 96-206 DU 07 MARS 1996 RELATIF AU COMITE D'HYGIENE, DE SECURITE ET DES CONDITIONS DE TRAVAIL 117	
3.2.12.	DECRET N° 96-894 DU 08 NOVEMBRE 1996 DETERMINANT LES REGLES ET PROCEDURES APPLICABLES AUX ETUDES RELATIVES A L'IMPACT ENVIRONNEMENTAL DES PROJETS DE DEVELOPPEMENT.....	117
3.2.13.	DECRET N° 98-40 DU 28 JANVIER 1998 RELATIF AU COMITE TECHNIQUE CONSULTATIF POUR L'ETUDE DES QUESTIONS INTERESSANT L'HYGIENE ET LA SECURITE DES TRAVAILLEURS.....	118
3.2.14.	DECRET N° 2012-1047 DU 24 OCTOBRE 2012 FIXANT LES MODALITES D'APPLICATION DU PRINCIPE POLLUEUR-PAYEUR TEL QUE DEFINI PAR LA LOI N° 96-766 DU 03 OCTOBRE 1996 PORTANT CODE DE L'ENVIRONNEMENT.....	119
3.2.15.	DECRET N° 2013-224 DU 22 MARS 2013 TEL QUE MODIFIE PAR LE DECRET N° 2014-25 DU 22 JANVIER 2014 PORTANT REGLEMENTATION DE LA PURGE DES DROITS COUTUMIERS SUR LE SOL POUR INTERET GENERAL.....	119
3.2.16.	DECRET N° 2014-397 DU 25 JUIN 2014 DETERMINANT LES MODALITES D'APPLICATION DE LA LOI RELATIVE AU CODE MINIER 121	
3.2.17.	ARRETE N° 247/MINAGRI/MPMEF/MPMB DU 17 JUIN 2014 PORTANT FIXATION DU BAREME D'INDEMNISATION DES CULTURES DETRUITES.....	121
3.2.18.	REGLEMENTATION EN MATIERE DE PARTICIPATION DU PUBLIC.....	122
3.3.	CADRE INSTITUTIONNEL NATIONAL.....	123
3.4.	POLITIQUE DE SAUVEGARDE DE LA BANQUE MONDIALE.....	130
3.5.	CONVENTIONS ET ACCORDS INTERNATIONAUX SE RAPPORTANT AU PROJET.....	130
4.	DESCRIPTION DE L'ETAT INITIAL DE L'ENVIRONNEMENT DU PROJET.....	135

4.1.	ZONE D'INFLUENCE	135
4.1.1.	ZONE D'INFLUENCE DIRECTE DU PROJET	135
4.1.2.	ZONE D'INFLUENCE INDIRECTE DU PROJET	136
4.2.	MILIEU PHYSIQUE	136
4.2.1.	CLIMATOLOGIE	136
4.2.1.1.	PLUVIOMETRIE	136
4.2.1.2.	TEMPERATURE.....	137
4.2.1.3.	HUMIDITE RELATIVE.....	137
4.2.1.4.	ÉVAPORATION.....	137
4.2.1.5.	VENTS.....	138
4.2.2.	RELIEF ET PAYSAGE	139
4.2.3.	PEDOLOGIE.....	140
4.2.4.	GEOLOGIE.....	141
4.2.5.	HYDROGEOLOGIE	141
4.2.6.	HYDROLOGIE.....	142
4.3.	MILIEU BIOLOGIQUE.....	142
4.3.1.	VEGETATION	142
4.3.2.	FAUNE	143
4.3.3.	MILIEU SOCIO-ECONOMIQUE	143
4.3.3.1.	GENERALITES SUR LA COMMUNE DE PORT- BOUËT.....	143
4.3.3.2.	GENERALITES SUR LA COMMUNE DE TREICHVILLE.....	146
5.	IDENTIFICATION, ANALYSE ET ÉVALUATION DE L'IMPORTANCE DES IMPACTS DU PROJET	148
5.1.	MÉTHODOLOGIE ADOPTÉE	148
5.2.	DESCRIPTION DES CRITERES.....	149
5.2.1.	INTENSITE DE L'IMPACT.....	149
5.2.2.	ÉTENDUE.....	152
5.2.3.	DURÉE.....	152
5.3.	ÉVALUATION DE LA SIGNIFICATION DE L'IMPACT POTENTIEL.....	153
5.4.	DESCRIPTION DES IMPACTS POTENTIELS DU PROJET.....	154
5.4.1.	IMPACTS POTENTIELS EN PHASE DE PRÉPARATION ET D'INSTALLATION	155
5.4.2.	IMPACTS POSITIFS EN PHASE DE PRÉPARATION ET D'INSTALLATION	155
5.4.2.1.	IMPACTS NÉGATIFS EN PHASE DE PRÉPARATION ET D'INSTALLATION	155
5.4.3.	IMPACTS POTENTIELS EN PHASE DE CONSTRUCTION	160
5.4.3.1.	IMPACTS POSITIFS EN PHASE DE CONSTRUCTION	160
5.4.3.2.	IMPACTS NÉGATIFS EN PHASE DE CONSTRUCTION.....	162
5.4.4.	IMPACTS POTENTIELS EN PHASE D'EXPLOITATION ET D'ENTRETIEN	169
5.4.4.1.	IMPACTS POSITIFS EN PHASE D'EXPLOITATION ET D'ENTRETIEN	169
5.4.4.2.	IMPACTS NÉGATIFS EN PHASE D'EXPLOITATION ET D'ENTRETIEN.....	173

6.	MESURES DE PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT	176
6.1.	MESURES DE PROTECTION PENDANT LA PHASE DE PREPARATION ET D'INSTALLATION	176
6.1.1.	MESURES DE PROTECTION DU MILIEU PHYSIQUE.....	176
6.1.2.	MESURES DE PROTECTION DU MILIEU BIOLOGIQUE	177
6.1.3.	MESURES DE PROTECTION DU MILIEU SOCIO-ECONOMIQUE.....	177
6.2.	MESURES DE PROTECTION PENDANT LA PHASE DE CONSTRUCTION	182
6.2.1.	MESURES DE PROTECTION DU MILIEU PHYSIQUE.....	182
6.2.2.	MESURES DE PROTECTION DU MILIEU BIOLOGIQUE	183
6.2.3.	MESURES DE PROTECTION DU MILIEU SOCIO-ECONOMIQUE.....	185
6.3.	MESURES DE PROTECTION PENDANT LA PHASE D'EXPLOITATION ET D'ENTRETIEN	194
6.3.1.	MESURES DE PROTECTION DU MILIEU PHYSIQUE.....	194
6.3.2.	MESURES DE PROTECTION DU MILIEU BIOLOGIQUE	194
6.3.3.	MESURES DE PROTECTION DU MILIEU SOCIO-ECONOMIQUE.....	194
7.	GESTION DES RISQUES ET ACCIDENTS.....	196
7.1.	<i>Identification des risques</i>	196
7.2.	<i>Analyse des risques</i>	196
7.2.1.	<i>Risques de pollution des ressources naturelles</i>	196
7.2.2.	<i>Risques d'accident liés à l'utilisation des engins</i>	196
7.2.3.	<i>Risques d'électrocution</i>	196
7.2.4.	<i>Risques d'incendie lié au stockage et/ou l'utilisation des produits pétroliers</i>	196
7.2.5.	<i>Risques Sanitaires</i>	196
7.3.	<i>Prévention des risques</i>	196
7.3.1.	<i>Protection des ressources naturelles</i>	197
7.3.2.	<i>Protection des sites du chantier pour prévenir les accidents</i>	197
7.3.3.	<i>Protection contre les risques d'électrocution</i>	197
7.3.4.	<i>Protection contre les incendies</i>	197
7.3.5.	<i>Protection contre les risques sanitaires</i>	197
7.3.6.	<i>Hygiène, santé et sécurité du personnel</i>	198
7.3.7.	<i>Secours</i>	198
7.4.	<i>Plan de mesure d'urgence</i>	198
7.4.1.	<i>Élaboration de l'intervention en cas d'urgence</i>	198
7.4.2.	<i>Circulation ou déplacement sur le chantier</i>	199
7.4.3.	<i>Matériel de protection individuelle</i>	199
7.4.4.	<i>Consignes relatives à l'emploi et à la circulation des engins</i>	199
8.	PLAN DE GESTION ENVIRONNEMENTALE ET SOCIALE	201
8.1.	<i>Organisation du plan de gestion environnementale et sociale (PGES)</i>	201
8.2.	<i>Phase de préparation et d'installation</i>	202
8.3.	<i>Phase de construction</i>	207

8.4.	<i>Phase d'exploitation et d'entretien</i>	215
8.5.	<i>Arrangements institutionnels de la mise en œuvre du PGES</i>	218
8.6.	<i>Besoins en renforcement des capacités</i>	219
8.7.	<i>Démarche pratique et acteurs en cas de découverte fortuite</i>	220
9.	ESTIMATION MONÉTAIRE DES MESURES DE PROTECTION	221
10.	PARTICIPATION PUBLIQUE	222
11.	CONCLUSION	227
	REFERENCES BIBLIOGRAPHIQUES	229
	ANNEXES	230

LISTE DES FIGURES

Figure 1: Vue générale des voies à aménager.....	90
Figure 2: Vue générale des voies à aménager.....	91
Figure 3: Itinéraire MAERSK-SIEPBA Section 1	99
Figure 4: Itinéraire MAERSK-SIEPBA Section 2	99
Figure 5: Itinéraire Ceinture UNICAO – PARC OIC	100
Figure 6: Zimbabwe – Bvd de Petit Bassam en passant par Vridi Cité	101
Figure 7: Courbe d'évolution de l'évaporation moyenne mensuelle (2000-2014)	138
Figure 8: Rose des vents d'Abidjan (2010-2017)	139
Figure 9: Carte du relief de la Côte d'Ivoire.....	140
Figure 10: Processus d'évaluation des impacts environnementaux.....	148
Figure 11: Plan de Circulation.....	189
Figure 12: Séance de consultation publique Mairie de Port-Bouet – 29/12/2017.....	224

LISTE DES TABLEAUX

Tableau 1: Caractéristiques des tronçons de routes du projet.....	93
Tableau 2: dimensionnement de chaussée.....	102
Tableau 3: besoins en termes d'investissement.....	103
Tableau 4: Caractéristiques des tronçons de routes du projet.....	135
Tableau 5 : Mesures pluviométriques d'Abidjan pour l'année 2016.....	136
Tableau 6: Variations mensuelles des températures moyennes d'Abidjan pour l'année 2016.....	137
Tableau 7: variations mensuelles de l'humidité relative d'Abidjan pour l'Année 2016.....	137
Tableau 8: Variation mensuelle de la vitesse des vents d'Abidjan pour l'année 2016.....	138
Tableau 9: Grille de détermination de la valeur de la composante.....	150
Tableau 10: Grille de détermination de l'intensité de l'impact.....	151
Tableau 11: Grille de détermination de la signification de l'impact potentiel.....	154
Tableau 12: Matrice d'identification et d'analyse des impacts négatifs en phase de préparation et d'installation.....	158
Tableau 13 : Évaluation des impacts négatifs et positifs en phase de préparation et d'installation.....	158
Tableau 14: Matrice d'identification et analyse des impacts positifs en phase de construction.....	161
Tableau 15: Matrice d'identification et d'analyse des impacts négatifs en phase de construction.....	166
Tableau 16: Matrice d'identification et d'analyse des impacts positifs en phase d'exploitation et d'entretien.....	172
Tableau 17: Matrice d'identification et d'analyse des impacts négatifs en phase d'exploitation et d'entretien.....	174
Tableau 18: Matrice d'évaluation de l'importance des impacts potentiels de la phase d'exploitation et d'entretien.....	175
Tableau 19: Matrice d'évaluation de l'importance des impacts potentiels de la phase d'exploitation et d'entretien.....	175
Tableau 20: Matrice des mesures de protection de l'environnement pendant la phase de préparation et d'installation.....	180
Tableau 21: Matrice des mesures de protection de l'environnement pendant la phase de construction.....	191
Tableau 22 : Matrice des mesures de protection de l'environnement pendant la phase d'exploitation et d'entretien.....	195
Tableau 23: Matrice du PGES pour la phase de préparation et d'installation.....	204
Tableau 24: Matrice du PGES pour la phase de construction.....	208
Tableau 25: Matrice du PGES pour la phase d'exploitation et d'entretien.....	216

SIGLES ET ACRONYMES

AGEROUTE : Agence de Gestion des Routes

ANDE : Agence Nationale De l'Environnement

ANSUT : Agence Nationale du Service Universel des Télécommunications/TIC

BM : Banque mondiale

BNETD : Bureau National d'Etudes Techniques et de Développement

CIE : Compagnie Ivoirienne d'Electricité

EIES : Etude d'Impact Environnemental et Social

FIT : Front Intertropical

IDA : International Development Association/Association Internationale pour le Développement

INS : Institut National de la Statistique

MCLAU : Ministère de la Construction, du Logement, de l'Assainissement et de l'Urbanisme

MEF : Ministère de l'Economie et des Finances

MIE : Ministère des Infrastructures Economiques

MIM : Ministère de l'Industrie et des Mines

MINEF : Ministère des Eaux et Forêts

MINSEDD : Ministère de la Salubrité, de l'Environnement et du Développement Durable

MIS : Ministère de l'Intérieur et de la Sécurité

MSHP: Ministère de la Santé et de l'Hygiène Publique

MT : Ministère des Transports

PGES : Plan de Gestion Environnementale et Sociale

PNAE-CI : Plan National d'Action Environnementale en Côte d'Ivoire

PO : Politique Opérationnelle

POI : Plan d'Opération Interne

PRI-CI : Projet de Renaissance des Infrastructures de Côte d'Ivoire

SFI : Société Financière Internationale

SODECI : Société de Distribution d'Eau de la Côte d'Ivoire

SODEXAM : Société d'Exploitation et de Développement Aéroportuaire, Aéronautique et Météorologique

TDR : Termes De Référence

RESUME EXECUTIF

A. DESCRIPTION DU PROJET

Le Port Autonome d'Abidjan (PAA) joue un rôle important dans l'économie ivoirienne. Les insuffisances tant qualitatives que quantitatives des infrastructures de transport du PAA constituent l'un des maillons faibles dans la chaîne logistique de ces activités. Les interminables congestions observées sur les routes à l'intérieur de la zone portuaire, le stationnement anarchique des véhicules, notamment les camions et la détérioration de l'environnement sont des conséquences néfastes de ces insuffisances.

En vue de relever ces défis au niveau de la zone portuaire, l'Etat de Côte d'Ivoire à travers le Projet d'Appui à la Compétitivité du Grand-Abidjan (PACOGA) a identifié un ensemble de routes prioritaires à renforcer.

L'importance de ce projet doit être perçue à divers niveaux stratégiques :

- au niveau de l'amélioration de la circulation automobile et de la desserte des quartiers environnants au niveau des coûts de transport
- au niveau de la sécurité des usagers de la route
- au niveau de l'amélioration du cadre de vie des populations riveraines
- au niveau de la redynamisation des activités économiques.



Objectif global

L'objectif de l'étude est de réaliser un rapport d'évaluation de l'impact probable de l'aménagement et réhabilitation des infrastructures de transport routier du port autonome d'Abidjan sur l'environnement (milieux naturel et humain), conformément aux prescriptions du Code de l'Environnement.

Elle vise à apporter au Maître d'ouvrage, au Ministère de tutelle et autres partenaires, les informations suffisantes pour justifier du point de vue environnemental, l'acceptation ou la modification, voire le rejet du projet envisagé s'il y a lieu, ou la sélection d'une ou plusieurs alternatives en vue de leur financement et de leur exécution. Elle orientera le Maître d'Ouvrage dans ses prises de décision.



Objectifs spécifiques

De manière spécifique, il s'agit, aussi bien en phase de préparation et d'installation, de construction, que d'exploitation et d'entretien :

- d'identifier et d'analyser les impacts potentiels positifs et/ou négatifs du projet, puis d'évaluer quantitativement et/ou qualitativement l'importance de ces impacts ;
- de proposer des mesures correctives afin de réparer, compenser et/ou atténuer les impacts négatifs dudit projet sur l'environnement et d'en évaluer le coût ;

- de proposer un Plan de Gestion Environnementale et Sociale (PGES) qui permettra d'assurer le suivi et la mise en œuvre des mesures de protection de l'environnement et d'exercer une surveillance des effets des mesures de protection.

La présente EIES concerne trois (03) itinéraires. Il s'agit des voies : MAERSK-SIEPBA, Ceinture UNICAO-PARC OIC et Zimbabwe – Vridi Cité - Bvrd de Petit Bassam.

Composantes et principales activités

Le Projet est logé dans les communes de Port- Bouët et de Treichville. Les zones du projet sont caractérisées par des activités industrielles et commerciales intenses.

Les travaux se dérouleront en trois (03) phases :

- Phase préparatoire ou installation du chantier

Elle comprend la libération et la préparation de l'emprise, l'installation des bureaux, le dépôt de matériels et des matériaux, des ateliers mécaniques, l'aménagement de toilettes, des aires de stockage de carburant et autres dérivés d'hydrocarbure, etc.

- Phase de construction ou phase des travaux

Il s'agit des activités de décapage, de renforcement et de bitumage des voies et de réhabilitation, etc.

- Phase d'exploitation et d'entretien

Cette phase concerne la mise en service des voies et les activités d'entretien périodiques.

B. PRÉSENTATION DU PROJET

Description du site

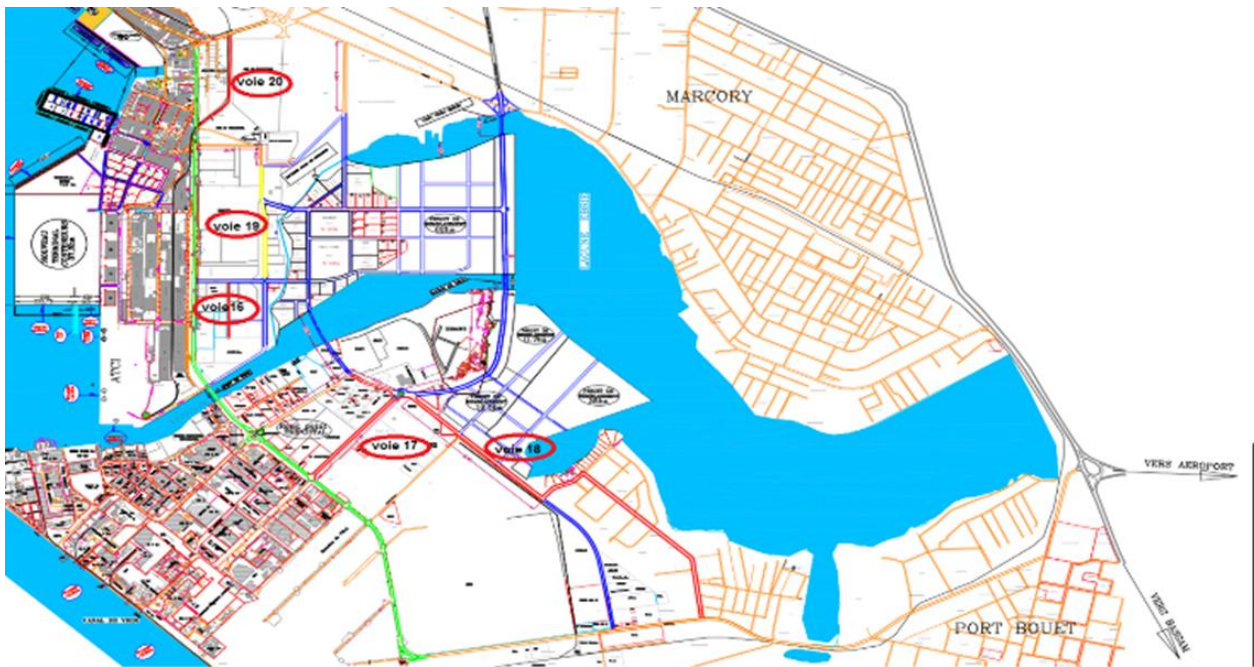
La zone d'étude appartient au domaine public de la zone portuaire d'Abidjan. Le Port autonome d'Abidjan est un établissement public de l'État ivoirien, qui exerce conjointement des missions de service public administratif et des missions de service public à caractère industriel et commercial. Il est géré comme un établissement public à caractère industriel et commercial et est chargé d'exploiter, de gérer et de promouvoir les installations portuaires d'Abidjan à Treichville.

Les emplacements de ces voies sont répertoriés dans le tableau suivant :

Communes	Itinéraires	Code	Linéaire (km)	Emprise (m)	Largeur (m)
Port-Bouët	Voirie de Bvd de Petit Bassam - Zimbabwe en passant par Vridi Cité : 2x2 voies	V18	2,80	20	14
	Voirie de Ceinture UNICAO-PARC OIC : 2x1 voies	V17	1,20	12	7,7
Treichville	Voirie MAERSK-SIEPBA : 2x1 voies	V16	0,40	12	7,7

La figure 1 présente une vue synoptique de l'ensemble des itinéraires retenus dans cette phase du projet d'aménagement et de réhabilitation des infrastructures de transport routier du Port Autonome d'Abidjan.

Figure 1: Vue générale des voies à aménager



✚ Enjeux environnementaux et sociaux du projet

Comme tout projet de développement, le projet d'aménagement et de réhabilitation des infrastructures de transport du Port Autonome d'Abidjan, dans sa réalisation, fait face à des enjeux environnementaux et sociaux :

- Enjeux environnementaux

Il s'agit de mettre en place des mesures afin de protéger du mieux possible, la lagune Ebrié qui servira d'exutoire au réseau de drainage de certaines voies.

- Enjeux sociaux

Dans tout le long des voies concernées, on note l'existence d'activités commerciales, particulièrement sur celle allant du carrefour Zimbabwe à petit Bassam et celle reliant la ceinture UNICAO au parc de l'OIC. Ces occupations ont fait l'objet d'un recensement et des dispositions devront être prises pour relocaliser ces activités avant le démarrage des travaux. Fort de ce constat, l'enjeu social majeur demeure la réinstallation adéquate des responsables d'activités installées sur le domaine portuaire

✚ État initial du site du projet

❖ Milieu physique

Le relief

Le relief de la zone d'étude est caractérisé par l'existence de vallons associés à des bas-fonds et des interfluves. Les altitudes extrêmes sont comprises entre 100 et 500 m, la moyenne s'établissant autour de 250 m.

La pédologie

Du point de vue géologique, la zone d'étude appartient à un bassin sédimentaire dont l'âge s'étend du crétacé inférieur au quaternaire. Cependant, seules les formations du Tertiaire et du Quaternaire affleure.

Ces formations sont composées par des:

- sables tertiaires ;
- sables marins quaternaires et actuels;
- alluvions anciennes et récentes caractérisées par leur texture très variable depuis des argiles plastiques compactes jusqu'à des sables grossiers graveleux.

Le climat

La zone d'étude est soumise à un climat équatorial de transition (climat Attiéen), caractérisé par une grande saison sèche (de décembre à avril), une grande saison des pluies (de mai à juillet), une petite saison sèche (d'août à septembre) et une petite saison des pluies (d'octobre à novembre).

L'hydrographie

Quant au réseau hydrographique de la zone d'étude, elle comprend la lagune Ebrié qui s'étend sur 566 m² de superficie pour une largeur moyenne de 7 km et une longueur moyenne de 150 km sur une profondeur moyenne de 4 m. Cette lagune est divisée en plusieurs sections par les lagunes Aghien et Potou, le Canal d'Assinie, la ville d'Abidjan et le canal de Vridi.

L'hydrogéologie

Le cadre hydrogéologique de la zone d'étude comprend deux (02) aquifères qui sont ceux du Quaternaire et du Continental terminal. Ces deux (02) aquifères contiennent respectivement la nappe du quaternaire et la nappe du Continental Terminal encore appelée « nappe d'Abidjan ». Cette nappe est constituée, quant à elle, de sables grossiers fluviaux, d'argiles sableuses et de sables argileux. Elle bénéficie d'une protection naturelle, notamment sa grande profondeur (à partir de 90 m de profondeur), son inclinaison du Nord vers le Sud et l'existence de la faille majeure des lagunes la mettent à l'abri d'une remontée d'eau salée dans les forages utilisés pour l'alimentation en eau potable (AEP) des populations du District Autonome d'Abidjan.

L'air

Les activités humaines constituent la principale source de pollution de l'air dans les zones d'implantation du projet. Les sources d'émission de polluants atmosphériques identifiées sont les suivantes :

- les gaz d'échappement des véhicules de transport en commun, particuliers et poids lourds ;
- les engins à deux roues ;
- le soulèvement significatif de poussière surtout en période sèche.

Nuisance sonore

Les véritables sources de nuisance sonore au niveau de la zone du projet sont les activités humaines et les engins roulants.

❖ Milieu biologique

La végétation

Au niveau de la zone d'étude du projet, la végétation a disparu complètement du fait de l'urbanisation.

La faune

Il n'existe que quelques salamandres, margouillats, des serpents, tourterelles, corbeaux, souris.

❖ Milieu humain

- Populations : aucun ménage dans l'emprise des voies. Il n'y a que des baraques qui servent à la gestion des activités commerciales ;
- Foncier : le site du projet fait partie du domaine portuaire : domaine public de l'Etat ;
- Activités économiques : on note l'existence d'activités commerciales, particulièrement dans les voisinages de l'axe carrefour Zimbabwe à petit Bassam, l'axe reliant la ceinture UNICAO au parc de l'OIC.
- Equipements : réseaux divers (électricité, eau potable, télécommunication, drainage et assainissement).

C. CADRE JURIDIQUE ET INSTITUTIONNEL DE L'ÉTUDE

Au niveau juridique et réglementaire, l'élaboration de la présente EIES s'appuie sur plusieurs textes nationaux en matière de protection de l'environnement, notamment :

- la Loi n° 2016-886 du 8 novembre 2016 portant Constitution de la République de Côte d'Ivoire ;
- 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°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° 2014-390 du 20 juin 2014 portant Orientation sur le Développement Durable ;
- la Loi n°2003-208 du 07 juillet 2003 portant Transfert et Répartition des compétences de l'État aux Collectivités territoriales ;
- la Loi n° 99-477 du 02 août 1999 telle que modifiée par l'Ordonnance n° 2012-03 du 11 janvier 2012 portant Code de Prévoyance Sociale ;
- le Décret n° 96-894 du 8 novembre 1996 relatif aux EIES ;
- le Décret du 25 novembre 1930, du 24 août 1933 et du 8 février 1949. portant expropriation pour cause d'utilité publique ;
- le Décret n° 96-206 du 07 mars 1996 relatif au comité d'hygiène, de sécurité et des conditions de travail ;
- le 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 ;
- le Décret n° 98-40 du 28 janvier 1998 relatif au comité Technique consultatif pour l'étude des questions intéressant l'hygiène et la sécurité des travailleurs ;
- le Décret n° 2012-1047 du 24 octobre 2012 fixant les modalités d'application du principe pollueur-payeur tel que défini par la Loi n° 96-766 du 03 octobre 1996 portant Code de l'Environnement ;
- Décret n° 2013-224 du 22 mars 2013 tel que modifié par le Décret n° 2014-25 du 22 janvier 2014 portant réglementation de la purge des droits coutumiers sur le sol pour intérêt général ;
- le Décret n° 2014-397 du 25 juin 2014 déterminant les modalités d'application de la loi relative au Code Minier ;

Par ailleurs, la présente étude a été réalisée en tenant compte des exigences des politiques de sauvegardes environnementale et sociale de la Banque mondiale, notamment la PO 4.01 relative à l'évaluation environnementale et la PO 4.11 sur les 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 : **Dans le cadre du ce projet, le MIE interviendra en tant que Maître d'ouvrage, ministère de tutelle de l'AGEROUTE au niveau de la conception et à la mise en œuvre du projet; Le PRICI assure la préparation et la mise en oeuvre du Projet d'Appui à la Compétitivité du Grand Abidjan;**

- Ministère de la Construction, du Logement, de l'Assainissement et de l'Urbanisme: **Dans le cadre du présent projet, il sera impliqué dans la réalisation et l'entretien des ouvrages d'assainissement le long des voies;**
- Ministère de l'Industrie et des Mines : **Dans le présent projet, il est représenté par la Direction Générale des Mines et de la Géologie, et précisément par la Direction de l'Exploitation Minière, Artisanale et des Carrières qui est concernée par l'ouverture d'éventuelles zones d'emprunt et de carrières;**
- Ministère de la Santé et de l'Hygiène Publique ; **Dans le cadre du projet de bitumage, la Direction de l'Hygiène, de l'Environnement et Santé (DHES), veillera par l'intermédiaire de l'Institut National de l'Hygiène Publique (INHP) aux conditions d'hygiène dans lesquelles seront réalisées les opérations, afin de protéger la santé des ouvriers et populations vivant dans la zone du projet;**
- Ministère de la Salubrité, de l'Environnement et du Développement Durable à travers l'Agence Nationale de l'Environnement (ANDE); **Dans le cadre de ce projet, le MINSEDD interviendra dans la revue et validation de la présente EIES et la certification environnementale dudit projet à travers l'ANDE. Par ailleurs, l'ANDE interviendra dans le suivi de la mise en œuvre du PGES y relatif;**
- Ministère des Transports ; **Dans le cadre de ce Projet, ce ministère veillera à travers Office de Sécurité Routière ce que le maître d'ouvrage se conforme aux plans et règles de circulation en vigueur en Côte d'Ivoire;**
- Ministère de l'Intérieur et de la Sécurité à travers la préfecture d'Abidjan: **à travers les communes de Port Bouet et Treichville;**
- Ministère des Eaux et Forêts ;**Dans le cadre de ce Projet, le MINEF interviendra dans la gestion des eaux de surface et veillera à ce que les intrants ne portent pas atteinte à une aire protégée, pendant la mise en œuvre du Projet, même si le projet se déroule dans une zone urbanisée**

Quant aux institutions privées, elles concernent :

- le Bureau de Contrôle des travaux ;
- l'entreprise des travaux.

D. IMPACTS DU PROJET SUR L'ENVIRONNEMENT

✚ Impacts environnementaux et sociaux

Impacts positifs majeurs en phases de préparation/installation, de construction et d'exploitation

Les impacts positifs en phase de préparation, d'installation et de construction seront d'importance moyennes:

❖ Recrutement de la main-d'œuvre

Le recrutement de la main-d'œuvre locale pour des activités ne nécessitant pas de qualification particulière telles que le débroussaillage et l'enlèvement des ordures, constituera le principal impact positif à ce stade du projet.

L'impact sera d'importance moyenne, avec une intensité moyenne, une portée locale et une durée temporaire.

❖ Création/Augmentation des activités génératrices de revenus

La présence du chantier de construction du projet suscitera au plan économique, la création d'activités commerciales, notamment dans les secteurs de l'alimentation (restauration, rafraîchissement, boutiques, commerces divers, etc.), de l'artisanat (réparations diverses), et des services (transport, téléphonie cellulaire, etc.) à proximité du chantier. Par ailleurs, le flux temporaire de travailleurs vers la zone des travaux entraînera également, l'augmentation de la consommation de plusieurs produits de base tels que le carburant, les vivres, etc. cela constitue un impact direct, réversible et certain du projet.

L'impact sera d'importance moyenne, avec une intensité moyenne, une portée locale et une durée temporaire.

❖ Développement des relations interpersonnelles

Le contact direct entre la population locale et le personnel de l'entreprise chargé des travaux va favoriser le développement de relations interpersonnelles aussi bien affectives qu'économiques. L'implication de la notabilité dans la gestion des aspects sociaux du projet valorisera encore plus la fonction de chef coutumier dans les villages traversés par le projet.

L'impact sera d'importance moyenne, avec une intensité moyenne, une portée locale et une durée permanente.

✚ Impacts négatifs en phases de préparation/installation, de construction d'exploitation

Les impacts négatifs du projet en phase de préparation/installation concerneront les milieux biophysique (qualité de l'air, bruits et vibrations, paysage) et humain (population, activités économiques, habitat et équipements).

✚ **Augmentation de matières particulaires dans l'air/ nuisances sonores/ dégradation du paysage**

La libération et la préparation de l'emprise et l'installation générale de chantier provoqueront inévitablement une augmentation de matières particulaires (poussières et fumées) dans la zone concernée par les travaux, des nuisances sonores et des vibrations auprès des riverains (en particulier pendant le déplacement des différents engins sur le site) et une dégradation des vues habituelles au niveau du paysage (surtout avec la présence des premiers matériels de l'Entreprise chargée d'exécuter les travaux).

L'impact sera d'importance mineure, avec une intensité faible, une portée locale et une durée temporaire.

Destruction de la végétation et la faune locale

La flore en présence est constituée de plantations d'hévéa, palmier à huile, café, cacao et de cultures vivrières. Les différentes promotions immobilières et les activités agricoles ont détruit la quasi-totalité des ressources forestières de la zone du projet.

La destruction de la végétation interviendra lors de la libération de l'emprise du projet pour les travaux. Cela constitue un impact négatif, car cette végétation notamment les plantations de cultures pérennes, constitue l'habitat ou le refuge de certaines espèces animales.

Les habitats de faune situés sur des arbres (nids d'oiseaux par exemple) seront perturbés ou détruits.

Les bruits des travaux entraîneront la migration de certaines espèces vers d'autres zones plus calmes.

Les impacts seront d'importance moyenne, avec une intensité moyenne, une portée locale et une durée permanente.

Perturbation d'accès

Le projet, dans sa phase de préparation/installation affectera l'ensemble de la population riveraine sous différentes formes, notamment les difficultés d'accès aux habitations, aux activités économiques et aux équipements socio-éducatifs, ainsi que les nuisances olfactives, les nuisances sonores et les vibrations, les risques de troubles respiratoires et auditifs, et les risques d'accidents liés au déplacement d'engins et/ou à l'insuffisance de la signalisation.

L'impact sera d'importance moyenne, avec une intensité moyenne, une portée locale et une durée temporaire.

Perte d'activité économique

Les activités économiques situées dans l'emprise du projet (activités commerciales et agricoles) seront perdues définitivement, provoquant ainsi un manque à gagner considérable pour leurs propriétaires. Cela pourrait surtout accentuer la situation de pauvreté des ménages liés à des activités telles que la culture maraîchère et l'horticulture.

Les activités économiques riveraines de la zone du projet seront quant à elles perturbées ou suspendues, du fait de la poussière et des risques d'accidents liés aux travaux préparatoires. L'ensemble des gérants d'activités pourraient subir une baisse de leurs chiffres d'affaires et revenus directs générés, même si certaines dispositions seront prises pour qu'ils puissent continuer d'exercer.

L'impact sera d'importance majeure, avec une intensité forte, une portée locale et une durée permanente.

Destruction de bâtis

La libération de l'emprise du projet consistera surtout à y détruire et/ou déplacer tout ce qui est bâtis et équipements. Il s'agira en l'occurrence de constructions en dur, en matériaux de récupération et en métal. En termes d'équipements, il s'agira d'un édifice religieux. *L'impact sera d'importance majeure, avec une intensité forte, une portée locale et une durée permanente*

Perturbation des réseaux de concessionnaires

Le déplacement des réseaux de concessionnaires (CIE, SODECI, téléphonie, etc.) entraînera probablement des désagréments dans la fourniture de services qui seront plus ou moins ressentis par les habitants des quartiers riverains. Toujours est-il que les dommages seront fonction de la nature et de l'étendue des travaux à réaliser dans l'emprise du projet.

L'impact sera d'importance majeure, avec une intensité forte, une portée locale et une durée moyenne.

Foncier et cultures

L'emprise retenue pour l'aménagement de l'autoroute et des échangeurs, contient des lots appartenant à des particuliers. Ces propriétaires seront obligés de les céder, dans le cadre de ce projet. Par conséquent, la libération et la préparation de l'emprise du projet, pourraient entraîner la perte de terre. En outre l'acquisition de site pour l'installation de la base chantier engendrera des conflits et des spéculations foncières.

La perte de lots constitue un impact négatif très important pour les propriétaires, qui avaient pour ambition soit de revendre leurs lots à des prix élevés ou de les bâtir.

Le projet entrainera la destruction de plusieurs plantations de cultures pérennes et vivrières.

L'impact sera d'importance majeure, avec une intensité forte, une portée locale et une durée permanente.

Impacts positifs et négatifs en phase de préparation et d'installation

❖ Libération et préparation de l'emprise du projet/Installation générale de chantier

✓ Impact positifs

- Développement Circonstanciel des activités de restauration (Mineur) ;
- Flux financier (Mineur) ;
- Création d'emploi temporaire (Mineur) ;

✓ Impact négatifs

- Augmentation de la concentration des polluants atmosphériques et de poussières (Mineur) ;
- Nuisances sonores auprès des riverains (Mineur) ;
- Dégradation des vues habituelles (Mineur) ;
- Risques de troubles auditifs et respiratoires (Mineur) ;
- Risques d'accidents (Mineur) ;
- Perturbation des activités économiques riveraines (Majeur) ;

✚ Impacts positifs et négatifs en phase de construction

❖ Décapage Terrassements Pose d'ouvrages Chaussée et bitumage Équipements

✓ Impact positifs

- Création d'emplois /recrutement de la main d'oeuvre local (Moyenne) ;
- Réduction du taux de chômage et lutte contre la pauvreté pendant la durée des travaux Moyenne (Moyenne)
- Animation de la vie sociale des quartiers riverains (Moyenne)
- Développement d'activités génératrices de revenus (Moyenne)
- Augmentation des chiffres d'affaires des gérants d'activités (Moyenne)
- Amélioration du cadre de vie (Moyenne)

✓ Impact négatifs

- Augmentation de la concentration des polluants atmosphériques et de poussières (Mineur)
- Nuisances sonores auprès des riverains (Mineur)
- Dégradation des vues habituelles (Moyenne)
- Dégradation de la qualité des sols (Majeure)
- Risque d'érosion par ruissellement (Majeure)
- Risque de contamination par les hydrocarbures et les huiles (Majeure)
- Risque de contamination des eaux souterraines et de surface (Moyenne)
- Difficultés d'accès aux habitations et aux équipements socio-éducatifs, sanitaires et religieux (Moyenne)
- Risques d'accident (Moyenne)
- Nuisance sonore et atmosphérique (Moyenne)
- Risques de transmission des IST/VIH-SIDA (Moyenne)
- Perturbation de l'enlèvement des ordures ménagères (Moyenne)
- Interruption dans l'approvisionnement en eau potable des populations (Moyenne)
- Perturbation de l'accès aux habitations et aux équipements (Moyenne)
- Perturbation des différents réseaux de concessionnaires (Moyenne)
- Perturbation de la circulation routière sur les voies à aménager (Moyenne)

Impacts positifs et négatifs en phase d'exploitation et d'entretien

❖ Remise en circulation des voies

✓ Impact positifs

- Gain de temps pour les gérants d'activités économiques (Majeure)
- Essor de l'activité locative (Majeure)
- Renforcement de la qualité et du confort de l'habitat (Majeure)
- Possibilité d'extension des réseaux d'électricité et d'eau potable (Majeure)
- Fluidité routière (Majeure)
- Augmentation des potentialités du Transport en commun (Majeure)

✓ Impact négatifs

- Risques d'accident (Majeure)
- Nuisances sonore et olfactives (Majeure)
- Risques de perturbation de la vie sociale (Moyenne)
- Augmentation des risques d'accident (Majeure)

E. MESURES DE PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT

Phase de préparation et d'installation

Identification de l'impact			Mesures d'atténuation
Activités/sources d'impact	Composante du milieu affecté	Identification de l'impact	
- r	Qualité de l'air	Augmentation de la concentration des polluants atmosphériques et de poussières	<ul style="list-style-type: none"> - 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 ; - Eviter 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	Nuisances sonores auprès des riverains	<ul style="list-style-type: none"> - Planifier et restreindre les travaux la nuit (entre 20h le soir et 05 h du matin); - Prendre les dispositions pour faire respecter la quiétude des riverains par les employés ;
	Sols	Risque d'Erosion	-Travailler par section et refermer rapidement les ouvertures
		Dégradation des vues habituelles	-Interdire le stockage des produits de déblais tout au long des voies ;
	Population	<ul style="list-style-type: none"> - Risques de troubles auditifs et respiratoires - Risques d'accidents - Travail des mineurs 	<ul style="list-style-type: none"> - 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 la nuit (entre 20h00 le soir et 05h00) - Faire respecter la quiétude des riverains par les employés ; - Limiter la vitesse des véhicules de travaux à 40 Km/h ; - Réaliser des inspections concernant l'existence des mains d'œuvres mineurs ; - Sensibiliser les conducteurs et mettre en place un code de conduite ;

Identification de l'impact			Mesures d'atténuation
Activités/sources d'impact	Composante du milieu affecté	Identification de l'impact	
	Activités économiques	Perturbation des activités économiques riveraines	- Réinstaller les propriétaires d'activités commerciales avec l'appui des communes de Port- Bouët et de Treichville avant le démarrage des chantiers ;
	Foncier	Risques de contestations, de conflits et de spéculations foncières	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.
	Équipements et réseaux	Perturbation des réseaux d'eau potable et d'électricité	Se rapprocher des services techniques des concessionnaires tels que la SODECI et la CIE pour le déplacement des réseaux d'eau potable et d'électricité avant d'entamer les travaux.

Phase de construction

Identification de l'impact			Mesures d'atténuation
Activités sources d'impact	Composante du milieu affectée	Identification de l'impact	
Décapage Terrassements Pose d'ouvrages Chaussée et bitumage Équipements	Qualité de l'air	Augmentation de la concentration des polluants atmosphériques et de poussières	<ul style="list-style-type: none"> - Arroser périodiquement les plates-formes ; - Entretien qualitativement et périodiquement des engins et des véhicules ; - Mettre en place une bâche de protection sur les camions transportant les matériaux ; - Éviter les déplacements inopportuns ; - Porter des EPI surtout les caches-nez par les employés ou toute autre personne en visite sur le site des travaux ; - 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	Nuisances sonores auprès des riverains	- Planifier les horaires de travail selon le type d'occupation (habitat, industriel, commercial) ;

Identification de l'impact			Mesures d'atténuation
Activités sources d'impact	Composante du milieu affectée	Identification de l'impact	
			- Faire respecter la quiétude des riverains par les employés
	Paysage	Dégradation des vues habituelles	Stocker les matériaux (granulats) et les produits de déblais dans des zones aménagées et protégées
	Sols	<ul style="list-style-type: none"> - Risques d'érosion des sols par le ruissellement - Risques de contamination par les hydrocarbures et les huiles 	<ul style="list-style-type: none"> - Mettre en place des systèmes de drainage des eaux de ruissellement - 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 : réservoir en béton étanche, cuves étanches ; - Faire enlever et détruire 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 solides et liquides pour éviter la contamination des sols par les déchets générés par les employés et les fuites accidentelles ;
	Ressources en eau	Risques de contamination des ressources en eaux	Prendre des dispositions pour éviter le déversement de déchets proches des sources d'eau ;
Décapage Terrassements Pose d'ouvrages Chaussée et bitumage Équipements	<ul style="list-style-type: none"> - Population et cadre de vie - Vie sociale et culturelle - Activités économiques 	<ul style="list-style-type: none"> - Difficultés d'accès aux habitations et aux équipements socio-éducatifs, sanitaires et religieux - Risques d'accident - Nuisance sonore et atmosphérique - Risques de transmission des IST/VIH- SIDA - Risque d'hygiène et des infections respiratoires 	<ul style="list-style-type: none"> - 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; - Se rapprocher des services techniques des concessionnaires tel que la SODECI et la CIE pour localiser les emplacements des réseaux d'eau potable et d'électricité avant l'entame des travaux;

Identification de l'impact			Mesures d'atténuation
Activités sources d'impact	Composante du milieu affectée	Identification de l'impact	
		<ul style="list-style-type: none"> - Risque d'interruption dans l'approvisionnement en eau potable des populations - Difficultés d'accès aux habitations et aux équipements - Risques d'accident - Nuisance sonore et atmosphérique - Risques de transmission des IST/VIH-SIDA - Perturbation de l'enlèvement des ordures ménagères - Perturbation des activités économiques 	<ul style="list-style-type: none"> - 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 la nuit (entre 20h00 et 05h00 du matin) ... - Exiger le respect de la quiétude des riverains par les employés; - Informer et sensibiliser le personnel de chantier et les populations riveraines 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 de voies de déviation
<p>Décapage Terrassements Pose d'ouvrages Chaussée et bitumage Équipements</p>	<p>Habitat, équipements et réseaux</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Perturbation de l'accès aux habitations et aux équipements - Risques de fissuration de certains bâtis - Perturbation des réseaux de concessionnaires 	<ul style="list-style-type: none"> - 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 envols préjudiciables des poussières
<p>Décapage Terrassements Pose d'ouvrages Chaussée et bitumage Équipements</p>	<p>Circulation routière et sécurité</p>	<p>Perturbation de la circulation routière sur les voies à aménager Risques d'accident</p>	<ul style="list-style-type: none"> - 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;

Identification de l'impact			Mesures d'atténuation
Activités sources d'impact	Composante du milieu affectée	Identification de l'impact	
			<ul style="list-style-type: none"> - Exiger la limitation de 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 de 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

Identification de l'impact			Mesures correctives
Activités sources d'impact	Composante du milieu affecté	Identification de l'impact	
Remise en circulation des voies	Population ,santé, Circulation routière et sécurité	<ul style="list-style-type: none"> - Risques d'accident - Nuisances sonores et olfactives - Augmentation des risques d'accident 	<ul style="list-style-type: none"> - Exiger la limitation de vitesse dans les quartiers riverains et dans les communes de Port- Bouët et de Treichville (panneaux de limitation de vitesse, dos d'âne, etc.); - 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

F. CONSULTATION PUBLIQUE

La participation du public s'est faite dans le cadre du Décret n°96-894 du 8 novembre 1996, déterminant les règles et procédures applicables aux études relatives à l'impact environnemental des projets de développement, en ses articles 11 et 16 et les politiques de la Banque mondiale, notamment sa Politique Opérationnelle 4.01 (Évaluation Environnementale).

À cet effet, deux (02) séances d'information et de consultation du public ont été organisées dans les Communes de Port- Bouët (Mairie de Port- Bouët) et de Treichville (la Mairie de Treichville), respectivement le 29 décembre 2017 et le 05 janvier 2018, en vue de présenter à tous les acteurs directement impliqués dans la réalisation de ce projet (autorités et structures techniques de l'administration, populations riveraines des emprises des voies à réhabiliter et autres opérateurs économiques), sa consistance, ses objectifs, et les risques/impacts ainsi que la nécessité de la prise en compte de l'environnement naturel et humain dans sa conception, sa réalisation et son exploitation.

Aussi, ces réunions publiques visaient-elles, le recueil des aspirations, des attentes et des craintes de ces populations afin de les associer à la prise de décision finale concernant le projet.

À l'issue de ses consultations, les principales préoccupations formulées sont entre autres :

- les potentiels impacts physiques du projet sur les populations ;
- le mode de gestion des préjudices à subir par la population et la date éventuelle des indemnisations et de libération des sites;
- la nuisance de la circulation des véhicules à poids lourds sur les populations riveraines de Vridi cité à l'exploitation de la voie Zimbabwe
- Vridi Cité - Bvrd de Petit Bassam et la proposition d'une voie de contournement pour ces camions ;
- la date de démarrage des travaux et la durée du projet.
- etc.

G. PLAN DE GESTION ENVIRONNEMENTALE ET SOCIALE (PGES)

✚ PGES pour la phase de préparation et d'installation

Un Plan de Gestion Environnementale et Sociale (PGES) en trois phases (phase de préparation, phase de construction et phase d'exploitation et d'entretien) a été proposé dans le cadre de cette étude, en vue d'une gestion globale des impacts du Projet sur l'environnement de la zone.

Le PGES intègre un programme de surveillance et de suivi environnemental et social, des indicateurs précis/mesurables ainsi que la définition des responsabilités pour le suivi.

L'Entreprise chargée des travaux sera responsable de la mise en œuvre rigoureuse et effective des mesures d'atténuation en phase de construction et d'élaborer le **Plan de Gestion Environnementale et Sociale de Chantier (PGES-C) selon les standards**. La surveillance des travaux d'aménagement sera effectuée par une Mission de Contrôle (MdC), le suivi sera réalisé par l'Agence Nationale de l'Environnement (ANDE). La supervision des activités environnementales et sociales du projet sera réalisée par la Cellule Environnementale et Sociale de l'Unité de Coordination du PACOGA en collaboration avec les services techniques des mairies de Port-Bouet et de Treichville. Plusieurs indicateurs ont été identifiés pour le suivi environnemental et social.

Suivi environnemental et social

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 suivi environnemental est réalisé par l'Agence Nationale de l'Environnement (ANDE). Il permettra de suivre l'évolution de l'état de l'environnement, notamment les éléments environnementaux sensibles et les activités d'exploitation significatives, à partir d'indicateurs environnementaux, pendant toute la durée de la réalisation des activités du Projet.

Les principaux points d'attention au suivi environnemental et social du projet sont:

- Les règles générales d'Hygiène Santé, Sécurité;
- La sensibilisation MST-VIH dans les corridors du projet;
- La gestion des relations entre les employés et la population vivant dans les environs du chantier;
- Prise en compte du genre et de la violence basée sur le genre;
- La protection des mineurs et autres groupes vulnérables

Surveillance environnementale

Les mesures d'atténuation environnementale et sociale proposées dans le cadre de l'EIES et le PGES doivent faire l'objet d'une surveillance en vue de s'assurer qu'elles sont bien mises en place et appliquées au cours de l'exécution du Projet suivant un calendrier en bonne et due forme.

La surveillance environnementale a pour objectif premier de contrôler la bonne exécution de l'ensemble des activités et travaux durant toute la durée du Projet et ce, eu égard au respect des engagements environnementaux pris par le promoteur. D'une manière générale, il s'agit du respect et de la protection de l'environnement. Le terme « engagement » est essentiellement relatif aux mesures environnementales qui sont proposées dans l'EIES, aux lois et règlements, aux autorisations délivrées par le Ministère en charge de l'Environnement ainsi qu'à tous les autres engagements (contrats, marchés, etc.) pris par les entreprises en regard du Projet. En outre, la surveillance permettra, le cas échéant, d'identifier les impacts imprévus, et si nécessaire, d'ajuster les mesures pour les éliminer ou les atténuer.

Les indicateurs et paramètres qui serviront au programme de surveillance environnementale, devront se conformer aux normes nationales en vigueur en adéquation avec les Politiques Opérationnelles de la Banque mondiale. La surveillance des travaux s'effectuera durant toutes les phases de mise en œuvre du Projet à partir de la conception des plans et devis jusqu'à la fin de l'exploitation, la réhabilitation du dernier site/zone exploité et la fermeture de tous les sites utilisés.

Les activités de surveillance environnementale et sociale seront mises en place au cours de la réalisation des phases de préparation, construction et exploitation du Projet.

Plan pour le renforcement des capacités, l'information et la communication

Afin de permettre aux différents acteurs impliqués dans la mise en œuvre du projet de remplir correctement leur mission, il est essentiel de mettre en place un plan de renforcement des capacités, d'information et de sensibilisation de ces acteurs.


Ce plan se concentrera sur:

- l'information et la sensibilisation sur le projet, avec des acteurs ciblés du département technique des municipalités de Port-Bouët et de Treichville et de la population locale;
- la formation et la sensibilisation à la santé et à la sécurité au travail, avec un personnel ciblé de l'entreprise en charge de la construction
 - le soutien au sein du suivi environnemental et social, avec l'acteur ciblé l'ANDE;
 - l'acquisition de voitures et de matériel de surveillance;
 - le soutien dans le cadre de la supervision environnementale et sociale, avec un acteur ciblé, l'embauche d'un expert environnementaliste du PCU (PACOGA)

Activité source d'impact	Composant e du milieu affecte	Analyse De l'impact (impact négatif)	Mesures de protection	Indicateur de suivi	Source de vérification	Organisme d'exécution	Organisme de contrôle	Organisme de suivi
- Libération et préparation de l'emprise du projet - Installation générale de chantier	Qualité de l'air	Augmentation de la concentration des polluants atmosphériques et de poussières	Arroser périodiquement les plateformes 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	Nombre d'arrosage/jour Nombre de camions Bâchés /jour	Rapport de surveillance	Entreprise	AGEROUTE Bureau de contrôle Direction technique des mairies de Port-Bouet et de Treichville	ANDE
	Bruit	Nuisances sonores auprès de riverains	Planifier et restreindre les travaux entre 20 h le soir et 05 h du matin Respecter la quiétude des riverains par les employés	Nombre de plaintes	Enquête auprès des riverains Rapport de surveillance Rapport de comité de recueil et de gestion	Entreprise	AGEROUTE Bureau de contrôle Direction technique des mairies de Port-Bouet et de Treichville	ANDE

Activité source d'impact	Composant e du milieu affecte	Analyse De l'impact (impact négatif)	Mesures de protection	Indicateur de suivi	Source de vérification	Organisme d'exécution	Organisme de contrôle	Organisme de suivi
					des plaintes			
	Paysage	Dégradation des vues habituelles	Interdire le stockage des produits de déblais tout au long des voies	État de propreté des voies	Rapport de surveillance	Entreprise	AGEROUTE Bureau de contrôle Direction technique des mairies de Port-Bouet et de Treichville	ANDE
	Population	Discomfort auditifs et respiratoires Risque d'accidents	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	Nombre d'arrosage Nombre de Camions bâchés Nombre de plaintes	Enquête auprès de riverains Rapport de surveillance	Entreprise	AGEROUTE Bureau de contrôle Direction technique des mairies de Port-Bouet et de Treichville	ANDE

Activité source d'impact	Composant e du milieu affecte	Analyse De l'impact (impact négatif)	Mesures de protection	Indicateur de suivi	Source de vérification	Organisme d'exécution	Organisme de contrôle	Organisme de suivi
			déchargement -Planifier et restreindre les travaux entre 20 h le soir et 05 h du matin					
	Activités économiques et bâtis	Perturbation de l'activité économique riveraine	-Réinstaller les gérants des activités avec l'appui de la municipalité -Indemniser les propriétaires d'activités économiques impactées	Nombre de plaintes	Enquête auprès de riverains Rapport de surveillance	Entreprise	AGEROUTE mairie de TREICHVILLE ou de PORT-BOUET CC PACOGA	ANDE
	Équipements et réseaux	Perturbation des réseaux d'eau potable et d'électricité	Déplacement des réseaux d'eau potable et d'électricité avant l'entame des travaux	Absence des réseaux dans les emprises des voies	Absence des réseaux dans les emprises des voies	Entreprise	AGEROUTE Bureau de contrôle Direction technique des mairies de Port-Bouet et de Treichville	ANDE

 PGES pour la phase de construction

Activité source d'impact	Composante du milieu affecté	Analyse De l'impact (impact négatif)	Mesures de protection	Indicateur de suivi	Source de vérification	Organisme d'exécution	Organisme de contrôle	Organisme de suivi
Décapage Pose d'ouvrages Chaussée et bitumage Équipements	Qualité de l'air	Augmentation de la Concentration des Polluants atmosphériques et de poussières	-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	Nombre d'arrosage Nombre de Camions Bâchés	Rapport de surveillance	Entreprise	AGEROUTE /MdC/ Direction technique des mairies de Port-Bouet et de Treichville	ANDE
	Bruit	Nuisances sonores auprès de riverains	-Planifier et restreindre les travaux entre 20 h du soir et 05h du matin pour les zones d'habitat -Exiger le respect de la quiétude des riverains par les employés	Nombre de plaintes	Enquête auprès des riverains Rapport de surveillance	Entreprise	AGEROUTE /MdC/ Bureau de contrôle Direction technique des mairies de Port-Bouet et de Treichville	ANDE
	Paysage	Dégradation des vues habituelles	Interdire le stockage des produits de déblais tout au long des voies	État de propreté des voies	Rapport de surveillance	Entreprise	AGEROUTE /MdC/ Bureau de contrôle Direction technique des mairies de	ANDE

Activité source d'impact	Composante du milieu affecté	Analyse De l'impact (impact négatif)	Mesures de protection	Indicateur de suivi	Source de vérification	Organisme d'exécution	Organisme de contrôle	Organisme de suivi
							Port-Bouet et de Treichville	
	Sols	Risques d'érosion	<ul style="list-style-type: none"> -Installer les chantiers hors des zones sensibles -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 spécifiques selon les règles environnementales pour recueillir les huiles de vidange, réservoir en béton étanche, cuves étanches -Obliger l'entrepreneur à prendre toutes les dispositions pour 	État de propreté des chantiers et de la base vie	Rapport de surveillance	Entreprise	AGERROUTE /MdC/ Bureau de contrôle Direction technique des mairies de Port-Bouet et de Treichville	ANDE

Activité source d'impact	Composante du milieu affecté	Analyse De l'impact (impact négatif)	Mesures de protection	Indicateur de suivi	Source de vérification	Organisme d'exécution	Organisme de contrôle	Organisme de suivi
			<p>l'enlèvement et la valorisation des huiles de vidange produites au cours de travaux</p> <p>-Enlèvement et destruction effective, par des entreprises spécialisées de la place, de toutes les huiles usagées ou d'entretien des engins et autres véhicules de chantier</p> <p>-Réhabilitation du site de la base de l'entreprise</p>					
	Ressources en eau	Risques de contamination des rivières	Prendre des dispositions pour éviter le déversement de déchets dans les rivières pendant les prélèvements d'eau	Qualité des rivières	Rapport de surveillance	Entreprise	AGEROUTE Bureau de contrôle Direction technique des mairies de Port-Bouet et de Treichville	ANDE

Activité source d'impact	Composante du milieu affecté	Analyse De l'impact (impact négatif)	Mesures de protection	Indicateur de suivi	Source de vérification	Organisme d'exécution	Organisme de contrôle	Organisme de suivi
	Population	<p>Difficultés d'accès aux habitations et aux équipements socio-éducatifs, sanitaires et religieux</p> <p>Risques d'accident</p> <p>Nuisance sonore et atmosphérique</p> <p>Risques de transmission des IST/MS T/SIDAPerturbation de l'enlèvement des ordures ménagères Perturbation des Activités économiques</p>	<p>- Informer les populations riveraines et des usagers sur le planning d'exécution des travaux et les mesures de sécurité à respecter</p> <p>- Maintenir la population loin du champ d'action des engins et matériels de chantier</p> <p>- Mettre en place une signalisation adéquate à l'entrée des zones d'habitation</p> <p>- Arroser périodiquement les plates-formes</p> <p>Mettre en place une bâche de protection sur les camions transportant les matériaux</p>	<p>Nombre de plaintes</p> <p>Nombre d'accident</p> <p>Existence de panneaux de signalisation</p> <p>Nombre de plaintes</p> <p>Nombre d'arrosage</p> <p>Niveau d'information des populations et le personnel de chantier sur le VIH</p>	<p>Enquête auprès de riverains</p> <p>Rapport de surveillance</p>	Entreprise	<p>AGERROUTE et MDC ou BC</p> <p>Direction technique des mairies de Port-Bouet et de Treichville</p>	ANDE

Activité source d'impact	Composante du milieu affecté	Analyse De l'impact (impact négatif)	Mesures de protection	Indicateur de suivi	Source de vérification	Organisme d'exécution	Organisme de contrôle	Organisme de suivi
			<ul style="list-style-type: none"> -Régler la teneur en eau des graveleux pour atténuer l'impact de la poussière avant leur déchargement- -Planifier et restreindre les travaux la nuit au niveau des zones d'habitat -Exiger le respect de la quiétude des riverains par les employés -Informé et sensibiliser les populations et le personnel de chantier sur les IST/VIH-SIDA ... -Aménager des aires de vente de denrées alimentaires sur le chantier 	<p>SIDA</p> <p>Existence de plan de circulation</p>				

Activité source d'impact	Composante du milieu affecté	Analyse De l'impact (impact négatif)	Mesures de protection	Indicateur de suivi	Source de vérification	Organisme d'exécution	Organisme de contrôle	Organisme de suivi
			-Équiper le chantier d'un dispositif médical -Bitumer les voies par demi-chaussée ou identification de voies de déviation					
	Habitat, équipements et réseaux	Perturbation de l'accès aux habitations et aux équipements Risques de fissuration de certains bâtis Perturbation des réseaux de concessionnaires	-Faciliter le déplacement des personnes dont les meilleures conditions possibles par le ménage de couloirs de passage, par exemple Arroser les aires de travail à proximité des équipements pour limiter les envols préjudiciables des poussières	Existence de plan de circulation Nombre d'arrosage	Rapport de surveillance	Entreprise	AGERROUTE Direction technique des mairies de Port-Bouet et de Treichville	ANDE
	Circulation routière et sécurité	Perturbation de la Circulation routière sur les voies à aménager	-Prévoir d'un calendrier de travail -Sensibiliser et informer les riverains et les	Existence d'un calendrier de travail	Enquête auprès des riverains Rapport de Surveillance Existence de	Entreprise	AGERROUTE Direction technique des mairies de	ANDE

Activité source d'impact	Composante du milieu affecté	Analyse De l'impact (impact négatif)	Mesures de protection	Indicateur de suivi	Source de vérification	Organisme d'exécution	Organisme de contrôle	Organisme de suivi
		Risques d'accident	<p>usagers sur les risques d'accident liés à la circulation des engins et au transport des matériaux</p> <p>-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 ...</p> <p>-Renforcer les mesures de sécurité par les marquages au sol(signalisation horizontale) ainsi que les feux tricolores et les avertisseurs</p> <p>-Stabiliser le remblai du talus par engazonnement ou</p>	<p>Niveau d'information des riverains et des usagers sur les risques d'accidents</p> <p>Existence de panneaux de signalisation</p>	plan de circulation		Port-Bouet et de Treichville	

Activité source d'impact	Composante du milieu affecté	Analyse De l'impact (impact négatif)	Mesures de protection	Indicateur de suivi	Source de vérification	Organisme d'exécution	Organisme de contrôle	Organisme de suivi
			<p>autre couverture végétale dans les zones soumises à de fortes érosions</p> <p>-Bitumer les voies par demi-chaussée ou identifier des voies de déviation</p> <p>-Proposer des voies alternatives(voies d'accès de déviation) pour les véhicules principalement celles des riverains</p>					



PGES pour la phase d'exploitation et d'entretien

Activité source d'impact	Composante du milieu affecté	Analyse De l'impact (impact négatif)	Mesures de protection	Indicateur de suivi	Source de vérification	Organisme d'exécution	Organisme de contrôle	Organisme de suivi
Remises-en circulation des voies	Population Santé Circulation routière et sécurité	Risques d'accident	Limiter à 40km/h la vitesse des véhicules dans les quartiers riverains et dans les communes	Nombre d'accident Nombre de plaintes	Enquête auprès des riverains Rapport de	Entreprise	AGEROUT E MDC	ANDE

Activité source d'impact	Composant e du milieu affecte	Analyse De l'impact (impact négatif)	Mesures de protection	Indicateur de suivi	Source de vérification	Organisme d'exécution	Organisme de contrôle	Organisme de suivi
		Nuisances sonore et olfactives Augmentation des risques d'accident	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	Présence de panneaux de signalisation Niveau d'information des populations sur la sécurité routière	surveillance		Services techniques des mairies de Port-Bouet et de Treichville	

Un Plan de Gestion Environnementale et Sociale (PGES) en trois phases (phase de préparation, phase de construction et phase d'exploitation et d'entretien) a été proposé dans le cadre de cette étude, en vue d'une gestion globale des impacts du Projet sur l'environnement de la zone.

Le PGES intègre un programme de surveillance et de suivi environnemental et social, des indicateurs précis/mesurables ainsi que la définition des responsabilités pour le suivi.

L'Entreprise chargée des travaux sera responsable de la mise en œuvre rigoureuse et effective des mesures d'atténuation en phase de construction et d'élaborer le Plan de Gestion Environnementale et Sociale de Chantier (PGES-C) selon les standards. La surveillance des travaux d'aménagement sera effectuée par une Mission de Contrôle (MdC), le suivi sera réalisé par l'Agence Nationale de l'Environnement (ANDE). La supervision des activités environnementales et sociales du projet sera réalisée par la Cellule Environnementale et Sociale de l'Unité de Coordination du PACOGA en collaboration avec les services techniques des mairies de Port-Bouet et de Treichville. Plusieurs indicateurs ont été identifiés pour le suivi environnemental et social.

Mécanisme de gestion des plaintes

Dans l'objectif d'amélioration des performances de ses relations avec les usagers et les riverains, les Mairies mettra en place un Mécanisme de Gestion des Plaintes (MGP) et des éventuels conflits. Ce MGP devrait garantir aux personnes affectées et au public leur droit à l'information, au traitement de leurs plaintes, de recours, etc., pendant les différentes étapes du cycle du projet (Conception, construction, exploitation).

- Mode opératoire de gestion des plaintes

Le mode opératoire proposé pour la gestion des plaintes et des litiges repose sur deux (2) principes à savoir : le règlement à l'amiable et le règlement par voie judiciaire.

- Règlement des plaintes et litiges à l'amiable

Le règlement à l'amiable est la voie privilégiée dans le règlement des plaintes et litiges dans le cadre de la mise en œuvre du projet d'aménagement et de réhabilitation des voiries du port. Il s'effectuera à travers une ONG locale et le représentant des populations, la cellule d'analyse et le Comité de suivi. Ceux-ci développent une approche conciliante afin de préserver les droits et les intérêts de chaque partie.

- ❖ Au niveau de l'ONG

Etape 1 : enregistrement

Les plaintes sont portées par le représentant des populations à l'ONG et enregistrées dans un registre tenu à cet effet. Les plaignants peuvent rédiger elles-mêmes leurs plaintes ou se faire aider par leur représentant ou s'appuyer sur des personnes ressources.

Etape 2 : Convocation

Après enregistrement, l'ONG transmet le dossier au représentant de la mairie de Port-Bouët, pour statuer sur le conflit dans un délai ne dépassant pas une (1) semaine (7 jours ouvrables) y compris le délai de notification des résultats aux parties concernées.

Etape 3 : règlement

La Mairie et l'ONG convoquent le plaignant pour l'entendre. Il analyse ensuite la plainte au regard des explications du plaignant et procède à une résolution à l'amiable.

En cas d'échec, le représentant de la mairie établit un PV de désaccord signé par le PAP et son témoin. Le contentieux est alors transféré au niveau de la Cellule d'analyse des plaintes.

❖ Au niveau de la Cellule d'Analyse des plaintes

La plainte est reçue et enregistrée par la cellule d'analyse dont le préfet assure la présidence. La cellule d'analyse reçoit le plaignant pour avoir le rapport des activités menées dans le cadre de la gestion de la plainte et les résultats obtenus.

La Cellule analyse sa recevabilité ou non après sept jours ouvrables, sur la base des conditions d'éligibilité.

Si la plainte est jugée irrecevable, la Cellule formule clairement à l'endroit du plaignant, les explications et motifs du rejet.

Dans le cas contraire, il est proposé au plaignant un règlement à l'amiable. La Cellule d'analyse engage les discussions avec le plaignant pendant sept (7) jours ouvrables.

En cas d'accord entre les parties, les décisions sont directement exécutées par la Cellule d'analyse. En cas de désaccord, la plainte est transmise après au Comité de Suivi.

En cas d'accord entre les parties, les décisions sont transmises à la cellule d'analyse pour exécution. En cas de désaccord, le plaignant peut saisir le tribunal de première instance d'Abidjan.

➤ Règlement des litiges par voie judiciaire

En cas d'échec de toutes les tentatives de négociation à l'amiable, le plaignant peut saisir le tribunal de première instance d'Abidjan.

Suivi environnemental et social

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 suivi environnemental est réalisé par l'Agence Nationale de l'Environnement (ANDE). Il permettra de suivre l'évolution de l'état de l'environnement, notamment les éléments environnementaux sensibles et les activités d'exploitation significatives, à partir d'indicateurs environnementaux, pendant toute la durée de la réalisation des activités du Projet.

Les principaux points d'attention au suivi environnemental et social du projet sont:

- Les règles générales d'Hygiène Santé, Sécurité;
- La sensibilisation MST-VIH dans les corridors du projet;

- La gestion des relations entre les employés et la population vivant dans les environs du chantier;
- Prise en compte du genre et de la violence basée sur le genre;
- La protection des mineurs et autres groupes vulnérables

Surveillance environnementale

Les mesures d'atténuation environnementale et sociale proposées dans le cadre de l'EIES et le PGES doivent faire l'objet d'une surveillance en vue de s'assurer qu'elles sont bien mises en place et appliquées au cours de l'exécution du Projet suivant un calendrier en bonne et due forme.

La surveillance environnementale a pour objectif premier de contrôler la bonne exécution de l'ensemble des activités et travaux durant toute la durée du Projet et ce, eu égard au respect des engagements environnementaux pris par le promoteur. D'une manière générale, il s'agit du respect et de la protection de l'environnement. Le terme « engagement » est essentiellement relatif aux mesures environnementales qui sont proposées dans l'EIES, aux lois et règlements, aux autorisations délivrées par le Ministère en charge de l'Environnement ainsi qu'à tous les autres engagements (contrats, marchés, etc.) pris par les entreprises en regard du Projet. En outre, la surveillance permettra, le cas échéant, d'identifier les impacts imprévus, et si nécessaire, d'ajuster les mesures pour les éliminer ou les atténuer.

Les indicateurs et paramètres qui serviront au programme de surveillance environnementale, devront se conformer aux normes nationales en vigueur en adéquation avec les Politiques Opérationnelles de la Banque mondiale. La surveillance des travaux s'effectuera durant toutes les phases de mise en œuvre du Projet à partir de la conception des plans et devis jusqu'à la fin de l'exploitation, la réhabilitation du dernier site/zone exploité et la fermeture de tous les sites utilisés.

Les activités de surveillance environnementale et sociale seront mises en place au cours de la réalisation des phases de préparation, construction et exploitation du Projet.

✚ Plan pour le renforcement des capacités, l'information et la communication

Afin de permettre aux différents acteurs impliqués dans la mise en œuvre du projet de remplir correctement leur mission, il est essentiel de mettre en place un plan de renforcement des capacités, d'information et de sensibilisation de ces acteurs.

Ce plan se concentrera sur:

- l' information et la sensibilisation sur le projet, avec des acteurs ciblés du département technique des municipalités de Port-Bouët et de Treichville et de la population locale;
- la formation et la sensibilisation à la santé et à la sécurité au travail, avec un personnel ciblé de l'entreprise en charge de la construction
- le soutien au sein du suivi environnemental et social, avec l'acteur ciblé l'ANDE;
- l'acquisition de voitures et de matériel de surveillance;
- le soutien dans le cadre de la supervision environnementale et sociale, avec un acteur ciblé, l'embauche d'un expert environnementaliste du PCU (PACOGA)

H. COUT DES MESURES ENVIRONNEMENTALES ET SOCIALES

Le coût de mise en œuvre des mesures environnementales et sociales est estimé à Soixante-treize millions cinq cent mille CFA (73 500 000 FCFA) (139 659 Dollar US) selon la décomposition suivante :

N°	Désignation des activités	Unités	Quantités	Coûts unitaires (F CFA)	Coûts totaux en F CFA)
1	Mesures d'IEC et sensibilisation				
1.1	Information, Education, Communication et sensibilisation du personnel de chantier et des populations sur le VIH/SIDA, etc.	Séance	02	5 000 000	10 000 000
1.2	Campagnes d'information, de sensibilisation et de formation des usagers de la route et des populations riveraines sur la sécurité routière	Séance	02	5 000 000	10 000 000
	Sous Total 1				20 000 000
2.	Mesures de protection				
2.1	Equipements de protection	Forfait	1	15 000 000	15 000 000
2.2	Aménagement des couloirs et passerelles de chantier	Forfait	1	12 000 000	12 000 000
2.3	Planting d'arbres	Forfait	1	3.000.000	3.000.000
	Sous Total 2				30 000 000
3	Formation des acteurs				
3.1	Normes d'hygiène et de sécurité des travaux	Forfait	1	10 000 000	10 000 000
3.2	Suivi environnemental et social des travaux	Forfait	1	10 000 000	10 000 000
3.3	Audit environnemental et social à la fin des travaux	Étude	1	3 500 000	3 500 000
	Sous total 3				23 500 000
	TOTAL GENERAL				73 500 000

CONCLUSION

Les activités prévues dans le cadre du projet d'aménagement et de réhabilitation des infrastructures de transport routier du port autonome d'Abidjan apporteront des avantages environnementaux, sociaux et économiques certains aux populations d'Abidjan en général et dans la zone portuaire en particulier.

Ces impacts positifs se manifesteront en termes d'amélioration de la fluidité routière dans les communes de Port- Bouët et de Treichville, de développement des échanges avec les pays voisins, d'amélioration de la circulation au sein du domaine portuaire, d'accroissement des relations commerciales entre la Côte d'Ivoire et la sous-région, d'amélioration des revenus des populations locales, d'augmentation de la valeur du foncier aux abords des routes construites notamment celle de boulevard de petit Bassam vers quartier Zimbabwe en passant par Vridi cité, de facilitation de l'accès à certaines zones du port et aux infrastructures urbaines (hôpitaux, centres administratifs) et au désenclavement de certains équipements peu fréquentés à cause de l'état défectueux de la voie principale d'accès.

Quant aux impacts négatifs, ils se résument principalement aux envols de poussière, à la production des déchets, aux nuisances sonores, aux éventuels dommages aux réseaux divers, à la perturbation des activités économiques et de la circulation, aux difficultés de déplacement des populations riveraines pendant la réalisation des travaux, aux risques d'accident, etc. Le déclenchement de la politique opérationnelle (PO4.01) de la Banque mondiale, et des politiques nationales en matière environnementale et sociale, a rendu nécessaire la présente EIES assortie d'un PGES destiné à atténuer les impacts négatifs et bonifier les impacts positifs induits par le projet sur l'environnement et les populations liés à la mise en œuvre du projet.

Ce Plan de Gestion Environnemental et Social (PGES) inclut les éléments clefs de la gestion environnementale et sociale de mise en œuvre et du suivi des mesures, les responsabilités institutionnelles et le budget. Il inclut également les mesures de sensibilisation, de bonnes pratiques en matière de gestion environnementale, de formation des usagers de la route et des populations riveraines sur la sécurité routière, etc.

La mise en œuvre des activités sera assurée sous la coordination des missions de contrôle et sous la supervision de l'environnementaliste de l'UCP avec l'implication des responsables des services techniques de Port- Bouët et de Treichville et l'environnementaliste de l'AGERROUTE.

Le programme de suivi portera sur le suivi permanent, la supervision et l'évaluation. Le suivi environnemental externe devra être assuré par l'ANDE. La Banque mondiale participera aussi à la supervision.

Les coûts des mesures environnementales sont estimés à Soixante-treize millions cinq cents mille CFA **(73 500 000 FCFA) soit 124.000 USD DOLLARS.**

EXECUTIVE SUMMARY

A.PROJECT DESCRIPTION

The Autonomous Port of Abidjan (PAA in french) plays an important role in the Ivorian economy. The shortcomings of both qualitative and quantitative PAA transport infrastructure is one of the weakness links

in the supply chain of these activities. The endless congestion observed on the roads within the port area, the uncontrolled parking of vehicles, including trucks and environmental degradation are the negative consequences of these deficiencies.

In order to address these challenges at the port area, the State of Côte d'Ivoire through the Project to Support Competitiveness of the Grand Abidjan (PACOGA) identified a set of priority roads to strengthen. This is a total of twenty-three (23) routes included in two (02) districts of Abidjan Port Bouet and Treichville.

The importance of this project should be seen at strategic levels:

- at the level of improving traffic and service to the surrounding neighborhoods in the costs of transportation
- at the level of road user's safety
- at the level of improving the living environment of local residents
- at the level of revitalization of economic activities.

This ESIA covers three (03) of these routes. These are the ways: MAERSK- SIEPBA, UNICAO-PARK OIC and Zimbabwe Betl - Vridi City - bvrld Petit Bassam.

B.PROJECT PRESENTATION

Site description

The study area belongs to the public domain of the port of Abidjan area. The Autonomous Port of Abidjan is a public institution of the Ivorian government, which jointly performs administrative public service missions and public service missions at industrial and commercial character. It is run as a public industrial and commercial nature and is responsible for operating, managing and promoting the port facilities in Abidjan Treichville.

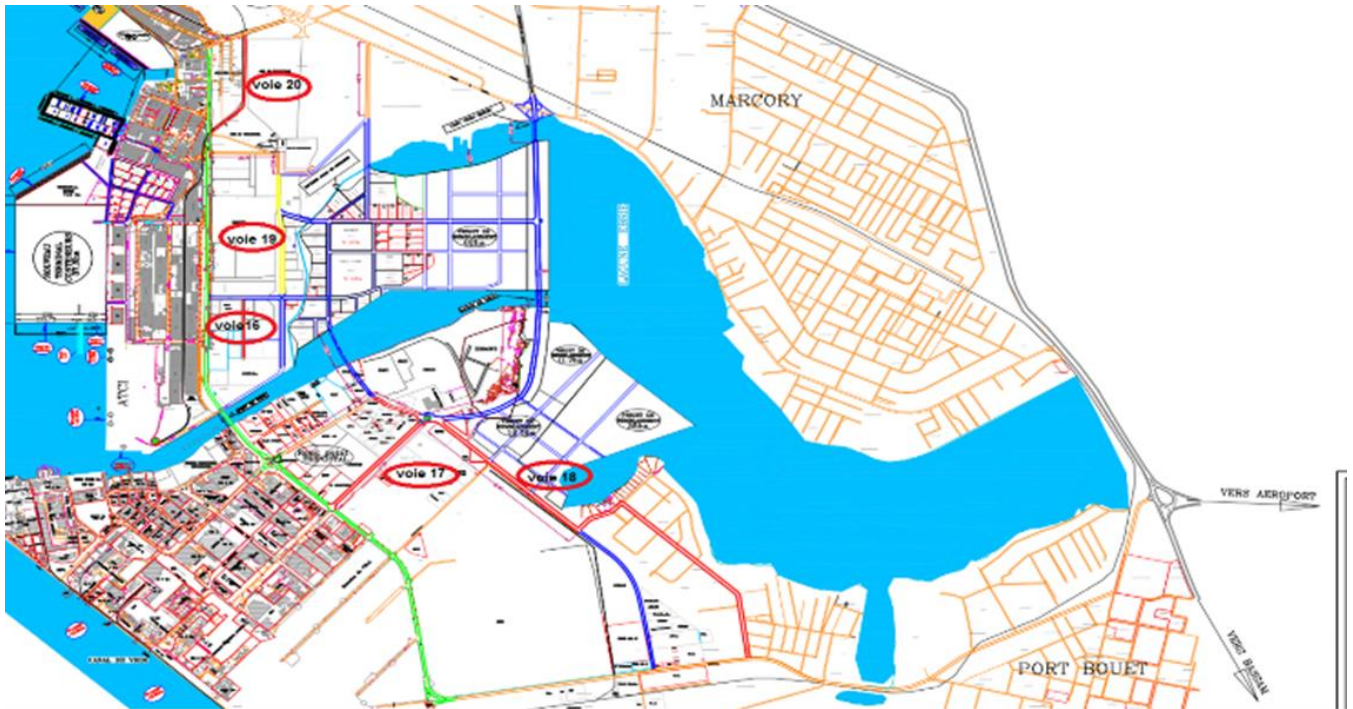
The locations of these channels are listed in the following table:

Commons	Itineraries	Code	Linear (km)	Grip (m)	Width (m)
Port-Bouet	Highways Bvd Petit Bassam - Zimbabwe through Vridi City: 2x2	V18	2.80	20	14
	Highways Belt UNICAO-PARK OIC: 2x1 routes	V17	1.20	12	7.7

Treichville	Highways MAERSK-SIEPBA: 2x1 routes	V16	0.40	12	7.7
--------------------	------------------------------------	-----	------	----	-----

Figure 1 shows a block diagram of all the routes retained in this phase of the development and rehabilitation of road transport infrastructure of the Port of Abidjan.

Figure 1: Overview of routes to convert



environmental and social challenges of the project

Like any development project, the proposed development and rehabilitation of transport infrastructure of the Autonomous Port of Abidjan, in its realization, faces environmental and social issues:

- Environmental issues

It is about putting in place measures to protect as best as possible, the Ebrié lagoon that will serve as an outlet for some road drainage system.

- social issues

All along the routes concerned, we note the existence of commercial activities, particularly that from the junction to Zimbabwe and that small Bassam linking UNICAO belt OIC Park. These occupations were the subject of a census and provisions should be made to relocate these activities before starting work. With this in mind, the major social challenge remains the proper resettlement of business leaders installed in the port area

Initial state of the project site

❖ **physical Environment** **the relief**

The relief of the study area is characterized by the existence of valleys associated with slums and interfluves. The extreme altitudes between 100 and 500 m, with an average of around 250 m.

Pedology

From a geological point of view, the study area is part of a sedimentary basin whose age from Cretaceous to Quaternary. However, only the Tertiary and Quaternary formations outcrops.

These formations are composed by:

- Tertiary sands
- Marine quaternary and current sands
- Old and recent alluvial deposits characterized by highly variable texture from compact plastic clay to coarse gravel sand.

The climate

The study area is subject to a transitional equatorial climate (climate Attiéén), characterized by a long dry season (December to April), a long rainy season (May to July), a short dry season (from August-September) and a short rainy season (October to November).

hydrography

As for the hydrology, the survey area comprises the Ebrié lagoon that extends to 566 m² of area to an average width of 7 km and an average length of 150 km with an average depth of 4 meters. This lagoon is divided into several sections by Aghien and Potou lagoons, the Canal of Assini, Abidjan and Vridi channel.

Hydrogeology

The hydrogeological setting of the study area comprises two (02) aquifers those are quaternary and Continental terminal. Both (02) respectively contain groundwater aquifers of the quaternary and Continental Terminal groundwater also called "Groundwater of Abidjan." This layer consists, as for her, in the absence of lenticular clay benches, with coarse sands of fluvial spent variegated clays, sandy clays and clay sands. She enjoys natural protection, in particular, its depth (from 90 m deep), its northern slope to the south and the existence of the major flaw of the lagoons take shelter of a lift of salty water in the boreholes used for the drinking water supply (AEP in french) of Autonomous District of Abidjan populations.

The air

Human activities are the main source of air pollution in the project implementation areas. Emission sources of air pollutants identified are:

- the exhaust gases of public transport vehicles , individual and heavyweight;
- the two-wheeled vehicles;
- the significant rising of dust especially in dry periods.

Noise

The real sources of noise at the project area are human activities and wheel gear.

❖ biological Environment

The vegetation

At the study area, the vegetation has disappeared completely due to urbanization.

Wildlife

There are only a few salamanders, lizards, snakes, doves, crows, mice.

❖ human environment

- Populations: no household in the grip of roadways. Only shacks that serve the management of the business;
- Land: the project site is part of the port area: public domain of the State;
- Economic activities: the existence of commercial activities, particularly that from the intersection Zimbabwe to small Bassam, the one linking the UNICAO belt to the OIC park and the roadway of Treichville CHU entering the city of the Port.
- Facilities: various networks (electricity, water, telecommunication, drainage and sanitation)

C.INSTITUTIONAL AND REGULATORY FRAMEWORK OF THE STUDY

The legal and regulatory level, the development of this ESIA is based on several national laws on environmental protection, including:

- Law No. 2016-886 of November 8, 2016 with Constitution of the Republic of Côte d'Ivoire;
- Law No. 96-766 of 3 October 1996 of the Environmental Code;
- Law No. 98-755 of 23 December 1998 the Water Code;
- Law No. 2014-138 of 24 March 2014 concerning the Mining Code;
- Law No. 2015-532 of 20 July 2015 on Labor Code;
- Law No. 2014-390 of 20 June 2014 concerning Guidance on Sustainable Development;
- Law No. 2003-208 07 July 2003 Transfer and Distribution of powers of the State for Local Government;
- Law No. 99-477 of August 2, 1999 as amended by Ordinance No. 2012-03 of 11 January 2012 on Social Insurance Code;
- Decree No. 96-894 of 8 November 1996 concerning ESIA;
- Decree of 25 November 1930 providing eminent domain;
- Decree No. 96-206 07 March 1996 concerning the committee on health, safety and working conditions;
- Decree No. 96-894 08 November 1996 laying down rules and procedures for studies related to the environmental impact of development projects;
- Decree No. 98-40 of 28 January 1998 on the Technical Advisory Committee to study issues of hygiene and safety of workers;

- Decree No. 2012-1047 of 24 October 2012 laying down the procedures for implementing the polluter pays principle as defined by Law No. 96-766 03 October 1996 on the Environmental Code;

Furthermore, this study was performed taking into account the policy requirements for environmental and social safeguards of the World Bank, including OP 4.01 on Environmental Assessment and OP 4.11 on Physical Cultural Resources.

At the institutional level

The project implementation will involve several national government agencies namely:

- Ministry of Economic Infrastructure :**As part of this project, the MIE will act as Client, Ministry of Supervision of the AGEROUTE in the design and implementation of the project;** The PRICI assure the preparation and the implementation of the project.
- Ministry of Construction, Housing, Sanitation and Urban Development: **As part of this project, he will be involved in the construction of the sanitation works along the tracks.;**
- Ministry of Industry and Mines: **In this project, he is represented by the General Directorate of Mines and Geology, and specifically by the Mining, Artisanal and Quarrying Department, which is concerned with the opening of possible borrow pits and careers;**
- Ministry of Employment and Social Protection;
- Ministry of Health and Public Hygiene: **As part of the asphaltting project, the Directorate of Hygiene, Environment and Health (DHES), will ensure through the National Institute of Public Hygiene (INHP) hygienic conditions in which operations will be carried out to protect the health of the workers and people living in the project area;**
- The Ministry of Environment Urban healthiness and Sustainable Development through the National Environment Agency (ANDE): **As part of this project, MINSEDD will intervene in the review and validation of this ESIA and the environmental certification of the project through the ANDE. In addition, ANDE will take part in monitoring the implementation of the ESMP;**
- Ministry of transport : **As part of this project, it will ensure the respect of the speed limit in the project area;**
- Ministry of Economy and Finance: **As part of the project, it will ensure the compliance of the finance with the Bank's Standard;**

As for private institutions, they include:

- the Office of the works control;
- the works company.

D. IMPACTS OF THE PROJECT ON THE ENVIRONMENT

✚ positive and negative impacts during preparation and installation

impact source Activity	Component affected environment	Characterization of the impact	Intensity	scope	duration	Importance
POSITIVE IMPACTS						
Liberation and preparation of the Project grip General site installation	Population	temporary jobs	Average	Local	short	Minor
	Economical activities	Development Circumstantial restoration activities Financial flow Temporary Employment Creation	Average	Local	short	Minor
NEGATIVE IMPACTS						
Liberation and preparation of the Project grip General site installation	Air quality	Increasing the concentration of air pollutants and dust	Average	Local	short	Minor
	Noise	Noise from neighbors	Average	Local	short	Minor
	Landscape	Degradation of the usual views	Average	Local	short	Minor
	Population	Risk of hearing and respiratory disorders Accident risks	Average	Local	short	Minor
	Economical activities	Disruption of riverside economic activities	Average	Local	short	Minor
	Landed	Risks of disputes, conflicts and land speculation	Average	Local	short	Minor

✚ positive and negative impacts during construction

impact source Activity	Component affected environment	Identification of the impact	Intensity	scope	duration	Importance
POSITIVE IMPACTS						

impact source Activity	Component affected environment	Identification of the impact	Intensity	scope	duration	Importance
Liberation and preparation of the Project grip General site installation	Population	<ul style="list-style-type: none"> • Job creation at several levels • Reducing unemployment and the fight against poverty during the construction period 	Average	Local	Average	Average
	Social life	<ul style="list-style-type: none"> • Animation of social life of bordering districts 	Average	Local	Average	Average
Liberation and preparation of the Project grip General site installation	Economical activities	<ul style="list-style-type: none"> • Development of income-generating activities • Increased commodity consumption • The creation of new borrow pits or development of existing quarries • Increased turnover of managers of activities 	Average	Local	Average	Average
	Habitat, equipment and networks	Increase of Housing and improvement of the living environment	Average	Local	Average	Average
NEGATIVE IMPACTS						
Liberation and preparation of the Project grip General site installation	Air quality	Increasing the concentration of air pollutants and dust	Average	Local	Average	Minor
	Noise	Noise from neighbors	Average	Local	Average	Minor
	Landscape	Degradation of the usual views	Average	Local	Average	Average
	Soils	<ul style="list-style-type: none"> • Degradation of soil quality • Risk of erosion • Risk of contamination by hydrocarbons and oils 	Strong	Local	Average	major
	Water resources	<ul style="list-style-type: none"> • Risk of contamination of ground and surface water • Deterioration in the quality of groundwater 	Average	Local	Average	Average

impact source Activity	Component affected environment	Identification of the impact	Intensity	scope	duration	Importance
		overexploitation				
	Population and lifestyle	<ul style="list-style-type: none"> • Difficulties of access to housing and social and educational, medical and religious facilities • Accident Risks • air and noise nuisance • Risks of transmission of STI / HIV-AIDS • Disruption of garbage collection • Interruption in the supply of drinking water to populations 	Strong	Local	short	Average
	social and cultural life	Risks of conflict and social upheaval reports	Average	Local	Average	Average
	Economical activities	Economic disruption	Average	Local	Average	Average
	Habitat, equipment and networks	<ul style="list-style-type: none"> • Disruption of access to housing and equipment • Disruption of different dealer networks 	Strong	Local	short	Average
	Road Safety and Traffic	<ul style="list-style-type: none"> • Disruption of traffic on the routes to be developed • Accident Risks 	Strong	Local	short	Average

 Positive and negative impacts on operating and maintenance phase

impact source Activity	Component affected environment	Identification of the impact	Intensity	scope	duration	Importance
positive impacts						

impact source Activity	Component affected environment	Identification of the impact	Intensity	scope	duration	Importance
Recirculation of the pathways	Economical activities	Saves time for managers of economic activities Rise of the rental business	Average	Local	Long	major
	Habitat, equipment and networks	Improving the quality and living comfort Possible expansion of electricity networks and water	Average	Local	Long	major
	Traffic	traffic flow Increased potential of Transit	Average	Local	Long	major
Negative impacts						
Recirculation of the pathways	Population	Accident Risks Noise and odor pollution	Average	Local	Long	major
	social and cultural life	the social disruption risk	Low	Local	Long	Average
	Road Safety and Traffic	Increased risk of accidents	Average	Local	Long	major

E. MEASURES ENVIRONMENTAL PROTECTION

Preparing and installation

Identification of the impact			Mitigation measures
Activities sources of impact	Component affected environment	Identification of the impact	
<ul style="list-style-type: none"> - Liberation and preparation of the Project RoW - General site installation 	Air quality	Increased of air pollution and dust concentration	<ul style="list-style-type: none"> - Water platforms periodically; - Set up a tarpaulin on lorries transporting materials; - Limit the speed at 40 km / h - Avoid undesirable displacement; - Adjust the water content of gravel to reduce the impact of dust before unloading - Equipping muffler employees
	Noise	Noise from neighbors	<ul style="list-style-type: none"> - Plan and restrict the work at night (between 20 pm and 05 am); - Make arrangements to enforce the tranquility of residents by staff;
	soils	erosion risks	<ul style="list-style-type: none"> -Make arrangements to work quickly to close the excavations -Tree planting along the road
	Landscape	Degradation of the usual views	<ul style="list-style-type: none"> -do not allow storage of all cuttings produced along the tracks;
	Population	<ul style="list-style-type: none"> - Risk of hearing and respiratory disorders - Accident risks 	<ul style="list-style-type: none"> - Water periodically platforms; - Set up a tarpaulin on lorries transporting materials; - Adjust the water content of gravel to reduce the impact of dust prior to discharge; - Plan and restrict the work at night (between 20:00 pm and 5:00 am in the evening) - Enforce the tranquility of residents by staff; - Limit the speed of the work vehicle at 40 km / h; - Educate drivers and implement a code of conduct

Identification of the impact			Mitigation measures
Activities sources of impact	Component affected environment	Identification of the impact	
	Economical activities	Disruption of riverside economic activities	- Reinstall commercial activities owners with the support of towns to Port Bouet, Treichville and before the start of projects;
	Equipment and networks	Disruption of drinking water and electricity networks	Connecting with technical services such as dealers SODECI and CIE for displacement of drinking water and electricity networks before the start of work

Construction phase

Identification of the impact			Reduction measures
Activities sources of impact	Component affected environment	Identification of the impact	
Stripping Earthworks Floor Laying and asphalting works Equipment	Air quality	Increased air pollution and dust concentrations	<ul style="list-style-type: none"> - Water periodically platforms ; - Qualitatively maintain and periodically gear and vehicles; - Set up a tarpaulin on lorries transporting materials; - Avoid undesirable displacement; - Port PPE especially caches nose by employees or any other person visiting the work site; - Adjust the water content of gravel to reduce the impact of dust prior to discharge; - Limit the speed of vehicles to 40 km / h

Identification of the impact			Reduction measures
Activities sources of impact	Component affected environment	Identification of the impact	
	Noise	Noise from neighbors	<ul style="list-style-type: none"> - Planning work schedules depending on the type of occupation (housing, industrial, commercial); - Enforce the tranquility of residents by staff
	Landscape	Degradation of the usual views	Storing materials (aggregate) and the cuttings produced in areas arranged and protected
	soils	<ul style="list-style-type: none"> - erosion Contamination risks by hydrocarbons and oils 	<ul style="list-style-type: none"> - Building mechanical workshops likely to receive construction plant and vehicles for different currents reviews and interviews; - Require the contractor to develop specific equipment according to environmental regulations for collecting waste oil: Waterproof concrete tank, watertight tanks; - Make remove and destroy all waste oils or maintenance of machines and other construction vehicles by specialized companies of the place; - Develop a solid and liquid waste management plan to avoid soil contamination by waste generated by employees and accidental leaks
	Water resources	Water Resources Contamination risks	Take steps to prevent waste dumping near water sources

Identification of the impact			Reduction measures
Activities sources of impact	Component affected environment	Identification of the impact	
Stripping Earthworks Floor Laying and asphaltting works Equipment	- Population	<ul style="list-style-type: none"> - Difficulties of access to housing and social and educational facilities, medical and religious - Accident risks - air and noise nuisance - Risk of STI / HIV-AIDS - hygiene and risk of respiratory infections - Risk of interruption in the drinking water supply of populations - Difficulties of access to housing and equipment - Accident Risks - air and noise nuisance - Risks of transmission of STI / HIV-AIDS - Disruption of garbage collection - Economic disruption 	<ul style="list-style-type: none"> - Inform local residents and users of the work execution schedule and safety measures to be followed; - Keep the population away from the scope of construction plant and equipment; - Set up proper signage at the entrance of the residential areas; - Water periodically platforms; - Connecting with technical services of dealers as SODECI and CIE to locate the locations of drinking water and electricity networks before the start of the work; - Set up a tarpaulin on lorries transporting materials; - Adjust the water content of gravel to reduce the impact of dust prior to discharge; - Plan and restrict the work at night (between 20:00pm and 05:00 in the morning) ... - Require compliance with the tranquility of residents by staff; - Inform and educate the site personnel and local

Identification of the impact			Reduction measures
Activities sources of impact	Component affected environment	Identification of the impact	
			<p>residents on STI / HIV AIDS;</p> <ul style="list-style-type: none"> - Develop sales areas of food on site; - Equip the site of a medical device; - Bitumer channels by half floor or identify deflection channels
<p>Stripping Earthworks Floor Laying and asphaltting works Equipment</p>	<p>Habitat, equipment and networks</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Disruption of access to housing and equipment - Cracking risk of certain frames - Disruption of dealer networks 	<ul style="list-style-type: none"> - Facilitate the movement of people including students in the best possible conditions by the development of corridors, for example; - Sprinkle close to work areas of equipment to limit the adverse takeoffs dust
<p>Stripping Earthworks Floor Laying and asphaltting works Equipment</p>	<p>Road Safety and Traffic</p>	<p>Disruption of traffic on the routes to be developed Accident Risks</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Provide a timetable; - Educate and inform residents and users of the risk of accidents related to the movement of machinery and transport materials; - Allow installation of signaling works and speed limit signs on the approach of school outings, places of worship, markets and riparian health centers; - Require the speed limit of 40 km / h; - Ensure the existence of sound recoil devices and / or functional light on construction equipment

Identification of the impact			Reduction measures
Activities sources of impact	Component affected environment	Identification of the impact	
			<ul style="list-style-type: none"> - Strengthen security measures by the markings (road markings) and traffic lights and warning; - Stabilize the embankment slope by turf or other ground cover in areas subject to heavy erosion; - Paved channels by half floor or identify deflection channels; - Propose alternative ways (driveways - deviation) for vehicles mainly those bordering

operating and maintenance phase

Identification of the impact			Corrective actions
Activities sources of impact	Component affected environment	Identification of the impact	
pathways recirculation	Population, Health, Traffic and Safety	<ul style="list-style-type: none"> - Accident Risks - Noise and odors - Increased risk of accidents 	<ul style="list-style-type: none"> - Require the speed limit in the coastal districts and communes of Port Bouet and Treichville (speed limit signs, speed bumps, etc.); - Install prohibition signs honking nearby health centers, schools and places of worship; - Encouraging economic operators to modernize their fleet; - Implement an IEC plan / Intensification of road safety campaigns against road users and people;

Identification of the impact			Corrective actions
Activities sources of impact	Component affected environment	Identification of the impact	
			- Educate local residents on the respect of traffic signs

F. PUBLIC CONSULTATION

Public participation was made under Decree No. 96-894 of 8 November 1996 laying down rules and procedures for environmental impact studies related to development projects, in articles 11 and 16 and policies of the World Bank, including its Operational Policy 4.01 (Environmental Assessment).

Two (02) information sessions and public consultations were held in the municipalities of Port Bouet (Mayor of Port Bouet) and Treichville (the Mayor of Treichville) and respectively on the 29th of December 2017 and 5th of January 2018, to present to all stakeholders involved in this project (municipal authorities, local residents on the grip of the road to be rehabilitate and other operators), the need of taking into account the natural and human environment in its design , its implementation and operation.

Also, these public meetings, the collection of aspirations, expectations and fears of these populations in order to associate them to the final decision regarding the project.

Following consultations, the main concerns raised include:

- the potential physical impacts of the project on the population;
- the way of damages to undergo management by the population and the possible date of compensation and release sites;
- The nuisance traffic to heavy vehicles on local populations of Vridi city to the operation of the Zimbabwe way - Vridi City - bvrđ Petit Bassam and the proposal for a bypass for these trucks;
- The start date of the work and the duration of the project.
- etc.

G.ENVIRONMENTAL AND SOCIAL MANAGEMENT PLAN (ESMP)

An Environmental and Social Management Plan (ESMP) in three phases (preparation phase, construction phase and operation and maintenance phase) has been proposed as part of this study, for an overall management of impacts Project on the environment of the area.

The ESMP includes a monitoring program and environmental and social monitoring, specific / measurable indicators and the definition of responsibilities for monitoring.

The Company in charge of the work will be responsible for the rigorous and effective implementation of mitigation measures during the construction phase and to prepare the Environmental and Social Management Plan Site (ESMP-C) according to the standards. Monitoring of development work will be performed by a Control Mission (MoC), monitoring will be conducted by the National Environment Agency (ANDE).

Supervision of environmental and social activities of the project will be conducted by the Environmental and Social Unit of the PACOGA Coordination Unit in collaboration with the technical services of the city councils of Port-Bouet and Treichville. Several indicators have been identified for the environmental and social monitoring.

impact source Activity	middle of the component affects	In the impact analysis (negative impact)	Protection Measure	Monitoring Indicator	Source of verification	Implementing Agency	Control organism	Monitoring body
- Liberation and preparation of the Project grip - General site installation	Air quality	Increasing the concentration of air pollutants and dust	Water periodically platforms Implement a tarpaulin on trucks carrying materials Adjust the water content of gravel to reduce the impact of dust before unloading	Number watering / day Number of Tarpaulin trucks / day	Surveillance Report	Business	AGEROUTE Control office Technical direction of municipalities of Port-Bouet Treichville	ANDE
	Noise	Noise	Plan and restrict the work between 20 pm on the evening et 05 am	Number of Complaints	Survey of riparian Surveillance Report committee report collection	Business	AGEROUTE Control office Technical direction of municipalities of Port-Bouet Treichville	ANDE

impact source Activity	middle of the component affects	In the impact analysis (negative impact)	Protection Measure	Monitoring Indicator	Source of verification	Implementing Agency	Control organism	Monitoring body
			Respect the tranquility of residents by staff		and complaint management			
	Landscape	Degradation of the usual views	Prohibit storage of all cuttings produced along the tracks	State pathways cleanliness	Surveillance Report	Business	AGEROUTE Control office Technical Direction of municipalities of Port-Bouet Treichville	ANDE
	Population	Risk auditory and respiratory disorders	Water periodically platforms Set up a tarpaulin on trucks carrying materials -Set the water content of gravel to reduce the impact of	Number watering Number of sheeted Trucks Number of Complaints	Survey of riparian Surveillance Report	Business	AGEROUTE Control office Technical management of municipalities of Port-Bouet Treichville	ANDE

impact source Activity	middle of the component affects	In the impact analysis (negative impact)	Protection Measure	Monitoring Indicator	Source of verification	Implementing Agency	Control organism	Monitoring body
			dust before unloading -Plan and restrict the work between 20 pm in the evening and 05 am					
	Economic activities and constructed	Disruption of riverside economic activity	-Reinstall managers of activities with the support of the municipality -Reinstall in the RAP the economic activities impacted	Number of Complaints	Survey of shoreline Surveillance Report	Business	AGERROUTE hall of Treichville or PORT-BOUET CC PACOGA	ANDE
	Equipment and networks	Disruption of drinking water and electricity networks	Moving drinking water and electricity networks	lack of networks in the right-of-way	lack of networks in right-of-way	Business	AGERROUTE Control office Technical Direction of municipalities	ANDE

impact source Activity	middle of the component affects	In the impact analysis (negative impact)	Protection Measure	Monitoring Indicator	Source of verification	Implementing Agency	Control organism	Monitoring body
			before the start of work				of Port-Bouet Treichville	

✚ PGES for the construction phase

impact source Activity	middle of the component affects	In the impact analysis (negative impact)	Protection Measure	Tracking Indicator	Source of verification	Implementing Agency	Control organism	monitoring body
scouring Installation works floor and asphalting	Air quality	Increased Concentration atmospheric pollutants and dust	-Arroser periodically platforms -Implement a tarpaulin on trucks carrying materials	Number watering Number of Truck	Surveillance Report	Business	AGERROUTE / MoC / Technical management of municipalities	ANDE

amenities			-Set water content gravel	Tarpaulin			of Port-Bouet Treichville	
	Noise	Noise	-Plan and restrict the work between 20 pm and evening 05h am for residential areas -require respect the tranquility of residents by staff	Number of Complaints	Survey of riparian Surveillance Report	Business	AGEROUTE / MoC / Control office Technical management of municipalities of Port-Bouet Treichville	ANDE
	Landscape	Degradation of the usual views	Prohibit storage of all cuttings produced along the tracks	State pathways cleanliness	Surveillance Report	Business	AGEROUTE / MoC / Control office Technical management of municipalities of Port-Bouet Treichville	ANDE
	soils	Erosion Risks	-Install yards outside sensitive areas -Build mechanical workshops likely to receive	Cleanliness of the sites and life base	Surveillance Report	Business	AGEROUTE / MoC / Control office Technical management	ANDE

			<p>construction plant and vehicles for the various revisions and routine maintenance</p> <p>-Oblige the entrepreneur to acquire a specific equipment according to environmental regulations for collecting waste oil, sealed concrete tank, sealed vessels</p> <p>-Oblige the contractor to take all measures for the removal and recovery of waste oil produced during work</p> <p>-Removal and effective destruction by specialized companies of the place, all waste oils or maintenance of machines and</p>				<p>of municipalities of Port-Bouet Treichville</p>	
--	--	--	---	--	--	--	--	--

			<p>other construction vehicles</p> <p>-Rehabilitation of the company's core site</p>					
	Water resources	Contamination of rivers	<p>Take steps to prevent the dumping of waste in rivers for water withdrawals</p>	River quality	Surveillance Report	Business	<p>AGERROUTE</p> <p>Control office Technical management of municipalities of Port-Bouet Treichville</p>	ANDE
	Flora and fauna	<p>Loss of vegetation cover</p> <p>Loss of habitat for animal species</p>	<p>-Ask the prior permission of the Directorate of Mines and Services Techniques Mayor for selection of deposition zones</p> <p>-Orient land selection to the already degraded areas</p> <p>-Choose sites that do not conflict with desmilieuxdejachèresbienrégénéréesIn</p>	<p>Management Level of involvement of the Mine and the Mayor of Technical Services</p> <p>Site type selected</p> <p>Visual appearance</p>	Surveillance Report	Business	<p>AGERROUTE</p> <p>Control office Technical management of municipalities of Port-Bouet Treichville</p>	ANDE

			<p>terdictionedépose rlesmatériaux from the demolition of old structures or stripping of bitumen in the shallows</p> <p>-Forbid installation washing areas and waste removal of gravel rolled on ridge lines or on the slopes of the lowlands</p> <p>Rehabilitate borrow areas before site closure</p>	nce of the borrow areas				
	Population	<p>Difficulties of access to housing and social and educational facilities, medical and religious Accident Risks air and noise nuisance</p>	<p>-Inform local residents and users of schedule of works and safety measures to respect</p> <p>-Keep the population away from the scope of construction plant and equipment</p> <p>-Establish appropriate</p>	<p>Number of Complai nts</p> <p>Number of accident s</p> <p>Existen ce of signs</p>	Survey of riparian Surveillance Report	Business	<p>AGERROUTE and MDC or BC</p> <p>Technical management of municipalities of Port-Bouet Treichville</p>	ANDE

		<p>Risks of transmission IST / STD / SIDA</p> <p>Risks related to child labor</p>	<p>signage at the entrance of the residential areas</p> <p>-Water periodically platforms</p> <p>Establish no tarpaulin on trucks carrying materials</p> <p>-Set the water content of gravel to reduce the impact of dust before unloading-</p> <p>-Plan and restrict the work at night in residential areas of level</p> <p>-require respect the tranquility of residents by staff</p> <p>-Check through official identity documents that all workers over 18</p> <p>-Inform and educate people and site personnel on STI / HIV-AIDS</p> <p>..</p>	<p>Number of Complaints</p> <p>Number watering</p> <p>Information level of the population and site personnel on HIV AIDS</p> <p>Existence of traffic plan</p>				
--	--	---	--	---	--	--	--	--

	Habitat, equipment and networks	<p>Disruption of access to housing and equipment</p> <p>Cracking risk of certain frames</p> <p>Disruption of dealer networks</p>	<p>-To facilitate the movement of people including students via the construction of pedestrian corridors</p> <p>Sprinkle close to work areas of equipment to limit the adverse takeoffs dust</p>	<p>Existence of traffic plan</p> <p>Number watering</p>	Surveillance Report	Business	<p>AGERROUTE</p> <p>Technical management of municipalities of Port-Bouet Treichville</p>	ANDE
	Road Safety and Traffic	<p>Disruption of Traffic on ways to develop</p> <p>Accident Risks</p>	<p>-provide a work schedule</p> <p>Sensitize and inform residents and users of the risk of accidents related to the movement of machinery and transport materials</p> <p>-provide the installation of signs of work and speed</p>	<p>Existence of a work schedule</p> <p>Level of information of local residents and users of the risk</p>	<p>Survey of shoreline Monitoring Report</p> <p>Existence of traffic plan</p>	Business	<p>AGERROUTE</p> <p>Technical management of municipalities of Port-Bouet Treichville</p>	ANDE

			<p>limit near the school trips, places of worship, markets and riparian health centers ...</p> <p>-To strengthen the security measures by the markings (road markings) and the traffic lights and warning</p> <p>-Stabilize the embankment slope by turf or other ground cover in areas subject to heavy erosion</p> <p>-Paved channels by half floor or identify deflection channels</p> <p>-Propose alternative paths (bypass pathways) vehicles mainly those bordering</p>	<p>of accidents</p> <p>Existence of signs</p>				
--	--	--	---	---	--	--	--	--

✚ ESMP for the operation and maintenance phase

impact source Activity	middle of the component affects	In the impact analysis (negative impact)	Protection Measure	Tracking Indicator	Source of verification	Implementing Agency	Control organism	monitoring body
Discount-circulating paths	Population Health and Traffic Safety	Accident Risks Noise and odor pollution Increased risk of accidents	Limit to 40km / h the speed of vehicles in the coastal districts and communes Install prohibition signs honking nearby health centers, schools and places of worship Encouraging economic operators	Number of accidents Number of Complaints Presence of signs Level of information of the population on road safety	Survey of riparian Surveillance Report	Business	AGEROUTE MDC Technical services of town councils of Port-Bouet Treichville	ANDE

impact source Activity	middle of the component affects	In the impact analysis (negative impact)	Protection Measure	Tracking Indicator	Source of verification	Implementing Agency	Control organism	monitoring body
			<p>to modernize their fleet</p> <ul style="list-style-type: none"> - Implement an IEC plan / Intensification of road safety campaigns against road users and people; - Educate local residents on respect traffic signs 					

complaints management mechanism

With the aim of improving the performance of its relations with users and residents, the Town Councils will establish a Complaints Handling Mechanism (MGP in french) and potential conflicts. The MGP should ensure those affected and the public their right to information, treatment of complaints, appeals, etc., during the various stages of the project cycle (design, construction, operation).

- Procedure for complaints management

The procedure proposed for the management of complaints and disputes is based on two (2) principles, namely: the amicable settlement and judicial settlement.

- Resolving complaints and disputes amicably

The amicable settlement is the preferred route in the resolution of complaints and disputes within the framework of the implementation of the development and rehabilitation of the port roads. It will be done through a local NGO and the representative of the people, the analysis and the monitoring committee cell. They develop a conciliatory approach in order to preserve the rights and interests of each party.

- ❖ At the NGO

Step 1: Registration

The complaints are brought by people representing the NGO and recorded in a register kept for this purpose. Complainants can write themselves their complaints or get help from their representative or rely on resources people.

Step 2: Convocation

After registration, the NGO sends the file to the representative of the mayor of Port-Bouet, to rule on the dispute within a period not exceeding one (1) week (7 days) including the time of notification of the results to the parties concerned.

Step 3: regulation

The Mayor and the NGO summon the complainant to hear him. It then analyzes the complaint in light of the complainant's explanations and conducts an amicable resolution.

If unsuccessful, the representative of the municipality establishes a disagreement PV signed by the PAP and its witness. The dispute is transferred at the complaints Analysis Cell.

- ❖ At the Cell level of complaints Analysis

The complaint is received and registered by the analysis cell whose is chaired by the prefect. The analysis unit receives the complainant for the report of activities carried out under the management of the complaint and the results obtained.

The Cell analyzes its admissibility or not after seven working days, based on the eligibility conditions.

If the complaint is deemed inadmissible, the cell makes it clear to the complainant, the explanations and reasons for the rejection.

Otherwise, it is proposed to the complainant an amicable settlement. The analysis cell initiate such discussions with the complainant for seven (7) working days.

In case of agreement between the parties, the decisions are directly executed by the analysis cell. In case of disagreement, the complaint is transmitted after the Monitoring Committee.

If agreed between the parties, the decisions are transmitted to analysis cell for the execution. In case of dispute, the complainant may apply to the court of first instance of Abidjan.

➤ Dispute resolution through the courts

In case of failure of all attempts to negotiate amicably, the complainant may appeal to the Court of First Instance of Abidjan.

environmental and social monitoring

Environmental monitoring involves observing the trends of the components of the natural and human environments potentially affected by the project, to ensure that environmental measures taken (action items) are actually effective. Environmental monitoring is conducted by the National Environment Agency (ANDE). It will monitor the state of the environment, including sensitive environmental elements and significant operating activities, from environmental indicators throughout the implementation of project activities.

The main points of attention to environmental and social monitoring of the project are:

- The general rules of Hygiene, Safety;
- The STD-HIV awareness in the project corridors;
- The management of relations between employees and the people living around the site;
- Taking into account gender and violence based on gender;
- The protection of minors and other vulnerable groups

environmental monitoring

The environmental and social mitigation measures as part of the ESIA and the ESMP should be monitored to ensure they are properly implemented and applied in execution Project following a schedule properly.

Environmental monitoring is primarily intended to monitor the implementation of all activities and work throughout the duration of the project and, in respecting environmental commitments made by the promoter. In general, it is the respect and protection of the environment. The term "commitment" is essentially on environmental measures proposed in the ESIA, laws and regulations, the licenses issued by the Ministry for the Environment as well as all other commitments (contracts, markets, etc. .) taken by companies in respect of the Project. In addition, monitoring will, if appropriate, identify unforeseen impacts and, if necessary, adjust measures to eliminate or mitigate them.

The indicators and parameters that will be used for environmental monitoring program, must comply with national standards in line with the operational policies of the World Bank. Supervising the work will be done during all installation phases of the project from the design plans and specifications to the end of the operation, the rehabilitation of the last site / area operated and closed all sites used.

Environmental and social monitoring activities will be implemented during the implementation phases of preparation, construction and exploitation Project.

Plan for capacity building, information and communication

To enable the different actors involved in the implementation of the project to properly fulfill their mission, it is essential to implement a capacity building plan, information and awareness of these actors.

This plan will focus on:

- the 'information and awareness about the project, with targeted actors of the technical department of the municipalities of Port Bouet and Treichville and the local population;

- Training and awareness of health and safety at work, with targeted staff of the company in charge of building

- support in the environmental and social monitoring, with the targeted actor ANDE;

- the acquisition of vehicles and surveillance equipment;

- support in the context of environmental and social supervision, with a targeted player, hiring an environmental expert from the PCU (PACOGA)

I. COST OF ENVIRONMENTAL AND SOCIAL MEASURES

The cost of the implementation of the environmental and social measures is estimated at Seventy-three million five hundred thousand CFA (73 500 000 FCFA) (139 659 US Dollar) according to the following decomposition:

N°	Designation of activities	Unit	Quantities	Unit price (F CFA)	Total price in F CFA)
1	<i>IEC measures and awareness</i>				
1.1	Information, Education, Communication and sensitization of site staff and populations on HIV / AIDS, etc.	Meeting	02	5 000 000	10 000 000
1.2	Information, awareness and training campaigns for road users and local residents on road safety	Meeting	02	5 000 000	10 000 000
	<i>Subtotal 1</i>				20 000 000
2.	<i>Protection measures</i>				
2.1	Safety equipment's	Flat rate	1	15 000 000	15 000 000

N°	Designation of activities	Unit	Quantities	Unit price (F CFA)	Total price in F CFA)
2.2	Arrangement of corridors and foot bridges of construction site	Flat rate	1	2 000 000	12 000 000
2.3	Trees Planting	Flat rate	1	3.000.000	3.000.000
	Subtotal 2				30 000 000
3	Training of actors				
3.1	Occupational health and safety standards	Flat rate	1	10 000 000	10 000 000
3.2	Environmental and social monitoring of works	Flat rate	1	10 000 000	10 000 000
3.3	Environmental and social audit at the end of the works	Study	1	3 500 000	3 500 000
	Subtotal 3				23 500 000
	GENERAL TOTAL				73 500 000

CONCLUSION

The activities planned under the Abidjan Autonomous Port Road Infrastructure Improvement and Rehabilitation Project will bring environmental, social and economic benefits to the people of Abidjan in general and the harbor area in particular.

These positive impacts will be manifested in terms of improved road fluidity in the municipalities of Port-Bouët and Treichville, increased trade with neighboring countries, improved traffic within the port area, increased trade relations between Côte d'Ivoire and the sub-region, improving the incomes of local populations, increasing the value of land along the roads built including the Boulevard of Petit Bassam to Zimbabwe neighborhood through Vridi city, easing access to certain areas of the port and urban infrastructure (hospitals, administrative centers) and opening up some low-use equipment because of the defective condition of the main access road.

As for the negative impacts, they mainly involve the increase of dust level, waste generation, noise pollution, possible damage to various networks, disruption of economic activities and traffic, and difficulties in the movement of local populations during the realization of the works, to the risks of accident, etc ...

The launch of the World Bank's Operational Policy (OP4.01), and national environmental and social policies, made this ESIA necessary with an ESMP designed to mitigate negative impacts and enhance the positive impacts of climate change. the project on environment and populations related to the implementation of the project.

The follow-up program will focus on ongoing monitoring, supervision and evaluation. External environmental monitoring must be provided by ANDE. The World Bank will also participate in the supervision.

The costs of environmental measures are estimated at Seventy-three million five hundred thousand CFA (73,500,000 FCFA equivalent of 124.000 USD).

1- INTRODUCTION

1.1. Contexte et justification du projet

Le Port Autonome d'Abidjan (PAA) joue un rôle important dans l'économie ivoirienne. Il génère plus de 90% des recettes d'exportations de la Côte d'Ivoire. Son hinterland couvre le Burkina Faso, le Mali et le Niger, les trois pays sans littoral de l'Afrique de l'Ouest et pour lesquels, elle constitue l'une des principales ouvertures sur la mer.

Les insuffisances tant qualitatives que quantitatives des infrastructures de transport du PAA constituent l'un de ses maillons faibles dans la chaîne logistique des activités. Les interminables congestions observées sur les routes à l'intérieur de la zone portuaire, le stationnement anarchique des véhicules, notamment les camions sont des conséquences néfastes de ces insuffisances.

Le réseau de chemin de fer, en plus de sa faible densité dans l'espace portuaire, est dans un état de dégradation avancée. Cela a favorisé l'usage accru de la voie routière pour la desserte du PAA.

Malheureusement, à ce niveau la situation n'est guère reluisante. La zone portuaire est certes, maillée par un important réseau routier, mais celui-ci en plus d'être insuffisant présente des caractéristiques inadaptées pour satisfaire les besoins de trafic actuel et prévisionnel comme l'indique l'étude du plan de circulation de la zone portuaire réalisée par le groupement ERGEC/CEC en 2013. Une situation préoccupante ; d'autant plus que très peu de possibilités s'offrent pour son extension à cause de la rareté de l'espace.

Par ailleurs, plusieurs tronçons de ce réseau sont délaissés par les usagers du fait des fortes dégradations qui les parsèment. Ce qui entraîne une surexploitation des voies qui offrent un niveau de service acceptable, accélérant ainsi l'état de "fatigue général" de la chaussée. De plus, à divers endroits, cette chaussée est transformée en parking, par l'absence d'aires de stationnements aménagés. Il convient également de souligner les problèmes de drainage auxquels sont confrontées ces routes dans une zone où la pluviométrie est abondante et les pentes longitudinales trop faibles pour permettre un écoulement optimal des eaux de ruissellement. A cela, vient s'ajouter la faible profondeur à laquelle se situe la nappe phréatique. Face au type de trafic composé essentiellement de poids lourds et au taux de surcharge enregistrés sur ces routes, le type de chaussée (chaussée souple) adopté pour le dimensionnement de ces infrastructures aussi bien en phase initiale qu'en phase de réhabilitation semble inopportun. Le type de système de drainage choisi (canalisations enterrées) semble également inadapté, surtout dans les zones abritant les cimenteries.

Malgré le dynamisme de croissance que connaît la Côte d'Ivoire depuis quelques années, la situation continuera de tendre inexorablement vers un niveau critique si aucune action à court et à long terme n'est entreprise pour corriger ces dysfonctionnements.

Dans cette dynamique, les autorités du PAA envisagent d'une part, l'amélioration de son accessibilité à travers des travaux d'aménagement et de réhabilitation de voies d'accès routières, et d'autre part, l'accroissement de la fluidité de la circulation dans la zone portuaire grâce à la réhabilitation des voies internes. Cette mission s'inscrit dans le cadre de la composante du Projet d'Appui à la Compétitivité du Grand-Abidjan (PACOGA) relative à l'amélioration des infrastructures routières du corridor Abidjan-Lagos.

Le présent rapport est relatif à l'étude de l'aménagement et de la réhabilitation des infrastructures de transport routier du port autonome d'Abidjan et donne un aperçu de la situation environnementale et sociale des trois voies concernées par ledit projet.

L'objectif de l'étude est de réaliser un rapport d'évaluation de l'impact probable des travaux envisagés sur l'environnement naturel et humain, conformément aux prescriptions du Code de l'Environnement.

Elle vise à apporter au Maître d'ouvrage, le Ministère de tutelle et autres partenaires, les informations suffisantes pour justifier du point de vue environnemental, l'acceptation ou la modification, voire le rejet du projet envisagé s'il y a lieu, ou la sélection d'une ou plusieurs alternatives en vue de leur financement et de leur exécution. Elle orientera le Maître d'Ouvrage dans ses prises de décision.

De manière spécifique, il s'agit de:

- identifier et d'analyser les impacts potentiels positifs et/ou négatifs du projet, puis d'évaluer quantitativement et/ou qualitativement l'importance de ces impacts ;
- proposer des mesures correctives afin de réparer, compenser et/ou atténuer les impacts négatifs dudit projet sur l'environnement et d'en évaluer le coût ;
- proposer un Plan de Gestion Environnementale et Sociale (PGES) qui permettra d'assurer le suivi et la mise en œuvre des mesures de protection de l'environnement et d'exercer une surveillance des effets des mesures de protection.

1.2. Approche méthodologique

Pour mener à bien cette étude, la démarche suivante a été adoptée :

- Réunion de cadrage;
- Recherche documentaire et Collecte des données de terrain ;
- Consultation publique;
- Synthèse de l'information ;

La réunion de cadrage : la mission a démarré après une séance de briefing avec le commanditaire pour harmoniser les différentes compréhensions de la mission et recevoir des orientations susceptibles de faciliter l'atteinte des objectifs de l'étude, de même que collecter des documents de base.

La recherche documentaire et collecte des données de terrain : La collecte des données de base s'est déroulée dans le cadre de la mission de terrain effectuée dans la zone du projet, au cours de la période du 23 au 29 décembre 2017. Cette mission a permis de :

- collecter les informations sur le cadre institutionnel et réglementaire existant qui entre dans le cadre du projet d'aménagement et de réhabilitation des infrastructures de transport routier du Port Autonome d'Abidjan autres données de base nécessaires pour la description des composantes du milieu récepteur ;

La consultation publique : Elle a permis de :

- s'informer et recueillir les principales attentes, préoccupations et craintes des populations en particulier des ménages, commerçants et des artisans installés dans l'emprise du projet, de même que celles des autorités administratives et politiques ;
- mesurer le niveau d'information et d'implication des autorités administratives dans la gestion du projet ;

Synthèse de l'information : Les fiches d'enquête renseignées pendant l'enquête ont été corrigées, codifiées et imprimées afin de faciliter la saisie. Elles ont ensuite fait l'objet d'une saisie informatique sous le Logiciel ACCESS. Des requêtes ont été formulées pour procéder à l'analyse des variables et à l'interprétation des résultats.

Les informations collectées et analysées, enrichies des commentaires et contributions de personnes ressources, ont servi à la rédaction du rapport provisoire qui sera soumis au commanditaire, puis validé.

1.3. Structuration du rapport

La méthodologie de rédaction du présent rapport d'EIES répond à la structuration suivante :

- Résumé exécutif ;
- Introduction générale ;
- Description du projet ;
- Cadre institutionnel et réglementaire du projet ;
- Description de l'état initial de l'environnement du site du projet ;
- Identification des impacts du projet sur l'environnement ;

- Description des mesures de réduction/compensation des impacts négatifs du projet ;
- Plan de Gestion Environnementale et Sociale (PGES) du projet ;
- Plan de gestion des risques
- Participation publique ;
- Conclusion générale;

2- DESCRIPTION DU PROJET

2.1. Localisation géographique du projet

La zone d'étude appartient à la zone portuaire d'Abidjan. Le Port autonome d'Abidjan est un établissement public de l'État ivoirien, qui exerce conjointement des missions de service public administratif et des missions de service public à caractère industriel et commercial. Il est géré comme un établissement public à caractère industriel et commercial et est chargé d'exploiter, de gérer et de promouvoir les installations portuaires d'Abidjan à Treichville.

Situé sur les côtes de Treichville (Abidjan sud) en Côte d'Ivoire, il est le plus important port d'Afrique de l'Ouest et le deuxième de toute l'Afrique après celui de Durban, et devant le Port de Lagos et le Port autonome de Dakar. Le port d'Abidjan est un port en transbordement et à conteneurs. Grâce au canal de Vridi d'une profondeur de 13,5 mètres, les bateaux à grand tirant d'eau peuvent accoster dans un port en eau profonde. Le port déclaré sûr et conforme au code ISPS possède des équipements modernes. Il abrite différentes activités et services, des usines, des sites de raffinage liés à des entreprises du domaine.

Son trafic contribue à 90 % des recettes douanières du pays et à 60 % du revenu de l'État. 65 % des unités industrielles du pays exercent sur le port. 70 % du PIB ivoirien passe par le port. Ici transitent 70 % des échanges extérieurs des pays de l'hinterland (Burkina Faso, Mali, Niger, Tchad, Guinée Conakry...). Pour la région c'est un véritable outil de coopération et d'intégration.

La Source : PAA, 2017

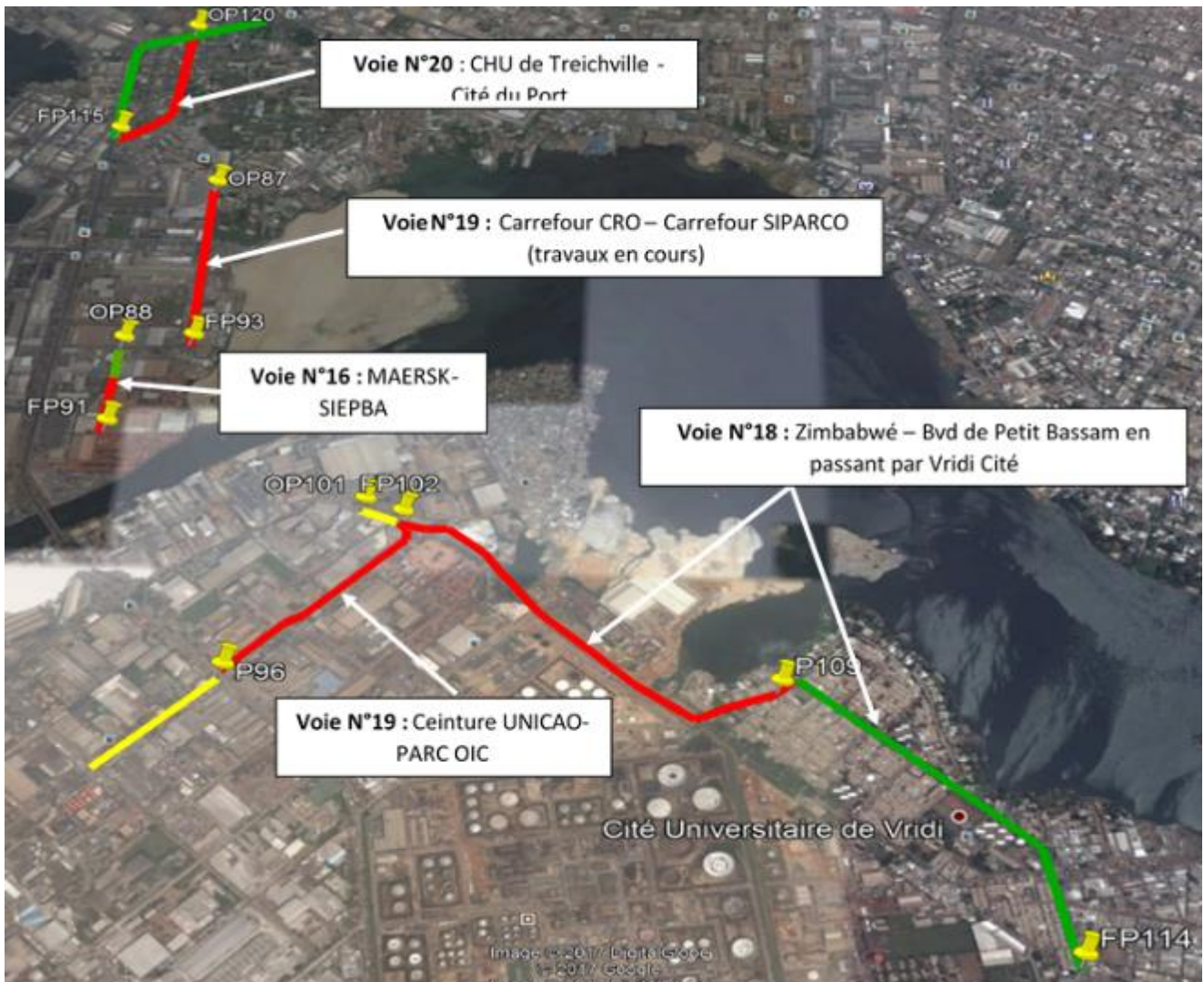
et la **Error! Reference source not found.** présentent une vue synoptique de l'ensemble des itinéraires retenus dans cette phase du projet d'aménagement et de réhabilitation des infrastructures de transport routier du Port Autonome d'Abidjan.

Figure 2: Vue générale des voies à aménager



Source : PAA, 2017

Figure 3: Vue générale des voies à aménager



Source: PAA, 2017

2.2. Importance du projet

L'importance de ce projet doit être perçue à divers niveaux stratégiques :

- au niveau de l'amélioration de la circulation automobile et de la desserte des quartiers environnants: le mauvais état des voies concernées rend certaines sections impraticables; ce qui occasionne des difficultés de desserte de certains quartiers environnants et des difficultés d'accès aux zones habitées surtout en saison pluvieuse. Les travaux d'aménagement et de réhabilitation des infrastructures de transport va contribuer à améliorer la qualité des conditions de circulation automobile et de desserte des quartiers environnants ;

- au niveau des coûts de transport : avec la détérioration des voies, les temps de parcours de tous les conducteurs augmentent. Le carburant est gaspillé, les véhicules endommagés et le nombre d'accidents s'accroît. Les coûts pour l'utilisateur principalement et pour l'économie en général sont énormes. Avec l'aménagement des voiries, l'on assistera à la réduction du temps de parcours et la création de nouveaux itinéraires pour les transports en commun et les autres usagers.
- au niveau de la sécurité des usagers de la route : les risques d'accident de la circulation sur cette voie sont importants du fait des conditions difficiles de circulation et les populations sont davantage exposées à l'insécurité. L'avènement du projet va résoudre ce problème en mettant à la disposition des usagers de la route, des voies dégagées et circulables avec les dispositifs de signalisation routière adéquats.
- au niveau de l'amélioration du cadre de vie des populations riveraines : l'action conjuguée de l'inexistence d'un système de drainage et d'assainissement provoque des inondations et des risques sanitaires (maladies, insalubrité, etc.). L'aménagement et la réhabilitation de ces voies et la réalisation des ouvrages de drainage-assainissement vont résoudre l'épineux problème de stagnation des eaux pluviales et des eaux usées domestiques sur les tronçons ; et améliorer ainsi la qualité du cadre de vie des populations.
- au niveau de la redynamisation des activités économiques : la facilité d'accès aux divers sites commerciaux (pharmacies, marchés, restaurants, services, stations-services, etc.) donnera un nouvel élan à l'économie locale aux quartiers desservis par ces routes. Elle pourrait créer un nouvel essor de l'immobilier dans ces quartiers des communes de Port-Bouët et de Treichville.

2.3. Présentation de l'initiateur du projet

Le Ministère des Infrastructures Economiques de la République de Côte d'Ivoire représenté par la cellule de Coordination du Projet d'Appui à la Compétitivité du Grand-Abidjan (PACOGA) se propose de réaliser une étude d'impact environnemental et social du projet d'aménagement et de réhabilitation des infrastructures de transport routier du port autonome d'Abidjan.

2.4. Description technique du projet

2.4.1. Caractéristiques principales des voies à réhabiliter

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, Ceinture UNICAO-PARC OIC et voie Zimbabwe – Bvd de Petit Bassam en passant par Vridi Cité.

Les caractéristiques des voies du projet sont consignées dans le **Error! Reference source not found..**

Tableau 1: Caractéristiques des tronçons de routes du projet

N°	Désignation des itinéraires	Données de base				Repères et Coordonnées GPS	
		Longueur (km)	Emprise (m)	Largeur (m)	Nombre de voies		
1	MAERSK-SIEPBA	0,400	12	7,7	2 x 1	OP88 (Origine Projet)	N 05°16'44.4", W 004°00'23.9"
						P90	N 05°16'40.1", W 004°00'23.6"
						FP 91 (Fin Projet)	N 05°16'32.1", W 004°00'23.7"
2	Ceinture UNICAO-PARC OIC	1,200	12	7,7	2 x 1	P 96	N 05°16'00.6", W 004°00'08.2"
						FP 102	N 05°16'20.3", W 003°59'53.6"
3	Zimbabwe – Bvd de Petit Bassam en passant par Vridi Cité	2,800	20	14	2 x 2	OP 101	N 05°16'21.9", W 003°59'57.3"
						P109	N 05°15'59.9", W 003°59'18.2"
						FP 114	N 05°15'31.2", W 003°58'54.4"
						FP 115	(5°17'39.34"N, 4° 0'23.83"O)
Total		4,400					

Les descriptifs des itinéraires du projet sont consignés dans les tableaux suivants :

Itinéraire : MAERSK-SIEPBA

Caractéristiques de la rue	
Localisation	
Coordonnées	OP 88 (N 05°16'44.4"- W 004°00'23.9")
GPS	FP 91 (N 05°16'32.1"- W 004°00'23.7")
Type de chaussée	<p>Section 1 : Chaussée nouvellement bitumée OP 88 (N 05°16'44.4"- W 004°00'23.9") à P 90 (N 05°16'40.1"- W 004°00'23.6")</p> <p>Section 2 : Chaussée en terre du P90 (N 05°16'44.4"- W 004°00'23.9") à FP 91 (N 05°16'32.1"- W 004°00'23.7")</p>
Emprise	12 m
Longueur	400 m
Dégradations	
Chaussée	Chaussée praticable sur section 1 Chaussée en terre impraticable sur le reste du tronçon (Nids de poule, ravinements, etc.)
Drainage	Caniveaux et système de drainage inexistant sur tout le tronçon
Signalisation	Horizontale : inexistante Verticale : inexistante
Environnement de l'emprise de la rue	
Trafic	Dense (poids lourd, véhicules particuliers, camions et piétons)
Environnement	<p><i>Habitats</i> : Usines et entrepôts :</p> <p><i>Réseaux</i> : Ligne électrique moyenne tension, ligne téléphonique, canalisations d'eau potable</p> <p><i>Sol en place</i> : sableux, graveleux latéritique,</p> <p><i>Végétation</i> : herbes, Gazon</p>



Consistance des travaux à envisager (aménagement possibles)	
	à réaliser sur la partir en terre
Terrassements	<ul style="list-style-type: none"> - Démolition de béton et autres ouvrages existants ; - dégagement des emprises et terrassements
Chaussée	: à réaliser sur la partir en terre Largeur : 7 m – Fondation : – Base- Revêtement :
Accotement	: à réaliser sur 272 ml (la partir en terre)
Système de drainage	: Bordures, Caniveaux, Dallettes ajourées pour traversées - Dalots



Itinéraire : Ceinture UNICAO-PARC OIC

Caractéristiques de la rue	
Localisation	
Coordonnées	P 96 (N 05°16'00.6" - W 004°00'08.2")
GPS	FP 102 (N 05°16'20.3" - W 003°59'53.6")
Type de chaussée	Chaussée en terre du P96 à FP (N 05°15'50.1" - W 004°00'17.9" à (N 05°16'20.3" - W 003°59'53.6")
Emprise	12 m
Longueur	1200 m
Dégradations	
Chaussée	Chaussée très dégradée sur une partie du tronçon (Nids de poule, ravinements, Epaufrage, Desenrobage, Pelade, etc.) Chaussée en terre impraticable (Nids de poule, ravinements, etc.)
Drainage	Caniveaux et système de drainage inexistant sur le reste du tronçon
Signalisation	horizontale : inexistante



Verticale : inexistante

Environnement de l'emprise de la rue

Trafic Dense (poids lourds, véhicules particuliers, camions et piétons)

Environnement
Habitats : Usines et entrepôts :
Réseaux : Ligne électrique moyenne tension, ligne téléphonique, canalisations d'eau potable

Sol en place : bitume, sableux, graveleux latéritique,
Végétation : herbes,

Consistance des travaux à envisager (aménagement possibles)

Terrassements à réaliser sur le tronçon (en terre)
- Démolition de caniveaux et chaussée existants ;
- dégagement des emprises et terrassements

Chaussée Réalisation des couches de chaussée sur seconde partie du tronçon (la partir en terre) Largeur : 7 m – Fondation : – Base-Revêtement :

Accotement : à réaliser

Système de drainage : à réaliser
Bordures, Caniveaux, dalles ajourées pour traversées – Dalots à mettre en place sur la seconde partie du tronçon (la partir en terre)



Itinéraire : Zimbabwe – Bvd de Petit Bassam en passant par Vridi Cité

Caractéristiques de la rue

Localisation

Coordonnées OP 101 (N 05°16'21.9" - W 003°59'57.3")

GPS FP 114 (N 05°15'31.2" - W 003°58'54.4")

Type de chaussée Chaussée bitumée et en terre du OP101 (N 05°16'21.9" - W 003°59'57.3") à P109 (N 05°15'59.9" - W 003°59'18.2")

Chaussée bitumée P109 (N 05°15'59.9"- W 003°59'18.2") à FP 114 (N 05°15'31.2"- W 003°58'54.4")

Emprise 12 m

Longueur 2800 m

Dégradations

Chaussée Chaussée revêtue très dégradée du tronçon (Nids de poule, ravinements, epaufrage, des enrobages, pelade, etc), + chaussée en terre impraticable sur une partie du tronçon (Nids de poule, ravinements, etc.)

Chaussée bitumée, très praticable sur le reste du tronçon

Drainage **Réseau d'égout** obstrué sur une partie du tronçon

Caniveaux et système de drainage inexistant sur le reste du tronçon

Signalisation horizontale : inexistante

Verticale : inexistante

Environnement de l'emprise de la rue

Trafic Dense (poids lourds, véhicules particuliers, camions et piétons), stationnement de poids lourds

Habitats : Usines et entrepôts :

Réseaux : Ligne électrique moyenne tension, ligne téléphonique, canalisations d'eau potable
Stationnement de poids lourds,

Environnement Occupation de l'emprise par de petit commerce en début de tronçon (pour un aménagement en 2x2 voies)

Réduction en 2X1 voie pour la partie déjà bitumée

Espace d'achat et de tri de poissons

Sol en place : bitume, sableux, graveleux latéritique,

Végétation : herbes,



1. Consistance des travaux à envisager (aménagement possibles)

Terrassements	à réaliser sur la partie du tronçon (la partir en terre) - Démolition de caniveaux et chaussée existants ; - dégagement des emprises et terrassements
Chaussée	: réhabilitation et renforcement des couches de chaussée sur la première partie du tronçon Réalisation des couches de chaussée sur une partie du tronçon (la partir en terre) Largeur : 7 m – Fondation : – Base- Revêtement : RAS le reste du tronçon
Accotement	: à réaliser (la partir en terre)
Système de drainage	: curage d'égouts sur la première partie du tronçon Bordures, Caniveaux, Dallettes ajourées pour traversées – Dalots à mettre en place sur partie du tronçon (la partir en terre)

2.4.2. Présentation du Tracé des Itinéraires

Les figures suivantes présentent les tracés des itinéraires concernés par les travaux d'aménagement et de réhabilitation.

Figure 4: Itinéraire MAERSK-SIEPBA Section 1



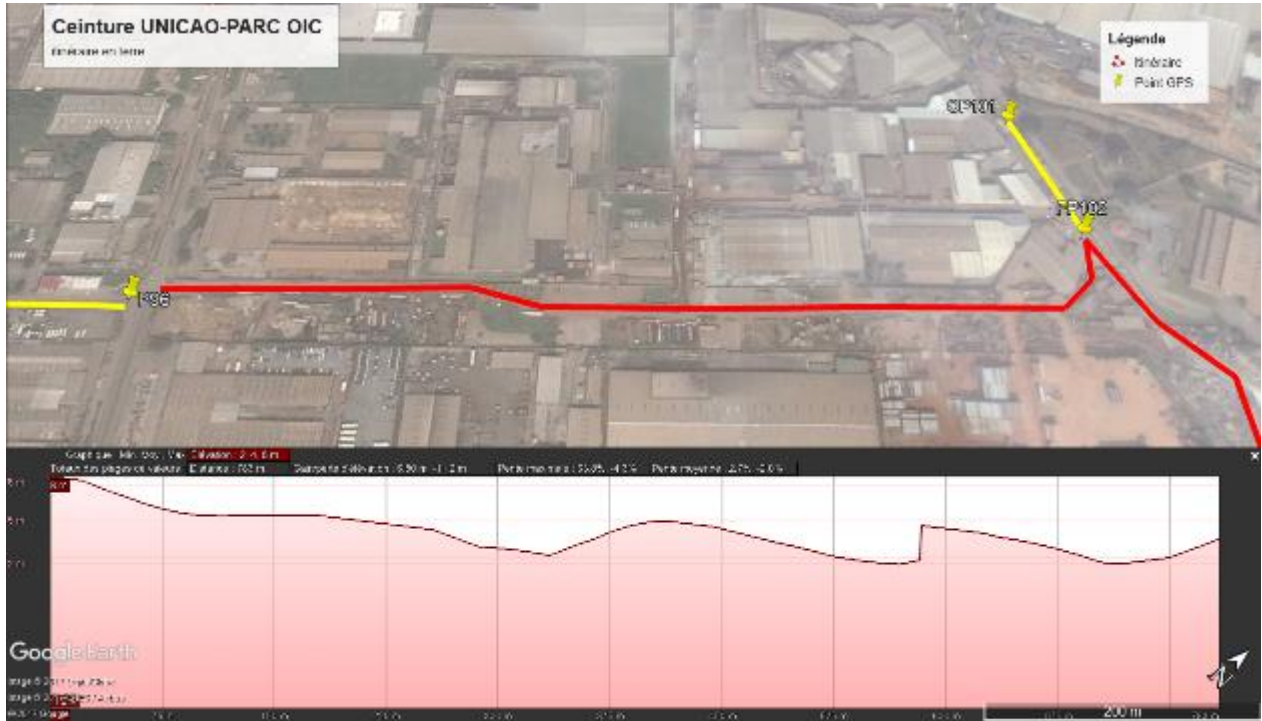
Source (Google Earth, 2017)

Figure 5: Itinéraire MAERSK-SIEPBA Section 2



Source (Google Earth, 2017)

Figure 6: Itinéraire Ceinture UNICAO – PARC OIC



Source (Google Earth, 2017)

Figure 7: Zimbabwe – Bvd de Petit Bassam en passant par Vridi Cité



Source (Google Earth,2017)

2.4.3. Profil en travers

La composition du profil en travers est définie en fonction de l'emprise disponible et des usages projetés. En section courante de chaque voie et suivant l'emprise disponible, le profil en travers se présente comme suit :

- deux accotements de part et d'autre de la chaussée et de largeur variable ;
- un terre-plein central de largeur variable pour le cas du dédoublement de voie (2 x2 voie) ;
- une chaussée à 2 voies dont le profil type est formée par un ou deux versants plans symétriques inclinés de 2,5% (devers). La largeur d'une voie élémentaire varie entre 3 m à 3,5 m ;
- inclinés de 2,5% (devers). La largeur d'une voie élémentaire varie entre 3 m à 3,5 m.

2.4.4. Trafic

Le trafic portuaire est composé de véhicules de tout genre, essentiellement de camions de transport de marchandises à savoir remorque, semi-remorque, et d'engins de manutention hors gabarit, il s'agit d'un trafic poids lourd agressif. Les accès riverains étant négligeables, pour avoir des données nettes et réelles, des études sur le trafic actuel sont en cours.

2.4.5. Dimensionnement de Chaussée

Au regard des informations géotechniques dont nous disposons et du niveau de service, il est important de considérer pour ces voies, une politique d'investissement relativement lourde au niveau du renforcement des chaussées afin de réduire autant que possible les coûts de l'entretien. Les structures de chaussée envisageables seront :

Tableau 2: dimensionnement de chaussée

Hauteur en cm	Désignation	Caractéristique des matériaux
0 à 6 cm	Couche de roulement	Enrobé bitumineux
15 à 20 cm	Couche de base	Grave ciment 0/40
15 à 20 cm	Couche de fondation	Graveleux latéritique stabilisé à 4%
20 cm	Couche drainante	Grave de concassage (facultatif)
15 cm	Couche de plateforme	Sol en place ou sable compacté

2.4.6. Identification des besoins et Travaux à réaliser

L'ensemble des axes concernés est soumis à une exploitation continue et permet de desservir plusieurs entreprises.

❖ Consistance des travaux

Ces travaux comprennent, notamment les tâches élémentaires suivantes :

- l'implantation, le marquage et le balisage de tous les points kilométriques à l'intervalle de chaque 50,00 m sur tous les tronçons contractuels ;
- le curage et du débouchage des ouvrages hydrauliques transversaux (buses/dalots) et des saignées ;
- le débroussaillage des abords et dégagement des emprises et démolition diverses ;
- l'évacuation des amoncellements de gravas ;
- le rechargement des nids de poule sur la chaussée y compris le curage et le rechargement localisé par des matériaux sélectionnés par couches de mise en place sur toutes les sections concernées
- la reprise ponctuelle des accotements ;

- le régalage et le rétablissement du profil de la chaussée sur toutes les longueurs des tronçons dégradés par itinéraires ;
- la réhabilitation, la réparation ou l'entretien d'ouvrages de génie civil existants ;
- la construction d'ouvrages de génie civil de drainage ou de franchissement complémentaires ;
- l'aménagement des carrefours ;
- la mise en place des signalisations.

❖ Besoins d'investissement

Le tableau suivant présente pour chaque voie les besoins en termes d'investissement

Tableau 3: besoins en termes d'investissement

Désignation de la voie	Travaux à prévoir	Longueur à traiter
- 1 - MAERSK-SIEPBA		
Terrassements	<ul style="list-style-type: none"> - Démolition de béton et autres ouvrages existants ; - dégagement des emprises et terrassements 	275 ml
Chaussée	à réaliser sur Largeur : 7 m – Fondation : – Base- Revêtement :	275 ml
Accotement	à réaliser sur 272 ml	2x275 ml
Système de drainage	Bordures, Caniveaux, Dallettes ajourées pour traversées - Dalots	400 ml
- 2 - Ceinture UNICAO-PARC OIC		
Terrassements	A réaliser sur le tronçon (en terre) <ul style="list-style-type: none"> - Démolition de caniveaux, raclage de chaussée existants ; - dégagement des emprises et terrassements 	1200 ml
Chaussée	Réalisation des couches de chaussée sur seconde partie du tronçon (la partir en terre) Largeur : 7 m – Fondation : – Base- Revêtement :	1200 ml
Accotement	: à réaliser	1000 ml

Système de drainage	: à réaliser Bordures, Caniveaux, dallettes ajourées pour traversées – Dalots à mettre en place sur la seconde partie du tronçon (la partir en terre) curage de l'existant	1200 ml
3 - Zimbabwe – Bvd de Petit Bassam en passant par Vridi Cité		
Terrassements	A réaliser sur le tronçon (en terre) - Démolition de caniveaux et chaussée existants ; - dégagement des emprises et terrassements	1400
Chaussée	Réalisation des couches de chaussée sur partie du tronçon en terre Largeur : 14 m – Fondation : – Base- Revêtement : - Renforcement de la voirie en zones dégradées	1400
Accotement	à réaliser zone de travaux neuf	1400
Système de drainage	: à réaliser zone de travaux neuf Bordures, Caniveaux, dallettes ajourées– ou Dalots pour traversées à mettre en place sur le tronçon de travaux neuf	1400

2.5. Activités et intrants des travaux

2.5.1. Activités

Les travaux se dérouleront en trois (03) phases :

- *Phase préparatoire ou installation du chantier*

Elle comprend la libération et la préparation de l'emprise, l'installation des bureaux, le dépôt de matériels et des matériaux, des ateliers mécaniques, l'aménagement de toilettes, des aires de stockage de carburant et autres dérivés d'hydrocarbure, etc.

- *Phase de construction ou phase des travaux*

Il s'agit des activités de décapage, de renforcement et de bitumage des voies et de réhabilitation, etc.

- *Phase d'exploitation et d'entretien*

Cette phase concerne la mise en service des voies et les activités d'entretien périodiques.

2.5.2. Intrants

Les intrants du projet (matériaux naturels nécessaires aux travaux d'aménagement et de bitumage), concernent principalement les carrières de latérite, de sable, les prises d'eau et les équipements divers.

- Matériaux graveleux ou de sable

Le projet ne nécessitera pas l'ouverture de carrières d'emprunt de matériaux graveleux ou de sable. Il sera question d'exploiter l'une des carrières existantes, situées à proximité de la zone du projet.

- Eau

Le projet nécessitera une consommation d'eau relativement importante. L'approvisionnement en eau ne devra surtout pas se faire au travers du réseau de la SODECI.

- Produit bitumeux - liants hydrocarbonés

La réalisation de la surface de roulement va nécessiter l'utilisation de produits hydrocarbonés, de granulats et l'installation d'une centrale d'enrobage.

- Équipements divers

Les travaux de renforcement vont nécessiter l'utilisation d'équipements divers : matériels de compactage, matériel de fabrication de béton, matériels de terrassement, matériel de concassage, etc.

2.6. Enjeux environnementaux et sociaux du projet

Comme tout projet de développement, le projet d'aménagement et de réhabilitation des infrastructures de transport du Port Autonome d'Abidjan, dans sa réalisation, fait face à des enjeux environnementales et sociaux.

2.6.1. Enjeux environnementaux

Il s'agira de mettre en place des mesures afin de protéger du mieux possible, la lagune Ebrié qui servira d'exutoire au réseau de drainage de certaines voies.

2.6.2. Enjeux Sociaux

Dans la conception du tracé des voies concernées par le projet, en dehors des contraintes techniques et environnementales propres à tout projet de ce type, il faut compter également avec une autre contrainte tout aussi importante, la contrainte humaine qui va recouvrir des aspects liés à l'occupation des emprises. Tout le long des voies concernées, on note l'existence d'activités commerciales, particulièrement sur celle allant du carrefour Zimbabwe à petit Bassam et celle reliant la ceinture UNICAO au parc de l'OIC. Ces occupations

ont fait l'objet d'un recensement et des dispositions devront être prises pour relocaliser ces activités avant le démarrage des travaux. Fort de ce constat, l'enjeu social majeur demeure la réinstallation adéquate des responsables d'activités installées sur le domaine portuaire

2.6.3. Contraintes d'ordre technique

Les différentes contraintes techniques de la mise en œuvre du projet sont les suivantes :

- la nécessité d'utiliser des matériaux naturels de bonne qualité en provenance des carrières de gravier roulé et des zones d'emprunt à des distances assez proches de la zone du projet ;
- la nécessité d'installer des centrales d'enrobages, des bureaux et des ateliers de réparation mécanique dans une zone optimale ;
- la nécessité de maintenir dans les meilleures conditions possibles, la circulation et les accès aux voies pénétrantes, zones industrielles, écoles, domiciles, etc., durant les travaux ;
- la nécessité d'éviter dans la mesure du possible, les dommages sur les réseaux des concessionnaires (SODECI, CI-TELECOM, CIE). Leur déplacement est onéreux et occasionnerait en outre, une gêne importante pour les abonnés durant la période des travaux.

3- CADRE POLITIQUE, JURIDIQUE ET INSTITUTIONNEL

3.1. Cadre Politique,

3.1.1. Politique environnementale

La participation de la Côte d'Ivoire à la Conférence des Nations Unies sur l'Environnement Humain tenue à Stockholm en 1972 en Suède marque un tournant important dans la prise en charge de la question environnementale par le Gouvernement. Au plan institutionnel, il a été créé, de 1981 à 1983, le premier Ministère de l'Environnement portant exclusivement sur les questions relatives à l'environnement.

Mais c'est surtout après la Conférence de Rio de 1992 que les premières initiatives concrètes ont été prises à travers l'élaboration en 1996 du Plan National d'Actions pour l'Environnement (PNAE).

Celui-ci a permis d'identifier dix (10) programmes portant sur (i) le développement agricole durable, (ii) la préservation de la diversité biologique, (iii) la gestion des établissements humains (iv) la gestion de la zone littorale, (v) la lutte contre les pollutions et les autres nuisances industrielles, (vi) la gestion intégrée de l'eau, (vii) l'amélioration de la gestion des ressources énergétiques, (viii) la recherche, l'éducation, la formation, (ix) la gestion intégrée et coordonnée de l'information environnementale, enfin sur (x) l'amélioration du cadre institutionnel et réglementaire.

Pour promouvoir une politique respectueuse de l'environnement, la Côte d'Ivoire s'est dotée également au plan législatif, respectivement en octobre et novembre 1996 d'une loi portant Code de l'Environnement (Loi n° 96-766 du 3 octobre 1996) et d'un décret déterminant les règles et procédures applicables aux études relatives à l'impact environnemental des projets de développement (Décret n° 96-894 du 8 novembre 1996).

La politique environnementale en République de Côte d'Ivoire est placée sous l'égide du Ministère de la Salubrité, de l'Environnement et du Développement Durable (MINSIEDD).

3.1.2. Plan National d'Actions pour l'Environnement (PNAE)

Le PNAE qui est la traduction nationale de l'Agenda 21 adopté à Rio en 1992, a été conçu dans le souci d'une mise en cohérence et d'une harmonisation de ses objectifs avec ceux des politiques sectorielles et les priorités du développement national, inventoriées dans le Livre Blanc (1994). En effet, le Livre Blanc est le résultat de consultations de toutes les parties prenantes, notamment au niveau de toutes les régions du pays qui a abouti à l'élaboration du PNAE.

Celui-ci a permis d'identifier dix (10) programmes portant sur (i) le développement agricole durable, (ii) la préservation de la diversité biologique, (iii) la gestion des établissements humains (iv) la gestion de la zone littorale, (v) la lutte contre les pollutions et les autres nuisances industrielles, (vi) la gestion intégrée de l'eau, (vii) l'amélioration de la gestion des ressources énergétiques, (viii) la recherche, l'éducation, la formation, (ix) la gestion intégrée et coordonnée de l'information environnementale, enfin sur (x) l'amélioration du cadre institutionnel et réglementaire.

Cependant, le PNAE-CI est devenu caduc depuis 2011 et aucune disposition n'est initiée pour son actualisation, au regard des nouveaux défis environnementaux que connaît le pays.

3.1.3. Plan National de Développement (PND)

Le PND 2016-2020 traite de la question de la préservation de l'environnement à son axe 4 intitulé le Développement des infrastructures harmonieusement réparties sur le territoire national et préservation de l'environnement. Le PND accorde une attention majeure à la question de la protection de l'environnement, du développement d'une économie verte et la réduction de la déforestation c'est pourquoi, dans son impact 2 visant la préservation de l'environnement et un cadre de vie assaini, l'axe stratégique 4 vise à assurer une gestion durable des ressources naturelles et des capacités d'adaptation et d'atténuation des effets du changement climatique (Effet 4).

3.1.4. Stratégie Nationale de Conservation et d'Utilisation Durable de la Diversité Biologique

La Stratégie Nationale de Conservation et d'Utilisation Durable de la Diversité Biologique adoptée en 2003 a été le résultat de plusieurs travaux et analyses menés au cours d'ateliers régionaux et nationaux qui ont eu lieu en 2000, 2001 et 2002.

La vision globale est qu'à l'horizon 2025 la diversité biologique de la Côte d'Ivoire soit gérée de manière durable en vue de l'équilibre des écosystèmes, de l'amélioration de la qualité de vie des populations actuelles et de la préservation de l'héritage des générations futures. Pour y parvenir, la stratégie est structurée autour d'une démarche fondée sur huit thèmes fondamentaux et dix-huit axes stratégiques dont la mise en œuvre devrait permettre d'inverser la tendance de la dégradation des forêts de la Côte d'Ivoire.

3.1.5. Stratégie Nationale de Gestion des Ressources Naturelles Vivantes

Bâtie autour de la vision suivante : « À l'horizon 2020, la gestion des ressources naturelles vivantes en Côte d'Ivoire est assurée de manière intégrée et durable », la stratégie nationale de gestion des Ressources Naturelles Vivantes a pour objectif général de réduire de manière significative la perte continue et alarmante des ressources naturelles vivantes à travers leur gestion rationnelle et durable, en vue de préserver les intérêts socio-économiques et assurer leur conservation pour les générations futures. Elle compte cinq axes stratégiques qui permettront à terme d'atteindre la vision que la Côte d'Ivoire veut atteindre.

3.1.6. Politique d'assainissement

La politique d'assainissement est placée sous la responsabilité du Ministère de la Construction, du Logement, de l'Assainissement et de l'Urbanisme (MCLAU), à travers la Direction de l'Assainissement Urbain et du Drainage (DAUD) qui élabore et mène sur le terrain la politique et les stratégies nationales en matière de drainage et d'assainissement avec pour objectif global de contribuer au développement durable en apportant des solutions appropriées aux problèmes liés à l'assainissement. En matière d'assainissement, les stratégies en milieu urbain sont les suivantes :

- élaborer un plan stratégique d'assainissement à travers un schéma directeur d'assainissement ;
- encourager la politique d'urbanisation des villes ;
- ouvrir les grands collecteurs pour le drainage des eaux pluviales ;
- développer les infrastructures d'eaux usées domestiques ;
- veiller aux traitements des effluents des usines, des hôpitaux avant leur rejet dans la nature ;
- développer l'assainissement autonome dans les zones dépourvues de réseaux collectifs.

3.1.7. Politique sanitaire et d'hygiène du milieu

La politique de santé en Côte d'Ivoire est fondée sur les Soins de Santé Primaires (SSP). Elle est mise en œuvre par le Ministère de la Santé et de l'Hygiène Publique (MSHP). Dans les régions, sa politique est mise en place par des Directions Régionales et leurs structures décentralisées.

Dans le domaine de la Santé et de l'Hygiène, le Ministère met un accent particulier sur : l'élimination des excréta et autres déchets y compris les déchets biomédicaux ; la sensibilisation des communautés sur les bienfaits de l'hygiène du milieu ; la vulgarisation d'ouvrages d'assainissement à moindre coût ; la vulgarisation et l'application des règles d'hygiène ; etc.

3.1.8. Politique de lutte contre la pauvreté

Le Plan National de Développement (PND) intègre, l'amélioration des conditions de vie des populations par l'assainissement du milieu, l'accélération de la croissance économique et de la transformation de l'économie ivoirienne, le capital humain, l'équilibre économique et social et l'équilibre budgétaire dans les priorités du Gouvernement.

Les objectifs de croissance du PND étaient d'atteindre un taux de croissance de 8,1% en 2012, de 9% en 2013, 10,1% en 2014 et 10% en 2015. Soit un taux de croissance d'environ 10% en moyenne sur la période 2012-2015. Le PND 2016-2020 d'un cout de 30 000 milliards de F CFA, aidera la Côte d'Ivoire à atteindre l'émergence en 2020.

3.2. Cadre législatif et réglementaire

La Loi n° 2016-886 du 08 novembre 2016 portant Constitution de la République de Côte d'Ivoire, adoptée par référendum le 30 octobre 2016, constitue le premier document de référence des présents travaux en matière de préservation de l'environnement. Elle stipule que le droit à un environnement sain est reconnu à tous (Titre I, Chapitre I, Article 27) et que la protection de l'environnement et la promotion de la qualité de vie sont un devoir pour la communauté et pour chaque personne physique ou morale (Titre I, Chapitre II, Article 40).

- Elle rappelle aux responsables du projet, leur obligation de préserver l'environnement et le cadre de vie des populations riveraines.

3.2.1. Loi n° 96-766 du 3 octobre 1996 portant Code de l'Environnement

La Côte d'Ivoire dispose d'une réglementation cohérente et complète en matière de grands projets et d'environnement. Ainsi, au plan législatif, a été promulguée le 3 octobre 1996, la loi n° 96-766 portant Code de l'Environnement. L'esprit général de cette réglementation est de prendre en compte les contraintes suivantes :

- permettre l'exécution de grands projets d'infrastructures dans de bonnes conditions ;
- protéger l'environnement sans dénaturer les projets ;
- protéger et assurer le bien-être des populations tout en préservant les acquis des projets.

Un projet routier tel que le bitumage de voie est soumis aux dispositions de la loi n° 96-766 du 3 octobre 1996 portant Code de l'Environnement. Cette loi est composée de l'ensemble des définitions et des principes généraux applicables à la préservation de l'environnement en République de Côte d'Ivoire. Elle fixe à la fois les grands objectifs de protection de l'environnement et définit, de façon plus précise, certaines modalités, en particulier l'obligation de réaliser une étude d'impact environnemental (Titre IV, Chapitre 1, Article 39) et son contenu (Titre IV, Chapitre 1, Article 40).

Cette loi fixe le cadre général des champs de renforcement des textes juridiques et institutionnels relatifs à l'environnement, à travers de nombreux articles dont nous citons quelques-uns :

- Article 22 : l'autorité compétente peut refuser la délivrance d'un permis de construire si le projet peut affecter le caractère ou l'intégrité des zones voisines.
- Article 35 : le public a le droit de participer à toutes les procédures et décisions qui pourraient avoir un effet négatif sur l'environnement.
- Article 39 : tout projet susceptible d'avoir un impact sur l'environnement doit faire l'objet d'une étude d'impact préalable.
- Article 41 : l'examen des études d'impact environnemental par le Bureau d'études d'impact environnemental, donne lieu au versement d'une taxe au Fonds National de l'Environnement dont l'assiette sera précisée par décret.
- Article 57 : l'État fixe les seuils critiques des polluants atmosphériques.
- Article 74 : un observatoire de la Qualité de l'Air sera créé pour mettre en œuvre cette loi.
- Article 75 : toutes les activités susceptibles de nuire à la qualité de l'air, des eaux tant de surface que souterraines sont interdites.

– Ce texte juridique réglementera la préservation de l'environnement de la zone d'insertion du projet, à travers la présente EIES.

3.2.2. Décret n° 96-894 du 8 novembre 1996 relatif aux EIES

Le Décret n°96-894 du 8 novembre 1996, déterminant les règles et procédures applicables aux études relatives à l'impact environnemental des projets de développement, définit les règles applicables à l'élaboration des études d'impact environnemental, à leur instruction par le Bureau d'Étude d'Impact Environnemental (Dispositions Particulières, Article 17), à la consultation publique par enquête publique et aux modalités d'approbation ministérielle des projets soumis à étude d'impact environnemental.

Ce décret définit les dispositions relatives à la réalisation des études relatives à l'impact d'un projet sur l'environnement.

- Article 2 : sont soumis à Étude d'Impact Environnemental (EIE), les projets situés sur ou à proximité de zones à risques ou écologiquement sensibles (annexe III du décret).
- Article 12 : décrit le contenu d'une EIE, un modèle d'EIE est en annexe IV du décret.
- Article 16 : le projet à l'étude dans l'EIE est soumis à une enquête publique. L'EIE est rendue publique dans le cadre de ce processus et fait partie du dossier constitué dans ce but.

Dans ses annexes, ce décret spécifie également les particularités liées aux études relatives à l'environnement.

- Annexe 1 : donne les catégories de projets soumis à étude d'impact environnemental ;
- Annexe 2 : donne les catégories de projets soumis au constat d'impact environnemental ;
- Annexe 3 : identifie les sites sur lesquels tout projet doit faire l'objet d'une étude d'impact environnemental (zones humides et mangroves, zones définies écologiquement sensibles) ;
- Annexe 4 : spécifie un modèle indicatif de rapport d'EIE.

3.2.3. Loi n°98-755 du 23 décembre 1998 portant Code de l'Eau

La Côte d'Ivoire s'est dotée d'un Code de l'Eau en 1998 qui définit les mécanismes, institue la gestion par bassin versant hydrologique, renforce le cadre institutionnel du secteur de l'eau et met un accent particulier sur la planification et la coopération en matière de gestion des ressources en eau. Les objectifs étant (i) la préservation des écosystèmes aquatiques ;(ii) la protection contre toute forme de pollution ; (iii) la protection, la mobilisation et la gestion des ressources en eau ;(iv) le développement et la protection des aménagements et des ouvrages hydrauliques ;(v) la valorisation de l'eau comme ressource économique et sa répartition de manière à satisfaire ou à concilier tous les différents usages, activités ou travaux ;(vi) la planification cohérente de l'utilisation des ressources en eau tant à l'échelle du bassin versant hydrologique qu'à l'échelle nationale ; (vii) l'amélioration des conditions de vie des différents types de populations dans le respect de l'équilibre avec le milieu ; (viii) les conditions d'une utilisation rationnelle et durable des ressources en eau pour les générations présentes et futures ;(ix) la mise en place d'un cadre institutionnel caractérisé par la redéfinition du rôle des intervenants.

L'Océan Atlantique est la ressource en eau identifiée dans la zone du projet. Il devra être protégé conformément à cette loi. À cet effet, le projet doit veiller à ce que les eaux usées ou tout autre effluent non traité du chantier ne se déversent pas dans les eaux de l'Océan.

3.2.4. Loi n° 99-477 du 02 août 1999 portant Code de Prévoyance Sociale telle que modifiée par l'ordonnance N°2012-03- du 11 janvier 2012

Elle régit les dispositions du service public de prévoyance sociale. Ce service a pour but de fournir des prestations à l'effet de pallier les conséquences financières de certains risques ou de certaines situations, en matière d'accidents du travail et de maladies professionnelles, de retraite, d'invalidité, de décès et d'allocations familiales

Dans le cadre de ce projet tous les employeurs doivent être obligatoirement affilié à la Caisse de Prévoyance Sociale. L'affiliation prend effet à compter du premier embauchage d'un travailleur salarié.

3.2.5. Loi n°2014-138 du 24 mars 2014 portant Code Minier

Le Code Minier énonce les règles applicables aux activités de recherche et d'exploitation de substances minérales relevant de la propriété de l'État de Côte d'Ivoire. Compte tenu des risques que comportent ces activités pour l'environnement, le législateur a prévu, dans le cadre de cette Loi, des dispositions allant dans le sens de la protection de l'environnement, par le biais, notamment des évaluations environnementales.

Article 145 : Tout demandeur d'un permis d'exploitation ou d'une autorisation d'exploitation de carrières industrielles est tenu de fournir, en même temps que l'Étude d'impact Environnemental et Social, un plan de fermeture et de réhabilitation de la mine.

Les activités envisagées dans le cadre de l'aménagement des voies du port nécessiteront l'exploitation des carrières et des zones d'emprunts. L'exploitation des sites de carrières devra donc respecter la réglementation selon la loi sur le code minier.

3.2.6. Loi n°2015-532 du 20 juillet 2015 portant Code du Travail

La loi n°2015-532 du 20 juillet 2015 portant Code du travail entré en vigueur le 21 septembre 2015 régit le secteur de l'emploi ou des activités professionnelles. Le nouveau Code du Travail est applicable sur tout le territoire de la République de Côte d'Ivoire. Il régit les relations entre employeurs et travailleurs résultant de contrats conclus pour être exécutés sur le territoire de la République de Côte d'Ivoire. Il régit également l'exécution occasionnelle, sur le territoire de la République de Côte d'Ivoire, d'un contrat de travail conclu

pour être exécuté dans un autre État. Toutefois, cette dernière disposition n'est pas applicable aux travailleurs déplacés pour une mission temporaire n'excédant pas trois mois.

En outre, il vient améliorer des conditions de vie et de travail des salariés et renforcer la lutte contre la précarisation de l'emploi.

Ce texte juridique est pertinent dans le cadre du projet car il réglemente les conditions de travail pendant la mise en œuvre du projet : Titre IV : chapitres 1, 2 et 3, (Hygiène, Sécurité et Santé au travail).

Elle réglementera les conditions de travail des employés pendant la mise en œuvre du projet par la signature d'un contrat entre employeur et employé afin d'éviter la précarisation de l'emploi.

3.2.7. Loi n°2014- 427 du 14 juillet 2014 portant Code Forestier

Selon l'article 3 de la loi n°2014- 427 du 14 juillet 2014, la présente loi s'applique aux forêts et aux arbres hors forêts sur le territoire national mais ne s'applique pas à la faune, aux parcs nationaux et réserves naturelles. Les articles 6 et 7 de cette loi stipulent que la protection et la reconstitution des ressources forestières incombent à l'Etat, aux collectivités territoriales, aux communautés rurales, aux personnes physiques et personnes morales de droit privé, notamment les concessionnaires et exploitants des ressources forestières.

L'Etat prend toutes mesures nécessaires en vue de fixer les sols, de protéger les terres, les berges et ouvrages contre les risques d'érosion et d'inondation, et de conserver les espèces naturelles menacées d'extinction. (Article 7).

Selon les articles 42, 47, 51 et 52 les prélèvements au titre des droits d'usage forestier doivent se faire dans le respect des principes de gestion durable des forêts et les défrichements qu'ils soient manuels ou mécanisés, y sont formellement interdits sauf sur autorisation de l'Administration forestière. Aussi, les articles 56 et 59 indiquent les interdits concernant les substances et les espèces dangereuses. L'article 61 quant à lui, souligne que tout déboisement sur une distance de vingt-cinq mètres de large de part et d'autre de la limite supérieure des crues des cours d'eau est également interdit sauf si l'autorisation est accordée par l'administration forestière locale.

Dans le contexte de notre projet, la végétation sera certainement détruite et elle devra se faire en se conformant aux dispositions contenues dans la présente loi.

3.2.8. Loi n° 2014-390 du 20 juin 2014 portant Orientation sur le Développement Durable

La Loi n° 2014-390 du 20 juin 2014 d'Orientation sur le Développement Durable définit les objectifs fondamentaux des actions des acteurs du développement durable. Elle s'applique à divers domaines dont l'aménagement durable du territoire, la biodiversité, la biosécurité, les changements climatiques, les énergies et les ressources en eau, et vise à :

- préciser les outils de politique en matière de développement durable ;
- intégrer les principes du développement durable dans les activités des acteurs publics et privés ;
- élaborer les outils de politique en matière de changement climatique ;
- encadrer les impacts économiques, sociaux et environnementaux liés à la biosécurité ;
- définir les engagements en matière de développement durable des acteurs du développement durable
- concilier la protection et la mise en valeur de l'environnement, du développement économique et du progrès social ;
- créer les conditions de l'utilisation rationnelle et durable des ressources naturelles pour les générations présentes et futures ;
- encadrer l'utilisation des organismes vivants modifiés.

Le projet veillera à l'utilisation rationnelle des ressources, à la réduction de la pauvreté par le recrutement de la main d'œuvre locale et l'indemnisation juste et préalable des personnes impactées, à la gestion de façon saine et efficace des déchets produits par le chantier. Il veillera également à l'application du Plan de Gestion Environnementale et Sociale de la présente étude.

3.2.9. Loi n°2003-208 du 07 juillet 2003 portant Transfert et Répartition des compétences de l'Etat aux Collectivités territoriales

La Loi n°2003-2008 du 07 juillet 2003 portant Transfert et Répartition de compétences de l'Etat aux Collectivités territoriales régit les compétences attribuées aux régions, départements, districts, villes et communes.

Ce transfert de compétences a pour but le développement économique, social, sanitaire, éducatif, culturel et scientifique des populations et, de manière générale, l'amélioration constante du cadre de vie.

Conformément à cette loi, tout projet national de développement ou d'aménagement du territoire implique nécessairement le concours de la collectivité territoriale concernée par la réalisation de ce projet. En l'espèce, le projet devra prendre en compte les intérêts du District d'Abidjan et de la Commune de Port-Bouët.

3.2.10. Décret du 25 novembre 1930 , du 24 août 1933 et du 8 février 1949 portant expropriation pour cause d'utilité publique

La Constitution de la République de Côte d'Ivoire dispose en son Article 4 que « le domicile est inviolable. Les atteintes ou restrictions ne peuvent y être apportées que par la loi », puis en son Article 15 que « le droit de propriété est garanti à tous. Nul ne doit être privé de sa propriété si ce n'est pour cause d'utilité publique et sous la condition d'une juste et préalable indemnisation ».

L'expropriation pour cause d'utilité publique est régie en Côte d'Ivoire par le Décret du 25 novembre 1930.

Ce texte précise les conditions et la procédure applicable pour l'expropriation pour cause d'utilité publique, à savoir que l'expropriation ne peut être prononcée que « si ce n'est pour cause d'utilité publique », l'utilité publique doit être légalement constatée : c'est la vocation de Déclaration d'Utilité Publique (DUP) que de constater légalement cette utilité, l'indemnisation est une condition de l'expropriation, elle doit être juste et elle doit être préalable

Les points principaux de la procédure ivoirienne en matière d'expropriation se traduisent dans les actes suivants :

- "Acte qui autorise les opérations", Art. 3, al. 1 ;
- "Acte qui déclare expressément l'utilité publique", Art. 3, al. 2 ;
- "Enquête de commodo et incommodo", Art. 6 ;
- Arrêté de cessibilité, Art. 5. Cet arrêté désigne les propriétés auxquelles l'expropriation est applicable. La publication et le délai sont définis par les articles 7 et 8 ;
- Comparution des intéressés devant la Commission Administrative d'Expropriation (Art. 9) pour s'entendre à l'amiable sur l'indemnisation. L'entente fait l'objet d'un procès-verbal d'indemnisation ;
- Paiement de l'indemnité (Art. 9) si entente amiable. Ce paiement vaut droit d'entrée en possession du bien par l'Administration, Art 24 ;

- Si pas d'entente amiable, communication du dossier au Tribunal d'Instance qui établit l'indemnité d'expropriation sur la base d'une expertise, Art. 12 à 16 ;
- Prononciation du jugement : celui-ci est exécutoire par provision nonobstant appel et moyennant consignation de l'indemnité, Art. 17.

Ce texte et les diverses lois de la République de Côte d'Ivoire constituent le fondement de l'ensemble des devoirs de l'Etat en matière d'expropriation. Cette procédure ne s'applique qu'aux personnes bénéficiant de droits légaux de propriété, notamment un titre foncier.

Cette loi régit la réinstallation involontaire pour cause d'utilité publique. Dans le cadre de ce projet elle sera complétée en cas d'insuffisance par la PO 4. 12 « réinstallations involontaires ».

3.2.11. Décret n° 96-206 du 07 mars 1996 relatif au comité d'hygiène, de sécurité et des conditions de travail

Conformément aux dispositions prévues à l'Article 42.1 du Code du Travail, dans tous les établissements ou entreprises occupant habituellement plus de cinquante salariés, l'employeur doit créer un comité d'hygiène, de sécurité et des conditions de travail.

Le Décret n° 96-206 du 07 mars 1996 relatif au comité d'hygiène, de sécurité et des conditions de travail précise les attributions (Article 2), la composition (Articles 4 à 6) et le fonctionnement (Articles 7 à 13) dudit comité.

Ce décret régit la sécurité et la santé des employés pendant la mise en œuvre du projet. A cet effet, le projet devra veiller à l'application des dispositions sécuritaires et sanitaires des employés sur le chantier et contribuer à leur formation dans le domaine de l'hygiène et de la sécurité.

3.2.12. 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

Le 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 définit les dispositions relatives à la réalisation des études relatives à l'impact d'un projet sur l'environnement :

- sont soumis à Etude d'Impact Environnemental (EIE), les projets énumérés à l'Annexe 1 et ceux situés sur ou à proximité de zones à risques ou écologiquement sensibles (Annexe III, Article 2) ;
- Annexe IV, Article 12 : décrit le contenu d'une EIE, un modèle d'EIE ;
- le projet à l'étude dans l'EIE est soumis à une enquête publique. L'EIE est rendue publique dans le cadre de ce processus et fait partie du dossier constitué dans ce but.

Dans ses annexes, ce décret spécifie également les particularités liées aux études relatives à l'environnement (Article 16).

Par ailleurs, la participation du public se situe également dans le cadre réglementaire de ce décret. Elle comprend deux (02) phases :

- la séance d'information et de consultation du public : réunion au cours de laquelle les partenaires au projet échangent avec les autorités locales et les populations riveraines afin d'obtenir leur adhésion à la réalisation du projet. Une stratégie commune sera définie pour la mise en œuvre du projet, dans le souci de protéger l'environnement naturel et humain ;
- l'enquête publique : elle consiste à mettre à la disposition du public le rapport de l'Etude d'Impact Environnemental sous la supervision d'un Commissaire Enquêteur nommé par arrêté municipal et chargé de recueillir les observations du public.

Ainsi, ce décret régira l'application de la Loi n° 96-766 du 3 octobre 1996 portant Code de l'Environnement, en matière d'EIES et de participation du public selon une démarche participative.

3.2.13. Décret n° 98-40 du 28 janvier 1998 relatif au comité Technique consultatif pour l'étude des questions intéressant l'hygiène et la sécurité des travailleurs

En son Article 1, il est stipulé que : « Le Comité technique consultatif pour l'étude des questions intéressant l'Hygiène et la Sécurité des travailleurs institué à l'Article 91-15 du Nouveau Code du Travail (Loi n°2015-532 du 20 juillet 2015) a pour mission d'émettre des avis, de formuler des propositions et des résolutions sur toutes les questions concernant la santé et la sécurité des travailleurs. ». Puis, l'Article 6 stipule que : « Le Secrétariat du Comité technique consultatif est assuré par un fonctionnaire de la direction de l'Inspection médicale du Travail devenue dans le nouveau Code du Travail l'Inspection de la Santé et de la Sécurité au Travail. ».

Chaque séance du Comité ou de sous-comité donne lieu à l'établissement d'un procès-verbal. Tout membre du Comité ou de sous-comité peut demander l'insertion au procès-verbal des déclarations faites par lui et l'annexion audit procès-verbal des notes établies et déposées avant la fin de la séance.

Les procès-verbaux sont communiqués aux membres du Comité technique consultatifs dans un délai maximum d'un mois. Ces procès-verbaux sont conservés dans les archives de l'Inspection de la Santé et de la Sécurité au Travail.

Ce décret régira aussi les conditions de travail pendant les différentes phases d'exécution du projet par la dotation d'un service sanitaire ou médical de la base chantier et la réalisation d'un examen médical des employés.

3.2.14. Décret n° 2012-1047 du 24 octobre 2012 fixant les modalités d'application du principe pollueur-payeur tel que défini par la Loi n° 96-766 du 03 octobre 1996 portant Code de l'Environnement

Le Décret n° 2012-1047 du 24 octobre 2012 fixant les modalités d'application du principe pollueur-payeur précise que toute personne physique ou morale dont les agissements ou les activités causent ou sont susceptibles de causer des dommages à l'environnement, doit recourir aux technologies propres pour la remise en état de l'environnement.

Par ailleurs ce principe s'applique lorsque l'installation est à l'origine de la production de rejets industriels, déchets non biodégradables ou dangereux.

Ce décret régira l'application de la Loi n° 96-766 du 03 octobre 1996 portant Code de l'Environnement. Les activités envisagées dans le cadre de la construction des voies du port nécessiteront la production de déchets. Le projet sera frappé de pénalité si les déchets produits par ces installations sont rejetés dans l'environnement sans traitement préalable.

3.2.15. Décret n° 2013-224 du 22 mars 2013 tel que modifié par le Décret n° 2014-25 du 22 janvier 2014 portant réglementation de la purge des droits coutumiers sur le sol pour intérêt général

Dans le cadre de la procédure d'expropriation pour cause d'utilité publique, le Décret n° 2013-224 du 22 mars 2013 tel que modifié par le Décret n° 2014-25 du 22 janvier 2014 portant réglementation de la purge des

droits coutumiers sur le sol pour intérêt général, permet de limiter les impacts négatifs sur les droits des populations autochtones. Il s'applique aux terres détenues sur la base des droits coutumiers, mises en valeur ou non et comprises dans les périmètres de plans d'urbanisme ou d'opérations d'aménagement d'intérêt général dont la délimitation aura fait l'objet d'un arrêté du ministre chargé de l'urbanisme (Article 2).

Aux termes de l'Article 6 de ce décret, la purge des droits coutumiers sur les sols donne lieu, pour les détenteurs de ces droits, à compensation, notamment à une indemnisation en numéraire ou en nature. L'article 7 (nouveau) fixe le coût maximal de la purge pour la perte des droits liés à l'usage du sol, comme suit :

- 2000 FCFA le mètre carré pour le District Autonome d'Abidjan ;
- 1000 FCFA le mètre carré pour le District Autonome de Yamoussoukro ;
- 1000 FCFA le mètre carré pour le Chef-lieu de Région ;
- 700 FCFA le mètre carré pour le Département ;
- 600 FCFA le mètre carré pour la Sous-Préfecture.

Des coûts en deçà des maxima ainsi fixés peuvent être négociés par les parties pour la purge des droits liés à la perte du sol.

L'Article 9 indique qu'une commission administrative, constituée pour l'opération, est chargée d'identifier les terres concernées et leurs détenteurs, et de proposer la compensation (à partir du barème fixé à l'Article 7) au Ministère en charge de l'Urbanisme et au Ministère en charge de l'Économie et des Finances. Cette commission comprend les représentants des ministères techniques (Urbanisme, Économie et Finances, Infrastructures Économiques, Agriculture, Intérieur), les Maires des Communes concernées et les représentants désignés des communautés concernées (Article 10). Selon l'Article 11 (nouveau), la commission a pour rôle de :

- procéder, après enquête contradictoire à l'identification des terres comprises dans le périmètre de l'opération projetée qui sont soumises au droit coutumier et au recensement des détenteurs de ces droits ;
- proposer la compensation selon la parcelle concernée à partir du barème fixé aux Articles 7 (nouveau) et 8 (nouveau) ;
- dresser, enfin un état comprenant la liste des terres devant faire l'objet de purge, des détenteurs des droits coutumiers sur ces terres, des indemnités et compensations proposées à partir du barème fixé aux Articles 7 (nouveau) et 8 (nouveau). Cet état fait l'objet d'un procès-verbal dressé par le Secrétaire de la Commission et signé par chacun des membres de celle-ci.

Ce décret constituera la base légale pour l'indemnisation des éventuels propriétaires terriens affectés par le projet. La Commune de Port-Bouët rentre dans le cas du District Autonome d'Abidjan.

3.2.16. Décret n° 2014-397 du 25 juin 2014 déterminant les modalités d'application de la loi relative au Code Minier

Le Décret n° 2014-397 du 25 juin 2014 portant modalités d'application de la Loi relative au Code Minier définit toutes les règles applicables aux opérations minières, notamment :

- la signature de convention minière (Titre I, Chapitre III) ;
- les titres miniers (Titre II) ;
- l'autorisation de prospection (Titre III) ;
- etc.

Il régira l'application de la Loi n° 2014-138 du 24 mars 2014 portant Code Minier dans le cadre du projet. Le projet sera amené à utiliser des matériaux en provenance de carrière ou d'emprunt. Ce présent décret régit les conditions et l'autorisation d'exploitation des sites de carrières et des sites d'emprunts qui seront exploités dans le cadre du projet.

3.2.17. Arrêté n° 247/MINAGRI/MPMEF/MPMB du 17 juin 2014 portant fixation du barème d'indemnisation des cultures détruites

Au niveau agricole, l'Etat ivoirien a créé les conditions d'indemnisation des populations dans le cadre de projets d'utilité publique, lesquelles conditions sont régies actuellement par l'Arrêté n° 247/MINAGRI/MPMEF/MPMB du 17 juin 2014 portant fixation du barème d'indemnisation des cultures détruites. Cet arrêté précise les modalités d'indemnisation des cultures détruites, notamment :

- Article 2 : lorsque la destruction porte sur des constructions ou autres aménagements de génie civil ou génie rural, l'évaluation de ces biens est établie sur la base des barèmes des ministères techniques compétents ;
- Article 4 : les calculs d'indemnités sont établis par les services compétents du Ministère en charge de l'Agriculture, sur la base du présent arrêté et après constats effectués par ceux-ci ;
- Article 6 : les critères à retenir pour le calcul de la valeur de l'indemnisation pour chaque type de culture sont la superficie détruite, le coût de mise en place de l'hectare, la densité recommandée, le coût d'entretien à l'hectare de culture, le rendement à l'hectare, le prix bord champ en vigueur au moment de la destruction, l'âge de la plantation, le nombre d'année d'immaturité nécessaire avant l'entrée en production et le préjudice moral subi par la victime ;

- Article 7 : le paiement de l'indemnité est à la charge de la personne physique ou morale civilement responsable de la destruction ;
- Article 9 : sont abrogées toutes dispositions antérieures contraires, notamment l'Arrêté n° 028 du 12 mars 1996 portant fixation du barème d'indemnisation des cultures détruites.

Ce texte juridique constituera la base légale pour l'indemnisation des cultures affectées par le projet.

3.2.18. Réglementation en matière de participation du public

La participation du public se situe dans le cadre réglementaire du décret n°96-894 du 8 novembre 1996, déterminant les règles et procédures applicables aux études relatives à l'impact environnemental des projets de développement. Elle comprend deux phases :

- la séance d'information et de consultation du public qui est une réunion au cours de laquelle les partenaires au projet (AGERROUTE, CC-PACOGA et consultant en charge de l'étude) échangent avec les autorités locales et les populations riveraines afin d'obtenir leur avis et préoccupation à la réalisation du projet. Une stratégie commune sera définie pour la mise en œuvre du projet, dans le souci de protéger l'environnement naturel et humain.
- l'Enquête Publique qui consiste à mettre à la disposition du public le rapport de l'Etude d'Impact Environnemental sous la supervision d'un Commissaire Enquêteur nommé par arrêté municipal ou préfectorale et chargé de recueillir les observations du public.

Quelques exemples d'actes sur la participation publique

- La loi n° 96-766 du 3 octobre 1996 portant Code de l'environnement : le public a le droit de participer à toutes les procédures et décisions qui pourraient avoir un effet négatif sur l'environnement.
- L'Article 16 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, qui stipule que le projet soumis à l'étude d'impact environnemental fait l'objet d'une enquête publique. L'étude d'impact environnemental est portée à la connaissance du public dans le cadre de cette enquête et constitue une pièce du dossier.
- Le Code de l'Environnement promulgué en 1996 a permis de préciser cette exigence dans l'article 35.6 qui mentionne l'obligation de diffuser l'information relative aux programmes ou projets de développement ; les Études d'Impacts de ces projets doivent donc prendre en compte

et définir les modalités de participation des notables locaux, de la Société Civile, des ONG et des groupes cibles de la population aux prises de décision entrant dans le cadre de la définition de ces projets.

3.3. Cadre institutionnel national

La procédure mise en œuvre pour l'EIES en Côte d'Ivoire implique plusieurs intervenants, selon l'objet de l'étude. Dans le cadre du présent projet, le cadre institutionnel concerne les institutions publiques nationales suivantes :

✓ Le Ministère des Infrastructures Économiques

Le Ministère des Infrastructures Economiques (MIE) est chargé de la mise en œuvre et du suivi de la politique du gouvernement ivoirien en matière d'équipement du pays en infrastructures dans les domaines des travaux publics.

À ce titre, et en liaison avec les différents départements ministériels intéressés, il a l'initiative et la responsabilité des actions suivantes :

- en matière de routes et d'ouvrages d'art : la maîtrise d'ouvrage, le suivi de la conception et de la réalisation des infrastructures du réseau routier, ainsi que leur entretien, et la réglementation de leur gestion ;
- en matière d'infrastructures d'hydraulique humaine : la maîtrise d'ouvrage, le suivi de la conception et de la réalisation des adductions d'eau publiques, des points d'eau villageois et des systèmes d'hydraulique villageoise améliorée ainsi que, leur entretien et la réglementation de leur gestion.

Le MIE exerce la tutelle et le contrôle technique des établissements et organismes dont la mission entre dans le cadre de ses attributions, conformément aux textes législatifs et réglementaires en vigueur. Ce sont le Laboratoire du Bâtiment et des Travaux Publics (LBTP), le Fonds d'Entretien Routier (FER) et l'Agence de Gestion des Routes (AGERROUTE).

Dans le cadre du ce projet, le MIE interviendra en tant que Maître d'ouvrage, ministère de tutelle de l'AGERROUTE au niveau de la conception et à la mise en œuvre du projet.

L'AGERROUTE est une société d'Etat régie par la loi n° 97-519 du 4 Septembre 1997 portant définition et organisation des sociétés d'Etat. Elle a été créée par décret 2001-592 du 19 Septembre 2001. Elle a pour attribution d'apporter à l'Etat son assistance pour la réalisation des missions de gestion du réseau routier dont elle a la charge. A cet effet, elle est chargée de/du:

- l'exécution des missions d'assistance à la maîtrise d'ouvrage ou la maîtrise d'ouvrage déléguée qui lui sont confiées par l'Etat ;
- la préparation et l'exécution des tâches de programmation de la passation des marchés ;
- suivi des travaux ;
- la surveillance du réseau ;
- la construction et de l'exploitation des bases de données routières.

Dans le cadre du présent projet, l'AGEROUTE assume la responsabilité organisationnelle à l'égard de (i) la conception, la construction, l'exploitation et la modification éventuelle ; (ii) de la mise en œuvre des mesures d'atténuation et de compensation liées aux impacts des travaux sur l'environnement ; et de la mise en œuvre du plan de surveillance environnementale et sociale.

✓ **Le Ministère de la Salubrité, de l'Environnement et du Développement Durable(MINSEDD)**

Il est chargé, entre autres :

- de la planification et du contrôle des politiques environnementales et de communication sur l'environnement. Il coordonne les projets environnementaux et réalise les études prospectives ;
- du suivi de la mise en œuvre des politiques et stratégies de protection de l'environnement, du Code de l'Environnement, de la législation nationale, des conventions et accords internationaux, relatifs à l'environnement.

Il élabore la stratégie d'information/éducation/communication et gère le partenariat avec le secteur privé, les ONG et les Organisations Communautaires de Base (OCB) dans le domaine de l'environnement ;

- du suivi de la mise en œuvre du Code de l'Eau en ce qui concerne la protection et l'utilisation rationnelle et durable de la ressource en eau ;
- du suivi de la mise en œuvre des conventions et accords internationaux relatifs aux parcs nationaux/réserves naturelles, notamment les Conventions Ramsar et CITES ;
- de la promotion et du suivi de la mise en valeur des sites naturels et des parcs/réserves volontaires ;
- du suivi de la mise en œuvre des politiques de gestion de la faune sauvage, des écosystèmes aquatiques ;
- du suivi des politiques en matière de cadre de vie, d'économie d'énergie et de promotion d'énergies nouvelles et renouvelables ;
- de la coordination et la promotion des actions de lutte contre les pollutions de l'air, de l'eau et du sol, ainsi que contre les nuisances dans les villes et villages ;

- de l'amélioration des méthodes de collecte/traitement/recyclage/valorisation des déchets ;
- de la mise en place d'une veille sur les risques majeurs susceptibles d'affecter le cadre de vie des populations ;
- de la gestion du partenariat avec les collectivités territoriales, le secteur privé, les ONG en ce qui concerne l'amélioration du cadre de vie dans les villes et villages et le suivi environnemental de l'aménagement du territoire ;
- etc.

Ces missions sont réalisées en collaboration et en liaison avec les structures sous tutelle que sont la Direction Générale de l'Environnement (DGE), la Direction Générale du Développement Durable (DGDD) et le Centre Ivoirien Antipollution (CIAPOL), le Centre Ivoirien Anti-Pollution (CIAPOL), le Service d'Inspection des Installations Classées (SIIC), l'Office Ivoirien des Parcs et Réserves (OIPR) et l'Agence Nationale De l'Environnement (ANDE).

Dans le cadre de ce projet, le MINSEDD interviendra dans la revue et validation de la présente EIES et la certification environnementale dudit projet à travers l'ANDE. Par ailleurs, l'ANDE interviendra dans le suivi de la mise en œuvre du PGES y relatif.

✓ **Le Ministère de l'Industrie et des Mines (MIM) :**

En charge de l'Industrie et des Mines, il constitue le premier interlocuteur officiel des opérateurs miniers. Il conçoit et coordonne la mise en place de la politique nationale en matière de mines. Il a un droit de regard sur toutes les activités minières sur le territoire national. Il soumet notamment, après avis technique favorable de la Commission Minière Interministérielle (COMINE), les demandes d'attribution de titres miniers à l'attention du Conseil des Ministres.

Dans le présent projet, il est représenté par la Direction Générale des Mines et de la Géologie, et précisément par la Direction de l'Exploitation Minière, Artisanale et des Carrières qui est concernée par l'ouverture d'éventuelles zones d'emprunt et de carrières.

✓ **Le Ministère de la Construction, du Logement, de l'Assainissement et de l'Urbanisme (MCLAU)**

Dans le cadre du présent projet, il est représenté d'une part par la Direction de l'Assainissement et du Drainage (DAD) qui a pour rôle d'assurer la conception et la programmation des investissements, la gestion des infrastructures, la définition et l'application des réglementations en matière d'assainissement et de protection

de l'environnement à travers son service d'assainissement ; et d'autre part par l'Office National de l'Assainissement et du Drainage (ONAD) qui est principalement en charge d'assurer l'accès de la population aux installations d'assainissement et de drainage, de manière durable et à des coûts compétitifs. Dans le cadre du présent projet, il sera impliqué dans la réalisation des ouvrages d'assainissement le long des voies.

✓ **Le Ministère des Transports**

Il assure la tutelle administrative et la politique nationale des transports conformément aux objectifs gouvernementaux.

À ce titre, ce Ministère, en collaboration avec le Ministère des Infrastructures Économiques, sera impliqué dans la réalisation du projet afin d'améliorer la qualité de vie de la population et d'obtenir un gain de confort et de sécurité pour tous les usagers, tout en conciliant les besoins des différents modes de transport avec les objectifs communs de la politique de transport. Il est représenté par la Direction Générale des Transports Terrestres, par l'Observatoire de la Fluidité des Transports (OFT) et par l'Office de Sécurité Routière (OSER).

Dans le cadre de ce Projet, ce ministère veillera à ce que le maître d'ouvrage se conforme aux plans et règles de circulation en vigueur en Côte d'Ivoire.

✓ **Le Ministère de l'Intérieur et de la Sécurité (MIS)**

Il intervient à travers le District Autonome d'Abidjan et les communes de Treichville et de Port-Bouët. Aux termes du décret n° 2011-263 du 28 septembre 2011 portant organisation du territoire national en Districts et en Régions, de la loi n° 2014-452 du 05 août 2014 portant mode de création, attributions, organisation et fonctionnement du district autonome et de la loi n° 2014-453 du 05 août 2014 portant statut du District Autonome d'Abidjan, le District Autonome d'Abidjan est une entité territoriale particulière dotée de la personnalité morale et de l'autonomie financière.

Au niveau local, le projet concerne principalement les Communes de Port-Bouët et Treichville.

Il intervient enfin à travers l'Office National de la Protection Civile (ONPC). Créée en 2000, avec l'avènement de la 2ème république, par le décret n° 2000 - 822 du 22 novembre 2000, la Direction de la Protection Civile devient un EPN classé dans la catégorie des EPA et prend la dénomination d'Office National de la Protection Civile (ONPC). Il est mis sous la tutelle du Ministère de la Défense et de la Protection Civile. En 2008, le décret n° 2008 - 60 du 28 février 2008 transforme l'ONPC en une Direction Générale placée sous la tutelle du Ministère de l'Intérieur.

L'ONPC est chargé, entre autres, de :

- la mise en œuvre de la politique définie par le Gouvernement en matière de protection civile;
- l'application de la réglementation en matière de protection civile ;
- la formation en matière de protection civile ;
- la prévention des risques civils ;
- la sensibilisation et la formation en matière de secourisme ;
- l'organisation et la coordination des activités de secours d'urgence en cas d'accidents, de sinistres, de catastrophes naturelles et technologiques ;
- l'élaboration et la réalisation des plans de secours ;
- la planification des secours et des équipements ;

Dans le cadre du projet, le rôle de l'ONPC consistera à donner son agrément pour la mise en place et la gestion d'une citerne à carburant dans l'enceinte de la base de chantier mais aussi du dispositif sécuritaire. Par ailleurs, il est le ministère de tutelle des collectivités territoriales dont le District Autonome d'Abidjan et les communes de Port-Bouët et de Treichville, ou auront lieu les travaux.

✓ **Ministère de la Santé et de l'Hygiène Publique (MSHP)**

Le Ministère de la Santé et de l'Hygiène Publique (MSHP) est chargé de la mise en œuvre et du suivi de la politique du gouvernement en matière de Santé et d'Hygiène Publique. La politique de santé en Côte d'Ivoire est fondée sur les Soins de Santé Primaires (SSP).

À ce titre, et en liaison avec les départements ministériels intéressés, il a l'initiative et la responsabilité des actions suivantes : Protection sanitaire des populations, formation professionnelle des agents de santé, assistance aux collectivités locales pour le suivi et le contrôle de l'implantation de toutes formations sanitaires publiques, et surveillance épidémiologique et veille sanitaire. **Dans le cadre du projet de bitumage, la Direction de l'Hygiène, de l'Environnement et Santé (DHES), veillera par l'intermédiaire de l'Institut National de l'Hygiène Publique (INHP) aux conditions d'hygiène dans lesquelles seront réalisées les opérations, afin de protéger la santé des ouvriers et populations vivant dans la zone du projet.**

✓ **Ministère des Eaux et Forêts (MINEF)**

Le Ministère des Eaux et Forêts a pour mission la gestion de toutes les ressources en eau et du patrimoine forestier national. À travers sa Direction de la Gestion et de la Protection des Ressources en Eau (DGPRE), elle assure entre autres:

- l'évaluation et la protection des ressources en eau nationale;

- la délivrance de l'autorisation d'exploitation des ressources nationales en eau;
- la contribution à la mise en place et à l'élaboration des stratégies de fonctionnement et de collecte du Fonds de Gestion Intégrée des Ressources en Eau (FGIRE).

Dans le cadre de ce Projet, le MINEF interviendra dans la gestion des eaux de surface et veillera à ce que les intrants ne portent pas atteinte à une aire protégée, pendant la mise en œuvre du Projet, même si le projet se déroule dans une zone urbanisée.

✓ **Le Ministère de l'Économie et des Finances (MINEF)**

Il assure pour le compte de l'État toutes les opérations financières dans les différents secteurs de développement national. En cette qualité, il intervient dans le projet à travers la Direction Générale du Trésor et de la Comptabilité Publique (DGTCP) et la Direction Générale de l'Économie (DGE). **Le ministère veillera au respect des procédures en vigueur entre la Banque et l'État en matière de transaction financière.**

✓ **Le Ministère du Budget et du Portefeuille de l'État**

Il assure en collaboration avec le Ministère délégué à l'Économie et aux Finances, pour le compte de l'État, toutes les opérations financières que ce soit dans le secteur routier ou dans d'autres secteurs de développement national. En cette qualité, il intervient dans le projet à travers la Direction Générale du Budget et des Finances (DGBF). **Le ministère veillera au respect des procédures en vigueur entre la Banque et l'État en matière de transaction financière.**

✓ **L'Agence de Gestion des Routes**

L'Agence de Gestion des Routes (AGERROUTE) est une société sous tutelle du Ministère des Infrastructures Economiques (MIE) de l'Etat de Côte d'Ivoire. Elle est donc une société d'état, régie par la Loi n° 97-519 du 4 septembre 1997 portant définition et organisation des sociétés d'Etat. Elle a été créée par le Décret 2001-592 du 19 septembre 2001 portant création de l'AGERROUTE.

L'AGERROUTE a pour objet d'apporter à l'Etat, son assistance pour la réalisation des missions de gestion du réseau routier dont il a la charge. A cet effet, l'agence est chargée de:

- l'exécution des missions d'assistance à la maîtrise d'ouvrage ou la maîtrise d'ouvrage déléguée qui lui sont confiées par l'Etat ;
- la préparation et l'exécution des tâches de programmation ;
- la passation des marchés ;

- le suivi des travaux ;
- la surveillance du réseau ;
- la constitution et l'exploitation des bases de données routières.

✓ **L'Office de Sécurité Routière de Côte d'Ivoire (OSER)**

L'Office de Sécurité Routière de Côte d'Ivoire (OSER) est une structure sous tutelle du Ministère des Transport (MT) de l'Etat de Côte d'Ivoire.

Elle a été créée par la loi n° 78-661 du 04 Août 1978, sous la forme d'un établissement public national à caractère administratif, doté de la personnalité morale et l'autonomie financière.

À sa création, l'OSER avait pour mission l'étude, la recherche et la mise en œuvre de tous les moyens destinés à accroître la sécurité des usagers de la route, notamment par des mesures de prévention des accidents, de formation des conducteurs de véhicules et par le développement des moyens de l'aide médicale urgente.

Le Décret 91-761 du 14 novembre 1991 portant modification des attributions de l'OSER et fixant les règles d'organisation définit trois grands types de domaines : les études, la formation et les campagnes de sensibilisation et d'information.

Les actions qui sont menées au niveau de ces trois domaines s'inscrivent dans la prévention routière. Les études permettent de mieux appréhender les accidents en tant que phénomène. Sur la base des résultats obtenus, par exemple, au plan des statistiques et du comportement des usagers de la route, des actions sont définies de façon précise et les bénéficiaires mieux ciblés.

S'agissant de la formation, l'OSER intervient sur les axes suivants :

- la formation initiale et le recyclage des moniteurs d'auto-école ;
- la formation initiale et le recyclage d'inspecteurs de permis de conduire ;
- le recyclage des conducteurs professionnels ;
- l'éducation routière en milieu scolaire.

Au titre de la sensibilisation et de l'information, l'OSER organise régulièrement des campagnes sur le plan national ou régional sur des thèmes précis. Certaines de ces actions sont parfois menées en partenariat avec des structures privées ou des clubs services.

3.4. Politique de sauvegarde de la Banque mondiale

Les activités du projet étant cofinancées par la Banque mondiale et l'État de Côte d'Ivoire sont nécessairement soumises aux politiques de sauvegarde de cette institution. La politique de sauvegarde environnementale déclenchée par les travaux est la PO/PB 4.01 Évaluation Environnementale. L'objectif de la PO4.01 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) Cette politique est déclenchée quand un projet est susceptible d'engendrer des risques et impacts environnementaux potentiels (négatifs) dans sa zone d'influence. La PO 4.01 couvre les impacts sur l'environnement biophysique (air, eau et terre, faune et flore); le cadre de vie, la santé et la sécurité des populations; les ressources culturelles physiques; et les préoccupations environnementales au niveau transfrontalier et mondial. Les travaux d'aménagement et de réhabilitation des infrastructures de transport routier du port autonome d'Abidjan sont interpellés par cette politique car la consistance des travaux fait l'objet d'Étude d'Impact Environnemental et Social.

3.5. Conventions et accords internationaux se rapportant au projet

A l'instar de la plupart des pays ayant participé au sommet de Rio 1992 et qui depuis lors, se sont engagés dans le processus du développement durable, la Côte d'Ivoire dispose d'une Politique Nationale d'Environnement (PNE) basée sur le respect des conventions et accords internationaux signés. Ces accords ont connu des niveaux d'exécution divers et ont servi de fondement à l'élaboration d'un cadre législatif propice au développement durable, renforcé en particulier par l'adoption du Code de l'Environnement en 1996, du Code de l'Eau en 1998, suivi d'une série de législations et réglementations environnementales.

Les conventions, protocoles, traités et accords signés et ratifiés par la Côte d'Ivoire et qui ont un lien avec le projet sont les suivants :

CONVENTION, PROTOCOLE, TRAITE OU ACCORD	DATE DE RATIFICATION	OBJECTIF VISE	PERTINENCE AUX ACTIVITES DU PROJET
Convention sur le patrimoine mondial (UNESCO)	09/01/81	<p>La Convention a pour objectif de promouvoir la coopération entre les nations afin de protéger le patrimoine naturel mondial et les biens culturels ayant une valeur universelle exceptionnelle faisant que leur conservation est importante pour les générations actuelles et futures.</p> <p>En signant la Convention, chaque pays s'engage à conserver non seulement les sites du patrimoine mondial situés sur son territoire mais aussi à protéger son patrimoine national.</p>	<p>Dans le cadre de la construction des routes du port, le Maître d'ouvrage (Ministère des Infrastructures Economiques) respectera l'intégrité des sites culturels des communautés.</p> <p>Le PGES de la présent EIES intègre les objectifs de protections du patrimoine culturel et naturel à travers l'élaboration des orientations pour la protection des ressources culturelles.</p>

CONVENTION, PROTOCOLE, TRAITE OU ACCORD	DATE DE RATIFICATION	OBJECTIF VISE	PERTINENCE AUX ACTIVITES DU PROJET
<p>Convention de Vienne pour la protection de la couche d'ozone / 1985 ; Protocole de Montréal, de 1987 ; Amendement de Londres (1990)</p>	<p>30/11/92</p>	<p>Cette convention établit un cadre pour la coopération et la formulation des mesures convenues pour protéger la santé humaine et l'environnement contre les effets néfastes résultant des modifications de la couche d'ozone par les activités humaines. Les obligations spécifiques relatives au contrôle et à l'élimination des Substances Appauvrissant la Couche d'Ozone (SACO) sont stipulées dans le Protocole de Montréal sur les substances qui appauvrissent la couche d'ozone.</p>	<p>Durant la réalisation du projet, les émissions de gaz produits par les engins, les véhicules et la centrale d'enrobage auront des effets néfastes sur l'environnement et la santé humaine</p> <p>Le projet de bitumage des routes du port est interpellé par cette convention. Le PGES de la présent EIES intègre des mesures de protection de la santé humaine et de l'environnement</p>

CONVENTION, PROTOCOLE, TRAITE OU ACCORD	DATE DE RATIFICATION	OBJECTIF VISE	PERTINENCE AUX ACTIVITES DU PROJET
<p>Convention-cadre des Nations Unies sur les changements climatiques (UNFCCC) / 1992</p>	<p>29/11/1994</p>	<p>Cette convention établit un accord-cadre global concernant les efforts intergouvernementaux permettant de relever le défi présenté par les changements climatiques. Elle reconnaît que le système climatique est une ressource commune dont la stabilité peut être affectée par des émissions industrielles et d'autres émissions de dioxyde de carbone et d'autres gaz à effet de serre. La Côte d'Ivoire ne figure pas en Annexe I du Décret ; par conséquent, certaines des exigences de la Convention ne s'appliquent pas.</p>	<p>Les activités du projet entraîneront l'augmentation des émissions de gaz à effet de serre surtout dans sa phase d'exploitation. Le projet est interpellé par la convention et devra veiller à une exploitation durable en phase de travaux et une réhabilitation des zones d'emprunt.</p>
<p>Convention-Cadre des Nations Unies sur la Diversité Biologique (CBD) / 1992</p>	<p>21/11/94</p>	<p>Engagement à conserver la diversité biologique, à utiliser les ressources biologiques de manière durable et à partager équitablement les avantages découlant de l'utilisation des ressources génétiques.</p>	<p>L'exploitation de la zone d'emprunt ou de carrière pour la construction des routes du port peut conduire à la destruction d'espèces végétales. Le projet est interpellé par la convention et devra veiller à une exploitation durable en phase de travaux et une réhabilitation des zones d'emprunt et de carrière.</p>

CONVENTION, PROTOCOLE, TRAITE OU ACCORD	DATE DE RATIFICATION	OBJECTIF VISE	PERTINENCE AUX ACTIVITES DU PROJET
<p>Protocole de Montréal relatif à des substances qui appauvrissent la couche d'ozone(1987)</p>	<p>30/11/92</p>	<p>Protéger la santé humaine et l'environnement contre les effets néfastes résultants ou susceptibles de résulter des activités humaines qui modifient ou sont susceptibles de modifier la couche d'ozone.</p>	<p>Réglementation des rejets de gaz à effet de serre (CO₂). Les activités du projet entraîneront l'augmentation des émissions de gaz à effet de serre surtout dans sa phase d'exploitation.</p>
<p>Accord international à la Convention-Cadre des Nations Unies sur les Changements Climatiques (Protocole de Kyoto) / 1997</p>	<p>23/04/07</p>	<p>La reconnaissance que les pays développés sont essentiellement responsables des hauts niveaux actuels d'émissions de GES dans l'atmosphère, résultant de plus de 150 ans d'activités industrielles, le Protocole impose une charge plus lourde sur les nations développées, conformément au principe des « responsabilités communes mais différenciées ». En vertu du traité, les pays doivent réaliser leurs objectifs, essentiellement par le biais de mesures nationales.</p> <p>L'Autorité Nationale du Mécanisme de Développement Propre (AN-MDP), point focal au sein de l'Agence Nationale De l'Environnement (ANDE) est chargée de conduire le processus du MDP en Côte d'Ivoire.</p>	<p>Présence dans le cadre du projet d'activités susceptibles (bitumage, production de l'enrobé, circulation d'engins, etc.) de générer des gaz à effet de serre (CO₂) mis en cause dans le cadre des changements climatiques.</p>

4. DESCRIPTION DE L'ETAT INITIAL DE L'ENVIRONNEMENT DU PROJET

4.1. Zone d'influence

Les zones d'influence du projet ont été délimitées de manière à couvrir l'ensemble des activités projetées dans la zone du projet, à inclure toutes les activités connexes liées à la réalisation du projet et à circonscrire l'ensemble des effets directs, indirects et cumulatifs à long terme du projet sur les milieux physique, biologique et humain. Il s'agit de la zone d'influence directe et de la zone d'influence indirecte.

4.1.1. Zone d'influence directe du Projet

La zone d'influence directe est constituée par l'emprise même des voies à renforcer et à réhabiliter, d'un linéaire total d'environ 4,400 km, dont les caractéristiques sont présentées dans le tableau suivant :

Tableau 4: Caractéristiques des tronçons de routes du projet

n°	Désignation des itinéraires	Données de base				Repères et Coordonnées GPS	
		Longueur (km)	Emprise (m)	Largeur (m)	Nombre de voies		
16	MAERSK-SIEPBA	0,400	12	7,7	2 x 1	OP88 (Origine Projet)	N 05°16'44.4", W 004°00'23.9"
						P90	N 05°16'40.1", W 004°00'23.6"
						FP 91 (Fin Projet)	N 05°16'32.1", W 004°00'23.7"
17	Ceinture UNICAO-PARC OIC	1,200	12	7,7	2 x 1	P 96	N 05°16'00.6", W 004°00'08.2"
						FP 102	N 05°16'20.3", W 003°59'53.6"
18	Zimbabwe – Bvd de Petit Bassam en passant par Vridi Cité	2,800	20	14	2 x 2	OP 101	N 05°16'21.9", W 003°59'57.3"
						P109	N 05°15'59.9", W 003°59'18.2"
						FP 114	N 05°15'31.2", W 003°58'54.4"
	Total	4,400					

4.1.2. Zone d'influence indirecte du Projet

La zone d'influence indirecte comprend le District Autonome d'Abidjan, avec les Communes de Port-Bouët et de Treichville, et la (ou les) localité(s) où est (ou seront) située(s) la (ou les) zone(s) d'emprunt de matériaux graveleux.

4.2. Milieu physique

4.2.1. Climatologie

La Côte d'Ivoire appartient au domaine des climats chauds de la zone intertropicale. Le régime pluviométrique est lié aux déplacements du Front Intertropical de Transition (F.I.T) qui est la ligne de démarcation entre d'une part, l'air sec et chaud de l'harmattan et d'autre part, l'air humide et relativement frais de la mousson. Ces déplacements liés à divers paramètres créent une zonation Nord-Sud des différentes régions climatiques qui permet de distinguer quatre types de climat :

- le climat subéquatorial
- le climat tropical humide
- le climat tropical
- le climat de montagne

La zone d'étude est soumise à un climat subéquatorial (climat Attiée), marqué par quatre (04) saisons.

4.2.1.1. Pluviométrie

Le climat subéquatorial est caractérisé par (04) saisons. Ces saisons sont différenciées selon le régime de pluviométrie à défaut de variations importantes de la température :

- la grande saison sèche, de décembre à avril ;
- la grande saison des pluies, de mai à juillet ;
- la petite saison sèche, d'août à septembre ;
- la petite saison des pluies, d'octobre à novembre.

Les données sur la précipitation dans la zone d'étude sont présentées dans le tableau suivant :

Tableau 5 : Mesures pluviométriques d'Abidjan pour l'année 2016

Mois	Jan.	Fév.	Mar.	Avr.	Mai	Juin.	Juil.	Aoû.	Sep	Oct.	Nov.	Déc.
Précipitation moyenne (mm)	30	24	185.6	18.4	228.9	308	19.8	28.9	96.1	102.2	238.8	85.4

Source : (www.weatheronline.co.uk, s.d.)

4.2.1.2. Température

Durant ces saisons il y aura une variation importante de température. Les mois les plus chauds sont les mois de Janvier, Février, Mars et Avril.

Le tableau suivant présente les variations mensuelles des températures d'Abidjan pour l'année 2016 :

Tableau 6: Variations mensuelles des températures moyennes d'Abidjan pour l'année 2016

Mois	Jan.	Fév.	Mar.	Avr.	Mai	Juin.	Juil.	Aoû.	Sep	Oct.	Nov.	Déc.
Température moyenne minimale (°C)	24.7	26.3	26.1	26.9	26.2	24.8	23.8	23.2	24.2	25.1	25.1	25.6
Température moyenne Maximale (°C)	31.9	32.3	31.9	32.4	30.9	29.5	28.5	27.6	28.4	30	31.4	31.5
Température Moyenne (°C)	28.3	29.3	29	29.6	28.6	27.1	26.2	25.4	26.3	27.6	28.3	28.5

Source : (www.weatheronline.co.uk, s.d.)

4.2.1.3. Humidité relative

L'humidité relative ou hygrométrie varie à l'inverse de la température. La zone d'étude est caractérisée par une hygrométrie forte varie entre 75% et 90 %. Le tableau suivant illustre l'humidité relative d'Abidjan pour l'année 2016.

Tableau 7: variations mensuelles de l'humidité relative d'Abidjan pour l'Année 2016

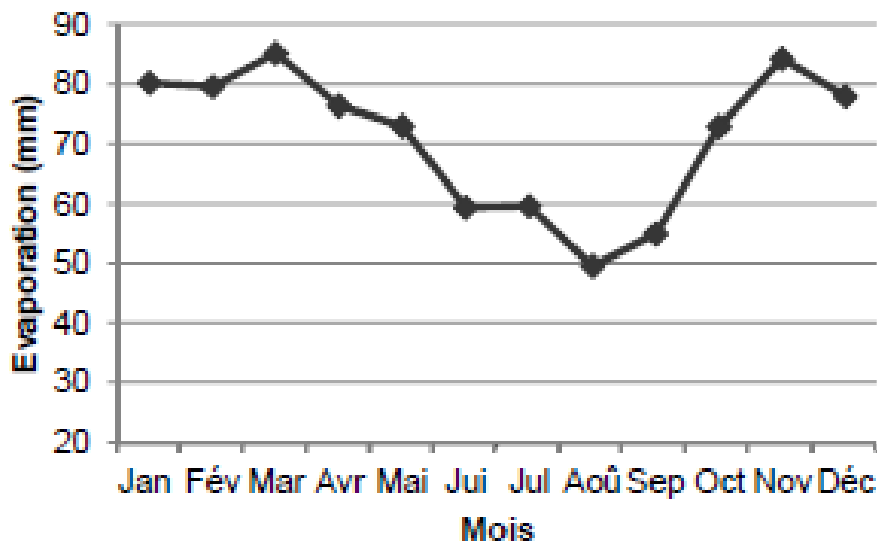
Mois	Jan.	Fév.	Mar.	Avr.	Mai	Juin.	Juil.	Aoû.	Sep	Oct.	Nov.	Déc.
Humidité (%)	77	75	79	78	80	88	89	88	89	86	81	78

Source : (www.weatheronline.co.uk, s.d.)

4.2.1.4. Évaporation

L'évaporation moyenne mensuelle est de 71.05 mm sur la période d'observation (2000-2014). Elle est plus élevée de novembre à mars, avec une valeur pratiquement supérieure à 80 mm. Cette situation s'explique par le fait que l'évaporation est intense pendant la grande saison sèche et baisse pendant la grande saison des pluies.

Figure 8: Courbe d'évolution de l'évaporation moyenne mensuelle (2000-2014)



Source (SODEXAM, s.d.)

4.2.1.5. Vents

La zone d'étude connaît deux régimes de vent : une première dominante de secteur Nord- Est à Est, pendant la saison sèche, correspondant à l'incursion de l'harmattan, et une seconde dominante, de secteur Sud- Ouest à Ouest, liée à la circulation d'air humide provenant de l'océan (mousson), pendant la saison humide.

La vitesse moyenne mensuelle des vents est de 11.7 km/h pour l'année 2016. Elle est plus élevée pendant les mois de Septembre, Mars, Avril et Juillet. Les vents les plus faibles pendant les mois de Décembre, Janvier et Novembre.

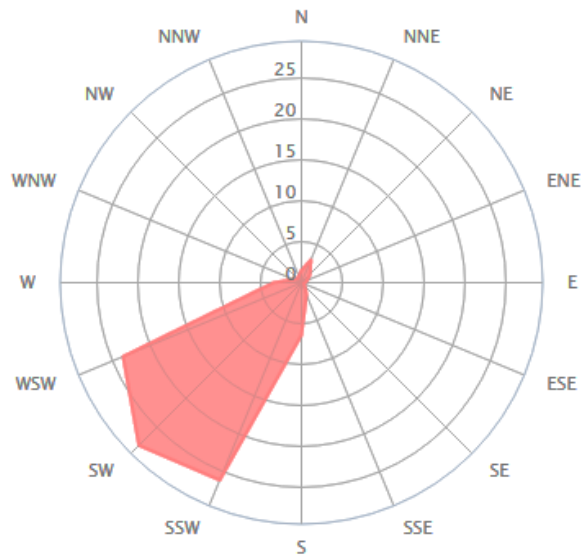
Le tableau suivant illustre les vitesses des vents durant l'année 2016

Tableau 8: Variation mensuelle de la vitesse des vents d'Abidjan pour l'année 2016

Mois	Jan.	Fév.	Mar.	Avr.	Mai	Juin.	Juil.	Aoû.	Sep	Oct.	Nov.	Déc.
Vitesse (km/h)	10.6	11.9	12.4	12.5	12.7	11.8	12.3	11.5	13.1	11.7	10.5	8.9

Source(windfinder, 2017)

Figure 9: Rose des vents d'Abidjan (2010-2017)

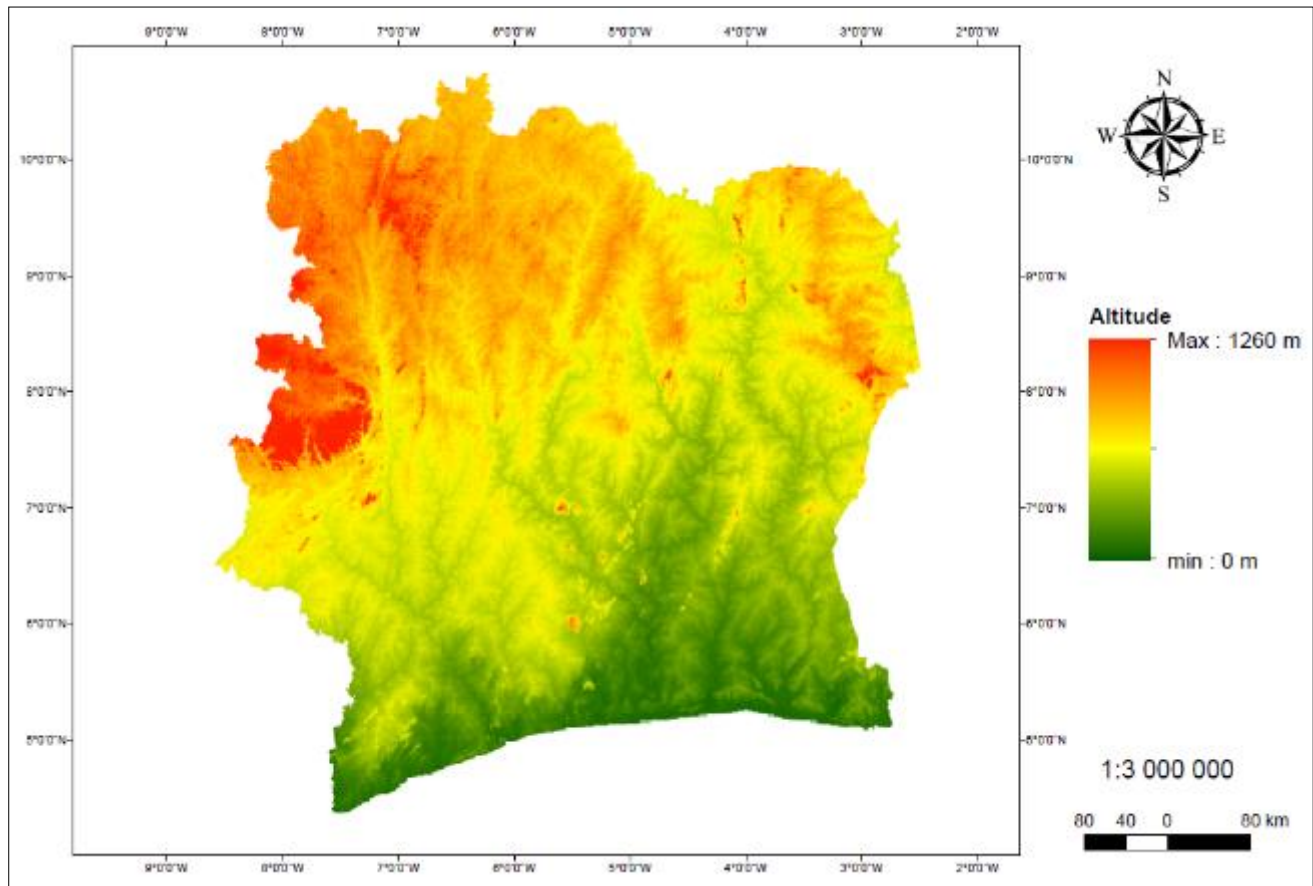


Source(windfinder, 2017)

4.2.2. Relief et Paysage

La Côte d'Ivoire est située sur d'anciennes roches de socle Précambrien et, comme les autres pays de l'Afrique de l'Ouest, son relief topographique est monotone, ne présente que peu de contrastes. L'altitude augmente légèrement du Sud-Est au Nord-Ouest. Les autres caractéristiques topographiques sont la zone littorale qui représente un plateau continental, les lagunes et les barres de sable situées dans la partie Sud du pays le long du Golfe de Guinée, et qui est soutenue par des dépôts sédimentaires superficiels du Mésozoïque et du Cénozoïque.

Figure 10: Carte du relief de la Côte d'Ivoire



Le relief de la zone d'étude est typique du deuxième cas de figure, avec l'existence de vallons associés à des bas-fonds et des interfluves. Les altitudes extrêmes sont comprises entre 100 et 500 m, la moyenne s'établissant autour de 250 m.

Quant au paysage, il est essentiellement de type urbain, caractérisé par des industries, des administrations, des activités commerciales et des habitations de type résidentiel.

4.2.3. Pédologie

La Côte d'Ivoire dispose des sols fragiles qui possèdent une vulnérabilité importante à l'érosion. Ces sols s'appauvrissent rapidement dès lors qu'ils sont exposés suite à un recul du couvert forestier. Ces sols peuvent être classés en quatre principales entités d'importance inégale :

- les sols ferrallitiques dénaturés qui dominent le territoire ivoirien ;
- les sols ferrugineux à carapaces et cuirasse latéritiques ;
- les sols bruns eutrophes sur roche basique ;

- les sols hydromorphes dans la zone fluvio-lagunaire. (Jean-Baptiste L.F.Avit, 1999)

La zone d'étude est dominée par les sols ferrallitiques fortement dénaturés et remaniés du domaine ombrophile. Ces types de sols sont caractérisés par la présence d'un horizon humifère peu épais et un horizon gravillonnaire peu développé.

Ils renferment des propriétés physiques et des aptitudes culturales favorables à leur mise en culture.

4.2.4. Géologie

La géologie de la Côte d'Ivoire appartient au craton Ouest-Africain. Son histoire se confond avec celle du craton Ouest-Africain. Elle se résume en deux mégacycles :

- le mégacycle Libérien : au cours duquel s'est produite l'orogénèse libérienne aboutissant à la formation d'un noyau libérien qui sera repris plus tard par l'orogénèse éburnéen ;
- le mégacycle Éburnéen : marqué par l'orogénèse éburnéenne responsable de la mise en place d'un ensemble de roches plutoniques. La fin de ce cycle, le territoire ivoirien acquiert une stabilité géologique qu'il conservera jusqu'à ce jour.

La zone d'étude appartient à un bassin sédimentaire appartenant à des âges qui s'étendent du crétacé inférieur au quaternaire. Cependant, seules les formations du Tertiaire et du Quaternaire affleure. Ces formations sont composées par :

- desables tertiaires ;
- desables marins quaternaires et actuels ;
- des alluvions anciennes et récentes caractérisées par leur texture très variable depuis des argiles plastiques compactes jusqu'à des sables grossiers graveleux. (FondationPractica, WorksEntreprise, & UNICEF, 2009).

4.2.5. Hydrogéologie

La Côte d'Ivoire dispose des aquifères homogènes et très perméables. Ces aquifères se rencontrent respectivement dans les formations de bassins sédimentaires côtiers, les horizons d'altérites au toit du socle, les séries volcan-sédimentaires et les granito-migmatites. Les ressources en eau souterraine sont principalement utilisées pour l'Approvisionnement en Eau Potable (AEP) des populations rurales. Les réservoirs ayant un rôle important sur le plan hydrogéologique sont au nombre de trois :

- l'aquifère du Quaternaire ;
- l'aquifère du Continental Terminal, d'âge Moi-pliocène ;

- L'aquifère du Maestrichtien.

La zone d'étude comprend deux (02) aquifères qui sont ceux du Quaternaire et le Continental terminal. Ces deux (02) aquifères contiennent respectivement la nappe du quaternaire et la nappe du Continental Terminal encore appelée « nappe d'Abidjan ». Cette nappe est constituée, quant à elle, en l'absence de bancs argileux lenticulaires, par les sables grossiers fluviaux au passé d'argiles versicolores, les argiles sableuses et les sables argileux. Elle bénéficie d'une protection naturelle, notamment, sa grande profondeur (à partir de 90 m de profondeur), son inclinaison du Nord vers le Sud et l'existence de la faille majeure des lagunes la mettent à l'abri d'une remontée d'eau salée dans les forages utilisés pour l'AEP des populations du District Autonome d'Abidjan.

Cependant, elle est intensément exploitée et, surtout, elle est fortement sujette à des risques de pollution par les importants rejets de déchets industriels et domestiques dans l'environnement urbain, les déversements intempestifs, le manque ou l'inefficacité des réseaux d'assainissement, les accidents de transport des produits polluants, etc.

4.2.6. Hydrologie

La Côte d'Ivoire est drainée par un ensemble de cours d'eau subdivisé en onze (11) principaux bassins versants. Les eaux de surface se composent de cours d'eau, de retenus répartis sur l'ensemble du territoire ainsi que des lagunes situées dans la zone côtière.

La zone d'étude comprend la lagune Ebrié qui s'étend sur 566 m² de superficie pour une largeur moyenne de 7 km et une longueur moyenne de 150 km et sur une profondeur moyenne de 4 m. Cette lagune est divisée en plusieurs sections par les lagunes Aghien et Potou, le Canal d'Assinie, la ville d'Abidjan et le canal de Vridi. (Fondation Practica, Works Entreprise, & UNICEF, 2009)

4.3. Milieu biologique

4.3.1. Végétation

La Côte d'Ivoire est caractérisée par une végétation diversifiée. Cette diversification résulte de l'influence de plusieurs facteurs tels que la nature des sols, les reliefs, le modèle topographique et le climat. Selon les études réalisées, la végétation de la côte d'Ivoire est subdivisée en deux (02) domaines et quatre (04) secteurs.

Les deux domaines sont le domaine guinéen, au Sud, couvert de forêts denses humides, et le domaine soudanais, au Nord, où les savanes constituent l'essentiel de la végétation.

En ce qui concerne les secteurs, l'on distingue le secteur littoral, le secteur ombrophile, le secteur montagnard et le secteur mésophile.

La zone d'étude se trouve dans le secteur littoral du grand domaine guinéen. Toutefois, étant très urbanisée, aucune végétation conséquente n'y a été rencontrée. Il n'y a que quelques herbes.

4.3.2. Faune

Il n'existe que quelques animaux domestiques (salamandres, tourterelles, margouillats, corbeaux, souris) dans la zone du projet.

4.3.3. Milieu socio-économique

4.3.3.1. Généralités sur la commune de Port- Bouët

- Populations

La Commune de Port-Bouët compte 419 033 habitants (RGPH 2014). Les constructions du wharf vers 1930, du phare qui couvre la mer sur un rayon de milles marins, ainsi que la création du port en 1950, ont contribué à son peuplement en raison des activités que ces infrastructures ont engendrées. Dans son expansion et son développement, la Commune de Port-Bouët a vu sa population s'accroître fortement avec l'arrivée et l'installation de nouveaux habitants issues de tous les groupes ethniques du pays et d'autres venus des pays étrangers, notamment de la CEDEAO (Ghana, Burkina Faso, Mali, Niger, Nigéria) pour les travaux du Canal de Vridi, du Wharf, du Phare.

La diversité de cette population a fait qu'on y retrouve toutes les religions et courants philosophique du monde : les monothéistes, les polythéistes, les athées.

- Organisation socio-politique et culturelle

D'une manière générale, l'organisation socio-politique dans la zone du projet relève des autorités politiques et administratives modernes consacrée par le pouvoir étatique dont les premiers niveaux hiérarchiques d'ordonnement auxquels les populations sont soumises sont le Préfet, les Sous-préfets, le Gouverneur et les autorités municipales. Parallèlement à cette organisation administrative moderne, les populations locales et les différentes communautés ethniques possèdent leur propre système d'organisation socio-politique.

- Organisation sociale des populations locales

L'organisation socio-politique des Atchan (Ebrié), peuple originaire de la commune de Port-Bouët, est fondée sur le système de génération qui comprend plusieurs classes d'âge (structure sociale, politique et militaire) et

est caractérisée par l'alternance au pouvoir des générations dans un village donné. Le chef du village est choisi parmi ses pairs de la génération au pouvoir, selon les valeurs sociales et culturelles propres relatives à la filiation familiale, à la sagesse et à l'intelligence dans la gestion des hommes et des biens communautaires et au statut socio-économique. Dans l'exercice de son pouvoir, le chef, en collaboration avec les notables, nommés par lui-même, a en charge la gestion des affaires politiques, économiques et culturelles du village.

En vue de coordonner la défense des intérêts de toute la communauté et de promouvoir la cohésion sociale, il existe un comité de gestion qui est une instance de concertation et de décision dans ces villages.

- **Organisation sociale des allochtones et des allogènes**

Les communautés allochtones et allogènes sont plus ou moins organisées au niveau des villages ou quartiers. Chaque communauté est dirigée par un chef assisté de plusieurs collaborateurs qu'il nomme. Cependant, celles-ci sont soumises à la tradition des autochtones, aussi tout règlement de conflits qui dépasse leur compétence est-il déferé devant la chefferie des communautés hôtes.

- **Situation socio- économique**

L'économie de la commune de Port- Bouët constitue le fer de lance de son essor et son développement. Tous les secteurs d'activités sont représentés. Les activités économiques rencontrées sont entre autres l'agriculture (culture de noix de coco), la pêche, les espaces gastronomiques, les complexes hôteliers et touristiques, les centres commerciaux, les stations-services, l'artisanat d'art et de service, les boutiques, les kiosques à café, les salons de couture, salon de coiffure, etc.

a. Secteur Primaire

Autrefois, pôle de développement de l'agriculture, grâce à la fertilité de son sol et aux conditions climatiques qui ont drainé une main d'œuvre de plus en plus importante, Port - Bouët connaît une perpétuelle croissance caractérisée par une forte industrialisation et une urbanisation galopante. La commune se développe donc au détriment des plantations agricoles, qui font place à l'agriculture périurbaine dominée par les cultures vivrières et maraîchères. Les cultures de rentes telles que les noix de coco développées sur le littoral, emploient directement ou indirectement de nombreuses personnes. L'élevage et la pêche sont également omniprésents dans la vie de la population. Port-Bouët est la première commune d'Abidjan en matière de pêche.

b. Secteur secondaire

Le secteur secondaire est dominé par l'industrie agro-alimentaire, l'industrie textile, les industries plastiques et chimiques, ainsi que celles des matériaux de construction.

Dans l'industrie agroalimentaire on compte principalement la fabrication d'huile de palme, le traitement des bergamotes et des bigarades, la transformation de l'hévéa, la fabrication de boissons à partir des ananas, des oranges et des mangues et surtout la torréfaction du café, de type robusta, ainsi que le conditionnement et le traitement du cacao.

L'industrie textile avec le conditionnement du coton cultivé dans le Nord, soit pour l'exportation, soit pour sa transformation sur place en pagnes, toiles, batiks et vêtements divers. L'industrie chimique est dominée par une exploitation off-shore de produits pétroliers et gaziers.

c. Secteur tertiaire

Ce secteur de l'économie est très développé dans la commune qui abrite des centres commerciaux. Ces centres commerciaux constituent un véritable pôle d'attraction pour les populations d'Abidjan.

Il existe également d'autres services tels que les agences des différentes de banques commerciales nationales ou internationales (BNI, SIB, SGBCI, BICICI, BIAO, etc.), Les entreprises de transport (Air Côte d'Ivoire, SITARAIL, SOTRA, Centaures Routiers, State corporation, etc.), de l'hôtellerie, ainsi que les sociétés portuaires et aéroportuaires contribuent à l'essor de l'économie de la commune.

- **Habitat et cadre de vie**

Les quartiers des communes du District bénéficient en général de plans de lotissement modernes. L'habitat y est très diversifié : de type haut standing, moyen ou bas standing, en fonction de l'architecture des matériaux qui ont servi à la construction. Il est constitué de maisons modernes individuelles, d'habitat sur cours communes, d'immeubles collectifs, d'habitat collectif construit par des opérations immobilières des sociétés d'Etat (SICOGI, SOGEFIHA) ou de type privé (SOPIM, SIPIM, etc.).

Toutefois, les constructions modernes contrastent avec des poches d'habitats précaires construits en banco et/ou en matériaux de récupération. Les quartiers précaires se retrouvent dans toutes les communes d'Abidjan, notamment à Port-Bouët qui est une commune d'aspect à la fois rurale avec des localités villageoises (Benegosso, Anani, Abouabou, Petit-Bassam, Adjahui-Namoué, Ako Braké, Ellokro, Benegosso, AmangouaKoi, Kaotré, Abrogouaman village) et urbaine avec les quartiers modernes (Vridi cité, Port-Bouët centre, Zone industrielle, Derrière-Wharf, SIPIM).

Les sites viabilisés dans la commune de Port-Bouët bénéficient d'équipements socio-économiques de base. Ils sont connectés aux réseaux de distribution d'eau potable, d'électricité, de téléphone. On y compte également des infrastructures sanitaires et scolaires. Les rues des quartiers sont, pour la plupart bitumées et

drainées. Les quartiers populaires par contre sont peu fournis en voiries bitumées et d'ouvrages d'assainissement. Les quartiers de la commune bénéficient en général de plans de lotissement modernes. La plupart de ces quartiers sont construits sur des terrains lotis et viabilisés, bénéficiant des équipements de base en matière d'assainissement et de voirie. Toutefois, on y rencontre aussi des zones ayant fait l'objet de lotissements villageois non encore approuvés, peu ou pas aménagés et, donc, difficilement accessibles.

4.3.3.2. Généralités sur la commune de Treichville

- Population

Treichville est l'une des 13 communes du district d'Abidjan. Elle est située au sud de la ville et s'étend sur une superficie de 900 hectares. Limitée à l'est par les communes de Marcory et de Koumassi, au nord par celles du Plateau et de Cocody, au sud par la commune de Port-Bouët et à l'ouest par la lagune Ébrié, La population de la commune est estimée à 177 214 habitants en 2011. La croissance de la population est importante et peut s'expliquer en partie par les flux migratoires. La densité de population est très importante dans les quartiers les plus pauvres. Le taux brut de scolarisation est encore très faible : 11,18 % en 2011. Les raisons de cette faiblesse sont les frais de scolarité élevés. De plus, l'insuffisance de salles de classe et le manque d'enseignants posent problème.

Le système de santé reste peu performant en raison du manque de personnel soignant et de la difficulté d'accès aux centres de santé.

- Organisation socio-politique et culturelle

L'administration municipale compte 475 personnes dont 283 agents de maîtrise, 36 cadres et 156 ouvriers.

Le personnel administratif est composé des représentants des grands groupes nationaux et ethniques vivant sur le territoire communal. Cette politique administrative de la mairie vise à favoriser un sentiment d'appartenance et la participation active de toute la population à la gestion de la commune. Cependant, des insuffisances subsistent quant à la participation de la population dans la prise de décision. En effet, la société civile, qui doit jouer un rôle d'intermédiation entre la mairie et les populations, souffre d'un manque d'organisation, de crédibilité et est insuffisamment connue.

- Situation socio- économique

Depuis la construction du Port autonome d'Abidjan en 1950, la commune de Treichville s'impose comme le principal pôle de développement de l'industrie en Côte d'Ivoire. C'est également l'un des plus grands centres commerciaux du district d'Abidjan. Le secteur tertiaire, principalement caractérisé par les activités

commerciales, fait vivre un nombre important de personnes. Tandis que les secteurs primaire et secondaire n'occupent que 14 % de la population active. L'activité économique est, en outre, caractérisée par le secteur informel qui fait travailler un pourcentage important de la population active. Mais, le taux de chômage s'est fortement accru ces dernières années : 25,8 % en 2008. Cette situation peut s'expliquer par le nombre substantiel de personnes qui entrent sur le marché de l'emploi soit en tant qu'immigrants, soit en tant qu'étudiants finissant une formation professionnelle. (Programme des Nations Unies pour les Établissements Humains, 2012)

- **Habitat et cadre de vie**

La commune de Treichville est composée de différents types d'habitations :

- ✓ l'habitat de haut et moyen standing représente une part non négligeable du parc immobilier de Treichville(20,51 %). Dans cette catégorie sont regroupés les villas (6,84 %) et les appartements anciens (13,67%) possédant un certain confort. Ils appartiennent aux catégories socio-professionnelles privilégiées (cadres, professions libérales, enseignants) ;
- ✓ l'habitat économique moderne (9,55%) comprend tous les logements réalisés par les sociétés immobilières locales (SICOGI, SOGEFIA, etc.). Les constructions postérieures à 1960 constituent la majorité de ce parc. Elles ont souvent pris la forme de grands lotissements comptant de nombreux logements de plain-pied. Chaque logement y est bien individualisé avec souvent une cour privée. Ces types de logements regroupent des familles de salariés du secteur tertiaire ou des ouvriers qualifiés. Les résidents bénéficient de bonnes conditions sanitaires ;
- ✓ l'habitat évolutif, appelé aussi « cour commune », abrite la majorité de la population (65,69 %), surtout les ménages à faibles revenus. Il est hérité des populations urbaines malinkés. C'est une construction formée par un ensemble de maisons donnant généralement sur une cour centrale. La cour comprend plusieurs logements et une vie communautaire s'y organise. De ce fait, cuisine et toilettes sont souvent communes induisant un niveau d'insalubrité élevé et des problèmes de cohabitation ;
- ✓ la commune de Treichville compte 43 quartiers mais seul le quartier Kouassi Lenoir peut être considéré comme un bidonville. Il est, en effet, constitué d'un ensemble plus ou moins vaste d'habitats précaires contigus les uns aux autres (4,25 %). Le site est une propriété domaniale du Port autonome d'Abidjan. Le caractère particulier du site fait qu'il n'est pas totalement pris en compte dans les politiques de planification urbaine.

5. IDENTIFICATION, ANALYSE ET ÉVALUATION DE L'IMPORTANCE DES IMPACTS DU PROJET

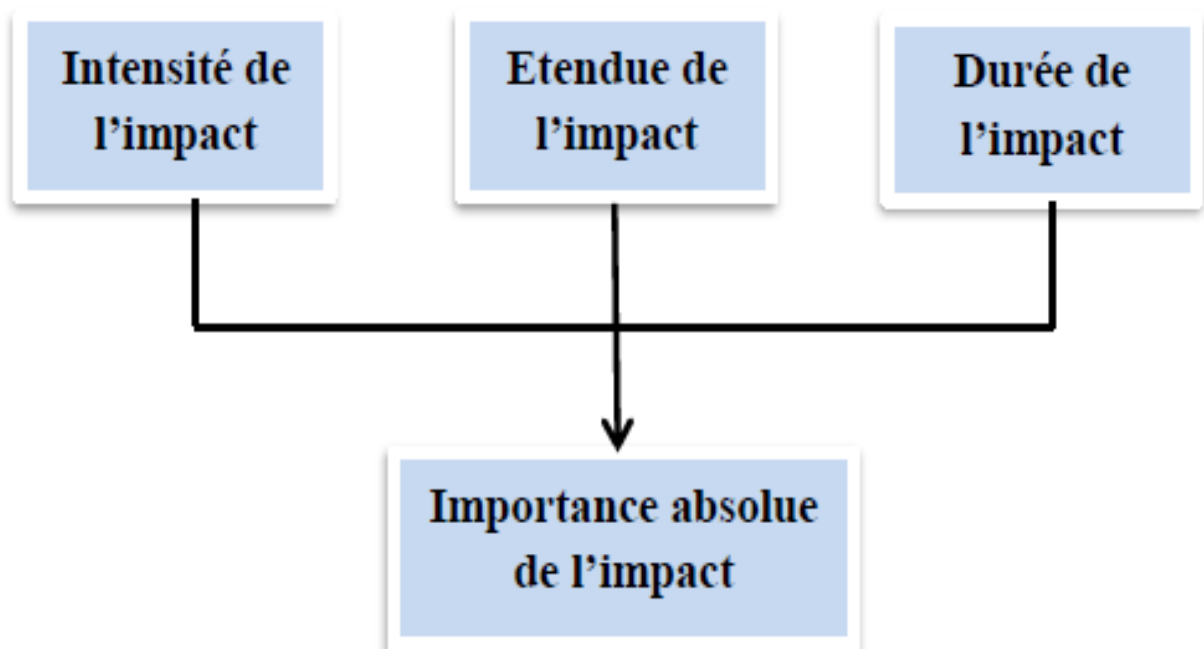
5.1. Méthodologie adoptée

L'approche méthodologique repose d'abord sur l'appréciation de trois critères c'est-à-dire l'intensité (déterminée en fonction de la valeur de la composante et le degré de perturbation), l'étendue et la durée de l'impact appréhendé. Ces trois critères sont agrégés en un critère synthèse, soit la signification de l'impact potentiel anticipé. La première étape consiste à évaluer l'impact potentiel du projet en prenant en compte son intensité, selon la valeur de la composante touchée et le degré de perturbation appréhendé, son étendue et sa durée.

Dans une seconde étape d'analyse, l'importance de l'impact résiduel est estimée de manière à porter un jugement global sur l'impact associé à l'interaction d'une activité sur une composante environnementale, en considérant les mesures d'atténuation mises de l'avant pour réduire les effets néfastes anticipés.

La **figure 10** montre le processus menant à l'évaluation de l'importance des impacts.

Figure 11: Processus d'évaluation des impacts environnementaux



5.2. Description des critères

Chacun des critères permettant de déterminer la signification de l'impact potentiel comprend une échelle de trois niveaux distincts. La description de chacun de ces critères et des niveaux servant à les caractériser sont présentés ci-après.

5.2.1. Intensité de l'impact

L'impact exprime l'importance relative des conséquences attribuables à l'altération d'une composante du milieu. Elle concerne l'ampleur des modifications qui affectent la productivité d'un habitat, d'une espèce ou d'une communauté ou l'utilisation d'une composante touchée par la source d'impact. Elle intègre la valeur de la composante tant pour ce qui est de sa valeur éco systémique que pour sa valeur sociale.

L'intensité de l'impact évalue également l'ampleur des modifications structurales et fonctionnelles et les implications qu'auront ces modifications sur l'environnement. L'intensité de l'impact peut être faible, moyenne ou forte. Cette évaluation est exprimée par le degré de perturbation.

▪ Détermination de la valeur de la composante

La valeur écosystémique exprime l'importance relative d'une composante en fonction de son intérêt pour l'écosystème où elle se trouve. Elle fait appel au jugement des spécialistes à la suite d'une analyse systématique des composantes du milieu. On distingue trois valeurs écosystémiques :

- **Forte** : la composante présente un intérêt majeur en termes de rôle écosystémique ou de biodiversité et des qualités exceptionnelles dont la conservation ou la protection font l'objet d'un consensus dans la communauté scientifique.
- **Moyenne** : la composante présente un fort intérêt et des qualités reconnues dont la conservation ou la protection représente un sujet de préoccupation sans toutefois faire l'objet d'un consensus.
- **Faible** : la composante présente un intérêt et des qualités dont la conservation et la protection sont l'objet de peu de préoccupations.

La valeur sociale exprime l'importance relative attribuée à la composante par les différents ordres de gouvernement et par la population. La valeur sociale indique le désir ou la volonté politique ou populaire de conserver l'intégrité ou le caractère original d'une composante. Cette volonté s'exprime par la protection légale qu'on lui accorde ou par l'intérêt que lui portent les populations locale et régionale. On distingue trois valeurs sociales :

- **Forte** : la composante fait l'objet de mesures de protection légales ou s'avère d'une grande

importance pour la plus grande partie de la population concernée.

- Moyenne : la composante est valorisée ou utilisée par une portion significative de la population concernée sans toutefois faire l'objet d'une protection légale.
- Faible : la composante est peu ou pas valorisée ou utilisée par la population.

Divers paramètres sont utilisés pour déterminer la valeur des composantes du milieu, et ceux-ci sont définis dans les prochaines lignes :

- Fonction : fait référence au degré d'utilité ou au caractère essentiel des composantes physiques et biologiques du milieu pour la réalisation des différentes phases du projet.
- Représentativité : fait référence au caractère typique d'une composante devant être protégée en raison de sa valeur biologique, sociale ou patrimoniale.
- Fréquentation : ce paramètre détermine l'intensité et la fréquence d'utilisation d'une composante du milieu, et s'exprime en termes de densité ou de fréquence d'occupation.
- Diversité : fait référence au caractère d'une composante ou d'un milieu qui comporte plusieurs aspects différents de façon simultanée ou successive. Ce paramètre indique l'intérêt ou la qualité d'une composante ou d'un milieu.
- Rareté ou unicité : ce paramètre permet de discriminer l'intérêt d'un élément en faisant référence à son caractère exceptionnel. Il peut faire référence au statut menacé d'une espèce ou d'un milieu.

La grille de détermination de la valeur de la composante est indiquée au tableau 9.

Tableau 9: Grille de détermination de la valeur de la composante

Valeur sociale	Valeur éco systémique		
	Forte	Moyenne	Faible
Forte	Forte	Forte	Moyenne
Moyenne	Forte	Moyenne	Faible
Faible	Moyenne	Faible	Faible

▪ Détermination du degré de perturbation

Le degré de perturbation évalue l'ampleur des modifications apportées aux caractéristiques structurales et fonctionnelles de la composante susceptible d'être affectée par le projet. Ces modifications peuvent entraîner la destruction totale ou partielle de la composante ou encore la perte d'une ou de plusieurs caractéristiques

propres à celle-ci. Ce degré de perturbation tient compte de la réversibilité ou de l'irréversibilité de l'effet environnemental sur une composante. On distingue trois degrés de perturbation :

- Fort : le projet met en cause l'intégrité de la composante affectée, modifie fortement et de façon irréversible cette composante ou l'utilisation qui en est faite.
- Moyen : le projet entraîne une réduction de la qualité ou de l'utilisation de la composante touchée sans pour autant compromettre son intégrité.
- Faible : le projet ne modifie que de façon peu perceptible la qualité, l'utilisation ou l'intégrité de la composante environnementale touchée.
 - Détermination de l'intensité de l'impact

La grille de détermination de l'intensité de l'impact basée sur la valeur de la composante environnementale et le degré de perturbation est présentée au tableau suivant.

Tableau 10: Grille de détermination de l'intensité de l'impact

Degré de perturbation	Valeur de la composante		
	Forte	Moyenne	Faible
Forte	Forte	Forte	Moyenne
Moyenne	Forte	Moyenne	Faible
Faible	Moyenne	Faible	Faible

Il est ainsi possible d'identifier trois classes d'intensité :

- Forte : le projet détruit ou altère entièrement ou en grande proportion une composante du milieu et met en cause son intégrité. Pour les composantes du milieu biologique, l'intensité est forte si une population entière ou une proportion élevée de l'effectif de la population ou de l'habitat d'une espèce est menacée. Pour les composantes du milieu humain, l'intensité est forte si elle affecte ou limite de façon importante ou irréversible l'utilisation de la composante par une communauté ou une population locale.
- Moyenne : le projet modifie la composante touchée sans mettre en cause son intégrité et son utilisation ou entraîne une modification limitée de sa répartition générale dans le milieu. Pour les composantes du milieu biologique, l'intensité est moyenne si l'effet touche une proportion moyenne de la population, de l'effectif de la population ou de l'habitat de l'espèce, sans mettre en cause l'intégrité de cette espèce, mais pouvant entraîner une diminution de l'abondance moyenne ou un changement dans la répartition. Pour le milieu humain, l'intensité est moyenne si l'effet affecte une

partie d'une communauté ou d'une population ou si elle réduit de façon significative l'utilisation, la qualité et l'intégrité de l'utilisation de la composante sans réduire de façon irréversible et complète son utilisation.

- Faible : le projet altère faiblement la composante, mais ne modifie pas véritablement sa qualité, sa répartition générale ni son utilisation. Pour les composantes du milieu naturel, l'intensité est faible si seulement une faible proportion de l'effectif ou de l'habitat d'une population est touchée par le projet. Dans ce cas, l'effet ne met pas en péril l'intégrité de l'espèce et n'entraîne pas une diminution ou un changement de la répartition qui dépasse les fluctuations en conditions naturelles. Pour le milieu humain, l'intensité est faible si une faible partie d'une communauté ou d'une population est affectée et si la réduction de l'utilisation ou de la qualité de la composante ne met pas en cause sa vocation ou son usage.

5.2.2. Étendue

L'étendue exprime la portée spatiale des effets générés par une intervention dans le milieu et réfère à la distance ou à la surface sur laquelle sera ressentie la perturbation. Ainsi, l'étendue peut représenter la distance relative sur laquelle les répercussions d'une intervention sur un élément du milieu auront un effet. Elle peut également représenter la surface relative qui sera atteinte, soit directement ou indirectement (nature), par les effets du projet. Dans le cadre du présent projet, on distingue trois niveaux d'étendue :

- Régionale : l'intervention sur un élément du milieu est ressentie sur un vaste territoire ou à une distance importante du site du projet, ou est ressentie par l'ensemble de la population de la zone d'étude ou par une proportion importante de la population.
- Locale : l'intervention affecte un espace relativement restreint ou un certain nombre d'éléments de même nature situés à proximité du projet ou à une certaine distance du projet, ou il est ressenti par une proportion limitée de la population de la zone d'étude.
- Ponctuelle : l'intervention n'affecte qu'un espace très restreint, peu de composantes à l'intérieur ou à proximité du site du projet, ou elle n'est ressentie que par un faible nombre d'individus de la zone d'étude.

5.2.3. Durée

La durée de l'impact fait référence à la dimension temporelle de l'impact. Elle évalue la période pendant laquelle les effets seront ressentis dans le milieu. Cette période peut être le temps de récupération ou d'adaptation de l'élément affecté. La durée d'un impact peut être :

- Longue : l'impact est ressenti de façon continue ou discontinue pendant toute la durée de vie du projet (de longues années à permanent).
- Moyenne : les effets de l'impact sont ressentis de façon continue ou discontinue sur une période de temps relativement prolongée mais généralement inférieure à la durée de vie (quelques mois à quelques années).
- Courte : les effets sont ressentis de façon continue ou discontinue sur une période de temps limitée (quelques jours à quelques mois), correspondant généralement à la période de construction ou lorsque le temps de récupération ou d'adaptation de la composante affectée est inférieur à une année.

Le critère que constitue la durée tient également compte du calendrier, soit toutes les étapes de vie du projet, par exemple au moment de la construction ou de l'exploitation, ainsi que de la fréquence des impacts environnements sur les composantes du milieu. La fréquence est la mesure des répétitions d'un effet environnemental sur une période déterminée.

5.3. Évaluation de la signification de l'impact potentiel

L'évaluation de la signification de l'impact potentiel repose sur l'intégration des trois critères décrits précédemment, soit l'intensité, l'étendue et la durée de l'impact et est obtenue à l'aide de la grille présentée au tableau 11. Il est ainsi possible d'identifier trois niveaux de signification :

- Majeur : l'impact occasionne des répercussions fortes sur la composante touchée par le projet, correspondant à une altération profonde de sa nature et de son utilisation, et pouvant même mettre en cause sa pérennité.
- Moyen : l'impact occasionne des répercussions appréciables sur la composante touchée, entraînant une altération partielle de sa nature et de son utilisation, sans toutefois mettre en cause sa pérennité dans la zone d'étude.
- Mineur : l'impact occasionne des répercussions réduites sur la composante touchée, entraînant une altération mineure de sa qualité et de son utilisation.

Tableau 11: Grille de détermination de la signification de l'impact potentiel

Intensité de l'impact	Étendue de l'impact	Durée de l'impact	Signification de l'impact
Forte	Régionale	Longue	Majeure
		Moyenne	Majeure
		Courte	Moyenne
	Locale	Longue	Majeure
		Moyenne	Majeure
		Courte	Moyenne
	Ponctuelle	Longue	Moyenne
		Moyenne	Moyenne
		Courte	Mineure
Moyenne	Régionale	Longue	Majeure
		Moyenne	Majeure
		Courte	Moyenne
	Locale	Longue	Majeure
		Moyenne	Moyenne
		Courte	Mineure
	Ponctuelle	Longue	Moyenne
		Moyenne	Moyenne
		Courte	Mineure
Faible	Régionale	Longue	Moyenne
		Moyenne	Moyenne
		Courte	Mineure
	Locale	Longue	Moyenne
		Moyenne	Moyenne
		Courte	Mineure
	Ponctuelle	Longue	Mineure
		Moyenne	Mineure
		Courte	Mineure

5.4. Description des impacts potentiels du projet

Pour la présente EIIES, il est rappelé que les différentes étapes ou phases du projet qui seront considérées sont les suivantes :

- phase de préparation et d'installation ;
- phase de construction ;
- phase d'exploitation et d'entretien.

5.4.1. Impacts potentiels en phase de préparation et d'installation

Les principales activités liées à la phase de préparation et d'installation du projet d'aménagement et de réhabilitation des infrastructures de transport routier du port autonome d'Abidjan seront relatives à la libération et à la préparation de l'emprise, ainsi qu'à l'installation générale de chantier.

5.4.2. Impacts positifs en phase de préparation et d'installation

+ Impact positifs 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.

+ Impacts positifs 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.

+ Impact positif sur le milieu humain

Population et vie sociale

Le recrutement de la main-d'œuvre constituera l'impact positif majeur au cours de cette phase. Les travaux d'installation et de construction de la base-vie de l'entreprise ainsi que ceux relatifs à la prospection des zones d'emprunt et de dépôt créeront des emplois aussi bien pour les nationaux que les étrangers, pour les femmes que les hommes, notamment les personnes défavorisées et, des revenus (directs, indirects et induits) tant dans la commune de Port-Bouët, de Treichville que dans tout le pays. Le projet pourra attirer et retenir de nouveaux travailleurs qui contribueront à la prospérité locale générale. Selon les besoins exprimés par l'entreprise, ces emplois pourraient être permanents, à temps plein ou à temps partiel.

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.

5.4.2.1. Impacts négatifs en phase de préparation et d'installation

+ 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

Les travaux de libération et la préparation de l'emprise du projet ainsi que l'installation générale de chantier engendreront l'augmentation de la concentration des polluants atmosphériques tels que les gaz d'échappement et de poussières émis par les engins roulants; l'impact est évalué comme mineur.

❖ Bruit

Les travaux de libération et de préparation de l'emprise du projet ainsi que l'installation générale de chantier seront exécutés par des engins lourds. La circulation de ces engins ainsi que la réalisation des travaux engendreront des nuisances sonores auprès des riverains. La plupart des travaux sera réalisée au niveau des zones industrielles. Les impacts sont ainsi considérés comme mineurs.

❖ Paysage

La libération et la préparation de l'emprise du projet ainsi que l'installation générale de chantier provoqueront une dégradation des vues habituelles au niveau du paysage, surtout avec la présence des premiers matériels de l'entreprise chargée d'exécuter les travaux. L'impact sur le paysage est mineur.

Impacts négatifs sur le milieu biologique

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

Impacts négatifs sur le milieu socio-économique

Les impacts négatifs à prévoir sur le milieu socio-économique pendant la phase de préparation et d'installation du projet concerneront essentiellement la population, les activités économiques, les bâtis et le foncier. C'est au cours de cette phase que se concrétisent les atteintes significatives au milieu humain en termes de déplacement de populations, commerciales et de revenus, de risques d'accident de la circulation ou de travail, d'altération du cadre de vie, de pollutions et nuisances diverses, etc.

❖ Population et vie sociale

Les travaux se faisant dans l'emprise des voies existantes, la libération de l'emprise du projet va entraîner le déplacement de plusieurs activités commerciales installées aux alentours des voies. Un plan d'action de réinstallation (PAR) est en cours d'élaboration pour leur prise en compte conformément à la PO 4.12 de la Banque mondiale.

❖ Trafic et transport

La libération de l'emprise et les travaux d'installation de la base de l'entreprise seront des sources potentielles de risques d'accident du fait de la circulation des engins et des véhicules.

❖ Gestion des déchets

Les travaux d'installation de la base de l'entreprise et d'aménagement du site généreront des déchets solides issus des travaux de construction des équipements du chantier. Les impacts sont d'importance moyenne.

Tableau 12: Matrice d'identification et d'analyse des impacts négatifs en phase de préparation et d'installation

Activité source d'impact	Composante du milieu affecté	Identification de l'impact
Libération et préparation des emprises installation générale de chantier	Qualité de l'air	Augmentation de la concentration des polluants atmosphériques et de poussières
	Bruit	Nuisances sonores auprès des riverains
	Paysage	Dégradation des vues habituelles
	Population et travailleurs	Risques de troubles auditifs et respiratoires Risques d'accidents
	Activités économiques et bâtis	Perturbation des activités économiques riveraines
	Foncier	Risques de contestations, de conflits et de spéculations foncières

Tableau 13 : Évaluation des impacts négatifs et positifs en phase de préparation et d'installation

Activité source d'impact	Composante du milieu affectée	Caractérisation de l'impact	Intensité	Étendue	Durée	Importance
IMPACTS POSITIFS						
Libération et préparation de l'emprise du projet Installation générale de chantier	Population	Recrutement d'une main-d'œuvre locale	Moyenne	Locale	Courte	Mineur
	Activités économiques	Développement Circonstancier des activités de restauration Flux financier Création d'emploi temporaire	Moyenne	Local	Courte	Mineur
IMPACTS NÉGATIFS						
Libération et préparation de l'emprise du projet Installation générale de chantier	Qualité de l'air	Augmentation de la concentration des polluants atmosphériques et de poussières	Moyenne	Locale	Courte	Mineur
	Bruit	Nuisances sonores auprès des riverains	Moyenne	Locale	Courte	Mineur
	Paysage	Dégradation des vues habituelles	Moyenne	Locale	Courte	Mineur
	Population	Risques de troubles auditifs et respiratoires Risques d'accidents	Moyenne	Locale	Courte	Mineur
	Activités économiques	Perturbation des activités économiques riveraines	Moyenne	Locale	Courte	Mineur

Activité source d'impact	Composante du milieu affectée	Caractérisation de l'impact	Intensité	Étendue	Durée	Importance
	Foncier	Risques de contestations, de conflits et de spéculations foncières	Moyenne	Locale	Courte	Mineur

5.4.3. Impacts potentiels en phase de construction

Les travaux de construction englobent le décapage, les terrassements, la pose d'ouvrage, la chaussée et le bitumage, et les équipements (signalisation et finitions), et à l'exploitation de zone d'emprunt pour les matériaux naturels.

5.4.3.1. Impacts positifs en phase de construction

Impacts positifs sur le milieu physique

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

Impacts positifs sur le milieu biologique

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

Impacts positifs sur le milieu humain

Les impacts positifs à prévoir sur le milieu humain pendant la phase de construction du projet concerneront essentiellement la population, la vie sociale, les activités économiques et l'habitat, les équipements et réseaux.

❖ Population et vie sociale

Ce projet va favoriser le développement socioéconomique par le développement des activités sur le domaine portuaire. La réalisation du projet va créer des emplois pour la jeunesse locale et cela va générer des revenus pour les familles.

La phase de construction va également se traduire par une mise en contact directe de la population en particulier celle de la commune de Port-Bouët avec le personnel du projet. Cela va favoriser le développement de relations interpersonnelles socioéconomiques.

Par ailleurs, La présence du personnel de chantier va relativement favoriser le développement des activités commerciales dans les zones des travaux, particulièrement la petite restauration ou la vente d'articles divers (appel, transfert d'unités, vente de cigarettes et autres, etc.) pour le personnel de chantier.

❖ Activités économiques

Ces impacts positifs concerneront, notamment :

- les investissements étrangers : la présence de cabinets nationaux et internationaux constitue des investissements non négligeables pour le pays ;

- l'augmentation des chiffres d'affaires des différentes entreprises de travaux et d'études : les travaux vont mobiliser les entreprises nationales et internationales qui interviendront à plusieurs niveaux, notamment dans la fourniture d'équipements et de matériels de construction des divers bâtiments et du quai, etc., dans l'approvisionnement en vivres et autres ainsi que dans la réalisation de diverses études. Toutes ces entreprises prestataires de services passeront des marchés de sous-traitance avec le promoteur ;
- 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 permettra d'avoir des données récentes sur les écosystèmes aquatiques de la zone du projet. Ces données seront mises à la disposition de l'État de Côte d'Ivoire.

❖ Habitat, Équipements et réseaux divers

Aucun impact positif n'a été relevé.

❖ Foncier

Aucun impact positif significatif n'a été relevé, étant donné que l'emprise directe du projet fait partie du domaine portuaire.

❖ Situation socio-économique

Les travaux amélioreront la situation socio-économique. Les impacts sur les composantes du milieu socio-économique sont évalués Moyens.

Tableau 14: Matrice d'identification et analyse des impacts positifs en phase de construction

Activité source d'impact	Composante du milieu affecté	Caractérisation de l'impact
Décapage Terrassements Pose d'ouvrage Chaussée et bitumage Équipement	Population	Création d'emplois à plusieurs niveaux Réduction du taux de chômage et lutte contre la pauvreté pendant la durée des travaux
	Vie sociale	Développement de la vie sociale des quartiers riverains
	Activités économiques	Développement d'activités génératrices de revenus Augmentation de la consommation de produits de base Création de nouvelles zones d'emprunt ou développement de carrières existantes Augmentation des chiffres d'affaires des gérants d'activités
	Habitat, équipement et réseaux	Augmentation de logements et amélioration du cadre de vie

5.4.3.2. Impacts négatifs en phase de construction

✚ Impacts négatifs sur le milieu physique

Les impacts négatifs à prévoir sur le milieu physique pendant la phase de construction du projet concerneront essentiellement la qualité de l'air, le paysage, les sols et les ressources en eau.

Pour la qualité de l'air et le paysage, ces impacts négatifs seront identiques à ceux observés pendant la phase de préparation et d'installation, mais en bien plus importants.

❖ Sols

Comme déjà évoqué dans le chapitre état initial. Les sols sont sensibles et s'appauvrissent par l'effet de l'érosion. Ainsi, les travaux de constructions peuvent affecter les sols :

- Impact de l'exploitation des carrières de gravier : le nettoyage et le triage du gravier roulé (de rivière) en provenance des carrières actuellement en exploitation (ex : gravier tamisé et lavé) pourraient affecter négativement les bas-fonds si le site retenu pour le nettoyage est localisé sur une crête ou à proximité de ceux-ci.
- Impact de l'exploitation des zones d'emprunt de matériaux graveleux : les matériaux provenant d'emprunt seront en quantité importante puisqu'ils doivent servir pour la reconstitution des bases de chaussée et des accotements. Leur exploitation aura un impact négatif sur la végétation du fait du débroussement qui pourrait avoir localement des impacts négatifs irréversibles si des dispositions particulières ne sont pas prises. La réhabilitation des zones d'emprunt après leur exploitation est délicate, et la perte de leur couvert végétal sera synonyme de dégradation par érosion.
- Les fuites au niveau des engins peuvent engendrer la contamination des sols par les hydrocarbures.

Comme déjà évoqué dans le chapitre de l'état initial, les sols sont vulnérables à l'érosion, les travaux de construction peuvent affecter la qualité des sols ; pour cette raison on a évalué l'impact comme Majeure.

❖ Les ressources en eau

Durant les travaux de construction, des quantités d'eaux vont être utilisées pour le compactage. Ces eaux sont fournies à partir des aquifères et du réseau hydrographique. Ainsi il y aura un risque de sur exploitation qui peut engendrer la salinisation de ces eaux. Les fuites accidentelles au niveau des engins peuvent provoquer des contaminations des eaux de surface et profonde, l'impact sur les aquifères sera relativement Moyen vue la présence d'une couche d'argile relativement imperméable.

Impacts négatifs sur le milieu biologique

L'activité liée aux travaux de construction telle que l'exploitation des carrières, des zones d'emprunt, les travaux d'ouverture des zones de dépôt et de décapage ainsi que la mise en place d'un centre d'enrobage peuvent affecter la faune et la flore au niveau des zones de ces activités. L'impact sur le milieu biologique sera qualifié comme Moyen.

Impacts négatifs sur le milieu socio-économique

Les impacts négatifs à prévoir sur le milieu socio-économique pendant la phase de construction du projet concerneront essentiellement la population et le cadre de vie, la vie sociale et culturelle, les activités économiques, l'habitat, les équipements et réseaux, la circulation routière et la sécurité.

❖ Population et vie sociale

Les travailleurs du chantier seront exposés aux risques d'accidents de travail, tandis que l'ensemble des populations riveraines de la zone des travaux sera exposé aux nuisances sonores et aux pollutions atmosphériques ainsi qu'aux risques d'accidents dus aux travaux.

Par ailleurs, le projet va susciter une ruée de chômeurs vers Port-Bouët. Cela va créer une concurrence entre la main d'œuvre locale et les populations venues d'autres communes ou localités à la recherche du travail. En outre, des risques de création de bidonvilles aux alentours du domaine portuaire ne sont pas à écarter.

Par rapport au volet social, il est à craindre une mauvaise influence du personnel de chantier sur les habitants de la ville si celui-ci est de mauvaise moralité. En effet, les échanges entre ce personnel et les populations pourraient perturber certaines relations sociales.

❖ Foncier

Le site du projet fait partie du domaine portuaire tel que défini par les arrêtés délimitant l'ensemble du domaine portuaire ainsi que ses extensions successives. Aucun problème foncier ne devrait se poser dans la réalisation du projet.

En effet, la loi N°60-85 du 10 Février 1960 érige le port d'Abidjan en établissement public doté de la personnalité morale. Le 1^{er} Janvier, le port acquiert son autonomie par la loi des finances N°70-726 du 31 Décembre 1970.

❖ Activités économiques

Des activités commerciales seront perturbées et des impacts potentiels sur les activités de pêche maritime et fluviale peuvent être notés du fait des difficultés de passage pour les véhicules transportant les produits maritimes.

L'amélioration du réseau routier pourrait entraîner un accroissement du trafic et certaines activités pourraient en être perturbées du fait de l'accroissement des embouteillages.

La livraison d'unités préfabriquées et de matériaux de construction durant la phase de construction occasionneront un certain volume de trafic maritime. Cette augmentation de la circulation maritime, bien qu'elle accroisse l'activité économique du port, produiront des émissions de contaminants atmosphériques et pourrait également entraîner un changement des routes maritimes de la circulation actuelle, comme celle des pêcheurs commerciaux et des collisions.

❖ Trafic et transport

Les déplacements des engins de chantier, le transport des travailleurs et des matériaux de construction et autres matériels d'approvisionnement vers le site du projet pourrait provoquer une augmentation des volumes de circulation.

Cet accroissement du trafic routier aura pour conséquence de provoquer des ralentissements de la circulation, des risques d'accident ou des collisions entre véhicules/engins et un endommagement de l'infrastructure routière en raison de la forte sollicitation.

En outre, ces activités pourraient causer également des impacts environnementaux sur les populations humaines, en raison des émissions atmosphériques (gaz d'échappement) et des nuisances sonores.

En résumé, les principaux impacts potentiels du projet sur le trafic et le transport sont, notamment l'accroissement du trafic, avec les conséquences possibles suivantes : effets des bruits émanant des zones des travaux, site du projet et le long des voies la route d'accès aux sites et de transport des matériaux ; impacts sur la qualité de l'air, en raison des émissions de gaz d'échappement émanant du site du projet et le long de la route de transport ; 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, avec possibilité de risques accrus pour la sécurité du personnel engagé dans les travaux de construction ; réduction de l'efficacité du trafic le long des voies de transport et des routes du voisinage du site du projet.

❖ Gestion des déchets

Les impacts potentiels des déchets générés par le projet au cours de cette phase sont, notamment les suivants:

- production potentielle de différents types de déchets au cours des travaux de construction : matériaux de constructions excédentaires, y compris les brisures et les emballages ; lubrifiants, carburants et autres produits chimiques générés par les activités d'entretien et de réparation des

équipements et engins de construction sur le site ; déchets verts provenant du défrichage ; matériaux provenant du creusage ;

- déchets alimentaires issus de la restauration du personnel sur la base-vie ;
- ordures provenant des bureaux sur le site ; et matières de vidange ; mauvaises procédures de manutention des déchets, avec des risques de contamination des sols, des eaux souterraines ; des eaux de surface et de l'air ; mauvais stockage et mauvaise manutention des déchets, en particulier des déchets alimentaires, avec la possibilité d'attirer une faune indésirable, notamment les rats, les mouches et les moustiques.

❖ Sécurité et Santé publique

Durant la phase de construction, il n'y aura pas d'interaction importante entre le projet et un changement sur le plan de la sécurité publique. Néanmoins, il pourrait y avoir quelques interactions restreintes entre un changement sur le plan de la sécurité publique et plusieurs activités du projet durant la phase de construction.

Le respect des lois, des règlements et des normes en matière de santé et de sécurité, la mise en œuvre de mesures et de plans de gestion environnementale et sociale vise à protéger la santé humaine et l'établissement de systèmes de sécurité, permettraient d'atténuer ces interactions.

La santé publique pourrait être touchée par une exposition directe (inhalation) et indirecte (ingestion de produits de pêche et par contact avec la peau à partir d'une multitude de voies d'exposition) aux produits chimiques rejetés dans le cadre des activités et des ouvrages, travaux d'aménagement, de construction ou d'extension du projet. Les activités contribuant à cette altération de la santé seraient liées aux travaux de construction ou d'aménagement qui produiraient d'importantes émissions potentielles de substances chimiques dans l'atmosphère auxquelles les populations seraient exposées directement ou indirectement. Les conséquences sur la santé humaine pourraient être graves (dommages liés au système immunitaire, effets sur les appareils respiratoires et sur le développement et le comportement, etc.).

Ces émissions importantes auxquelles des personnes seraient exposées seraient restreintes aux émissions de gaz de combustion rejetées par les équipements lourds (engin de terrassement, excavatrice et appareil de nivellement) ainsi qu'aux poussières diffuses (matières particulaires) produites lors des activités de terrassement entreprises dans le contexte de la préparation des plateformes du site et de l'emprise du projet. Les activités de mise en service, bien que brèves, pourraient produire des taux élevés d'émissions durant le démarrage initial des systèmes.

Les impacts sur les composantes du milieu socio-économique sont évalués Moyens.

Tableau 15: Matrice d'identification et d'analyse des impacts négatifs en phase de construction

Activité source d'impact	Composante du milieu affecté	Identification de l'impact	Intensité	Étendue	Durée	Importance
IMPACTS POSITIFS						
Libération et préparation de l'emprise du projet Installation générale de chantier	Population	<ul style="list-style-type: none"> • Création d'emplois à plusieurs niveaux • Réduction du taux de chômage et lutte contre la pauvreté pendant la durée des travaux 	Moyenne	Locale	Moyenne	Moyenne
	Vie sociale	<ul style="list-style-type: none"> • Animation de la vie sociale des quartiers riverains 	Moyenne	Local	Moyenne	Moyenne
Libération et préparation de l'emprise du projet Installation générale de chantier	Activités économiques	<ul style="list-style-type: none"> • Développement d'activités génératrices de revenus • Augmentation des consommations de produits de base • La création de nouvelles zones d'emprunt ou le développement de carrières existantes • Augmentation des chiffres d'affaires des gérants d'activités 	Moyenne	Locale	Moyenne	Moyenne
	Habitat, équipements et réseaux	Augmentation de Logements et amélioration du cadre de vie	Moyenne	Locale	Moyenne	Moyenne
IMPACTS NÉGATIFS						
Libération et préparation de l'emprise du projet	Qualité de l'air	Augmentation de la concentration des polluants atmosphériques et de poussières	Moyenne	Locale	Moyenne	Mineur
	Bruit	Nuisances sonores auprès des riverains	Moyenne	Locale	Moyenne	Mineur
	Paysage	Dégradation des vues habituelles	Moyenne	Locale	Moyenne	Moyenne

Activité source d'impact	Composante du milieu affecté	Identification de l'impact	Intensité	Étendue	Durée	Importance
Installation générale de chantier	Sols	<ul style="list-style-type: none"> • Dégradation de la qualité des sols • Risque d'érosion par ravinement • Risque de contamination par les hydrocarbures et les huiles 	Forte	Locale	Moyenne	Majeure
	Ressources en eau	<ul style="list-style-type: none"> • Risque de contamination des eaux souterraines et de surface • Dégradation de la qualité des eaux souterraines par la surexploitation 	Moyenne	Locale	Moyenne	Moyenne
	Population et cadre de vie	<ul style="list-style-type: none"> • Difficultés d'accès aux habitations et aux équipements socio-éducatifs, sanitaires et religieux • Risques d'accident • Nuisance sonore et atmosphérique • Risques de transmission des IST/VIH-SIDA • Perturbation de l'enlèvement des ordures ménagères • Interruption dans l'approvisionnement en eau potable des populations 	Forte	Locale	Courte	Moyenne
	Vie sociale et culturelle	Risques de conflits et de bouleversements de rapports sociaux	Moyenne	Locale	Moyenne	Moyenne
	Activités économiques	Perturbation des activités économiques	Moyenne	Locale	Moyenne	Moyenne
	Habitat, équipements et réseaux	<ul style="list-style-type: none"> • Perturbation de l'accès aux habitations et aux équipements • Perturbation des différents réseaux de 	Forte	Locale	Courte	Moyenne

Activité source d'impact	Composante du milieu affecté	Identification de l'impact	Intensité	Étendue	Durée	Importance
		concessionnaires				
	Circulation routière et sécurité	<ul style="list-style-type: none"> • Perturbation de la circulation routière sur les voies à aménager • Risques d'accident 	Forte	Locale	courte	Moyenne

5.4.4. Impacts potentiels en phase d'exploitation et d'entretien

Cette phase concerne la mise en service des voies bitumées. L'exploitation et l'entretien de la voie doivent être continus avec la prise en compte des aspects environnementaux et socio-économiques qui sont intervenus dans la conception et la réalisation du projet.

La réception des voiries aménagées par le Maître d'ouvrage, leur remise en circulation et leur entretien ne doivent pas faire l'objet de rupture dans la chaîne de qualité de mise en œuvre des travaux de renforcement des voies bitumées du PACOGA. En effet, un passage de relais est nécessaire pour que l'exploitation et l'entretien des infrastructures routières se fassent en continuité avec la prise en compte des aspects environnementaux et socio-économiques qui sont intervenus dans la conception et la réalisation du projet, d'autant plus qu'au cours de cette phase, les impacts probables des axes routiers sont aussi importants.

5.4.4.1. Impacts positifs en phase d'exploitation et d'entretien

Les impacts positifs significatifs du projet pendant la phase d'exploitation sont caractérisés par le fait que la réalisation du projet constitue une avancée notable en matière d'infrastructure routière et permettra aux usagers de pouvoir circuler dans de bonnes conditions de sécurité en toute saison

Impacts positifs sur le milieu physique

L'impact positif à prévoir sur le milieu physique pendant la phase d'exploitation et d'entretien du projet concernera le paysage. En effet, la remise en circulation des différentes voies aménagées va améliorer la qualité du paysage au niveau de la zone du projet. Ainsi, l'impact de la phase d'exploitation et d'entretien sur le paysage est Majeur.

Impacts positifs 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.

Impacts positifs sur le milieu socio-économique

Les impacts positifs à prévoir sur le milieu socio-économique pendant la phase d'exploitation et d'entretien du projet concerneront essentiellement la population et le cadre de vie, la vie sociale et culturelle, le foncier, les activités économiques, l'habitat, les équipements et réseaux, la circulation routière.

❖ Population et vie sociale

La réalisation du projet, en plus d'améliorer la fluidité routière et de favoriser le développement des échanges, réduira les risques d'accident, les pertes de temps pendant les déplacements et tous les autres désagréments liés à l'état défectueux de la voie.

Les autorités administratives, municipales et coutumières des zones concernées dans les communes de Port Bouet et de Treichville ainsi que les responsables d'associations impliqués dans la réalisation du projet tireront satisfaction de l'amélioration de leur cadre de vie et pourraient bénéficier de la confiance des populations auxquelles ils sont attachés.

La prise en compte des préoccupations de celles-ci dans la réalisation du projet pourrait renforcer leur estime envers leurs leaders. Cette marque de considération pourrait contribuer au raffermissement des liens sociaux et à la consolidation de la cohésion sociale.

❖ Activités économiques

En phase d'exploitation, les voies bitumées favoriseront la fluidité routière, chose qui procurera :

- une amélioration de la circulation au sein du domaine portuaire qui connaîtra un développement spectaculaire. Les échanges commerciaux s'intensifieront ce qui aura pour conséquences immédiates l'ouverture de nouveaux débouchés pour le port d'Abidjan, l'amélioration des revenus des populations locales. Les transporteurs de la région verront leurs chiffres d'affaire accroître ;
- une extension de la sphère d'influence du port d'Abidjan. Cette situation se concrétisera par l'accroissement de la demande des opérateurs économiques et l'accroissement des relations commerciales entre la Côte d'Ivoire et la sous-région ;
- un accroissement de la mobilité des hommes. Le bitumage de la voirie du port d'Abidjan rendra plus fluide le mouvement des populations ce qui renforcera les relations commerciales et culturelles entre les pays de la sous-région ;
- un accroissement des échanges interculturels entre les peuples. Ce phénomène culturel sera à l'origine du développement de multiples activités génératrices de revenus (petits commerces, maquis, buvettes, habitat locatif, production vivrière, etc.) ;
- une amélioration des revenus des habitants des communes de Port Bouet et de Treichville. Les emplois potentiels vont générer des ressources additionnelles susceptibles de réduire la pauvreté dans la zone du projet.

❖ Cadre de vie, Santé et Sécurité

Santé

Les abords des nouvelles voies seront mieux assainis. Cela évitera la formation de dépôts sauvages aux abords des voies bitumées et l'obstruction des canalisations d'évacuation d'eau.

Circulation et sécurité routière

Le bon niveau de service de la voie bitumée augmentera les potentialités du transport en commun. Les automobilistes feront l'économie des dépenses de réparation et d'entretien de leurs véhicules dont les pannes étaient liées à l'état défectueux de la voie et cela pourrait faire baisser les coûts du transport.

Le trafic sera plus fluide et les usagers des voies aménagées et bitumées gagneront en temps dans leurs déplacements. Le renforcement de la signalisation sur ces voies réduira les risques d'accident de circulation, pourvu que les usagers en observent les prescriptions inhérentes.

La facilité d'accès aux différentes entreprises du domaine portuaire permettra aux forces de sécurité de multiplier les patrouilles en vue d'assurer une meilleure sécurisation de la zone du projet.

❖ Foncier

La phase d'exploitation et d'entretien de la voie permettra d'augmenter la valeur du foncier aux abords des routes construites notamment celle de boulevard de petit Bassam vers quartier Zimbabwe en passant par Vridi cité.

❖ Habitat et Équipements

La réalisation du projet facilitera l'accès à certaines zones du port et aux infrastructures urbaines (hôpitaux, centres administratifs) et contribuera au désenclavement de certains équipements peu fréquentés à cause de l'état défectueux de la voie principale d'accès.

Le renforcement des réseaux d'assainissement et de drainage des eaux (usées et pluviales) facilitera l'écoulement de celles-ci et réduira les risques de dégradation des voies et l'inondation.

Dans cette phase, les services en charge de l'entretien des nouvelles voies bitumées veilleront aussi à l'efficacité des travaux d'installation ou d'entretien des réseaux enterrés qui seront réalisés. La qualité de l'entretien de la voie maintiendra ou améliorera subséquemment la qualité du cadre de vie.

Durant la phase d'exploitation et d'entretien, le projet engendrera une amélioration remarquable des composantes de milieu socio-économique. Pour cette raison, nous considérons que les impacts positifs sont qualifiés de Majeurs.

Tableau 16: Matrice d'identification et d'analyse des impacts positifs en phase d'exploitation et d'entretien

ACTIVITÉ SOURCE D'IMPACT	COMPOSANTE DU MILIEU AFFECTEE	IDENTIFICATION DE L'IMPACT
Remise en circulation des voies	Paysage	Amélioration de la qualité du paysage
	Population et cadre de vie	Amélioration de la mobilité urbaine Développement des échanges Amélioration du cadre de vie
	Vie sociale et culturelle	Désenclavement de certains quartiers Renforcement de l'identité culturelle
	Foncier	Prévention contre les installations anarchiques
	Activités économiques	Gain de temps pour les gérants d'activités économiques Essor de l'activité locative
	Habitat, équipements et réseaux	Développement de l'habitat Renforcement de la qualité et du confort de l'habitat Possibilité d'extension des réseaux d'électricité et d'eau potable
	Circulation routière	Fluidité routière Augmentation des potentialités du transport en commun

5.4.4.2. Impacts négatifs en phase d'exploitation et d'entretien

Impacts négatifs sur le milieu physique

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

Impacts négatifs sur le milieu biologique

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

Impacts négatifs sur le milieu socio-économique

Les impacts négatifs à prévoir sur le milieu socio-économique pendant la phase d'exploitation et d'entretien du projet concerneront essentiellement la population, la vie sociale et culturelle, le bruit, et la circulation routière et la sécurité.

❖ Population

Les populations riveraines seront exposées aux risques d'accident de la circulation, aux bruits et à la pollution atmosphérique liés à la fluidité et à l'accroissement du trafic.

Pour cette raison nous évaluons l'impact comme Majeur.

❖ Activités économiques, l'habitat et les équipements

Aucun impact négatif significatif n'est à relever sur les activités économiques, l'habitat et les équipements.

❖ Foncier

Aucun impact négatif significatif sur le foncier n'est prévisible au cours de cette phase.

❖ Cadre de vie, Santé et Sécurité

La sécurité concerne aussi le changement des habitudes des populations riveraines face à l'utilisation de la route en terre actuelle. En effet, la vitesse de référence étant de 100 Km/h pour la nouvelle route, les risques d'accidents seront beaucoup plus élevés que dans la situation présente. La traversée des quartiers présentera beaucoup plus de risques pour les enfants et les personnes âgées.

❖ Sécurité routière

La densification du trafic routier : Cette situation peut accroître les risques d'accidents de la circulation routière. Le bitumage des voies concernées par le projet tout en améliorant l'état de la voirie incite les conducteurs à faire de la vitesse, ce qui est souvent à l'origine des accidents.

L'impact du projet sur cette composante est qualifié de Majeure.

Tableau 17: Matrice d'identification et d'analyse des impacts négatifs en phase d'exploitation et d'entretien

Activité source d'impact	Composante du milieu affecté	Identification de l'impact
Remise en circulation des voies	Population	Risques d'accident Nuisances sonores Nuisances olfactives
	Vie sociale et culturelle	Risques de perturbation de la vie sociale
	Foncier	Disparition d'aires de stationnement, de vente ou d'exposition
	Circulation routière et sécurité	Augmentation des risques d'accident

Tableau 18: Matrice d'évaluation de l'importance des impacts potentiels de la phase d'exploitation et d'entretien

Activité source d'impact	Composante du milieu affecté	Identification de l'impact	Intensité	Étendue	Durée	Importance
Remise en circulation des voies	Paysage	Amélioration de la qualité du paysage	Moyenne	Locale	Longue	Majeure
	Population et cadre de vie	Amélioration de la mobilité urbaine Développement des échanges Amélioration du cadre de vie	Moyenne	Locale	Longue	Majeure
	Vie sociale et culturelle	Désenclavement de certains quartiers Renforcement de l'identité culturelle	Moyenne	Locale	Longue	Majeure
	Foncier	Prévention contre les installations anarchiques	Moyenne	Locale	Longue	Majeure

Tableau 19: Matrice d'évaluation de l'importance des impacts potentiels de la phase d'exploitation et d'entretien

Activité source d'impact	Composante du milieu affectée	Identification de l'impact	Intensité	Étendue	Durée	Importance
Impacts positifs						
Remise en circulation des voies	Activités économiques	Gain de temps pour les gérants d'activités économiques Essor de l'activité locative	Moyenne	Locale	Longue	Majeure
	Habitat, équipements et réseaux	Renforcement de la qualité et du confort de l'habitat Possibilité d'extension des réseaux d'électricité et d'eau potable	Moyenne	Locale	Longue	Majeure
	Circulation routière	Fluidité routière Augmentation des potentialités du Transport en commun	Moyenne	Locale	Longue	Majeure
Impacts Négatifs						
Remise en circulation des voies	Population	Risques d'accident Nuisances sonore et olfactives	Moyenne	Locale	Longue	Majeure
	Vie sociale et culturelle	Risques de perturbation de la vie sociale	Faible	Locale	Longue	Moyenne
	Circulation routière et sécurité	Augmentation des risques d'accident	Moyenne	Locale	Longue	Majeure

6. MESURES DE PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT

Face aux différents impacts du projet sur l'environnement naturel et humain, le marché de l'entrepreneur prescrira un certain nombre de mesures qui participeront à la protection de l'environnement. Ces mesures seront complétées et/ou précisées par les dispositifs suivants :

6.1. Mesures de protection pendant la phase de préparation et d'installation

6.1.1. Mesures de protection du milieu physique

Les mesures relatives à la protection du milieu physique pendant la phase de préparation et d'installation concerneront la qualité de l'air, le bruit et le paysage.

❖ Qualité de l'air

Des mesures devront être prises pour réduire l'impact du projet sur la qualité de l'air en phase de préparation et d'installation. Ces mesures comprendront :

- l'arrosage périodique des plates-formes ;
- la mise en place d'une bâche de protection sur les camions transportant les matériaux ;
- le réglage de la teneur en eau des graveleux pour atténuer l'impact de la poussière avant leur déchargement ;
- la limitation de la vitesse des véhicules à 40 km/h ;

L'entrepreneur fera en sorte que la régularité de l'arrosage des plates-formes soit respectée. Cela constituera le moyen le plus efficace de réduction de la quantité de poussières émises dans l'atmosphère.

❖ Bruit

Les mesures d'atténuation pour réduire les impacts du projet au niveau du bruit durant cette phase consisteront à faire les travaux de gros œuvre et de ravitaillement du chantier de nuits de commencer les travaux à partir de 20 h du soir et les cesser à 05 h du matin. Ce dernier devra aussi observer des dispositions et des mesures de sécurité.

Par ailleurs, les employés devront faire le moins de bruit possible en dehors des heures de travail, de manière à ne pas déranger la quiétude habituelle des riverains.

❖ Paysage

Pour le paysage, il faudra éviter le stockage des produits de déblais tout au long des voies à traiter.

6.1.2. Mesures de protection du milieu biologique

Aucune mesure particulière n'est à prendre à ce niveau, étant donné qu'aucun impact négatif sur le milieu biologique pendant la phase de préparation et d'installation n'a été identifié dans le cadre de cette étude.

6.1.3. Mesures de protection du milieu socio-économique

Afin de minimiser l'impact du projet sur les personnes susceptibles d'être affectées, les principales mesures d'atténuation ci-après devront être prises :

- associer les autorités administratives et les élus ainsi à l'opération de sélection du personnel local de l'entreprise après une large diffusion des critères qui seront appliqués ;
- mettre en place un Comité de Suivi et de mise en œuvre des mesures environnementales et sociales pour la bonne conduite de ce projet. Ce comité servira d'interface avec les populations ;
- Intégrer les mesures environnementales sous forme de Clauses Environnementales, sanitaires , sécuritaires et Sociales dans le DAO pour la sélection et le contrat de l'entreprise.

Mesures spécifiques

a. Mesures de bonification pendant la phase de sélection des entreprises de travaux :

- veiller au démarrage effectif dans des délais raisonnables ;
- user de tous les canaux de communication (radio de proximité, presse écrite, télévision nationale, réunion d'information et de sensibilisation, etc.) pour diffuser le plus largement possible les informations sur le projet.

b. Mesures de protection pendant la phase de sélection des entreprises :

- insister sur le fait que la priorité en matière d'embauche sera accordée aux jeunes résidents dans les quartiers de Treichville et de Port Bouet ;
- instituer un cadre d'écoute et de concertation au sein des Mairies de Port Bouet et de Treichville

c. Mesures de bonification de l'activité de recrutement des travailleurs

- accorder la priorité aux jeunes des communes de Port Bouet et de Treichville traversées par le projet, pour des emplois non qualifiés ;
- rémunérer les jeunes qui seront employés sur le chantier ;
- veiller à ce que les salaires soient versés au plus tard les 5 du mois suivant.

d. Mesures de protection de l'activité de recrutement des travailleurs

- impliquer les organisations de jeunesse pour mieux organiser les recrutements
- accorder la priorité aux jeunes qui résident dans les quartiers qui sont plus proches du chantier. On peut même proposer que le recrutement se fasse selon un système équitable de rotation. Par exemple deux ou trois mois par quartier concerné bien évidemment en fonction de la durée du chantier.
- s'appuyer sur des organisations locales actives et bien structurées pour réglementer l'attribution des places sur les chantiers.
- solliciter la médiation des chefferies traditionnelles.

e. Mesures de bonification de l'activité de Transfert et d'installation des engins

- accorder la priorité aux opérateurs économiques locaux ;
- doter les convoyeurs de moyens conséquents de subsistance ;
- faire des réservations de dortoirs pour les convoyeurs à l'avance de sorte qu'ils ne veuillent pas aller dormir dans des endroits insalubres.

f. Mesures de protection de l'activité de « transfert et d'installation des engins »

- veiller à ce que le convoi soit accompagné de deux véhicules d'avertissement. Ces véhicules rouleront devant et derrière le convoi.
- installer des panneaux de signalisation appropriés devant le véhicule qui précède le convoi et à l'arrière de celui qui le suit ;
- éviter d'arrêter le convoi aux endroits dangereux (dans un virage, à la descente, etc.) ;
- veiller à ce que les porte-chars soient en bon état.

g. Mesures de bonification de l'activité de « Tracé de la voie à bitumer »

- s'assurer que l'activité de tracé de la voie sera suivie immédiatement de des travaux de bitumage.
- ne procéder au tracé qu'après l'installation des engins.
- sélectionner les meilleurs « maquis » pour s'assurer de la qualité, propreté du repas ;
- passer des commandes fermes afin que les femmes puissent tirer meilleur profit.

h. Mesures de protection du tracé de la voie à bitumer

- prendre suffisamment de temps pour expliquer, les raisons et l'ampleur des actions à venir ;
- Indemniser les personnes affectées par le projet et leur donner suffisamment de temps pour se préparer à quitter les lieux.
- renforcer les campagnes d'information et de sensibilisation sur la protection du tracé;
- Responsabiliser davantage le chef d'équipe ;

- établir un règlement intérieur et veiller à le faire respecter par les travailleurs du chantier (informer, sensibiliser, éduquer et sanctionner).

Tableau 20: Matrice des mesures de protection de l'environnement pendant la phase de préparation et d'installation

Identification de l'impact			Mesure d'atténuation	Importance de l'impact
Activité source d'impact	Composante du milieu affecté	Identification de l'impact		
<ul style="list-style-type: none"> - Libération et préparation de l'emprise du projet - Installation générale de chantier 	Qualité de l'air	Augmentation de la concentration des polluants atmosphériques et de poussières	<ul style="list-style-type: none"> - 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 ; - Eviter 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 	Mineur
	Bruit	Nuisances sonores auprès des riverains	<ul style="list-style-type: none"> - Planifier et restreindre les travaux entre 22h00 le soir et 05h00 le matin ; - Prendre des dispositions pour le respect de la quiétude des riverains par les employés 	Mineur
	Paysage	Dégradation des vues habituelles	Interdire le stockage des produits de déblais tout au long des voies	Mineur
	Population	<ul style="list-style-type: none"> - Risques de troubles auditifs et respiratoires - Risques d'accidents 	<ul style="list-style-type: none"> - 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 22h00 du soir et 05h00 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 	Mineur
	Activités économiques et bâtis	<ul style="list-style-type: none"> - Perturbation des activités économiques riveraines - Déplacement de bâtis où s'exercent des activités commerciales 	<ul style="list-style-type: none"> - Réinstaller les gérants d'activités avec l'appui des municipalités ; - Indemniser les propriétaires d'activités économiques impactées 	Mineur

Identification de l'impact			Mesure d'atténuation	Importance de l'impact
Activité source d'impact	Composante du milieu affecté	Identification de l'impact		
	Foncier	Risques de contestations, de conflits et de spéculations foncières	Négocier auprès des propriétaires coutumiers ou auprès des Services Techniques des Mairies de Port Bouet 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.	Mineur
	Équipements et réseaux	Perturbation des réseaux d'eau potable et d'électricité	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	Mineur

6.2. Mesures de protection pendant la phase de construction

6.2.1. Mesures de protection du milieu physique

Les mesures relatives à la protection du milieu physique pendant la phase de construction concernant la qualité d'air, du bruit, le paysage, les sols et les ressources en eaux sont présentées ci-après.

Qualité d'air

Durant la phase de construction les travaux de décapage et de terrassement engendrent l'émission des poussières, la circulation des engins provoque l'augmentation des polluants atmosphériques tels que les poussières et les gaz d'échappement. Les mesures nécessaires pour réduire les impacts des travaux de cette phase sont :

- l'arrosage périodique des plates-formes
- la protection des camions du transport des matériaux par des bâches, ainsi que les zones de stockage des matériaux ;
- la limitation de vitesse des engins et véhicules à 50 km/h ;

Optimiser les itinéraires des passages des camions et réaliser un plan de circulation afin de minimiser les émissions des gaz et des poussières par les engins.

Paysage

Pour le paysage, les matériaux de construction et les produits de déblais devront être déposés dans des zones de stockages aménagées et réduire la possibilité de modification du paysage par dispersion de ces matériaux au niveau des voies on mettra en place des bâches pour la protection contre les facteurs climatiques (vent, pluies).

Sols

Pour la protection des sols durant les travaux de construction, l'entrepreneur devra prendre en compte les mesures suivantes :

- faire obligation à l'entrepreneur de construire des ateliers mécaniques susceptibles de recevoir les engins et véhicules de chantier pour les différentes révisions et entretiens courants ;
- faire obligation à l'entrepreneur de se doter d'un équipement spécifique selon les règles environnementales pour recueillir les huiles de vidange : réservoir en béton étanche, cuves étanches, etc. ;
- obliger l'entrepreneur à prendre toutes les dispositions pour l'enlèvement et la valorisation des huiles de vidange produites au cours de travaux, car les hydrocarbures représentent un

- potentiel de contamination élevé des sols, ce qui rend leur recyclage indispensable ;
- veiller à l'enlèvement et à la destruction effective, par des entreprises spécialisées de la place, de toutes les huiles usagées ou d'entretien des engins et autres véhicules de chantier ;
 - 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 accidentelles durant le projet.

Ressources en eaux

Pour la protection des ressources en eaux qui seront exploitées pendant les travaux, les risques de pollution des eaux par les déchets solides et liquides (versement de carburant et des lubrifiants des engins) de chantier ne sont pas nuls. À cet effet, l'entrepreneur devra prendre des dispositions pour éviter d'y déverser volontairement ou involontairement quelconques déchets au cours des différents prélèvements.

6.2.2. Mesures de protection du milieu biologique

Les impacts du projet sur le milieu biologique vont se limiter à ceux relatifs à l'ouverture des zones d'emprunt et de dépôt. Pour ce faire, les dispositions ci-après devront être prises.

❖ Choix des zones de dépôt

Dans le processus d'ouverture de nouvelles zones de dépôt, il faudrait d'abord avoir l'accord de la Direction des Mines et des Services Techniques de la Mairie, qui suivent la mise en œuvre de la réglementation en matière de gestion des dépôts de matériaux de démolition ou de mauvaise tenue.

Le choix des terres destinées à usage de dépôt doit s'orienter vers les zones déjà dégradées (anciennes zones d'emprunt, zones cuirassées, jachères...).

Afin de limiter les impacts négatifs de l'ouverture de ces zones sur l'environnement, il faudrait de préférence, choisir les sites qui ne portent pas atteintes à des milieux de jachères bien régénérées. Quand plusieurs possibilités s'offrent à l'entrepreneur, il est recommandé que soient retenus par ordre de préférence :

- les milieux de jachères peu ou pas régénérées ;
- les sites des anciennes carrières ou zones d'emprunt abandonnées et non réhabilités ;
- les milieux dégradés par l'érosion des sols ;
- les sites placés sous les lignes électriques avec l'autorisation de la CIE, car ils servent comme points de passage pour la réparation des lignes électriques ;
- les sites éloignés de zones habitées, de pente faible à moyenne, végétation dégradée ou de jachère, offrant un sol d'épaisseur suffisante pour une rapide réhabilitation.

Pour le premier cas, les dispositions suivantes sont à prendre en compte pour le choix des sites identifiés :

- défrichage et étalage des produits ;
- décapage de la terre végétale (30 à 40cm) ;
- scarification du fonds si possible ;
- dépôt et étalage des produits du décaissement.

Concernant les bas-fonds, il est recommandé, pour ne pas les polluer, d'éviter :

- d'y déposer les matériaux issus de la démolition des ouvrages anciens ou du décapage du bitume ;
- d'installer les zones de lavage et d'enlèvement des déchets des graviers roulés sur les lignes de crête ou sur les versants des bas-fonds.

❖ **Réhabilitation des zones d'emprunt et de dépôt**

Les sites d'emprunt et de dépôt devront faire l'objet d'une réhabilitation effective avant la fermeture du chantier. Cela permettra leur remise en culture ou leur reconquête par la végétation naturelle, dans un délai assez court.

La réhabilitation des zones d'emprunt de graveleux ou de sable et de dépôt portera sur l'ensemble de la superficie mise en exploitation aussi bien pour les anciennes zones que pour celles ouvertes dans le cadre de ce projet. Elle s'effectuera en quatre étapes :

- protéger la terre végétale décapée dans des zones aménagées afin de garder la composition chimique et biologique et la qualité agricole des sols.
- répartir sur l'ensemble des zones d'emprunt et de dépôt à réhabiliter, les apports en produits de débroussement et de terre végétale décapée en vue d'un retour effectif des éléments minéraux au sol ;
- planter des *Puerariaphaseoloides* pour protéger rapidement le sol, si la terre végétale s'avère insuffisante pour couvrir la totalité de la zone d'emprunt ou de dépôt ;
- planter sur les zones d'emprunt et dépôt des arbres à croissance rapide comme le flamboyant, l'acacia (*Cassia mangium*) ou d'autres espèces végétales colonisatrices, particulièrement adaptées à la réhabilitation des jachères dans cette région.

Afin d'éviter d'exposer les zones de dépôt à l'érosion par ravinement, il est aussi recommandé que ces sites soient engazonnés après le régalage des dépôts.

Par ailleurs, le facteur limitant principal à la réhabilitation de ces zones est localement l'alimentation hydrique. En conséquence, les aménagements (dérivation des fossés, surcreusement ou levée de terre, etc.) permettant de favoriser la rétention d'eau devraient être réalisés.

❖ **Gestion des produits de décapage et autres déchets**

La tâche de collecte des déchets solides, incombera principalement à l'entreprise en collaboration avec les Communes de Treichville et de Port Bouet de la zone d'étude.

Aussi, il faudrait éviter que les résidus solides ne se retrouvent sur des terrains vagues et fassent l'objet de litiges si toutefois des sites de dépôt n'ont pas été localisés et aménagés après négociation et accord des détenteurs coutumiers ou des propriétaires.

Les principaux résidus issus des travaux de construction sont les dépôts récupérables : Il s'agit des produits de démolition de la chaussée et des ouvrages en béton armé. Ces matériaux peuvent être transformés en pierres, bétons cassés ou graviers destinés à la confection de béton ordinaire et pour lesquels des circuits de vente peuvent être organisés par les services techniques de la mairie pour la vente aux demandeurs.

Quant aux produits du décapage de la chaussée, ils peuvent servir pour les travaux de remblais importants ou pour l'entretien (pansement) des voiries et au remplissage des nids de poule des autres voies non retenues pour le projet et qui sont en dégradation continue.

On compte également parmi les dépôts récupérables les terres excédentaires de déblais/remblais. Ces terres seront évacuées et mises en tas hors de l'emprise de la voie en des emplacements autorisés par l'ingénieur chargé du suivi des travaux et les populations pouvant faire des réclamations éventuelles.

6.2.3. Mesures de protection du milieu socio-économique

Pendant la phase des travaux plusieurs mesures sont à prendre à savoir :

- maintenir la population loin du champ d'actions des engins et matériels de chantier afin de prévenir les risques d'accidents ;
- prévoir une signalisation adéquate à l'entrée des chantiers afin d'assurer la sécurité des usagers ;
- procéder à l'arrosage du sol pour réduire l'impact de la poussière surtout en saison sèche ;
- cesser dès 5heures, les travaux afin d'atténuer l'impact du bruit et de la pollution atmosphérique;
- Communiquer avec les populations à toutes les étapes du projet.

La vie sociale

Le choix des personnes à employer sur le chantier ne doit pas être le seul fait de l'entreprise. Les autorités locales doivent être associées à cette opération.

Au plan sanitaire, des campagnes de sensibilisation sur le SIDA et les maladies sexuellement transmissibles doivent être réalisées. Des préservatifs devront être mis à disposition des employés, afin de prévenir la maladie et les grossesses non désirées.

Les activités économiques

Des aires de vente de denrées alimentaires devront être aménagées sur le chantier pour permettre au personnel de se restaurer dans des conditions hygiéniques acceptables. Ainsi, l'on interdira toute vente d'aliments soumis au dépôt de poussières et de mouches. Le respect de ces dispositions permettra de réduire les charges médicales du personnel de chantier.

❖ Mesures relatives au personnel du chantier

La sécurité du personnel de chantier doit faire partie de la préoccupation de l'entreprise chargée des travaux. Pour se faire, les mesures suivantes sont préconisées :

- le chantier doit être équipé d'un dispositif médical composé d'une équipe médicale expérimentée qui pourrait administrer les premiers soins en cas d'accident ou l'évacuation des malades et/ou des blessés graves vers le centre hospitalier le plus proche. Compte tenu de la durée des travaux, l'entrepreneur doit prévoir une unité médicale (personnel, kit de premiers soins et une ambulance);
- le personnel doit bénéficier d'une prise en charge médicale ;
- chaque employé doit disposer d'un équipement de protection individuelle (EPI) adéquat de chantier : chaussures, casques, gants, chasubles, etc., selon le type de travaux à effectuer ;
- la circulation des personnes et des véhicules sur le chantier doit être réglementée.
- toute intervention et tout réglage sur les mécanismes et appareils effectués pendant la marche de ceux-ci et qui font courir des risques à celui qui les effectue, sont interdits.
- les appareils de levage et de manutention portent l'indication du poids maximum qu'ils peuvent soulever ou déplacer. Ils sont munis de frein ou de tout autre dispositif permettant leur immobilisation immédiate. Il est interdit de passer sous des charges suspendues ou de faire passer ces charges au-dessus du personnel.
- tous les liquides inflammables ainsi que les chiffons imprégnés de ces liquides ou de substances grasses seront enfermés dans des récipients métalliques, étanches et clos.
- le premier secours est assuré au moyen d'extincteurs portatifs en nombre suffisant. Ces appareils devront être aisément accessibles et maintenus en bon état de fonctionnement.
- dans les bâtiments comportant des matériaux combustibles, il y aura au moins un appareil extincteur. Dans chaque local de travail, une affiche indiquera le matériel d'extinction et de

sauvetage qui doit se trouver dans le local ou aux abords et les manœuvres à exécuter en cas d'incendie ou d'accident, les noms des personnes désignées pour y prendre part, ainsi que les numéros d'appel d'urgence des unités de secours ou des organismes chargés de la lutte contre les incendies.

❖ **Mesures relatives au cadre de vie et à la santé**

- **Information et sensibilisation sur le VIH SIDA**

Au cours des travaux, des campagnes de sensibilisation sur les Infections Sexuellement Transmissibles (IST), le SIDA notamment, devront être menées dans les quartiers environnants et sur la base-vie. Ces actions de sensibilisation doivent être constantes et conduites par des spécialistes en la matière (structures publiques et privées, ONG, etc.).

La campagne de sensibilisation sur les IST et le VIH/SIDA sera suivie d'une large distribution de préservatifs à la population cible.

- **Information et sensibilisation sur les maladies à risque d'hygiène et les infections respiratoires**

- **Hygiène alimentaire**

Des aires de vente de denrées alimentaires devront être aménagées sur le chantier pour permettre au personnel de se restaurer dans des conditions hygiéniques acceptables. Ainsi, l'on interdira toute vente d'aliments soumis au dépôt de poussières et de mouches. Le respect de ces dispositions permettra de réduire les charges médicales du personnel de chantier.

❖ **Mesures relatives à la circulation et à la sécurité routière**

Elles se résument comme suit :

- 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 et poser les 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 ;
- renforcer les mesures de sécurité par les marquages au sol (signalisation horizontale) ainsi que des ralentisseurs ; si nécessaire.
- effectuer les travaux sur la voie par demi-chaussée ou identifier des voies de déviation ; si nécessaire.
- proposer des voies alternatives (voies d'accès - de déviation) pour les véhicules principalement celles des riverains afin de minimiser les perturbations que les travaux pourraient avoir sur le

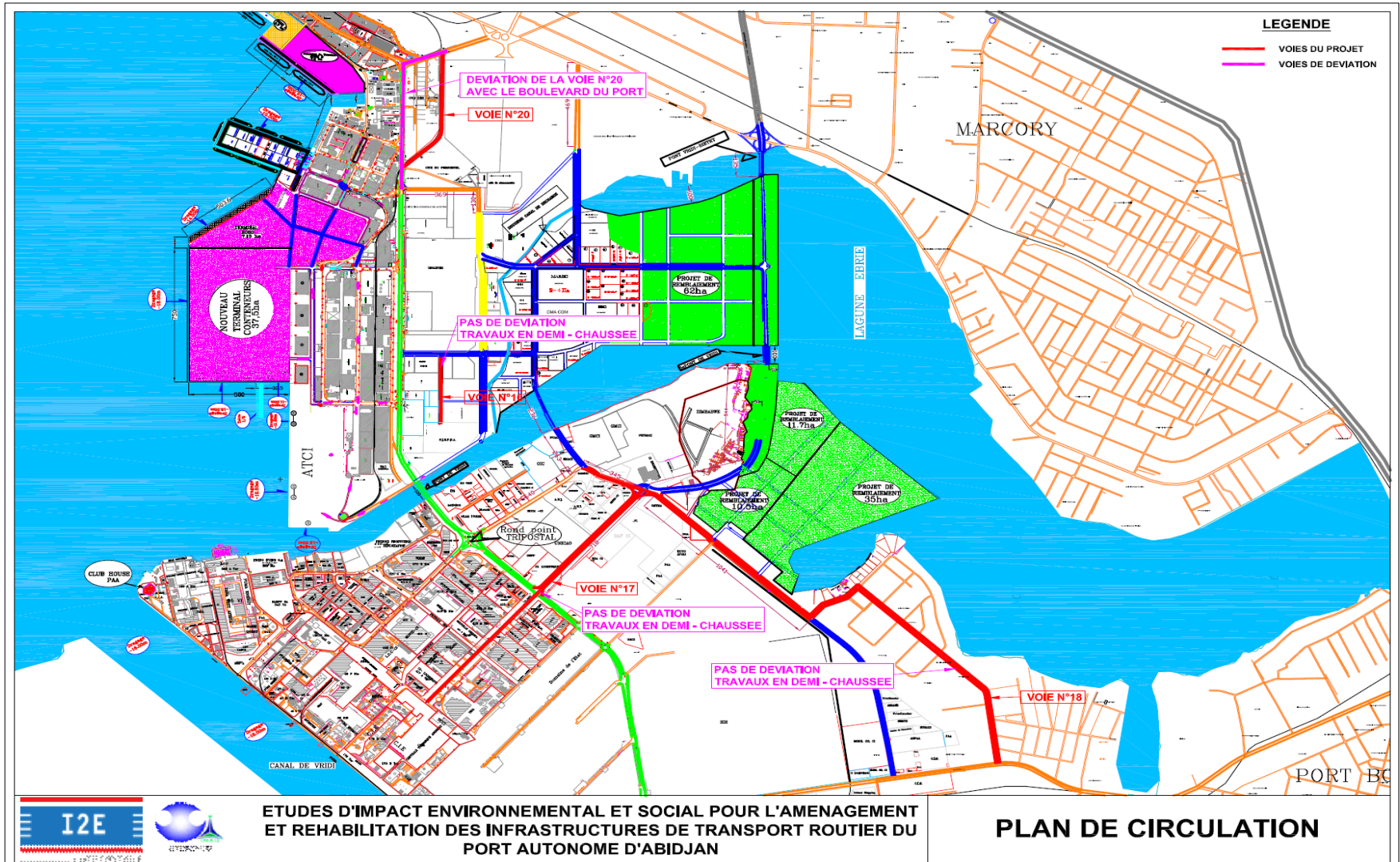
transport des personnes et des marchandises.

- mesures relatives aux aménagements particuliers ;
- ouverture de voies piétonnes d'accès pour les riverains ;
- aménager des aires de stationnement pour les riverains propriétaires de véhicules et autres magasins ou entrepôts ;
- séparer la route et les habitations par des caniveaux couverts de dalettes pour éviter leur obstruction rapide ;
- procéder à l'aménagement des buses et dalots aux endroits où le système ne fonctionne plus.
- renforcer la signalisation verticale et horizontale, passage piéton, etc.
- aménager des zones de déchargement/déchargement à identifier en agglomération.
- aménager des zones physiques (trait blanc ou jaune) de 3 à 5 m au droit des passages piétons pour le stationnement des véhicules
- renforcer les dispositifs de sécurité aux endroits dangereux ou aux zones accidentogènes des voies objet de l'étude.

La figure 11 est une proposition de Plan de circulation montrant les voies de déviations de ce projet : ligne rouge : voie de projet

Ligne rose : voie de déviation

Figure 12: Plan de Circulation



❖ Mesures relatives à l'assainissement des voies et des bâtis riverains

Pour le traitement des zones critiques, les mesures suivantes sont prescrites :

- adjoindre au projet, l'installation systématique de dégrilleurs à l'amont des caniveaux et dalots afin d'éviter qu'il ne s'y accumulent des ordures ménagères et dépôts de terre, ennemis principaux des systèmes de drainage et d'assainissement dans les grandes agglomérations ;
- construire des caniveaux de dimensionnement adapté et les diriger vers les exutoires naturels ne présentant pas de risques d'inondation pour les habitations situées en aval ;
- éloigner si possible, les ouvrages d'assainissement et de drainage des voies.

❖ Mesures relatives à l'équipement des voies

Pour prévenir les risques de destruction ou d'agression des voies, les dispositions suivantes sont préconisées:

- prévoir des couloirs aux abords de la voie pour les réseaux d'électricité et d'adduction d'eau potable;
- mettre en place des fourreaux sous voie à des intervalles réguliers pour la traversée des réseaux ;

❖ Autres mesures spécifiques :

- faire en sorte que rien ne vienne entraver la bonne marche du projet ;
- satisfaire les demandes d'avance de fonds formulées par les entreprises prestataires de service afin d'éviter les retards dans l'exécution du projet.

❖ Mesures de protection du « Mouvement des engins et autres outillages » :

- éviter de travailler aux abords des établissements scolaires pendant les heures de cours ;
- informer les locataires ou résidents suffisamment à l'avance afin qu'ils puissent prendre des dispositions utiles ;
- sensibiliser les usagers à se protéger en utilisant les cache-nez ;
- envisager la pose des panneaux de signalisation et de limitation de vitesse à l'approche de la zone des travaux, et des autres voies de dessertes (voie de contournement, de déviation) :
- le commerce et le transport étant les principales sources de revenus de la zone du projet, des dispositions doivent être prises pour minimiser les perturbations que les travaux pourraient avoir sur le transport des personnes ou des marchandises ou l'acheminement des intrants ou produits.
- remettre en état les voies d'accès dont les pistes d'accès sont interrompues par les travaux,
- prévoir des déviations : des voies peuvent être utilisées comme déviations possibles en cas de nécessité pour accéder aux entreprises et aux habitations.

Tableau 21:Matrice des mesures de protection de l'environnement pendant la phase de construction

Identification de l'impact			Mesure d'atténuation	Importance de l'impact
Activité source d'impact	Composante du milieu affectée	Identification de l'impact		
Décapage Terrassements Pose d'ouvrages Chaussée et bitumage Équipements	Qualité de l'air	Augmentation de la concentration des polluants atmosphériques et de poussières	- 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 ; - Eviter 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 ;	Faible
	Bruit	Nuisances sonores auprès des riverains	- Planifier les horaires de travail selon le type d'occupation (habitat, industriel, commercial) - Respecter la quiétude des riverains par les employés	Faible
	Paysage	Dégradation des vues habituelles	Stocker les matériaux (granulats) et les produits de déblais dans des zones aménagées et protégées	Faible
	Sols	- Dégradation des bas-fonds - Indisponibilité des terres pour leur mise en culture - Risques d'érosion par ravinement - Risques de contamination par les hydrocarbures et les huiles	- 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 : réservoir en béton étanche, cuves étanches - 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	Faible

Identification de l'impact			Mesure d'atténuation	Importance de l'impact
Activité source d'impact	Composante du milieu affectée	Identification de l'impact		
	Ressources en eau	Risques de contamination des ressources en eaux	Prendre des dispositions pour éviter le déversement de déchets proche des sources d'eau	Faible
Décapage Terrassements Pose d'ouvrages Chaussée et bitumage Équipements	- Population	<ul style="list-style-type: none"> - Difficultés d'accès aux habitations et aux équipements socio-éducatifs, sanitaires et religieux - Risques d'accident - Nuisance sonore et atmosphérique - Risques de transmission des IST/VIH-SIDA - Risque d'hygiène et des infections respiratoires - Perturbation de l'enlèvement des ordures ménagères - Interruption dans l'approvisionnement en eau potable des populations - Perturbation des activités économiques - Difficultés d'accès aux habitations et aux équipements - Risques d'accident - Nuisance sonore et atmosphérique - Risques de transmission des IST/MST/SIDA - Perturbation de l'enlèvement des ordures ménagères - Perturbation des activités économiques 	<ul style="list-style-type: none"> - Informer les populations riveraines et les usagers sur la planification 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 	Faible

Identification de l'impact			Mesure d'atténuation	Importance de l'impact
Activité source d'impact	Composante du milieu affectée	Identification de l'impact		
Décapage Terrassements Pose d'ouvrages Chaussée et bitumage Équipements	Habitat, équipements et réseaux	<ul style="list-style-type: none"> - Perturbation de l'accès aux habitations et aux équipements - Risques de fissuration de certains bâtis - Risque de perturbation des réseaux de concessionnaires 	<ul style="list-style-type: none"> - 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 envols 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 	Faible
Décapage Terrassements Pose d'ouvrages Chaussée et bitumage Équipements	Circulation routière et sécurité	<ul style="list-style-type: none"> Perturbation de la circulation routière sur les voies à aménager Risques d'accident 	<ul style="list-style-type: none"> - 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 	Faible

6.3. Mesures de protection pendant la phase d'exploitation et d'entretien

6.3.1. Mesures de protection du milieu physique

Aucune mesure particulière n'est à prendre à ce niveau, étant donné qu'aucun impact négatif sur le milieu physique pendant la phase d'exploitation et d'entretien n'a été identifié dans le cadre de cette étude.

6.3.2. Mesures de protection du milieu biologique

Aucune mesure particulière n'est à prendre à ce niveau, étant donné qu'aucun impact négatif sur le milieu biologique pendant la phase d'exploitation et d'entretien n'a été identifié dans le cadre de cette étude.

6.3.3. Mesures de protection du milieu socio-économique

Les mesures relatives à la protection du milieu socio-économique pendant la phase d'exploitation et d'entretien concerneront la population, la santé, la circulation routière et la sécurité.

❖ Population

- Prendre des dispositions pour faire respecter les panneaux de signalisation et de limitation de vitesse par les chauffeurs des véhicules par exemple en déployant quotidiennement les équipes nationales de RADAR ; Cela réduira les cas d'accident de circulation.

❖ Vie sociale

- S'appuyer sur la hiérarchie locale pour la certification des engagements qui ont été honorés par le maître d'ouvrage et l'entreprise. Il conviendra en outre d'indiquer aux autorités locales leur nouvel interlocuteur pour les questions (doléances et droits) restés en suspens.
- Réaliser un bilan social du projet ; ce bilan doit ressortir le niveau de réhabilitation des différentes zones d'emprunt de matériau de graveleux et des carrières.

❖ Activités économiques

L'évaluation des activités économiques sera nécessaire afin d'attester leur reprise ou leur développement éventuel.

Mesures de protection de l'ouverture de la voie à la circulation

- Déployer quotidiennement des équipes nationales de RADAR.
- Matérialiser, selon les règles de l'art, la nouvelle route.
- Aménager des aires de stationnement pour les automobilistes, le long de la route, dans les communes traversées.

Le tableau ci-dessous résume les mesures de protection pendant la phase d'exploitation et d'entretien

Tableau 22 : Matrice des mesures de protection de l'environnement pendant la phase d'exploitation et d'entretien

Identification de l'impact			Mesure d'atténuation	Importance de l'impact
Activité source d'impact	Composante du milieu affecté	Identification de l'impact		
Remise en circulation des voies	Population santé	- Nuisances sonore et olfactives	- Installer les panneaux d'interdiction de klaxonner à proximité des centres de santé, écoles et des lieux de culte	Faible
	Circulation routière sécurité	- Risques d'accident - Augmentation des risques d'accident	- 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, dos d'âne, etc. ; - 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 -	

7. GESTION DES RISQUES ET ACCIDENTS

7.1. Identification des risques

Les risques liés à l'aménagement et la réhabilitation des voiries du Port sont les :

- risques de pollution des ressources naturelles, en particulier la Lagune Ebrié ;
- risques d'accident lors de l'utilisation des engins de chargement et d'évacuation des matériaux et engins de transport ;
- risques d'électrocution par la présence des installations électriques;
- risques d'incendie lié au stockage et/ou l'utilisation des produits pétroliers;
- risques sanitaires liés au soulèvement de poussières;

Le risque environnemental sera lié pour l'essentiel aux ruissellements dus aux déversements accidentels d'hydrocarbures, de produits bitumineux jusqu'à la Lagune Ebrié.

7.2. Analyse des risques

7.2.1. Risques de pollution des ressources naturelles

Le risque environnemental sera lié pour l'essentiel aux déversements accidentels d'hydrocarbures, de produits bitumineux et d'autres substances qui rentrent dans les travaux d'aménagement des voies.

7.2.2. Risques d'accident liés à l'utilisation des engins

Les risques d'accident lors de l'utilisation des engins de chargement et de déchargement peuvent survenir lors des différents mouvements des engins. À cela, s'ajoutent les risques liés à la méconnaissance ou au non-respect des signalisations et déviations au cours des travaux. Des risques d'accidents pourraient avoir lieu, tant sur les lieux de travail, que sur les autres voies de la zone d'insertion du projet (zone d'influence indirecte), lors de l'approvisionnement du chantier.

7.2.3. Risques d'électrocution

Les risques d'électrocution peuvent provenir des installations électriques (lignes électriques aériennes). Ils seront plus accrus pendant les manœuvres des pelleteuses à la phase de construction.

7.2.4. Risques d'incendie lié au stockage et/ou l'utilisation des produits pétroliers

Les risques d'incendie sont liés à l'utilisation de matériels électriques et des stockages des produits dérivés d'hydrocarbures.

7.2.5. Risques Sanitaires

Les risques sanitaires sont liés au dépôt élevé de poussières sur les aliments (vendeuses, fumeuses de poisson et riverains). A cela, il faut noter le risque d'augmentation des maladies respiratoires.

7.3. Prévention des risques

7.3.1. Protection des ressources naturelles

Les mesures techniques concernent l'aménagement d'aires d'entretien sécurisées pour les camions et pour le stockage des produits polluants afin d'éviter tout déversement accidentel susceptible de polluer les sols et les ressources en eau.

Mise à disposition des réservoirs distincts étanches pour le stockage du carburant, d'huile et de bitume et aussi d'aménager des fosses pour l'évacuation des huiles, graisses et autres liquides polluants provenant des ateliers d'entretien des installations de lavage de véhicules et d'équipements et des zones de chargement

7.3.2. Protection des sites du chantier pour prévenir les accidents

Le périmètre de la zone d'aménagement des voies sera bien délimité, à l'aide de panneaux indiquant « chantier interdit au public » sur les chemins d'accès.

Les voies d'accès seront bien déterminées et les chargements bien protégés, afin d'éviter tout risque de déversement accidentel des matériaux transportés.

Il faudra également respecter le plan de circulation élaboré à cet effet pour l'entrée et la sortie des sites du projet en prévoyant deux voies ; une, uniquement pour entrer à vide ou avec les matériaux transportés, et l'autre pour en sortir avec un panneau de sens interdit.

L'ingénieur résident veillera au respect des limitations de vitesse à 40 Km/h par tous les véhicules du chantier afin de circonscrire les risques liés à la circulation. Les autres mesures comprennent la déviation routière et l'utilisation de dispositifs rétro réfléchissants pour minimiser les risques d'accidents. Le suivi incombera à l'ANDE. L'entrepreneur devra veiller au bon entretien de l'ensemble des véhicules et équipements afin de réduire le bruit et les émissions de particules de d'hydrocarbures.

7.3.3. Protection contre les risques d'électrocution

Pour prévenir les accidents contre l'électrocution, il faut privilégier les opérations hors tension. En plus de cela, les travailleurs devront s'équiper d'équipements de protection adéquats

7.3.4. Protection contre les incendies

Pour prévenir les accidents contre les incendies, des extincteurs devront être installés sur la chantier en nombre suffisant selon la superficie de la base vie.

7.3.5. Protection contre les risques sanitaires

Pour prévenir les risques sanitaires, l'entreprise devra arroser chaque 5 heures le chantier et ses périmètres immédiats pour minimiser les levées de poussières.

Les cache-nez devront obligatoires pour tous le personnel du chantier.

Mise en place de campagne de sensibilisation pour les respects des mesures d'hygiène.

7.3.6. Hygiène, santé et sécurité du personnel

L'entreprise attributaire du marché devra dans le cadre des travaux signer une convention avec un centre médical proche de la zone des travaux. Il disposera également sur le chantier d'une boîte pharmaceutique de premiers secours.

Des consignes d'exploitation et de sécurité seront remises et commentées à chaque ouvrier lors de l'embauche, qui doit en observer strictement les dispositions.

Ces consignes ainsi que le plan de circulation et de transport du personnel sur le chantier seront affichés dans les locaux de la base-vie, accessibles à tout le personnel et distribués dans les environs du chantier.

7.3.7. Secours

La liste des numéros de téléphone d'urgence sera affichée ainsi que la structure du texte à lire en cas d'accident (lieu, numéro de téléphone des pompiers ou des services de transport médicalisé, etc.). Une trousse de secours régulièrement vérifiée et approvisionnée sera mise à la disposition du personnel.

Des extincteurs vérifiés tous les semestres seront installés sur le chantier au cours des travaux et placés à des endroits stratégiques.

7.4. Plan de mesure d'urgence

7.4.1. Élaboration de l'intervention en cas d'urgence

Un plan d'intervention être élaboré pour intervenir d'une façon sûre, rapide et efficace en cas d'incidents éventuels pouvant être le résultat des activités du projet. Des activités d'intervention en cas d'urgence sont conçues pour traiter directement toutes les situations d'urgence et leurs conséquences ainsi que pour établir le commandement et le contrôle des lieux de l'incident, assurer la sécurité des intervenants, élaborer des plans d'action et faciliter les communications. Un Plan d'Opération Interne (POI) sera préparé pour l'activité et sera spécifique au projet.

Les situations d'urgence abordées dans le plan comprendront :

- l'approvisionnement du chantier ;
- les incendies ;
- le transport du personnel ou de l'équipement ;
- le déversement accidentel (bitumes, granulats, etc.) ;
- le personnel (blessures, décès, etc.) ;
- la population environnante (blessures, dommage quelconque, etc.) ;
- les évacuations (raison médicale, etc.) ;
- la sûreté ;
- etc.

7.4.2. Circulation ou déplacement sur le chantier

Le personnel et les véhicules ne doivent stationner ou circuler que sur les voies aménagées dans le cadre des travaux. Ils ne doivent jamais pénétrer dans une zone quelconque du chantier dont l'entrée est interdite et signalée par un barrage ou une pancarte « DANGER ».

Les ouvriers ne doivent pas stationner ni circuler dans le rayon d'action des pelles mécaniques ou tout autre engin utilisé sur le chantier. Ils ne doivent pas non plus se faire transporter par les engins mécaniques, exception faite des camions sous la responsabilité des conducteurs.

7.4.3. Matériel de protection individuelle

Les matériels qui seront mis à la disposition du personnel seront composées de :

- masques à poussière : pour toute personne exposée aux poussières ;
- casques pour toute personne travaillant autour d'un engin élévateur, d'une pelle mécanique en service ou d'un engin de chargement ;
- bouchons souples pour protéger du bruit ;
- lunettes : qui abritent les yeux des projections ;
- ceinture de sécurité et cordes : pour tout ouvrier en danger de chute et obligatoirement toutes les fois où il se trouvera à une hauteur supérieure ou égale à 4 mètres ;
- chaussures de sécurité renforcées sur la pointe du pied et le talon et qui sont parfois résistantes aux tensions électriques, elles doivent être distribuées à tout le personnel ;
- gants ;
- gilet rétro-réfléchissant pour les personnes qui interviennent de jour ou de nuit ;
- tenues de travail
- etc..

7.4.4. Consignes relatives à l'emploi et à la circulation des engins

Les engins seront conformes à la réglementation. Ils seront équipés d'une direction de secours, d'un avertisseur de recul, d'un système de frein comportant un frein principal, un frein de secours, un frein de parking, d'une cabine anti-versement, d'un compteur de vitesse et d'un système interdisant la mise en route de l'engin s'il n'est pas au point mort.

Avant la mise en marche, le conducteur fera les vérifications d'usage (niveau, freins, avertisseur). Il s'assurera que personne ne se trouve à proximité et signale toute anomalie qu'il pourra constater.

L'entretien des véhicules sera effectué périodiquement (vidange, graissage). A chaque véhicule sera affecté un document d'entretien sur lequel seront notés : la date, les heures de marches, le kilométrage, les opérations effectuées et la qualité des intervenants.

Le personnel respectera les règles de circulation élémentaires sur toutes les voies empruntées, il se conformera à la signalisation existante sur le chantier et ses environs, il informera le responsable des

dégradations ou anomalies constatées sur les voies d'accès au chantier. La circulation se fera à vitesse limitée à 40 Km/h et la priorité est donnée aux véhicules chargés.

Lors de la mise à l'arrêt, l'engin sera placé de manière à ce que sa présence ne gêne pas, de préférence adossé à un obstacle. La clé de contact sera retirée, le réservoir d'air sera purgé et le coupe batterie sera enclenché.

8. PLAN DE GESTION ENVIRONNEMENTALE ET SOCIALE

8.1. Organisation du plan de gestion environnementale et sociale (PGES)

Maitrise d'ouvrage déléguée

La Maîtrise d'ouvrage déléguée est assurée par l'AGEROUTE. Elle veillera au respect des mesures environnementales prévues dans la présente étude

Maitrise d'œuvre

Le Bureau de Contrôle (BC) ou mission de contrôle (MDC) assurera la maîtrise d'œuvre des travaux c'est-à-dire la surveillance de l'exécution des différentes tâches imparties à l'entreprise de construction. Au sein du BC, un Responsable Environnement sera désigné. Il aura pour principale tâche de contrôler et surveiller la mise en œuvre du Plan de Gestion Environnementale et Sociale du Chantier (PGES-C) élaboré.

Le Responsable Environnement sera chargé d'initier des réunions d'information et de consultation avec les populations riveraines pour les impliquer et prendre en compte leurs préoccupations.

Le Responsable Environnement doit avoir une compétence avérée en matière de gestion de l'environnement. Cette spécificité lui permettra de comprendre l'EIES élaborée dans le cadre de ce projet et d'assurer la mise en œuvre des mesures préconisées par le rapport.

Les activités du Responsable Environnement du BC seront :

Rapports relatifs aux travaux qui vont se faire de;

- établir une plateforme de coopération avec les structures décentralisées des ministères impliqués dans la mise en œuvre du projet ;
- contrôler et surveiller tous les aspects du chantier liés à l'environnement et touchant de façon spécifique les aspects de la santé et de la sécurité des populations et du chantier ;
- élaborer des rapports mensuels sur ses activités de surveillance environnementale du chantier en y ajoutant les différents indicateurs de surveillance définies dans le rapport d'EIES du projet.

Responsable environnement de l'entreprise (REE)

L'entreprise chargée des travaux doit obligatoirement se conformer aux clauses du marché sur tous les aspects des travaux de construction.

En ce qui concerne le volet environnement des travaux, il est recommandé à l'entreprise d'avoir en son sein un responsable, qui sera identifié et connu de toutes les parties impliquées dans le projet.

Le REE doit avoir une bonne compréhension des préoccupations environnementales en générale et une compétence avérée en Évaluation Environnementale. Cela lui permettra de comprendre les rapports d'EIES et du PGES avant de suivre leur application sur le terrain.

Le rôle du REE est de faire le suivi au quotidien de l'application des différentes mesures environnementales et sociales sur le terrain. Les activités dévolues au REE seront :

- élaborer le Plan de Gestion Environnementale et Sociale de Chantier (PGES-C) que l'Entreprise s'engage à respecter, en mettant un accent particulier sur :
 - la gestion des hydrocarbures ;
 - la gestion des déchets solides ;
 - la protection des populations riveraines ;
 - le respect des milieux naturel et humain ;
 - la protection de la santé et la sécurité du personnel ;
 - la gestion de la période du repli du matériel ;
 - la réhabilitation des sites après exploitation ;
- élaborer les Plans de Protection de l'Environnement de Site (PPES) pour les zones les plus sensibles du chantier ;
- Elaborer un Plan d'Orientation Interne
- etc.

Suivi

Le suivi, conformément aux dispositions applicables en Côte d'Ivoire, sera effectué par l'ANDE qui est habilitée à diriger l'enquête publique et à vérifier l'application sur le terrain des dispositions prévues par les dossiers d'EIES.

Médiation

La médiation de tous les litiges pouvant intervenir avant, pendant et après le bitumage et la réhabilitation des voies sera gérée par le comité de suivi.

8.2. Phase de préparation et d'installation

Il s'agit de mettre à disposition un environnementaliste qui se chargera de veiller au respect des mesures environnementales pendant l'installation de la base vie de l'entreprise et d'intervenir pour régler les imprévus.

Les principales dispositions environnementales à prendre en compte pendant la phase de préparation et d'installation de la base de l'entreprise sont énumérées au paragraphe 0.

Elles sont relatives aux recommandations et aux mesures de protection de l'environnement et comprennent les mesures d'atténuation des impacts négatifs sur le milieu physique (qualité de l'air et bruit) et sur le milieu socio-économique (population, cadre de vie, santé et sécurité).

Tableau 23:Matrice du PGES pour la phase de préparation et d'installation

Activité source d'impact	Composante du milieu affecté	Analyse De l'impact (impact négatif)	Mesure de protection	Indicateur de suivi	Source de vérification	Organisme d'exécution	Organisme de contrôle	Organisme de suivi
Libération et préparation de l'emprise du projet - Installation générale de chantier	Qualité de l'air	Augmentation de la concentration des polluants atmosphériques et de poussières	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	Nombre d'arrosage /jour Nombre de camions Bâchés /jour	Rapport de surveillance	Entreprise	AGEROUT E Bureau de contrôle Direction technique des mairies de Port-Bouet et de Treichville	ANDE
	Bruit	Nuisances sonores auprès de riverains	Planifier et restreindre les travaux entre 20 h le soir et 05 h du matin Respecter la quiétude des riverains par les employés	Nombre de plaintes	Enquête auprès des riverains Rapport de surveillance Rapport de comité de recueil et de gestion des plaintes	Entreprise	AGEROUT E Bureau de contrôle Direction technique des mairies de Port-Bouet et de Treichville	ANDE

Activité source d'impact	Composante du milieu affecté	Analyse De l'impact (impact négatif)	Mesure de protection	Indicateur de suivi	Source de vérification	Organisme d'exécution	Organisme de contrôle	Organisme de suivi
	Population	<p>Disconfort auditifs et respiratoires</p> <p>Risque d'accidents</p>	<p>Arroser périodiquement les plates-formes</p> <p>-Régler la teneur en eau des graveleux pour atténuer l'impact de la poussière avant leur déchargement</p> <p>-Planifier et restreindre les travaux entre 20 h le soir et 05 h du matin</p>	<p>Nombre d'arrosage</p> <p>Nombre de Camions bâchés</p> <p>Nombre de plaintes</p>	<p>Enquête auprès de riverains</p> <p>Rapport de surveillance</p>	Entreprise	<p>AGEROUT E</p> <p>Bureau de contrôle</p> <p>Direction technique des mairies de Port-Bouet et de Treichville</p>	ANDE
	Activités économiques et bâtis	<p>Perturbation de l'activité économique riveraine</p>	<p>-Réinstaller les gérants des activités avec l'appui de la municipalité</p> <p>-Indemniser les propriétaires d'activités économiques impactées</p>	<p>Nombre de plaintes</p>	<p>Enquête auprès de riverains</p> <p>Rapport de surveillance</p>	Entreprise	<p>AGEROUT E</p> <p>mairie de TREICHVILLE ou de PORT-BOUET CC PACOGA</p>	ANDE
	Équipements et réseaux	<p>Perturbation des réseaux d'eau potable et d'électricité</p>	<p>Déplacement des réseaux d'eau potable et d'électricité avant l'entame des travaux</p>	<p>Absence des réseaux dans les emprises des voies</p>	<p>Absence des réseaux dans les emprises des voies</p>	Entreprise	<p>AGEROUT E</p> <p>Bureau de contrôle</p> <p>Direction technique des mairies de</p>	ANDE

Activité source d'impact	Composante du milieu affecté	Analyse De l'impact (impact négatif)	Mesure de protection	Indicateur de suivi	Source de vérification	Organisme d'exécution	Organisme de contrôle	Organisme de suivi
							Port-Bouet et de Treichville	

8.3. Phase de construction

Il est question de responsabiliser un environnementaliste qui aura la charge de veiller à l'application des mesures environnementales préconisées dans le rapport pendant la phase de construction et d'intervenir pour régler les imprévus.

Les principales dispositions environnementales à prendre en compte pendant la phase de réalisation du projet sont énumérées au paragraphe 6.2. Elles comprennent les mesures d'atténuation des impacts négatifs sur le milieu naturel (qualité de l'air, bruit et ressource en eau) et le milieu socio-économique (population, activités économiques, cadre de vie, équipements, sécurité et circulation routière) (tableau).

L'environnementaliste de l'entreprise pourra corriger et éventuellement mettre à jour les mesures proposées dans l'étude. En effet lors de la mise en œuvre du projet, des impacts imprévisibles peuvent apparaître.

La surveillance en phase de construction permet de réagir promptement dans ce cas et d'assurer la protection de l'environnement.

Tableau 24: Matrice du PGES pour la phase de construction

Activité source d'impact	Composant e du milieu affecte	Analyse De l'impact (impact négatif)	Mesure de protection	Indicateur de suivi	Source de vérification	Organisme d'exécution	Organisme de contrôle	Organisme de suivi
Décapage Pose d'ouvrages Chaussée et bitumage Équipements	Qualité de l'air	Augmentation de la Concentration des Polluants atmosphériques et de poussières	-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	Nombre d'arrosage Nombre de Camions Bâchés	Rapport de surveillance	Entreprise	AGEROUT E/MdC/ Direction technique des mairies de Port-Bouet et de Treichville	ANDE
	Bruit	Nuisances sonores auprès de riverains	-Planifier et restreindre les travaux entre 20 h du soir et 05h du matin pour les zones d'habitat -Exiger le respect de la quiétude des riverains par les employés	Nombre de plaintes	Enquête auprès des riverains Rapport de surveillance	Entreprise	AGEROUT E /MdC/ Bureau de contrôle Direction technique des mairies de Port-Bouet et de Treichville	ANDE
	Paysage	Dégradation des vues habituelles	Interdire le stockage des produits de déblais tout au long des voies	État de propreté des voies	Rapport de surveillance	Entreprise	AGEROUT E /MdC/	ANDE

Activité source d'impact	Composant e du milieu affecte	Analyse De l'impact (impact négatif)	Mesure de protection	Indicateur de suivi	Source de vérification	Organisme d'exécution	Organisme de contrôle	Organisme de suivi
							Bureau de contrôle Direction technique des mairies de Port-Bouet et de Treichville	
	Sols	Risques d'érosion des sols Risque de contamination des sols	-Installer les chantiers hors des zones sensibles -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 spécifiques selon les règles environnementales pour recueillir les huiles de vidange, réservoir en béton étanche, cuves étanches -Obliger l'entrepreneur à prendre toutes les dispositions pour	État de propreté des chantiers et de la base vie	Rapport de surveillance	Entreprise	AGEROUT E /MdC/ Bureau de contrôle Direction technique des mairies de Port-Bouet et de Treichville	ANDE

Activité source d'impact	Composant e du milieu affecte	Analyse De l'impact (impact négatif)	Mesure de protection	Indicateur de suivi	Source de vérification	Organisme d'exécution	Organisme de contrôle	Organisme de suivi
			l'enlèvement et la valorisation des huiles de vidange produites au cours de travaux - -Réhabilitation du site de la base de l'entreprise					
	Ressources en eau	Risques de contamination des rivières	Prendre des dispositions pour éviter le déversement de déchets dans les rivières pendant les prélèvements d'eau	Qualité des rivières	Rapport de surveillance	Entreprise	AGEROUT E Bureau de contrôle Direction technique des mairies de Port-Bouet et de Treichville	ANDE
	Population et cadre de vie Vie sociale et culturelle Activités économiques	Difficultés d'accès aux habitations et aux équipements socio-éducatifs, sanitaires et religieux Risques d'accident Nuisance sonore et atmosphérique	-Informer les populations riveraines et des usagers sur le planning d'exécution des travaux et les mesures de sécurité à respecter -Maintenir la population loin du	Nombre de plaintes Nombre d'accident Existence de panneaux de signalisation	Enquête auprès de riverains Rapport de surveillance	Entreprise	AGEROUT E et MDC ou BC Direction technique des mairies de Port-Bouet et de Treichville	ANDE

Activité source d'impact	Composant e du milieu affecte	Analyse De l'impact (impact négatif)	Mesure de protection	Indicateur de suivi	Source de vérification	Organisme d'exécution	Organisme de contrôle	Organisme de suivi
		<p>Risques de transmission des IST/MST/SIDA Perturbation de l'enlèvement des ordures ménagères Perturbation des Activités économiques Travail des mineurs</p>	<p>champ d'action des engins et matériels de chantier</p> <ul style="list-style-type: none"> -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 la nuit au niveau des zones d'habitat 	<p>Nombre de plaintes</p> <p>Nombre d'arrosage</p> <p>Niveau d'information des populations et le personnel de chantier sur le VIH SIDA</p> <p>Existence de plan de circulation</p>				

Activité source d'impact	Composant e du milieu affecte	Analyse De l'impact (impact négatif)	Mesure de protection	Indicateur de suivi	Source de vérification	Organisme d'exécution	Organisme de contrôle	Organisme de suivi
			<ul style="list-style-type: none"> -Exiger le respect de la quiétude des riverains par les employés -Informer et sensibiliser les populations et le personnel de chantier 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 identification de voies de déviation - Réaliser des inspections concernant la présence des mains d'ouvres mineurs 					
	Habitat,équipements et réseaux	Perturbation de l'accès aux habitations et aux équipements	-Faciliter le déplacement des personnes dont les élèves dans lesmeilleuresconditionspossiblesparl'aménagement	Existence de plan de circulation Nombre d'arrosage	Rapport de surveillance	Entreprise	AGEROUT E Direction technique des mairies	ANDE

Activité source d'impact	Composant e du milieu affecte	Analyse De l'impact (impact négatif)	Mesure de protection	Indicateur de suivi	Source de vérification	Organisme d'exécution	Organisme de contrôle	Organisme de suivi
		Risques de fissuration de certains bâtis Perturbation des réseaux de concessionnaires	ntdecouloirsdepassage, par exemple Arroser les aires de travail à proximité des équipements pour limiter les envols préjudiciables des poussières				de Port-Bouet et de Treichville	
	Circulation routière et sécurité	Perturbation de la Circulation routière sur les voies à aménager Risques d'accident	-Prévoir d'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 ... -Renforcer les mesures de sécurité par les	Existence d'un calendrier de travail Niveau d'information des riverains et des usagers sur les risques d'accidents Existence de panneaux de signalisation	Enquête auprès des riverains Rapport de Surveillance Existence de plan de circulation	Entreprise	AGEROUT E Direction technique des mairies de Port-Bouet et de Treichville	ANDE

Activité source d'impact	Composant e du milieu affecte	Analyse De l'impact (impact négatif)	Mesure de protection	Indicateur de suivi	Source de vérification	Organism e d'exécution	Organisme de contrôle	Organisme de suivi
			<p>marquages au sol(signalisation horizontale) ainsi que les feux tricolores et les avertisseurs</p> <p>-Stabiliser le remblai du talus par engazonnement ou autre couverture végétale dans les zones soumises à de fortes érosions</p> <p>-Bitumer les voies par demi-chaussée ou identifier des voies de déviation</p> <p>-Proposer des voies alternatives(voies d'accès de déviation) pour les véhicules principalement celles des riverains</p>					

8.4. Phase d'exploitation et d'entretien

L'exploitation et les opérations d'entretien des voies devront être soumises aux mêmes dispositions que celles préconisées pour les phases précédentes du projet, sous réserve toutefois de leur pertinence et de leur adéquation aux futures dispositions légales.

Les principales dispositions environnementales et sociales à prendre en compte en phase d'exploitation et d'entretien correspondent essentiellement aux mesures prescrites au paragraphe 6.3 de l'étude. Elles sont relatives aux recommandations et aux mesures de protection de l'environnement et comprennent les mesures d'atténuation des impacts négatifs sur le milieu humain (population et vie sociale, cadre de vie et santé) (tableau 8-3).

Tableau 25:Matrice du PGES pour la phase d'exploitation et d'entretien

Activité source d'impact	Composante du milieu affecté	Analyse De l'impact (impact négatif)	Mesure de protection	Indicateur de suivi	Source de vérification	Organisme d'exécution	Organisme de contrôle	Organisme de suivi
Remises-en-circulation des voies	Population Santé Circulation routière et sécurité	Risques d'accident Nuisances sonore et olfactives Augmentation des risques d'accident	<p>Limiter à 40km/h la vitesse des véhicules dans les quartiers riverains et dans les communes</p> <p>Installer les panneaux d'interdiction de klaxonner à proximité des centres de santé, écoles et des lieux de culte</p> <p>Inciter les opérateurs économiques à la modernisation de leur parc automobile</p> <p>- Mettre en œuvre un plan d'IEC/Intensification des campagnes de sécurité routière envers les usagers de la route et les populations;</p> <p>- Sensibiliser les populations riveraines sur le respect des</p>	<p>Nombre d'accident</p> <p>Nombre de plaintes</p> <p>Présence de panneaux de signalisation</p> <p>Niveau d'information des populations sur la sécurité routière</p>	<p>Enquête auprès des riverains</p> <p>Rapport de surveillance</p>	Entreprise	<p>AGERROUTE</p> <p>MDC</p> <p>Services techniques des mairies de Port-Bouet et de Treichville</p>	ANDE

Activité source d'impact	Composante du milieu affecte	Analyse De l'impact (impact négatif)	Mesure de protection	Indicateur de suivi	Source de vérification	Organisme d'exécution	Organisme de contrôle	Organisme de suivi
			panneaux de signalisation					

8.5. Arrangements institutionnels de la mise en œuvre du PGES

Pour la mise en œuvre des mesures autres que celles relatives à la compensation des biens et des personnes affectées par le projet, les quatre activités suivantes sont préconisées :

- **l'exécution des mesures** sera assurée par le Responsable Environnement désigné par l'entreprise chargée des différents travaux. Il aura la charge de veiller sur l'application des mesures environnementales durant les différentes phases des travaux.
- **la surveillance environnementale et sociale** permettra de veiller au respect des mesures environnementales prévues par le présent EIES et sera assurée par un Bureau de Contrôle qui doit disposer en son sein un Spécialiste en Environnement ayant une bonne expérience en matière de surveillance environnementale et sociale ;
- **le suivi**, conformément aux dispositions applicables en Côte d'Ivoire, sera effectué par l'Agence Nationale De l'Environnement (ANDE) qui est habilitée à diriger l'enquête publique, valider le rapport de EIES et à vérifier l'application sur le terrain des dispositions prévues par le PGES ;
- **la médiation** de tous les litiges et conflit pouvant intervenir avant, pendant et après la réalisation des différents ouvrages sera gérée par le Comité de Suivi qui sera mis en place dans le cadre de ce projet.
 - Le **Maître d'Ouvrage Délégué** : L'Agence de Gestion des routes (**AGERROUTE**)
 - L'AGERROUTE assure la supervision des différentes composantes des travaux en tant que responsable du Projet. Il veillera également au respect des mesures environnementales prévues par l'EIES. Pour ce faire, il doit disposer en son sein une personne ayant les compétences requises en la matière (Spécialiste en Environnement-Hygiène, Santé et sécurité) qui supervisera les activités liées au respect des clauses environnementales conduites par le maître d'œuvre. Le Bureau de Contrôle des travaux commis par l'AGERROUTE doit également s'assurer que les mesures environnementales et sociales prévues dans le marché des travaux sont effectivement mises en œuvre par l'entreprise en charge de la réalisation du projet.

L'application de toutes les responsabilités de l'AGERROUTE sera appuyée par l'ANDE pour s'assurer qu'effectivement, toutes les mesures environnementales prévues dans le présent rapport du EIES sont appliquées. L'ANDE pourra également faire d'éventuelles suggestions pour une maîtrise (impacts négatifs) ou optimisation (impacts positifs) véritable des impacts.

- Le **Maître d'œuvre : Bureau de Contrôle (Société(s) adjudicataire(s))**

Le Bureau de Contrôle est chargé d'assurer l'application des mesures d'atténuation, de compensation et de bonification mentionnées dans le présent rapport, et des conditions réglementaires fixées par le code du travail.

- La mise en application de ces dispositions nécessite le recrutement d'un Spécialiste en Environnement-Hygiène, Santé et Sécurité (SEHSS) ayant des connaissances et une expérience avérées en qualité et hygiène et qui aura pour rôle :

- la surveillance environnementale quotidienne de l'application des mesures environnementales et sociales ;
 - l'information et la sensibilisation des agents et des populations ;
 - la gestion des incidents et accidents sur les sites.
- Le Responsable en Environnement et sécurité doit avoir une formation supplémentaire pour la gestion des risques d'accidents sur l'ensemble des chantiers .Il est placé sous l'autorité directe du Directeur des travaux et constitue le principal interlocuteur de l'Environnementaliste de la Mission de Contrôle. A ce titre, il aura les connaissances requises sur le plan environnemental et une expérience pratique en matière de mise en œuvre des mesures environnementales prévues dans le PGES, et sera appelé à conseiller les superviseurs des travaux quant aux mesures à mettre en place sur le plan environnemental et social et à suggérer des méthodes ou manières de faire dans le but de diminuer les impacts sur le milieu. Il aura l'autorité pour recommander au Conducteur des travaux de l'Entreprise, l'arrêt des travaux, si des impacts environnementaux significatifs surviennent et l'autorité nécessaire pour gérer son équipe d'appui.

Il incombera aussi au Responsable Environnement de se tenir au courant des implications environnementales et des conditions spéciales relatives à l'inspection des travaux. Il veillera à la réalisation du programme de surveillance environnementale et sociale des travaux et consignera toutes les données relatives aux aspects environnementaux dans le cahier de chantier. D'autres spécialistes de l'environnement pourront l'assister au besoin.

Il sera impliqué dans la préparation du rapport de synthèse des activités de surveillance qui sera produit à la fin des travaux.

Le Responsable Environnement-Sécurité devra rédiger un rapport mensuel d'activités indiquant les événements significatifs relevés à chacune de ses présences sur le chantier pour les synthétiser dans le dossier du Projet. A la fin des travaux, un rapport environnemental final sera produit.

8.6. Besoins en renforcement des capacités

Ces programmes concernent 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 (MSEST) doit obligatoirement disposer des compétences avérées en matière de gestion environnementale et sociale dans ses domaines d'activités, et d'autre part les populations 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.

- **Formation et sensibilisation du personnel**

Le Maître d’Ouvrage et/ou Délégué doit impérativement sensibiliser et former son personnel sur les éventuels risques encourus pendant chaque phase du Projet, en vue d’intervenir en cas de risque survenu avant l’arrivée des forces d’intervention extérieures.

Le tableau ci-dessous en présente quelques exemples. Cependant, d’autres thèmes pourront être éventuellement ajoutés à ceux-ci:

Thèmes	Public cible
Sensibilisation en protection de l’environnement	Ensemble du personnel
Sensibilisation sur l’hygiène, VIH-SIDA	Ensemble du personnel et riverains
Sensibilisation sur Gestion environnementale des ouvrages et sécurité routière	Riverains, usagers de la route, Syndicats des transporteurs

Tableau: Exemple de thèmes de formation et de sensibilisation

8.7. Démarche pratique et acteurs en cas de découverte fortuite

- 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.

9. ESTIMATION MONETAIRE DES MESURES DE PROTECTION

Le coût de mise en œuvre des mesures environnementales et sociales est estimé à Soixante-treize millions cinq cent mille CFA (**73 500 000 FCFA**) selon la décomposition suivante :

N°	Désignation des activités	Unités	Quantités	Coûts unitaires (F CFA)	Coûts totaux en F CFA)
1	Mesures d'IEC et sensibilisation				
1.1	Information, Education, Communication et sensibilisation du personnel de chantier et des populations sur le VIH/SIDA, etc.	Séance	02	5 000 000	10 000 000
1.2	Campagnes d'information, de sensibilisation et de formation des usagers de la route et des populations riveraines sur la sécurité routière	Séance	02	5 000 000	10 000 000
	Sous Total 1				20 000 000
2.	Mesures de protection				
2.1	Equipements de protection	Forfait	1	15 000 000	15 000 000
2.2	Aménagement des couloirs et passerelles de chantier	Forfait	1	15 000 000	12 000 000
2.3	Planting des arbres le long de la voie	Forfait	1	3.000.000	3.000.000
	Sous Total 2				30 000 000
3	Formation des acteurs				
3.1	Normes d'hygiène et de sécurité des travaux de réhabilitation	Forfait	1	10 000 000	10 000 000
3.2	Suivi environnemental et social des travaux	Forfait	1	10 000 000	10 000 000
3.3	Audit environnemental et social à la fin des travaux	Étude	1	3 500 000	3 500 000
	Sous total 3				23 500 000
	TOTAL GENERAL				73 500 000

10. PARTICIPATION PUBLIQUE

La présente Étude d'Impact Environnemental et Social (EIES) du projet d'aménagement et de réhabilitation des infrastructures de transport routier du port autonome d'Abidjan, a été réalisée sur la base d'une approche méthodologique participative impliquant les populations bénéficiaires du projet et sur lesquelles le projet est susceptible d'avoir des effets négatifs et bénéfiques. Ainsi, cette approche s'est appuyée sur la consultation et la concertation avec les acteurs sociaux directement concernés par la réalisation du projet, conformément au décret n°96-894 du 8 novembre 1996, réglementant la participation du public.

A cet effet, deux (02) séances d'information et de consultation du public ont été organisées dans les Communes de Port- Bouët(Mairie de Port- Bouët) et de Treichville (Mairie de Treichville), respectivement le 29 décembre 2017 et le 05 janvier 2018, en vue de présenter à tous les acteurs directement impliqués dans la réalisation de ce projet (autorités et structures techniques de l'administration, populations riveraines des emprises des voies à réhabiliter et autres opérateurs économiques), le projet, ses objectifs, la consistance des travaux et les risques/impacts ainsi que la nécessité de la prise en compte de l'environnement naturel et humain dans sa conception, sa réalisation et son exploitation.

Aussi, ces réunions publiques visaient-elles, le recueil des attentes et des craintes de ces populations afin de les associer à la prise de décision finale concernant le projet.

A l'issue de ses consultations, les principales préoccupations formulées sont entre autres :

- les potentiels impacts physiques du projet sur les populations ;
- le mode de gestion des préjudices à subir par la population et la date éventuelle de la libération des sites et des indemnisations ;
- la nuisance de la circulation des véhicules à poids lourds sur les populations riveraines de Vridi cité à l'exploitation de la voie Zimbabwe – Vridi Cité - Byrd de Petit Bassam et la proposition d'une voie de contournement pour ces camions ;
- la date de démarrage des travaux et la durée du projet.

Les résultats de ces séances sont ci-après présentés, dans les rubriques ci-dessous :

a. Information et consultation du public

L'Étude d'Impact Environnemental et Social (EIES) a été réalisée sur la base d'une approche méthodologique participative qui s'est appuyée, d'une part, sur des visites de terrain, l'exploitation des documents de base, et d'autre part, sur les entretiens avec les autorités administratives, les services techniques et les populations riveraines.

Ce processus participatif a été initié avec le souci de clarté, de transparence et de rigueur. Elle a visé à :

- Rechercher une cohérence des actions de chacun de ces acteurs concernés par le projet ;
- Favoriser l'implication dans le projet des populations riveraines ;
- Créer un climat de confiance et de coopération, et à dédramatiser les éventuels conflits par une approche objective.

Les consultants ont eu des séances de travail avec les autorités administratives et les populations riveraines au cours desquelles des contacts directs ont été établis, afin de parler du projet, de définir les conditions de participation à la réalisation des enquêtes sur le terrain.

Deux (2) réunions d'information et de sensibilisation ont eu lieu le 29 décembre 2017 et le 05 janvier 2018 dans les communes de Port-Bouet et Treichville. On retient de ces concertations, la volonté des partenaires d'accompagner le projet. Toutefois, elles plaident particulièrement pour la prise en compte des doléances formulées par les populations riveraines, notamment l'utilisation de la main-d'œuvre locale pour l'exécution des tâches subalternes et l'indemnisation des personnes directement affectées par le projet.





Figure 13: Séance de consultation publique Mairie de Port-Bouet – 29/12/2017

Les séances d'information des populations riveraines ont porté principalement sur l'exposé des points suivants :

- le projet et ses objectifs ;
- l'EIES et les experts des cabinets chargés de conduire cette étude ;
- les objectifs de l'étude et la méthodologie mise en œuvre pour la réussir ;
- le planning de l'étude et les modalités de collecte des données ;
- les attentes concernant la participation des personnes installées ou ayant des intérêts et biens dans les emprises directes du projet.

La concertation avec les populations vise en effet à :

- enrichir le projet et à le faire évoluer en tenant compte des préoccupations des acteurs concernés par le projet ;
- rechercher une cohérence des actions de chacun de ces acteurs ;
- favoriser l'implication dans le projet de l'ensemble des populations concernées par le projet ;
- recenser tous les aménagements connexes souhaitées par les autorités et les populations ;
- créer un climat de confiance et de coopération, et à dédramatiser les éventuels conflits par une

approche objective et participative.

Au cours des réunions d'information et de consultation, aucune objection n'a été émise à l'encontre du projet. Le projet est très attendu, en raison de ses impacts positifs certains pour le développement des activités de la zone portuaire.

Tous les acteurs ont salué le projet et souhaité qu'il se réalise dans les plus brefs délais. Cependant ; les populations souhaiteraient que les compensations des biens affectés soient effectives avant le démarrage des travaux et que la main d'œuvre locale soit mise à contribution, autant que possible.

Le compte rendu de réunions accompagnées des listes des personnes rencontrées et de celles des participants aux réunions figurent en annexe

i. Réunions publiques dans les Mairies de Port-Bouet et Treichville

C'est une réunion au cours de laquelle les partenaires au projet échangent afin d'obtenir l'adhésion de tous. Une stratégie commune sera définie pour la mise en œuvre du projet, dans le souci de protéger l'environnement naturel et humain.

Selon la procédure en vigueur, cette réunion est organisée par le Maître d'Ouvrage assisté du Consultant en charge de la réalisation de l'EIES, sous la présidence de la plus haute autorité administrative (ou son représentant) de la commune abritant le projet, en présence des élus et des populations.

Dans le cadre de cette étude, deux (2) séances d'information et de consultation du public seront organisées dans les Mairies de Port-Bouet et Treichville, en vue de présenter les résultats provisoires de l'étude.

ii. Séances de travail avec les responsables d'administrations et de structures

Dans le cadre de ce projet, des séances d'information préalable des autorités communales, portuaires et certains services techniques ont eu lieu, afin de les informer et les associer aux objectifs de la mission.

A l'occasion de ces séances, les autorités administratives et les élus avec à leur tête les Maires résidents ainsi que les responsables des services techniques desdites administrations et bien d'autres, responsables de structures privées ont été instruits d'une façon générale du projet et de ses objectifs d'une part, et de la procédure de l'EIES d'autre part. Il a par ailleurs été demandé aux autorités administratives locales leur adhésion et leur participation volontaire au projet pour le bon déroulement de l'étude et des enquêtes auprès des populations installées dans l'emprise directe du projet. Elles ont toutes marquées leur adhésion à ce projet qui va certainement dynamiser les activités du PAA par la facilitation des déplacements et des échanges de tous genres.

iii. Conclusions des séances d'information et de consultation du public

Les séances d'information ont permis d'obtenir d'une part, l'adhésion au projet des autorités administratives locales et des populations riveraines des voies du projet et leur implication dans la réalisation des différentes phases de l'étude.

Les participants aux séances organisées ont apprécié la démarche et se sont engagés à fournir toutes les informations utiles à la bonne conduite de l'EIES prévue et à la réalisation du projet. Leurs préoccupations et attentes concernent essentiellement :

- la clarification des propriétés dans l'emprise du projet ;
- le démarrage rapide du projet ;
- la prise de mesures de sécurité pour la protection des riverains ;
- l'indemnisation et/ou la réinstallation des personnes affectées par le projet ;
- la création d'emplois, même temporaires, pour les jeunes désœuvrés ;
- l'importance accordée aux études relatives au projet et le désir de voir celui-ci aboutir à son achèvement dans les délais impartis ; etc.

Les comptes rendu des séances d'information et de sensibilisation, de même que les listes de présence sont annexés au présent rapport.

b. Enquête publique

Elle consiste à mettre à la disposition du public, pour consultation et observations, le rapport de l'Étude d'Impact Environnemental sous la supervision d'un Commissaire Enquêteur nommé par arrêté municipal et chargé de recueillir les observations du public.

L'enquête publique est initiée par l'Agence Nationale de l'Environnement (ANDE) et son ouverture s'effectue dans le cadre d'une réunion publique.

Toutes les réunions publiques sont précédées d'une importante publicité dans les organes de presse (radio nationale ou locale, télévision, presse écrite, etc.), par des affiches, des banderoles et autres prospectus.

Les résultats de l'enquête publique seront présentés par le Commissaire Enquêteur et consignés dans un rapport. Ce rapport est une pièce constitutive du rapport du présent rapport.

11. CONCLUSION

Les activités prévues dans le cadre du projet d'aménagement et réhabilitation des infrastructures de transport routier du port autonome d'Abidjan apporteront des avantages environnementaux, sociaux et économiques certains aux populations d'Abidjan en général et dans la zone portuaire en particulier.

Ces impacts positifs se manifesteront en termes d'amélioration de la fluidité routière dans les communes de Port-Bouet et de Treichville, de développement des échanges avec les pays voisins, d'amélioration de la circulation au sein du domaine portuaire, d'accroissement des relations commerciales entre la Côte d'Ivoire et la sous-région ; ce qui aura pour conséquences immédiates l'ouverture de nouveaux débouchés pour le port d'Abidjan, d'amélioration des revenus des populations locales, d'augmentation de la valeur du foncier aux abords des routes construites notamment celle de boulevard de petit Bassam vers quartier Zimbabwe en passant par Vridi cité, de facilitation de l'accès à certaines zones du port et aux infrastructures urbaines (hôpitaux, centres administratifs) et au désenclavement de certains équipements peu fréquentés à cause de l'état défectueux de la voie principale d'accès.

Quant aux impacts négatifs, ils se résument principalement aux envols de poussière, à la production des déchets, aux nuisances sonores, aux éventuels dommages aux réseaux divers, à la perturbation des activités économiques et de la circulation, aux difficultés de déplacement des populations riveraines pendant la réalisation des travaux, aux risques d'accident, etc... Le déclenchement de la politique opérationnelle (OP4.01) de la Banque mondiale, et des politiques nationales en matière environnementale et sociale, a rendu nécessaire la présente EIES assortie d'un PGES destiné à atténuer les impacts négatifs et bonifier les impacts positifs induits par le projet sur l'environnement et les populations liés à la mise en œuvre du projet.

Ce Plan de Gestion Environnemental et Social (PGES) inclut les éléments clefs de la gestion environnementale et sociale de mise en œuvre et du suivi des mesures, les responsabilités institutionnelles et le budget. Il inclut également des mesures de sensibilisation, de bonnes pratiques en matière de gestion environnementale, de formation des usagers de la route et des populations riveraines sur la sécurité routière, etc.

La mise en œuvre des activités sera assurée sous la coordination des missions de contrôle et sous la supervision de l'environnementaliste de l'UCP avec l'implication des responsables des services techniques de Port-Bouet et de Treichville et l'environnementaliste de l'AGEROUTE.

Le programme de suivi portera sur le suivi permanent, la supervision et l'évaluation. Le suivi environnemental externe devra être assuré par l'ANDE. La Banque mondiale participera aussi à la supervision.

Les coûts des mesures environnementales sont estimés à Soixante-treize millions cinq cent mille CFA **(73 500 000 FCFA)**.

REFERENCES BIBLIOGRAPHIQUES

(s.d.). Récupéré sur www.weatheronline.co.uk.

Burgeap Côte d'Ivoire, Octobre 2012, *Etude d'Impact Environnement et Social de l'aménagement de la Baie de Cocody*

FondationPractica, WorksEntreprise, & UNICEF. (2009). *Etude de faisabilité des forages manuels :Identification des zones potentiellement favorables.*

Groupement Comete international-Ergec, Mars 2016,*Etude d'Impact Environnemental et Social*

Groupement Roche concept-Menso SARL,Mars 2016, *Etude d'Impact Environnemental et Social du Projet d'aménagement du réseau de drainage des bassins versant d'Abidjan Est et Ouest*

Jean-Baptiste L.F.Avit, P. L. (1999). *Diversité Biologique de la côte d'Ivoire.*

Programme des Nations Unies pour les Établissements Humains. (2012). *CÔTE D'IVOIRE PROFIL URBAIN.*



SODEXAM, S. A. (s.d.).

Terrabo *Etude d'impact Environnemental et social pour l'aménagement des cuvettes dans la commune d'ABOBO- Cas des cuvettes de Bocabo -Clouetcha et Akekoi* Ingenieur conseil, Septembre 2014,

windfinder. (2017). Récupéré sur <https://fr.windfinder.com/windstatistics/abidjan>

ANNEXES

Annexe 1 : Modèle de Fiche d'enquête : QUESTIONNAIRE DESTINE AUX LOCATAIRES

PACOGA	QUESTIONNAIRE DESTINE AUX LOCATAIRES	Date : 22 / 12 / 2017										
		 										
ETUDE D'IMPACT ENVIRONNEMENTAL ET SOCIAL POUR L'AMENAGEMENT ET LA REHABILITATION DES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT ROUTIER DU PORT AUTONOME D'ABIDJAN)												
Date de l'enquête :...../...../.....		<table border="1" style="width: 100px; height: 20px;"> <tr><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr> </table>										
Equipe:.....		<table border="1" style="width: 40px; height: 20px;"> <tr><td></td><td></td></tr> </table>										
Nom de l'enquêteur :.....		<table border="1" style="width: 40px; height: 20px;"> <tr><td></td><td></td></tr> </table>										
N° de fiche :.....		<table border="1" style="width: 40px; height: 20px;"> <tr><td></td><td></td></tr> </table>										
Commune :.....		<table border="1" style="width: 40px; height: 20px;"> <tr><td></td><td></td></tr> </table>										
Quartier:.....		<table border="1" style="width: 40px; height: 20px;"> <tr><td></td><td></td></tr> </table>										
N° IDENTIFIANT DU BATI :...../...../..... <small>\Code Projet \ \Code localité/section \ \N° d'Ordre/Code bâtiment\</small>		<table border="1" style="width: 100px; height: 20px;"> <tr><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr> </table>										
N° de maison :.....		<table border="1" style="width: 40px; height: 20px;"> <tr><td></td><td></td></tr> </table>										
A - IDENTIFICATION DU CHEF DE MENAGE												
1 - Nom et Prénoms:.....		<table border="1" style="width: 100px; height: 20px;"> <tr><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr> </table>										
2 - Date de Naissance:...../...../.....		<table border="1" style="width: 100px; height: 20px;"> <tr><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr> </table>										
3 - Genre:..... <small>(Femme =1, Homme=2)</small>		<table border="1" style="width: 40px; height: 20px;"> <tr><td></td></tr> </table>										
4 - Pièce d'Identité:..... <small>(CNI=1, Passeport=2, P.C=3, A.I=4, Carte de séjour=5, Carte consulaire=6, Carte professionnelle=7, Extrait Nce=8, Carte scolaire/étudiant=9, Autre (à préciser)=10)</small>		<table border="1" style="width: 40px; height: 20px;"> <tr><td></td></tr> </table>										
5- N° de la pièce produite.....		<table border="1" style="width: 100px; height: 20px;"> <tr><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr> </table>										
6 - Nationalité:..... <small>(Ivoirienne=1, Cedeao=2, Autre africain=3, Européenne=4, Asiatique=5, Américaine=6, Autre (à préciser)=7)</small>		<table border="1" style="width: 40px; height: 20px;"> <tr><td></td></tr> </table>										
7 - Groupe/Sous-groupe culturel:..... <small>(Lagunaire =1, Akan=2, Krou=3, Gur=4, Mandé nord=5, Mandé sud=6, Naturalisé=7)</small>		<table border="1" style="width: 40px; height: 20px;"> <tr><td></td></tr> </table>										
8 - Situation matrimoniale:..... <small>(Marié légal=1, Marié coutumièrement=2, Concubinage=3, Divorcé=4, Célibataire=5, Veuf (ve)=6)</small>		<table border="1" style="width: 40px; height: 20px;"> <tr><td></td></tr> </table>										
9 - Année d'installation sur le site :.....		<table border="1" style="width: 100px; height: 20px;"> <tr><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr> </table>										
10 - Téléphone:.....		<table border="1" style="width: 100px; height: 20px;"> <tr><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr> </table>										

B - COMPOSITION DU MENAGE	
1 - Nombre de personnes dans le ménage?.....	<input type="text"/>
2 – Nombre d'élèves dans le ménage ?.....	<input type="text"/>
3- Nombre de personnes vulnérables :.....	<input type="text"/>
3.1- Enfant de – 1 an :.....	<input type="text"/>
3.2- Personnes âgées de + 70 ans :.....	<input type="text"/>
3.3- Invalide :.....	<input type="text"/>
3.4- Femme en état de grossesse avancé (de plus de 6 mois) :.....	<input type="text"/>
3.5- Autres (à préciser) :.....	<input type="text"/>
C - SITUATION SOCIO-ECONOMIQUE	
1 - Profession du chef de ménage:.....	<input type="text"/>
2 - Statut:..... <small>(Salarié public=1, Salarié privé=2, Libéral=3, Informel=4, Retraité=5, Femme au foyer=6, Chômage=7, Sans emploi=8, Autre (à préciser)=9)</small>	<input type="text"/>
3 - Lieu de travail:..... <small>(Dans le quartier=1, Dans la Commune=2, Autre Commune du District=3; Hors du District=4, Autre (à préciser)=5)</small>	<input type="text"/>
4 - Revenu moyen mensuel:.....	<input type="text"/>
4-1 - Indiquez la tranche ou classe du revenu mensuel:..... <small>(Moins de 36000=1, 36000 à 71000=2, 72000 à 107000=3, 108000 à 143000=4, 144000 à 179000=5, 180000 à 215000=6, 216000 à 251000=7, 252000 à 287000=8, Plus de 288000=9)</small>	<input type="text"/>
5 - Avez-vous des activités secondaires?..... <small>(Oui=1, Non=2)</small>	<input type="text"/>
6 - Si oui, lesquelles?..... <small>(Bailleur immobilier=1, Commerce divers=2, Agriculture=3, élevage=4, Artisanat d'art=5, Artisanat de service=6, Artisanat de production=7, Autre (à préciser)=8)</small>	<input type="text"/>
7 - Lieu d'exercice des activités secondaires:..... <small>(Dans le quartier=1, Dans la Commune=2, Autre Commune du District=3; Dans le District=4, Hors du District=5, Partout=6, Autre (à préciser)=5)</small>	<input type="text"/>
8 - Revenus mensuels tirés des autres activités:.....	<input type="text"/>
8-1 - Indiquez la tranche de la somme totale des revenus mensuels tirés des autres activités :..... <small>(Moins de 36000=1, 36000 à 71000=2, 72000 à 107000=3, 108000 à 143000=4, 144000 à 179000=5, 180000 à 215000=6, 216000 à 251000=7, 252000 à 287000=8, Plus de 288000=9)</small>	<input type="text"/>
9 - Revenus mensuels cumulés du chef de ménage:.....	<input type="text"/>
10 - Votre installation dans le quartier est-elle liée à des raisons particulières ? <small>(Oui=1, Non=2)</small>	<input type="text"/>
11 - Si oui, lesquelles?..... <small>(Intérêt familial=1, Raison sociale=2, Raison humanitaire=3, Intérêts économiques=4, Autres (à préciser)=5)</small>	<input type="text"/>
12 - Revenus mensuels cumulés des autres actifs dans le ménage:.....	<input type="text"/>

D - LE BATI									
<p>1 - Statut d'occupation: <small>(Propriétaire résident=1, Locataire=2, Bail=3, Hébergé gratuit=4, Autres (à préciser)=5)</small></p> <p>2 - Identification du propriétaire de bâti en cas de location/ d'hébergé gratuit:</p> <p style="padding-left: 40px;">2-1 - Nom du propriétaire :.....</p> <p style="padding-left: 40px;">2-2- Téléphone:.....</p> <p>3 - Mode d'acquisition du bâti :..... <small>(Investissement direct=1, Achat=2, Don ou Legs=3, Mariage=4, Héritage=5, Autre (à préciser)=6)</small></p> <p>4 - Type de construction :..... <small>(Construction individuelle=1, Cour commune=2, Construction en bande=3, Habitat collectif en immeuble=4, Cour commune améliorée=5, Autre (à préciser)=6)</small></p>	<input type="checkbox"/> <table border="1" style="width: 100%; height: 20px;"> <tr> <td style="width: 15%;"></td> <td style="width: 15%;"></td> <td style="width: 15%;"></td> <td style="width: 15%;"></td> <td style="width: 15%;"></td> <td style="width: 15%;"></td> <td style="width: 15%;"></td> <td style="width: 15%;"></td> </tr> </table> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> 								
<p>5 - Nombre de niveau (Immeuble) :.....</p> <p>6 - Nature des matériaux de construction:..... <small>(Ciment=1, Géobéton=2, Bois=3, Terre=4, Matériaux de récupération=5, Métallique=6, Autre (à préciser)=7)</small></p> <p>7 - Autre fonction ou usage du bâti:..... <small>(Commerce=1, Equipement=2, Autre (à préciser)=3)</small></p> <p>8 - Nombre de pièces:.....</p> <p>9 - Loyer mensuel payé en cas de location:.....</p>	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <table border="1" style="width: 100%; height: 20px;"> <tr> <td style="width: 15%;"></td> <td style="width: 15%;"></td> <td style="width: 15%;"></td> <td style="width: 15%;"></td> <td style="width: 15%;"></td> <td style="width: 15%;"></td> <td style="width: 15%;"></td> <td style="width: 15%;"></td> </tr> </table>								
E - CONNAISSANCE DU PROJET ET PERSPECTIVES									
<p>I - Connaissance du Projet</p> <p>1 - Etes-vous informé du Projet d'AMENAGEMENT ET LA REHABILITATION DES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT ROUTIER DU PORT AUTONOME D'ABIDJAN?..... <small>(Oui= 1, Non= 2)</small></p> <p>2 - Que pensez-vous du projet? :..... <small>(Bon projet=1, Mauvais projet=2, RAS=3, Autre (à préciser)=4)</small></p> <p>2-1 - Justifiez votre avis (ou réponse):..... <small>(Dvpt de la zone=1, Fluidité routière=2, Création Emplois=3, Perte revenu=4, Déguerpissement=5, Perte de foncier=6, Perte de bâti =7, Autres (à préciser)=8)</small></p> <p>II- Perspectives</p> <p>1 – Existe-t-il des contraintes ou obstacle à la réalisation du projet ?..... <small>(Oui= 1, Non= 2)</small></p> <p>1-1–Si Oui lesquels:..... </p> <p>2- Quelles mesures doit-on prendre, selon vous pour faciliter la réalisation du Projet ?.....</p> <p>3–Quelles sont vos attentes par rapport à la réalisation du projet ?</p>	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>								

1 - Réalisation effective et rapide du projet (Non=0, Oui=1):.....	<input type="checkbox"/>
2 - Dédommagement préalable (Non=0, Oui=1):.....	<input type="checkbox"/>
3 - Exécution efficace des travaux (Non=0, Oui=1):.....	<input type="checkbox"/>
4 - Autre (à préciser) (Non=0, Oui=1):.....	<input type="checkbox"/>

Annexe 2 : Modèle de Fiche d'enquête :QUESTIONNAIRE DESTINE AUX PROPRIETAIRES DE BÂTIS NON RESIDENTS

PACOGAP	QUESTIONNAIRE DESTINE AUX PROPRIETAIRES DE BÂTIS NON RESIDENTS	Date : 22 / 12 / 2017
		 
ETUDE D'IMPACT ENVIRONNEMENTAL ET SOCIAL POUR L'AMENAGEMENT ET LA REHABILITATION DES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT ROUTIER DU PORT AUTONOME D'ABIDJAN)		

Date de l'enquête :...../...../.....	<input type="text"/>
Nom de l'enquêteur :.....	<input type="text"/>
N° de fiche :.....	<input type="text"/>
Commune :.....	<input type="text"/>
Quartier :.....	<input type="text"/>
Section :.....	<input type="text"/>
.....	<input type="text"/>

N° IDENTIFIANT DU BATI :...../...../..... <small>\Code Projet \ \Code localité/section \ \N° d'Ordre/Code bâtiment\</small>	<input type="text"/>
N° de maison :.....	<input type="text"/>

A - IDENTIFICATION DU PROPRIETAIRE

1 - Nom et Prénoms:.....	<input type="text"/>
2 - Date de Naissance:...../...../.....	<input type="text"/>
3 - Genre:..... (Femme =1, Homme=2)	<input type="text"/>
4 - Pièce d'Identité:..... (CNI=1, Passeport=2, P.C=3, A.I=4, Carte de séjour=5, Carte consulaire=6, Carte professionnelle=7, Extrait Nce=8, Carte scolaire/étudiant=9, Autre (à préciser)=10)	<input type="text"/>
5 - N° de la pièce produite.....	<input type="text"/>
6 - Nationalité:..... (Ivoirienne=1, Cedeao=2, Autre africain=3, Européenne=4, Asiatique=5, Américaine=6, Autre (à préciser)=7)	<input type="text"/>
7 - Groupe/Sous-groupe culturel:..... (Lagunaire =1, Akan=2, Krou=3, Gur=4, Mandé nord=5, Mandé sud=6, Naturalisé=7)	<input type="text"/>
8 - Situation matrimoniale:..... (Marié légal=1, Marié coutumièrement=2, Concubinage=3, Divorcé=4, Célibataire=5, Veuf (ve)=6)	<input type="text"/>
9 - Année d'installation sur le site :.....	<input type="text"/>

10- Téléphone:.....

--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

B - SITUATION SOCIO-ECONOMIQUE

1 - Profession
:.....

2 - Statut:.....

--

(Salaire public=1, Salaire privé=2, Libéral=3, Informel=4, Retraité=5, Femme au foyer=6, Chômage=7, Sans emploi=8, Autre (à préciser)=9)

3 - Nom de l'employeur (pour le salarié):.....

3-1 - Boîte postale:.....

		B.P							
--	--	-----	--	--	--	--	--	--	--

3-2 - Téléphone:.....

--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

4 - Revenu moyen mensuel:.....

--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

4-1 - Indiquez la tranche ou classe du revenu mensuel:.....

--

(Moins de 36000=1, 36000 à 71000=2, 72000 à 107000=3, 108000 à 143000=4, 144000 à 179000=5, 180000 à 215000=6, 216000 à 251000=7, 252000 à 287000=8, Plus de 288000=9)

C - FONCIER

1 - N° d'immatriculation :.....

--	--	--	--	--

2 - Statut d'occupation:.....

--

(Propriétaire=1, Locataire=2, Bail=3, ODP=4, Occupation informelle=5, Autre (à préciser)=6)

3 - Mode d'acquisition:.....

--

(Ministère=1, Sous-préfecture=2, Mairie=3, Filière coutumière=4, Don ou Legs=5, Mariage=6, Succession=7, Héritage=8, Particulier=9, Autres (à préciser)=10)

4 - Titre de propriété (mentionner éventuellement le N°):.....

--

(Titre foncier=1, Lettre d'attribution=2, ODP=3, Acte de propriété=4, Attestation villageoise=5, Contrat de bail=6, Aucun=7, Autres (à préciser)=8)

5 - Superficie du terrain.....

--	--	--	--	--

6 - Année d'acquisition:...../...../.....

--	--	--	--	--

7 - Montant de l'acquisition:.....

--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

8 - Montant des investissements pour l'aménagement du lot:.....

--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

9 - Loyer mensuel perçu en cas de bail ou location :.....

--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

10 - Loyer mensuel payé en cas de location:.....

--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

D - LE BATI

1 - Mode d'acquisition du bâti :.....

--

(Investissement direct=1, Achat=2, Don ou Legs=3, Mariage=4, Succession=5, Héritage=6, Autre (à préciser)=7)



2 - Type de construction :.....

--

<p>(Construction individuelle=1, Cour commune=2, Construction en bande=3, Habitat collectif en immeuble=4, Cour commune améliorée=5, Autre (à préciser)=6)</p> <p>2-1 - Nombre de niveau (Immeuble) :.....</p> <p>3 - Nature des matériaux de construction:..... <small>(Ciment=1, Géobéton=2, Bois=3, Terre=4, Matériaux de récupération=5, Métallique=6, Autre (à préciser)=7)</small></p> <p>4 - Autre fonction ou usage du bâti:..... <small>(Habitation=1, Commerce=2, Equipement=3, Mixte=4, Bâti inachevé=5, Fondation=6, Bâti inhabité=7, Autre (à préciser)=8)</small></p>	<div style="text-align: right;"> <input type="text"/> <input type="text"/> </div>																																				
<p>5 - Nombre de pièces:.....</p> <p>6 - Année de construction:...../...../.....</p> <p>7 - Montant de l'investissement:.....</p> <p>8 - Loyer mensuel perçu en cas de bail ou location :.....</p> <p>9 - Partie du bâti affectée:..... <small>(Tout le bâti=1, Clôture=2, Terrasse/Revêtement sol=3, Bâti annexe=4, Hangar=5, Jardin=6, Jardin + Clôture=7, Autres (à préciser)=8)</small></p> <p>10 - Coût estimatif total de la partie affectée du bâti:.....</p>	<div style="text-align: right;"> <table border="1" style="margin-left: auto;"> <tr><td style="width: 20px; height: 20px;"></td><td style="width: 20px; height: 20px;"></td></tr> <tr><td style="width: 20px; height: 20px;"></td><td style="width: 20px; height: 20px;"></td><td style="width: 20px; height: 20px;"></td><td style="width: 20px; height: 20px;"></td></tr> <tr><td style="width: 20px; height: 20px;"></td><td style="width: 20px; height: 20px;"></td><td style="width: 20px; height: 20px;"></td><td style="width: 20px; height: 20px;"></td><td style="width: 20px; height: 20px;"></td><td style="width: 20px; height: 20px;"></td><td style="width: 20px; height: 20px;"></td><td style="width: 20px; height: 20px;"></td><td style="width: 20px; height: 20px;"></td><td style="width: 20px; height: 20px;"></td></tr> <tr><td style="width: 20px; height: 20px;"></td><td style="width: 20px; height: 20px;"></td><td style="width: 20px; height: 20px;"></td><td style="width: 20px; height: 20px;"></td><td style="width: 20px; height: 20px;"></td><td style="width: 20px; height: 20px;"></td><td style="width: 20px; height: 20px;"></td><td style="width: 20px; height: 20px;"></td><td style="width: 20px; height: 20px;"></td><td style="width: 20px; height: 20px;"></td></tr> </table> <div style="margin-top: 10px;"> <input type="text"/> <table border="1" style="margin-left: auto;"> <tr><td style="width: 20px; height: 20px;"></td><td style="width: 20px; height: 20px;"></td><td style="width: 20px; height: 20px;"></td><td style="width: 20px; height: 20px;"></td><td style="width: 20px; height: 20px;"></td><td style="width: 20px; height: 20px;"></td><td style="width: 20px; height: 20px;"></td><td style="width: 20px; height: 20px;"></td><td style="width: 20px; height: 20px;"></td><td style="width: 20px; height: 20px;"></td></tr> </table> </div> </div>																																				
E - CONNAISSANCE DU PROJET ET PERSPECTIVES																																					
I - Connaissance du Projet																																					
<p>1 - Etes-vous informé du Projet d'AMENAGEMENT ET LA REHABILITATION DES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT ROUTIER DU PORT AUTONOME D'ABIDJAN?..... <small>(Oui= 1, Non= 2)</small></p>	<input type="text"/>																																				
<p>2 - Que pensez-vous du projet? :..... <small>(Bon projet=1, Mauvais projet=2, RAS=3, Autre (à préciser)=4)</small></p>	<input type="text"/>																																				
<p>2-1 - Justifiez votre avis (ou réponse):..... <small>(Dvpt de la zone=1, Fluidité routière=2, Création Emplois=3, Perte revenu=4, Déguerpissement=5, Hausse chiffre d'affaire=6, Perte de foncier=7, Risque élevé d'accident=8, Autres (à préciser)=9)</small></p>	<input type="text"/>																																				
II- Perspectives																																					
<p>1 – Existe-t-il des contraintes ou obstacle à la réalisation du Projet ?..... <small>(Oui= 1, Non= 2)</small></p>	<input type="text"/>																																				
<p>1-1–Si Oui lesquels:.....</p>	<input type="text"/>																																				
<p>2- Quelles mesures doit-on prendre, selon vous pour faciliter la réalisation du Projet ?..... </p>	<input type="text"/>																																				
<p>3-Savez-vous que votre bâti est situé dans l'emprise du Projet ?..... <small>(Oui=1, Non=2)</small></p>	<input type="text"/>																																				
<p>4–Quelles sont vos attentes par rapport à la réalisation du Projet ?</p>	<input type="text"/>																																				

1 - Réalisation effective et rapide du Projet (Non=0, Oui=1):.....	<input type="checkbox"/>
2 - Dédommagement préalable (Non=0, Oui=1):.....	<input type="checkbox"/>
3 - Exécution efficace des travaux (Non=0, Oui=1):.....	<input type="checkbox"/>
4 - Autre (à préciser) (Non=0, Oui=1):.....	<input type="checkbox"/>

Annexe 3 : Modèle de Fiche d'enquête :QUESTIONNAIRE DESTINE AUX PROPRIETAIRES RESIDENTS

PACOGA	QUESTIONNAIRE DESTINE AUX PROPRIETAIRES RESIDENTS	Date : 22 / 12 / 2017																																																																
		 																																																																
ETUDE D'IMPACT ENVIRONNEMENTAL ET SOCIAL POUR L'AMENAGEMENT ET LA REHABILITATION DES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT ROUTIER DU PORT AUTONOME D'ABIDJAN)																																																																		
Date de l'enquête :...../...../..... Equipe:..... Nom de l'enquêteur :..... N° de fiche :..... Commune :..... Quartier:..... Section :		<table border="1"> <tr><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr> <tr><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr> <tr><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr> <tr><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr> <tr><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr> <tr><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr> <tr><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr> </table>																																																																
N° IDENTIFIANT DU BATI :...../...../..... \Code Projet \ \Code localité/section \ \N° d'Ordre/Code bâtiment\ N° de maison :.....		<table border="1"> <tr><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr> <tr><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr> </table>																																																																
A - IDENTIFICATION DU CHEF DE MENAGE																																																																		
1 - Nom et Prénoms:..... 2 - Date de Naissance:...../...../..... 3 - Genre:..... (Femme =1, Homme=2) 4 - Pièce d'Identité:..... (CNI=1, Passeport=2, P.C=3, A.I=4, Carte de séjour=5, Carte consulaire=6, Carte professionnelle=7, Extrait Nce=8, Carte scolaire/étudiant=9, Autre (à préciser)=10) 5 - N° de la pièce produite..... 6 - Nationalité:..... (Ivoirienne=1, Cedeao=2, Autre africain=3, Européenne=4, Asiatique=5, Américaine=6, Autre (à préciser)=7) 7 - Groupe/Sous-groupe culturel:..... (Lagunaire =1, Akan=2, Krou=3, Gur=4, Mandé nord=5, Mandé sud=6, Naturalisé=7) 8 - Situation matrimoniale:..... (Marié légal=1, Marié coutumièrement=2, Concubinage=3, Divorcé=4, Célibataire=5, Veuf (ve)=6)		<table border="1"> <tr><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr> <tr><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr> <tr><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr> <tr><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr> </table>																																																																
9 - Année d'installation sur le site :.....		<table border="1"> <tr><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr> </table>																																																																

10 - Téléphone:.....	<input type="text"/>
----------------------	----------------------

B - COMPOSITION DU MENAGE	
1 - Nombre de personnes dans le ménage.....	<input type="text"/>
2 - Nombre d'élèves dans la ménage.....	<input type="text"/>
3- Nombre de personnes vulnérables :.....	<input type="text"/>
3.1- Enfant de – 1 an :.....	<input type="text"/>
3.2- Personnes âgée de + 70 ans :.....	<input type="text"/>
3.3- Invalide :.....	<input type="text"/>
3.4- Femme en état de grossesse avancé (de plus de 6 mois) :.....	<input type="text"/>
3.5- Autres (à préciser) :.....	<input type="text"/>

C - SITUATION SOCIO-ECONOMIQUE	
1 - Profession du chef de ménage:.....	<input type="text"/>
2 - Statut:..... <small>(Salarié public=1, Salarié privé=2, Libéral=3, Informel=4, Retraité=5, Femme au foyer=6, Chômage=7, Sans emploi=8, Autre (à préciser)=9)</small>	<input type="text"/>
3 - Lieu de travail:..... <small>(Dans le quartier=1, Dans la Commune=2, Autre Commune du District=3; Hors du District=4, Autre (à préciser)=5)</small>	<input type="text"/>
4 - Revenu moyen mensuel:.....	<input type="text"/>
4-1 - Indiquez la tranche ou classe du revenu mensuel. <small>(Moins de 36000=1, 36000 à 71000=2, 72000 à 107000=3, 108000 à 143000=4, 144000 à 179000=5, 180000 à 215000=6, 216000 à 251000=7, 252000 à 287000=8, Plus de 288000=9)</small>	<input type="text"/>
5 - Avez-vous des activités secondaires?..... <small>(Oui=1, Non=2)</small>	<input type="text"/>
6 - Si oui, lesquelles?..... <small>(Bailleur immobilier=1, Commerce divers=2, Agriculture=3, élevage=4, Artisanat d'art=5, Artisanat de service=6, Artisanat de production=7, Autre (à préciser)=8)</small>	<input type="text"/>
7 - Lieu d'exercice des activités secondaires:..... <small>(Dans le quartier/village=1, Dans la Commune=2, Autre Commune du District=3; Dans le District=4, Hors du District=5, Partout=6, Autre (à préciser)=5)</small>	<input type="text"/>
8 - Revenus mensuels tirés des autres activités:.....	<input type="text"/>
8-1 - Indiquez la tranche de la somme totale des revenus mensuels tirés des autres activités :..... <small>(Moins de 36000=1, 36000 à 71000=2, 72000 à 107000=3, 108000 à 143000=4, 144000 à 179000=5, 180000 à 215000=6, 216000 à 251000=7, 252000 à 287000=8, Plus de 288000=9)</small>	<input type="text"/>
9 - Revenus mensuels cumulés du chef de ménage:.....	<input type="text"/>
10 - Votre installation dans le quartier est-elle liée à des raisons particulières ? <small>(Oui=1, Non=2)</small>	<input type="text"/>
11 - Si oui, lesquelles?..... <small>(Intérêt familial=1, Raison sociale=2, Raison humanitaire=3, Intérêts économiques=4, Autres (à préciser)=5)</small>	<input type="text"/>

12 - Revenus mensuels cumulés des autres actifs dans le ménage:.....	<table border="1"> <tr> <td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td> </tr> </table>																					
D - FONCIER																						
1 - N° d'immatriculation du lot :.....	<table border="1"> <tr> <td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td> </tr> </table>																					
2 - Statut d'occupation:..... <i>(Propriétaire=1, Locataire=2, Bail=3, ODP=4, Occupation informelle=5, Autre (à préciser)=6)</i>	<table border="1"> <tr> <td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td> </tr> </table>																					
3 - Mode d'acquisition:..... <i>(Ministère=1, Sous-préfecture=2, Mairie=3, Filière coutumière=4, Don ou Legs=5, Mariage=6, Succession=7, Héritage=8, Particulier=9, Autres (à préciser)=10)</i>	<table border="1"> <tr> <td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td> </tr> </table>																					
4 - Titre de propriété (mentionner éventuellement le N°):..... <i>(Titre foncier=1, Lettre d'attribution=2, ODP=3, Acte de propriété=4, Attestation villageoise=5, Contrat de bail=6, Aucun=7, Autres (à préciser)=8)</i>	<table border="1"> <tr> <td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td> </tr> </table>																					
5 - superficie du terrain.....	<table border="1"> <tr> <td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td> </tr> </table>																					
6 - Année d'acquisition:...../...../.....	<table border="1"> <tr> <td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td> </tr> </table>																					
7 - Montant de l'acquisition:.....	<table border="1"> <tr> <td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td> </tr> </table>																					
8 - Montant des investissements pour l'aménagement du lot:.....	<table border="1"> <tr> <td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td> </tr> </table>																					
9 - Loyer mensuel payé en cas de location:.....	<table border="1"> <tr> <td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td> </tr> </table>																					
E - LE BATI																						
1 - Statut d'occupation: <i>(Propriétaire résident=1)</i>	<table border="1"> <tr> <td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td> </tr> </table>																					
2 - Identification du propriétaire de bâti en cas de location/ d'hébergé gratuit:																						
2-1 - Nom du propriétaire :.....																						
2-2- Téléphone:.....	<table border="1"> <tr> <td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td> </tr> </table>																					
3 - Mode d'acquisition du bâti :..... <i>(Investissement direct=1, Achat=2, Don ou Legs=3, Mariage=4, Succession=5, Héritage=6, Autre (à préciser)=7)</i>	<table border="1"> <tr> <td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td> </tr> </table>																					
4 - Type de construction :..... <i>(Construction individuelle=1, Cour commune=2, Construction en bande=3, Habitat collectif en immeuble=4, Cour commune améliorée=5, Autre (à préciser)=6)</i>	<table border="1"> <tr> <td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td> </tr> </table>																					
5 - Nombre de niveau (Immeuble) :.....	<table border="1"> <tr> <td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td> </tr> </table>																					
6 - Nature des matériaux de construction:..... <i>(Ciment=1, Géobéton=2, Bois=3, Terre=4, Matériaux de récupération=5, Métallique=6, Autre (à préciser)=7)</i>	<table border="1"> <tr> <td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td> </tr> </table>																					
7 - Autre fonction ou usage du bâti:..... <i>(Commerce=1, Equipement=2, Autre (à préciser)=3)</i>	<table border="1"> <tr> <td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td> </tr> </table>																					
8 - Nombre de pièces:.....	<table border="1"> <tr> <td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td> </tr> </table>																					
9 - Année de construction:...../...../.....	<table border="1"> <tr> <td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td> </tr> </table>																					
10 - Montant de l'investissement:.....	<table border="1"> <tr> <td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td> </tr> </table>																					
11 - Loyer mensuel perçu en cas de bail ou location :.....	<table border="1"> <tr> <td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td> </tr> </table>																					
12 - Partie du bâti affectée:.....	<table border="1"> <tr> <td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td> </tr> </table>																					

(Tout le bâti=1, Clôture=2, Terrasse/Revêtement sol=3, Bâti annexe=4, Hangar=5, Jardin=6, Jardin + Clôture=7, Autres (à préciser)=8)

13 - Coût estimatif total de la partie affectée du bâti:.....	<input type="text"/>
F - CONNAISSANCE DU PROJET ET PERSPECTIVES	
I - Connaissance du Projet	
1 - Etes-vous informé du Projet d'AMENAGEMENT ET LA REHABILITATION DES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT ROUTIER DU PORT AUTONOME D'ABIDJAN?..... (Oui= 1, Non= 2)	<input type="checkbox"/>
2 - Que pensez-vous du projet? :..... (Bon projet=1, Mauvais projet=2, RAS=3, Autre (à préciser)=4)	<input type="checkbox"/>
2-1 - Justifiez votre avis (ou réponse):..... (Dvpt de la zone=1, Fluidité routière=2, Création Emplois=3, Perte revenu=4, Déguerpissement=5, Hausse chiffre d'affaire=6, Perte de foncier=7, Risque élevé d'accident=8, Autres (à préciser)=9)	<input type="checkbox"/>
II- Perspectives	
1 – Existe-t-il des contraintes ou obstacle à la réalisation du projet ?..... (Oui= 1, Non= 2)	<input type="checkbox"/>
1-1–Si Oui lesquels:.....	<input type="checkbox"/>
2- Quelles mesures doit-on prendre, selon vous pour faciliter la réalisation du Projet ?.....	<input type="checkbox"/>
3-Savez-vous que votre bâti est situé dans l'emprise du projet ?..... (Oui=1, Non=2)	<input type="checkbox"/>
4–Quelles sont vos attentes par rapport à la réalisation du projet ?	<input type="checkbox"/>
1 - Réalisation effective et rapide du projet (Non=0, Oui=1):.....	<input type="checkbox"/>
2 - Dédommagement préalable (Non=0, Oui=1):.....	<input type="checkbox"/>
3 - Exécution efficace des travaux (Non=0, Oui=1):.....	<input type="checkbox"/>
4 - Autre (à préciser) (Non=0, Oui=1):.....	<input type="checkbox"/>

Annexe 4 : Modèle de Fiche d'enquête :QUESTIONNAIRE DESTINE RESPONSABLE D'EQUIPEMENTS

PACOGA	QUESTIONNAIRE DESTINE RESPONSABLE D'EQUIPEMENTS	Date : 22 / 12 / 2017
		 
ETUDE D'IMPACT ENVIRONNEMENTAL ET SOCIAL POUR L'AMENAGEMENT ET LA REHABILITATION DES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT ROUTIER DU PORT AUTONOME D'ABIDJAN)		

Date de l'enquête :...../...../.....	<table border="1" style="width:100%; height: 20px;"> <tr><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr> </table>						
Equipe:.....	<table border="1" style="width: 40px; height: 20px;"> <tr><td></td><td></td></tr> </table>						
Nom de l'enquêteur :.....	<table border="1" style="width: 40px; height: 20px;"> <tr><td></td><td></td></tr> </table>						
N° de fiche :.....	<table border="1" style="width: 40px; height: 20px;"> <tr><td></td><td></td></tr> </table>						
Commune :.....	<table border="1" style="width: 40px; height: 20px;"> <tr><td></td><td></td></tr> </table>						
Quartier :.....	<table border="1" style="width: 40px; height: 20px;"> <tr><td></td><td></td></tr> </table>						
Section :.....	<table border="1" style="width: 40px; height: 20px;"> <tr><td></td><td></td></tr> </table>						

N° IDENTIFIANT DU BATI :...../...../..... <small>\Code Projet \ \Code localité/section \ \N° d'Ordre/Code bâtiment\</small>	<table border="1" style="width: 60px; height: 20px;"> <tr><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr> </table>					
N° de maison :.....	<table border="1" style="width: 40px; height: 20px;"> <tr><td></td><td></td></tr> </table>					

A - IDENTIFICATION DU RESPONSABLE DE L'EQUIPEMENT																			
1 - Nom et Prénoms:.....																			
2 - Date de Naissance:...../...../.....	<table border="1" style="width: 80px; height: 20px;"> <tr><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr> </table>																		
3 - Genre:..... <small>(Femme =1, Homme=2)</small>	<table border="1" style="width: 40px; height: 20px;"> <tr><td></td></tr> </table>																		
4 - Pièce d'Identité:..... <small>(CNI=1, Passeport=2, P.C=3, A.I=4, Carte de séjour=5, Carte consulaire=6, Carte professionnelle=7, Extrait Nce=8, Carte scolaire/étudiant=9, Autre (à préciser)=10)</small>	<table border="1" style="width: 40px; height: 20px;"> <tr><td></td></tr> </table>																		
5 - N° de la pièce produite.....	<table border="1" style="width: 100%; height: 20px;"> <tr><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr> </table>																		
6 - Nationalité:..... <small>(Ivoirienne=1, Cedeao=2, Autre africain=3, Européenne=4, Asiatique=5, Américaine=6, Autre (à préciser)=7)</small>	<table border="1" style="width: 40px; height: 20px;"> <tr><td></td></tr> </table>																		
7 - Niveau de responsabilité:..... <small>(Propriétaire gérant=1, Gérant salarié=2, Gérant bénévole=3, Autre à préciser=4)</small>	<table border="1" style="width: 40px; height: 20px;"> <tr><td></td></tr> </table>																		
8 - Résidence actuelle:..... <small>(Dans le quartier/village=1, Dans la Commune=2, Autre Commune du District=3; Hors du District=4, Autre (à préciser)=5)</small>	<table border="1" style="width: 40px; height: 20px;"> <tr><td></td></tr> </table>																		
9 - Téléphone:.....	<table border="1" style="width: 100%; height: 20px;"> <tr><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr> </table>																		

B - IDENTIFICATION DE L'EQUIPEMENT																															
1 - Dénomination :.....	<input type="text"/>																														
2 - Caractère de l'équipement:..... <small>(Social=1; Sanitaire=2, Sportif=3, Culturel=4, Touristique=5, Hôtelier=6, Scolaire=7, Religieux=8, Autres (à préciser)=9)</small>	<input type="text"/>																														
3 - Statut de l'équipement..... <small>(Public=1, Privé=2, ONG=3, Autres (à préciser)=4)</small>	<input type="text"/>																														
4 - Nom du propriétaire de l'équipement:.....																															
5 - Boîte postale:.....	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 10%;"></td> <td style="width: 10%;"></td> <td style="width: 10%; text-align: center;">B</td> <td style="width: 10%;"></td> <td style="width: 10%;"></td> <td style="width: 10%;"></td> <td style="width: 10%;"></td> <td style="width: 10%;"></td> <td style="width: 10%;"></td> <td style="width: 10%;"></td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td style="text-align: center;">.</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td style="text-align: center;">P</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> </table>			B										.										P							
		B																													
		.																													
		P																													
6 - Téléphone:.....	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 10%;"></td> <td style="width: 10%;"></td> <td style="width: 10%;"></td> <td style="width: 10%;"></td> <td style="width: 10%;"></td> <td style="width: 10%;"></td> <td style="width: 10%;"></td> <td style="width: 10%;"></td> <td style="width: 10%;"></td> <td style="width: 10%;"></td> </tr> </table>																														
7 - Nombre de personnes fréquentant l'équipement:.....	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 10%;"></td> <td style="width: 10%;"></td> <td style="width: 10%;"></td> <td style="width: 10%;"></td> <td style="width: 10%;"></td> <td style="width: 10%;"></td> <td style="width: 10%;"></td> <td style="width: 10%;"></td> </tr> </table>																														
8 - Lieu de provenance des personnes fréquentant l'équipement:..... <small>(Dans le quartier/village=1, Dans la Commune=2, Autre Commune du District=3; Dans le District=4, Hors du District=5, Partout=6, Autre (à préciser)=7)</small>	<input type="text"/>																														
9 - Chiffre d'affaires mensuel:.....	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 10%;"></td> <td style="width: 10%;"></td> <td style="width: 10%;"></td> <td style="width: 10%;"></td> <td style="width: 10%;"></td> <td style="width: 10%;"></td> <td style="width: 10%;"></td> <td style="width: 10%;"></td> <td style="width: 10%;"></td> <td style="width: 10%;"></td> </tr> </table>																														
9-1 - Indiquez la tranche ou classe du chiffre d'affaire:..... <small>(Moins de 36000=1, 36000 à 71000=2, 72000 à 107000=3, 108000 à 143000=4, 144000 à 179000=5, 180000 à 215000=6, 216000 à 251000=7, 252000 à 287000=8, Plus de 288000=9)</small>	<input type="text"/>																														
10 - Total des salaires payés:.....	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 10%;"></td> <td style="width: 10%;"></td> <td style="width: 10%;"></td> <td style="width: 10%;"></td> <td style="width: 10%;"></td> <td style="width: 10%;"></td> <td style="width: 10%;"></td> <td style="width: 10%;"></td> <td style="width: 10%;"></td> <td style="width: 10%;"></td> </tr> </table>																														
10-1 - Indiquez la tranche ou classe de la masse salariale :..... <small>(Moins de 36000=1, 36000 à 71000=2, 72000 à 107000=3, 108000 à 143000=4, 144000 à 179000=5, 180000 à 215000=6, 216000 à 251000=7, 252000 à 287000=8, Plus de 288000=9)</small>	<input type="text"/>																														
11 - Votre installation sur le site est-elle liée à des raisons particulières?... <small>(Oui=1, Non=2)</small>	<input type="text"/>																														
11.1- Si oui, lesquelles?..... <small>(Intérêt familial=1, Raison sociale=2, Raison humanitaire=3, Intérêts économiques=4, Autres (à préciser)=5)</small>	<input type="text"/>																														
D - FONCIER																															
1 - N° d'immatriculation :.....	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 10%;"></td> <td style="width: 10%;"></td> <td style="width: 10%;"></td> <td style="width: 10%;"></td> <td style="width: 10%;"></td> <td style="width: 10%;"></td> <td style="width: 10%;"></td> <td style="width: 10%;"></td> </tr> </table>																														
2 - Statut d'occupation:..... <small>(Propriétaire=1, Locataire=2, Bail=3, ODP=4, Occupation informelle=5, Autre (à préciser)=6)</small>	<input type="text"/>																														
3 - Mode d'acquisition:..... <small>(Ministère=1, Sous-préfecture=2, Mairie=3, Filière coutumière=4, Don ou Legs=5, Mariage=6, Succession=7, Héritage=8, Particulier=9, Autres (à préciser)=10)</small>	<input type="text"/>																														
4 - Titre de propriété (mentionner éventuellement le N°):..... <small>(Titre foncier=1, Lettre d'attribution=2, ODP=3, Acte de propriété=4, Attestation villageoise=5, Contrat de bail=6, Aucun=7, Autres (à préciser)=8)</small>	<input type="text"/>																														
5 - Année d'acquisition:...../...../.....	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 10%;"></td> <td style="width: 10%;"></td> <td style="width: 10%;"></td> <td style="width: 10%;"></td> <td style="width: 10%;"></td> <td style="width: 10%;"></td> <td style="width: 10%;"></td> <td style="width: 10%;"></td> </tr> </table>																														
6 - Montant de l'acquisition:.....	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 10%;"></td> <td style="width: 10%;"></td> <td style="width: 10%;"></td> <td style="width: 10%;"></td> <td style="width: 10%;"></td> <td style="width: 10%;"></td> <td style="width: 10%;"></td> <td style="width: 10%;"></td> <td style="width: 10%;"></td> <td style="width: 10%;"></td> </tr> </table>																														

7 - Montant des investissements pour l'aménagement du lot:.....	<input type="text"/>
8 - Loyer mensuel perçu en cas de bail ou location :.....	<input type="text"/>
9 - Loyer mensuel payé en cas de location:.....	<input type="text"/>
E - LE BATI	
1 - Statut d'occupation: <small>(Propriétaire résident=1, Locataire=2, Bail=3, Hébergé gratuit=4, Autres (à préciser)=5)</small>	<input type="text"/>
2 - Identification du propriétaire de bâti en cas de location: 10-1 - Nom du propriétaire :.....	<input type="text"/>
10-2 - Boîte postale:.....	
10-3 - Téléphone:.....	<input type="text"/>
3 - Mode d'acquisition du bâti :..... <small>(Investissement direct=1, Achat=2, Don ou Legs=3, Mariage=4, Succession=5, Héritage=6, Autre (à préciser)=7)</small>	<input type="text"/>
4 - Type de construction :..... <small>(Construction individuelle=1, Cour commune=2, Construction en bande=3, Habitat collectif en immeuble=4, Cour commune améliorée=5, Autre (à préciser)=6)</small>	<input type="text"/>
5 - Nombre de niveau (Immeuble) :.....	<input type="text"/>
6 - Nature des matériaux de construction:..... <small>(Ciment=1, Géobéton=2, Bois=3, Terre=4, Matériau de récupération=5, Métallique=6, Autre (à préciser)=7)</small>	<input type="text"/>
7 - Autre fonction ou usage du bâti:..... <small>(Habitation=1, Commerce=2, Autre (à préciser)=3)</small>	<input type="text"/>
8 - Nombre de pièces:.....	<input type="text"/>
9 - Année de construction:...../...../.....	<input type="text"/>
10 - Montant de l'investissement:.....	<input type="text"/>
11 - Loyer mensuel perçu en cas de bail ou location :.....	<input type="text"/>
12 - Loyer mensuel payé en cas de location:.....	<input type="text"/>
13 - Partie du bâti affectée:..... <small>(Tout le bâti=1, Clôture=2, Terrasse/Revêtement sol=3, Bâti annexe=4, Hangar=5, Jardin=6, Jardin + Clôture=7, Autres (à préciser)=8)</small>	<input type="text"/>
14 - Coût estimatif total de la partie affectée du bâti:.....	<input type="text"/>
F - CONNAISSANCE DU PROJET ET PERSPECTIVES	

I - Connaissance du Projet

1 - Etes-vous informé du Projet d'AMENAGEMENT ET LA REHABILITATION DES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT ROUTIER DU PORT AUTONOME D'ABIDJAN?.....

(Oui= 1, Non= 2)

2 - Que pensez-vous du Projet? :.....

(Bon projet=1, Mauvais projet=2, RAS=3, Autre (à préciser)=4)

2-1 - Justifiez votre avis (ou réponse):.....

(Dvpt de la zone=1, Fluidité routière=2, Création Emplois=3, Perte revenu=4, Déguerpissement=5, Hausse chiffre d'affaire=6, Perte de foncier=7, Risque élevé d'accident=8, Autres (à préciser)=9)

II- Perspectives

1 – Existe-t-il des contraintes ou obstacle à la réalisation du Projet ?.....

(Oui= 1, Non= 2)

1-1–Si Oui lesquels:.....

2- Quelles mesures doit-on prendre, selon vous pour faciliter la réalisation des ouvrages ?.....

3-Savez-vous que votre bâti est situé dans l'emprise du Projet ?.....

(Oui=1, Non=2)

4–Quelles sont vos attentes par rapport à la réalisation du projet ?



1 - Réalisation effective et rapide du Projet (Non=0, Oui=1):.....

2 - Dédommagement préalable (Non=0, Oui=1):.....

3 - Exécution efficace des travaux (Non=0, Oui=1):.....

4 - Autre (à préciser) (Non=0, Oui=1):.....

Annexe 5 : Modèle de Fiche d'enquête :QUESTIONNAIRE DESTINE AUX GERANTS D'ACTIVITES COMMERCIALES ET ARTISANALES

PACOGA	QUESTIONNAIRE DESTINE AUX GERANTS D'ACTIVITES COMMERCIALES ET ARTISANALES	Date : 22 / 12 / 2017									
		 									
ETUDE D'IMPACT ENVIRONNEMENTAL ET SOCIAL POUR L'AMENAGEMENT ET LA REHABILITATION DES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT ROUTIER DU PORT AUTONOME D'ABIDJAN)											
Date de l'enquête :...../...../.....	<table border="1" style="width:100%; height: 20px;"> <tr><td style="width:12.5%;"></td><td style="width:12.5%;"></td><td style="width:12.5%;"></td><td style="width:12.5%;"></td><td style="width:12.5%;"></td><td style="width:12.5%;"></td></tr> </table>										
Equipe:.....	<table border="1" style="width:100%; height: 20px;"> <tr><td style="width:50%;"></td><td style="width:50%;"></td></tr> </table>										
Nom de l'enquêteur :.....	<table border="1" style="width:100%; height: 20px;"> <tr><td style="width:50%;"></td><td style="width:50%;"></td></tr> </table>										
N° de fiche :.....	<table border="1" style="width:100%; height: 20px;"> <tr><td style="width:50%;"></td><td style="width:50%;"></td></tr> </table>										
Commune :.....	<table border="1" style="width:100%; height: 20px;"> <tr><td style="width:50%;"></td><td style="width:50%;"></td></tr> </table>										
Quartier :.....	<table border="1" style="width:100%; height: 20px;"> <tr><td style="width:50%;"></td><td style="width:50%;"></td></tr> </table>										
N° IDENTIFIANT DU BATI :...../...../..... <small>\Code Projet \ \Code localité/section \ \N° d'Ordre/Code bâtiment\</small>	<table border="1" style="width:100%; height: 20px;"> <tr><td style="width:12.5%;"></td><td style="width:12.5%;"></td><td style="width:12.5%;"></td><td style="width:12.5%;"></td><td style="width:12.5%;"></td><td style="width:12.5%;"></td></tr> </table>										
A - IDENTIFICATION DU RESPONSABLE DE L'ACTIVITE											
1 - Nom et Prénoms:.....											
2 - Date de Naissance:...../...../.....	<table border="1" style="width:100%; height: 20px;"> <tr><td style="width:12.5%;"></td><td style="width:12.5%;"></td><td style="width:12.5%;"></td><td style="width:12.5%;"></td><td style="width:12.5%;"></td><td style="width:12.5%;"></td></tr> </table>										
3 - Genre:..... <small>(Femme =1, Homme=2)</small>	<table border="1" style="width:100%; height: 20px;"> <tr><td style="width:50%;"></td><td style="width:50%;"></td></tr> </table>										
4 - Pièce d'Identité:..... <small>(CNI=1, Passeport=2, P.C=3, A.I=4, Carte de séjour=5, Carte consulaire=6, Carte professionnelle=7, Extrait Nce=8, Carte scolaire/étudiant=9, Autre (à préciser)=10)</small>	<table border="1" style="width:100%; height: 20px;"> <tr><td style="width:50%;"></td><td style="width:50%;"></td></tr> </table>										
5 - N° de la pièce produite.....	<table border="1" style="width:100%; height: 20px;"> <tr><td style="width:12.5%;"></td><td style="width:12.5%;"></td><td style="width:12.5%;"></td><td style="width:12.5%;"></td><td style="width:12.5%;"></td><td style="width:12.5%;"></td><td style="width:12.5%;"></td><td style="width:12.5%;"></td><td style="width:12.5%;"></td><td style="width:12.5%;"></td></tr> </table>										
6 - Nationalité:..... <small>(Ivoirienne=1, Cedeao=2, Autre africain=3, Européenne=4, Asiatique=5, Américaine=6, Autre (à préciser)=7)</small>	<table border="1" style="width:100%; height: 20px;"> <tr><td style="width:50%;"></td><td style="width:50%;"></td></tr> </table>										
7 - Groupe/Sous-groupe culturel:..... <small>(Lagunaire =1, Akan=2, Krou=3, Gur=4, Mandé nord=5, Mandé sud=6, Naturalisé=7)</small>	<table border="1" style="width:100%; height: 20px;"> <tr><td style="width:50%;"></td><td style="width:50%;"></td></tr> </table>										
8 - Situation matrimoniale:..... <small>(Marié légal=1, Marié coutumièrement=2, Concubinage=3, Divorcé=4, Célibataire=5, Veuf (ve)=6)</small>	<table border="1" style="width:100%; height: 20px;"> <tr><td style="width:50%;"></td><td style="width:50%;"></td></tr> </table>										
9 - Résidence actuelle:..... <small>(Dans le quartier/village=1, Dans la Commune=2, Autre Commune du District=3; Hors du District=4, Autre (à préciser)=5)</small>	<table border="1" style="width:100%; height: 20px;"> <tr><td style="width:50%;"></td><td style="width:50%;"></td></tr> </table>										
10 - Année d'installation sur le site :.....	<table border="1" style="width:100%; height: 20px;"> <tr><td style="width:12.5%;"></td><td style="width:12.5%;"></td><td style="width:12.5%;"></td><td style="width:12.5%;"></td><td style="width:12.5%;"></td></tr> </table>										

11 - Téléphone:.....

--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

B - IDENTIFICATION DE L'ACTIVITE

1 - Activité:.....
 (Commerce divers (charbon, produits cosmétiques, eau glacée et jus de fruits, tabliers, gérants Kbine, etc.)=1, Alimentation et services (restaurant, maquis, bistro)=2, Art. service (lavage autos, métiers du bâtiment, etc.)=3, Art. d'art (coiffure, calligraphie, sculpture, tissage, teinture, etc.) =4, Art. production (fabrique d'attiké, savon, huile, etc.)=5, Boutique=6, Vente matériaux construction (quincaillerie, ciment, fer, brique, etc.)=7, Textile, Habillement et Cuir (couture, broderie, cordonnerie, tapisserie, etc.)=8, Métaux/Mécanique (Vulcanisateur, soudure, ferrailleur, etc.)=9, Electronique et Froid (informatique, photographie, jeux vidéo, etc.)=10, Bois et services (menuiserie, ébénisterie, etc.) =11, Autre (à préciser=12)

2 - Estimation du personnel:.....

--	--

2-1 - Nombre d'apprentis:.....

--	--

2-2 - Nombre d'employés:...../Salaire.....

--	--

Nom	Salaire

3 - Lieu

d'approvisionnement:.....

(Dans le quartier/village=1, Dans la Commune=2, Autre Commune du District=3; Dans le District=4, Hors du District=5, Partout=6, Autre (à préciser)=7)

4 - Lieu d'exercice de l'activité:.....

(Plein air=1, Hangar=2, Baraque =3, Construction en dur=4, Construction métallique=5, Construction en polyester=6, Autre (à préciser)=7)

5 - Origine de la clientèle:.....

(Dans le quartier/village=1, Dans la Commune=2, Autre Commune du District=3; Dans le District=4, Hors du District=5, Partout=6, Autre (à préciser)=7)

C - SITUATION SOCIO-ECONOMIQUE

1 - Chiffre d'affaire mensuel:.....

--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

1-1 - Indiquez la tranche ou la classe du chiffre d'affaire:.....

(Moins de 36000=1, 36000 à 71000=2, 72000 à 107000=3, 108000 à 143000=4, 144000 à 179000=5, 180000 à 215000=6, 216000 à 251000=7, 252000 à 287000=8, Plus de 288000=9)

2 -

Bénéfice:.....

--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

2-1 - Indiquez la tranche ou classe de la masse salariale.

(Moins de 36000=1, 36000 à 71000=2, 72000 à 107000=3, 108000 à 143000=4, 144000 à 179000=5, 180000 à 215000=6, 216000 à 251000=7, 252000 à 287000=8, Plus de 288000=9)

3 - Votre installation sur le site est-elle liée à des raisons particulières?.....

(Oui=1, Non=2)

3.1 Si oui, lesquelles?.....

(Intérêt familial=1, Raison sociale=2, Raison humanitaire=3, Intérêts économiques=4, Autres (à préciser)=5)

D - FONCIER

1 - N° d'immatriculation du lot :.....

--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

2 - Statut

d'occupation:.....

<i>(Propriétaire=1, Locataire=2, Bail=3, ODP=4, Occupation informelle=5, Autre (à préciser)=6)</i>	
3 - Mode d'acquisition:..... <small>(Ministère=1, Sous-préfecture=2, Mairie=3, Filière coutumière=4, Don ou Legs=5, Mariage=6, Succession=7, Héritage=8, Particulier=9, Autres (à préciser)=10)</small>	<input type="checkbox"/>
4 - Titre de propriété (mentionner éventuellement le N°):..... <small>(Titre foncier=1, Lettre d'attribution=2, ODP=3, Acte de propriété=4, Attestation villageoise=5, Contrat de bail=6, Aucun=7, Autres (à préciser)=8)</small>	<input type="checkbox"/>
5 - Année d'acquisition:...../...../.....	<input type="text"/>
6 - Montant de l'acquisition:.....	<input type="text"/>
7 - Montant des investissements pour l'aménagement du lot:.....	<input type="text"/>
8 - Loyer mensuel perçu en cas de bail ou location :.....	<input type="text"/>
9- Loyer mensuel payé en cas de location :.....	<input type="text"/>
E - LE BATI	
1 - Statut d'occupation: <small>(Propriétaire résident=1, Locataire=2, Bail=3, Hébergé gratuit=4, Autres (à préciser)=5)</small>	<input type="checkbox"/>
2 - Identification du propriétaire de bâti en cas de location: 2-1 - Nom et prénoms du propriétaire :..... 2-2 - Téléphone:.....	<input type="text"/>
3 - Mode d'acquisition du bâti :..... <small>(Investissement direct=1, Achat=2, Don ou Legs=3, Mariage=4, Succession=5, Héritage=6, Autre (à préciser)=7)</small>	<input type="checkbox"/>
4 - Nombre de niveau (Immeuble) :.....	<input type="text"/>
5 - Nature des matériaux de construction:..... <small>(Ciment=1, Géobéton=2, Bois=3, Terre=4, Matériaux de récupération=5, Métallique=6, Autre (à préciser)=7)</small>	<input type="checkbox"/>
6 - Autre fonction ou usage du bâti:..... <small>(Habitation=1, Equipement=2, Autre (à préciser)=3)</small>	<input type="checkbox"/>
7 - Nombre de pièces:.....	<input type="text"/>
8 - Année de construction:...../...../.....	<input type="text"/>
9 - Montant de l'investissement:.....	<input type="text"/>
10 - Loyer mensuel perçu en cas de bail ou location :.....	<input type="text"/>
11 - Loyer mensuel payé en cas de location:.....	<input type="text"/>
12 - Partie du bâti affectée..... <small>(Tout le bâti=1, Clôture=2, Terrasse/Revêtement sol=3, Bâti annexe=4, Hangar=5, Jardin=6, Jardin + Clôture=7, Autres (à préciser)=8)</small>	<input type="checkbox"/>
13 - Coût estimatif total de la partie affectée du bâti:.....	<input type="text"/>

F - CONNAISSANCE DU PROJET ET PERSPECTIVES

I - Connaissance du Projet

1 - Etes-vous informé du Projet d'AMENAGEMENT ET LA REHABILITATION DES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT ROUTIER DU PORT AUTONOME D'ABIDJAN?.....

(Oui= 1, Non= 2)

2 - Que pensez-vous du projet? :.....

(Bon projet=1, Mauvais projet=2, RAS=3, Autre (à préciser)=4)

2-1 - Justifiez votre avis (ou réponse):.....

(Dvpt de la zone=1, Création Emplois=2, Perte revenu=3, Déguerpissement=4, Hausse chiffre d'affaire=5, Perte de foncier=6, Risque élevé d'accident=7, Autres (à préciser)=8)

II- Perspectives

1 –Existe-t-il des contraintes ou obstacles à la réalisation du Projet ?.....

(Oui= 1, Non= 2)

1-1 – Si Oui lesquels ?.....

.....

2-Quelles mesures doit-on prendre, selon vous pour faciliter la réalisation du Projet ?.....

.....

3- Savez-vous que votre bâti est situé dans l'emprise du Projet ?.....

(Oui=1, Non=2)

4- Quelles sont vos attentes par rapport à la réalisation du Projet ?

1 - Réalisation effective et rapide du Projet (Non=0, Oui=1):.....

2 - Dédommagement préalable (Non=0, Oui=1):.....

3 - Exécution efficace des travaux (Non=0, Oui=1):.....

4 - Autre (à préciser) (Non=0, Oui=1):.....

Annexe 6 : Liste présents à la consultation publique Treichville



LISTE DE PRESENCE

DATE: 05/1/2018

Mairie: Treichville.

N°	Nom et Prénoms	Contacts	Quartier / zone	Signature
01	ZONGO SAÏDOU			
02	KABA IBRAHIM	5673 28 82		
03	TOURE LOSSANI	05 05 19 40		
04	XIONI SEYDOU			
05	CISSE ISSA ISSA	07 25 71 79		
06	TUMEAU MAROUF	07 51 34 57		
07	DAGNOGO Aboubacar			
08	KONE IBRAHIMA	07 40 04 31		
09	KONE Bacary	09 78 36 07		
10	BAN HORO ISSA	06 89 53 98		
11	DANIAGO ABDOU	05 71 89 72		

ETUDE D'IMPACT ENVIRONNEMENTAL ET SOCIAL POUR L'AMENAGEMENT ET LA REHABILITATION DES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT ROUTIER DU PORT AUTONOME D'ABIDJAN



LISTE DE PRESENCE

DATE: 05/01/2018

Mairie: Treichville

N°	Nom et Prénoms	Contacts	Quartier / zone	Signature
12	DIANKO SAKOU	07 50 44 29		
13	SEYDOU WOLLI	59 22 22 31	TREICHVILLE	
14	N'GUESSAN STEPHANE B	58 13 26 73	TREICHVILLE	
15	DIOP SADIKA	43 67 55 78	TREICHVILLE	
16	CISSE LASSANA	79 62 25 16	TREICHVILLE	
17	Houssa Yapo Rigobert GR	01 34 51 74	Treichville	
18	Houho Michel	48 03 59 33	TREICHVILLE	
19	DIAMATIN HERLINA	76 44 79 20	TREICHVILLE	
20	ANGAMAN EBAH	07 78 07 04	Treichville	
21	Douai Zidou Charles	49 02 90 46	Treichville	

ETUDE D'IMPACT ENVIRONNEMENTAL ET SOCIAL POUR L'AMENAGEMENT ET LA REHABILITATION DES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT ROUTIER DU PORT AUTONOME D'ABIDJAN



LISTE DE PRESENCE

DATE: 05/01/2018

Mairie: Treichville

N°	Nom et Prénoms	Structure	Contacts	Email	Emargement
01	Lacina SANOGO	Mairie de Treichville	21 25 87 39 07 49 80 66	ladesan@hotmail.fr	<i>[Signature]</i>
02	ESSE Linard	CC-PRICI	79 14 13 95 47 84 33 35	linardesse@orange.fr	<i>[Signature]</i>
03	Augustine Solange	Hydro/IZE	076 711 47	maugou@yahoo.fr	<i>[Signature]</i>
04	Adèle Samiël	IZE/Hydro	22 52 61 54 09 59 58 60	hydroco@gmail.com	<i>[Signature]</i>
05	Bilel Smaili	IZE/Hydro	89 71 65 58	bilel.smaili@ize.com	<i>[Signature]</i>

ETUDE D'IMPACT ENVIRONNEMENTAL ET SOCIAL POUR L'AMENAGEMENT ET LA REHABILITATION DES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT ROUTIER DU PORT AUTONOME D'ABIDJAN

Annexe 7 : Liste des présents à la consultation publique – Port Bouet



LISTE DE PRESENCE DE A CONSULTATION PUBLIQUE

Lieu : Mairie Port Bouët
Date : 29/12/2017

N°	Nom & Prénom	Fonction/Structure	Contact	Visa
01	BONGISA ^{de} BONGUISA NABE-TULEU	PAG (ETS) Polycom Distrib services	07 70 68 54 40-66-28-89	✓
02	Coulibaly Fatimata	Commerçante	79-17-08-26	✓
03	Minta MALICK	Magasin boutique	89 71 89 20	✓
04	Gnomon ^{de} olivier	Polyestereur	08 87 83 86	✓
05	Minta Ya Couba	Magasin boutique	56 46 23 63	✓
06	Hben ABoubacar	commerçante	67 66 79 26	✓
07	Kode Minata	commerçante	07 49 24 52 05-00-16-37	✓
08	DÉLY Jean	Resp juridique - GMCE	07 49 24 52 05-00-16-37	✓
09	Coulibaly PESSA	Resp. Admin a Fin	57 19 98 00	✓
10	brasmembagaaga	famille	09 22 56 93	✓
11	Diarrassouba yaya	mercanissim	05 62 67	27 ✓
12	Dio Bati Ya Couba	magasin de simen	05 25 05 04	✓
13	KONE DORI	mercanissim	48 32 83 08	✓
14	Kouakou Fataimata	Abaitorem	09 41 67 41	x
15	Abila sedan	Raitorem	08 67 78 69	x
16	nommenon Bataka	Raitorem	06 92 06 98	x
17	trounerogoba	famille	87 92 35 93	x








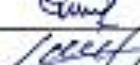

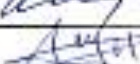


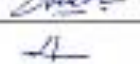

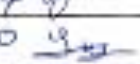
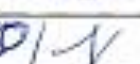
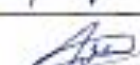
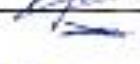
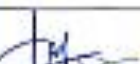



LISTE DE PRESENCE DE A CONSULTATION PUBLIQUE

N°	Nom & Prénom	Fonction/Structure	Contact	Visa
1	Rogère Abou Sakari	Mécanicien	07823646	[Signature]
2	ESSOU N Epiphane	DG ASPA Iournage	07873661	[Signature]
3	Kouakou Aboud Karim	Couturier	05374134	[Signature]
4	XEO ladjé	Vicconsistant	46366104	[Signature]
5	Amadou ZIE	ferail	44858263	[Signature]
6	Souka Arama	Boutique	87682565	00
7	Sihonou Sebastien	freinage	08070569	[Signature]
8	Akassa Sebastien	mécanicien	07848488	[Signature]
9	Diana Brouaye	Commerçant	79618581	M
10	OUATTARA Dramane	Commerçant	55762296	[Signature]
11	Diallo Adama	ferail	46464055	[Signature]
12	Djibo Salimane	VC	05064294	[Signature]
13	Coulibaly GIRA	Comptable SPINATOSCI	0567562	[Signature]
14	SAO N'Goussou Ferdinand	MEMBRE DU CONSEIL DE L'ÉCOLE FRANÇAISE DES AUXILIERS DE BIEN-ÊTRE SOCIAL	07114064	[Signature]
15	Samake Tchicob	Commerçant	07665489	11
16	Laurant	freinage	05910557	[Signature]
17	Samake oumar	Commerçant	49468231	2
18	Doumbia lesime	Boutique	06829497	[Signature]
19	American Danka	mercantien	88854528	

 Ministère des Infrastructures économiques	 PFCAL	 BANQUE MONDIALE	 I2E INTERCO
PROJET : ETUDES D'IMPACT ENVIRONNEMENTAL ET SOCIAL POUR L'AMENAGEMENT ET REHABILITATION DES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT ROUTIER DU PORT AUTONOME D'ABIDJAN			

LISTE DE PRESENCE DE A CONSULTATION PUBLIQUE

N°	Nom & Prénom	Fonction/Structure	Contact	Visa
01	GNANON DES SERY	SPINTOS	08572011	
02	AKA Aline Françoise	Syndic ^{liste} des 56 logts Vieux site	07 74 20 15	
03	Felicien A GBOU	Syndic ^{liste} des 56 logts Vieux site	08 94 49 03	
04	Maudy Reine	Membre de AFEMU Vieux site	07 70 46 94	
05	M ^{me} Kouadio Rita	SD AFEMU Vieux site	89 71 05 54	
06	BOGUI Jean-François	KATA CI SA Dir. Exploitation	07 07 48 72	
07	Kouakou Herve	Magasin (Fournisseur)	01 23 99 97	
08	M LAURENT ERIC	MECANIQUE GENERAL USICHROM	07 01 60 00	
09	KONIN KADJO FRANCOIS	GARAGE (TOILER)	04 24 64 01	
10	KONE YACOUBA	SYNHC Vieux site DOUANE	07 33 92 57	
11	AKPO Alain Roger	Educateur Permanent Dir. Exploitation	08 63 92 53	
12	KOUKO Bruno	Douanier	09 09 08 64	
13	SIAO K. HERVE	Commerçant	77 81 36 61	
14	OSMANE SOW	Commerçant	51 22 33 29	
15	ANGARBAKOUBA LRISSA	KOUTIER	09 36 11 67	
16	SANO G OWA	commerçant	09 57 73 20	
17	Armand THA	Electronicien	48 80 88 01	
18	BANDROU YALLAYA	COMMERÇANT	07 24 87 89	
19	KOESSE AMIKATA	COMMERÇANT	75 91 23 59	
20	Bou Kouadio	D.T. Seafon	08 94 47 13	



LISTE DE PRESENCE DE A CONSULTATION PUBLIQUE

N°	Nom & Prénom	Fonction/Structure	Contact	Visa
1	BONNEBAUD Georges	Rapporteur VEIDI - CITE	05 13 45 01	
2	ABIE Pascal	" "	05 97 76 53	
3	Niopi Touny gilla	Restaurateur (Mte Dora)	01 85 10 20	
4	Djessou Aimé-V	Etudiante	57012495	
5	KOFFI K. Brice	Etudiant	09-01-66-27	
6	Boyssou	Reporteur (Veidi - Cite)	02 06 39 60	
7	Djessou Wilfried	Etudiant	09-93-41-60	
8	G. Bouaizo	Président ONG	42 83 80 76	
9	Boyssou	Venduse	08.66.66.87	
10	KOFFI	commerçant poisson	57-89-52-00	
11	TRADREBRANVA	tiosy restaurateur	06 93 20 43	
12	Togoh Ahamadou MECANIQUE		05 98 49 80	
13	KINTA RAMADOU	tiosy	56 66 28 38	
14	OUINTA MASSIM	tiosy	68 05 68 66	
15	KODIO AMADOU	tiosy	86 35 07 16	
16	BOUKA SEKA Pascal	AGENCE 30 Transfert	46 70 70 48	
17	Ossokor Amozan	photographie	08 86 35 39	
18				



PROJET : ETUDES D'IMPACT ENVIRONNEMENTAL ET SOCIAL POUR L'AMENAGEMENT ET REHABILITATION DES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT ROUTIER DU PORT AUTONOME D'ABIDJAN

LISTE DE PRESENCE DE A CONSULTATION PUBLIQUE

N°	Nom & Prénom	Fonction/Structure	Contact	Visa
1	BROU Kouadio	D.T. Seafem	03544713 67894662	[Signature]
2	Epphyk Angeli	Responsable (Cave clay Theo)	09903686 02102063	[Signature]
3	MOUSI AGANGBE	Commune	04244138	[Signature]
4	ABOUBACAR. KOME. MECAN		04-17-78-37	[Signature]
5	ABOUBACAR. A. DRA. MECANI		05.45.06.22	[Signature]
06	baimekou	Raitoren	58079850	[Signature]
07	KONATE ADAMA	feraille	54116442	[Signature]
08	DRAME Moumadou	Magasin	05669167	
09	OUEDHOGE ouedho	Mercanid	08071632	
10	DOKOBA die men	E. D'art	04980390	[Signature]
11	LEMCIDRISSE	Magasin	08776645	[Signature]
12	Stéphane A. de. amba	Magasin	05625457	[Signature]
13	TEME. AMER	06315137	Mercanid	[Signature]
16	BAMBA ISMAËL	04-78-01-84		[Signature]
17	BADE	IBEY	54-79-5121	[Signature]
18	KADRI	COLOGON	55 43 2268	[Signature]
19	CHARLES ZERBO	Bitro maqui	5838336	[Signature]
20	DIARRISSOUBA	YAYA MEXANIE	07 08 3830	[Signature]
21	TRIORE ADAMA	PICS DETACHE	87643888	[Signature]

LISTE DE PRESENCE

DATE :

Mairie : Port - Bouët

N°	Nom et Prénoms	Structure	Contacts	Email	Emargement
1	NIDRI YAO ludovic	Mairie de Port-Bouët	46018740	ndiyoaludovic@gmail.com	<i>[Signature]</i>
2	ESSE Linxer	CC-PRICI	79 14 13 95	linxer01@yahoo.fr	<i>[Signature]</i>
3	Konakon Martin	AGEROUTE	0777 00 35	martin.konakon@yahoo.fr	<i>[Signature]</i>
4	Aoko Daniel	IZE/HYDROCO	22 52 65 54 09 59 92 20	hydroco@gmail.com	<i>[Signature]</i>
5	Angou nane Solange	Hydroco/IZE	0767 11 47	mailangou@yahoo.fr	<i>[Signature]</i>
6	Bilel Smain	IZE/Hydroco	89716558	bilel.smain@ize.com	<i>[Signature]</i>
7	KLA Ouiss Anton-D	Mairie de Port-B	07991566	a.klatoni@gmail.com	<i>[Signature]</i>
8	ABOUA Traore Abla	Mairie Port-Bouët	47-14-74-27	traore.aboua@gmail.com	<i>[Signature]</i>
9	N'SRI Henri Joel	" " "	056650-10	ndiHenrijoel@yahoo.fr	<i>[Signature]</i>

Procès-Verbal de la consultation publique

MAIRIE DE PORT BOUËT LE 29/12/2017

Procès-verbal de la séance de Consultation des Personnes Affectées par le Projet (PAPs) à Port-Bouët

L'an deux mille dix-sept, et le vendredi 29 décembre, de dix heures quarante-cinq minutes (10 h 45 mn) à douze heures vingt un minutes (12 h 21 mn), s'est tenue dans la salle de mariage de la Mairie de Port Bouët, une séance d'information et de consultation des Personnes Affectées par le Projet titré ci-dessus.

Etaient présents :

- Pour le compte de la Mairie de Port Bouët :
Monsieur N'Dri Yao Ludovic, Secrétaire Général
Monsieur KLA Ouin Antoine D., Chef de service Equipement et Patrimoine
Monsieur ABOUA ThameAcka,
Monsieur N'dri Henri Joël
- **Pour le compte du PRICI ; PAA ; AGEROUTE :**
Mademoiselle ESSE Linares, Environnementaliste PRICI
Monsieur KOUAKOU Martin, Ingénieur routier
Monsieur FOLLY Stéphane, Port Autonome d'Abidjan
- **Pour le compte du Consultant (I2E/HYDRO-CO):**
Monsieur BILEL Smairi ;
Madame Augou Solange ;
Monsieur ADIKO Gnagne Daniel ;
- **Pour les Personnes Affectées par le Projet (Voir liste de présence ci-jointe).**

Ordre du jour :

- 1 Informations ;
- 2 Echanges ;
- 3 Divers

Intervenants	Résumé de l'intervention
1- Informations	
M. N'DRI Yao Ludovic, Secrétaire General	A l'ouverture de la séance, a souhaité, la bienvenue à la délégation du Consultant et aux participants. A présenté le Consultant et l'objet de la rencontre qui est d'informer les populations sur le projet.
M. KOUAKOU Martin, Représentant de l'AGEROUTE	A présenté le projet dans son entièreté, et l'intérêt de la réalisation d'une étude d'impact environnementale.

Intervenants	Résumé de l'intervention
M. BILEL Smairi, Chef de projet I2E	A fait une présentation des itinéraires pris en compte par le projet ainsi que leurs différentes configurations prévues ; Par la suite la parole a été donnée aux populations afin de recueillir leur réactions et proposition.
2- Echanges	
Réactions et propositions des Populations	
M. SIAO Hervé	Avait une préoccupation qui était de savoir : quelles seraient les impacts physiques du projet sur les populations ?
M. TIA Armand	Voulait savoir s'il avait un délai pour les déguerpissements, et comment allait se faire les éventuelles indemnités.
M. ABOUA Félicien	A tenu à signifier la nuisance de la circulation des poids lourds sur la population de Vridi cité si un tel projet devait se réaliser et à suggérer une voie de contournement pour les poids lourds
M. BONGOUA Marc	A voulu savoir quelle étaient les mesures prévues pour les populations impactés par le projet.
M. GNAORE, Gérant d'une entreprise de poids lourds	A tenu à signifié l'effort financier engendré par les entreprises pour reblayer la zone afin de permettre le contournement des poids lourds par le quartier ZIMBABWE, et voulait savoir si les autorités avaient prévu un remboursement des frais engendrés. Aussi il à proposer une voie de contournement derrière la GESTOCI pour empêcher tout conflit avec la population.
M. TOVA	Craignant pour la destruction de sa maison ne comprends pas la nécessité de doubler la voie et à proposer une voie de contournement pour les poids lourds.
M. PONEBO	A voulu revenir sur la nuisance de la circulation des poids lourd dans le quartier de Vridi cité
Mme EFFI	Se demande vers qui se tourner pour les indemnités
M. BOGUI Jean François	Propose qu'on tienne compte des préoccupations de tous (populations et entreprise) afin de satisfaire tout le monde en suggérant la possibilité de construction d'une voie de contournement derrière la GESTOCI
M KOUMAN Maxime	Voulais être situé sur la date de début des travaux et quel était sa durée d'exécution
Mme SANOGO Awa	A fait des doléances aux autorités pour les petites commerçantes du port.
Réactions de la table de séance	
Mme AUGOU Solange, sociologue	A tout d'abord remercié l'assemblée tout en signifiant que toutes les préoccupations des populations seraient prises en compte ; sur la question des impacts elle a tenu à signifier que seulement sont concernés par le projet les populations aux abords des voies.
Mlle ESSE Linares, Environnementaliste PRICI	A tout tenu à signifier que cette rencontre avait pour but l'information des populations afin de les préparer aux séances d'enquêtes qu'elles seraient informées sur toutes les mesures prises en compte.
M. KOUAKOU Martin, Représentant de l'AGEROUTE	Allant dans le même sens que la table Mlle ESSE à informer la population que l'étude n'étant qu'à ses débuts elle devait coopérer afin de produit de bons résultats ce qui permettrait de prendre en compte toutes les préoccupations.

Intervenants	Résumé de l'intervention
M. FOLLY Stéphane, Port Autonome d'Abidjan	a tenu à rassurer les populations qu'une étude de faisabilité sera faite pour voir toutes les mesures pour qu'il n'ait pas de nuisance et il a invité la population à coopérer afin de produire de bons résultats.
DIVERS	
Mlle ESSE Linares, Environnementaliste PRICI & M. KOUAKOU Martin, Représentant de l'AGEROUTE	Se sont dit satisfaits du bon déroulement de la rencontre. Tout en signifiant l'intérêt pour les populations une telle étude et que toutes les mesures seraient mises en œuvre pour prendre leurs préoccupations en compte.
Monsieur KLA Antoine	A remercié toute l'assistance et a mis fin à la séance.

L'ordre du jour étant épuisé, la séance a été levée à 12h21.

PJ : Liste de présence.

Fait à Port Bouët le 29 Décembre 2017.

Ont signé :

Pour le Consultant


HYDRO-CO
 Ingénieur Conseil
 BP 1614 ABJ 22
 Tél: 22 52 65 54
 Fax: 22 52 61 99

Pour le Comptable de la Mairie de Port Bouët

Le Secrétaire Général


Procès-Verbal de la consultation publique

MAIRIE DE TREICHVILLE LE 05/01/2018

Procès-verbal de la séance de Consultation des Personnes Affectées par le Projet (PAPs) à Treichville

L'an deux mille dix-huit, et le vendredi 05 Janvier, de onze heures (11 h 00 mn) à douze heures Quinze un minutes (12 h 15 mn), s'est tenue dans la salle polyvalente de la médiathèque de Treichville, une séance d'information et de consultation des Personnes Affectées par le Projet titré ci-dessus.

Etaient présents :

- **Pour le compte de la Mairie de Treichville :**
Monsieur Sanogo Lacina, Sous-Directeur des services techniques et de l'environnement de la mairie de Treichville
- **Pour le compte du PRICI ; PAA ; AGEROUTE :**
Mademoiselle ESSE Linares, Environnementaliste PRICI
- **Pour le compte du Consultant (I2E/HYDRO-CO):**
Monsieur BILEL Smairi ;
Madame Augou Solange ;
Monsieur ADIKO Gnagne Daniel ;
- **Pour les Personnes Affectées par le Projet (Voir liste de présence ci-jointe).**

Ordre du jour :

- 1 Informations ;
- 2 Echanges ;
- 3 Divers

Intervenants	Résumé de l'intervention
3- Informations	
Monsieur Sanogo Lacina	A l'ouverture de la séance, a souhaité, la bienvenue à la délégation du Consultant et aux participants. A présenté le Consultant et l'objet de la rencontre qui est d'informer les populations sur le projet.
M. BILEL Smairi, Chef de projet I2E	A fait une présentation des itinéraires pris en compte par le projet ainsi que leurs différentes configurations prévues ; Par la suite la parole a été donnée aux populations afin de recueillir leur réactions et proposition.

Intervenants	Résumé de l'intervention
4- Echanges	
Réactions et propositions des Populations	
M. KABA Ibrahim, S G de l'union des caristes et chargeurs de Côte d'Ivoire (UNACCI), représentant des populations	<p>A souhaiter la bienvenue à la délégation, aussi à remercier la mairie et le consultant pour l'invitation et l'opportunité qui lui est donnée de s'exprimer. M KABA Craignant un déguerpissement imminent à notifier à la table de séance que la zone qui fait l'objet de cette consultation est une zone a forte activité commerciale qui abrite plus de 1000 personnes avec des activités diverses à savoir :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Les caristes - Les chargeurs - Les petits commerces (boutiques, maquis, vendeuses de fruits et boissons) - Des habitations. <p>Il a voulu comprendre quel est l'intérêt de la construction d'une voie dans la zone car pour lui la construction de cette voie aura beaucoup d'impacts sur la population sur le plan financier et social et environnemental Aussi où pourrons t'ils stationner tous les engins qui sont environ 300 ? Le port à t'il prévu un lieu de recasement qui ne soit pas éloigné de leur lieu de travail ? Pour finir M. KABA a fait des doléances en demandant la compréhension et l'indulgence des autorités face à leur situation.</p>
Réactions de la table de séance	
Mme AUGOU Solange, sociologue	A tout d'abord remercié l'assemblée tout en signifiant que toutes les préoccupations des populations seraient prises en compte de plus à signifier que cette rencontre avait pour but l'information des populations afin de les préparer aux séances d'enquêtes qu'elles seraient informées sur toutes les mesures prises en compte tout en rassurant les populations qu'aucun déguerpissement est imminent.
Monsieur Sanogo Lacina	Etant le représentant de la mairie a tenu à rassurer les populations qu'aucune mesure ne serait prise sans tout d'abord les informer et que tout était mis en œuvre dans leur intérêt
DIVERS	
Monsieur Sanogo Lacina	A remercié toute l'assistance et a mis fin à la séance.

L'ordre du jour étant épuisé, la séance a été levée à 12h 15.

PJ : Liste de présence.

Fait à Treichville le 05 Janvier 2018.

Ont signé :

Pour le Consultant

HYDRO-CO
Ingénieur Conseil
BP 1014 ABJ 22
Tél: 22 52 65 54
Fax: 22 52 61 99

Pour le Compte de la Mairie de Treichville

MAIRIE DE TREICHVILLE
SOUS-DIRECTION
VOIRIE, RESEAUX, HYGIENE
ET ENVIRONNEMENT
SOUS-DIRECTEUR

Sanogo

Annexe 10 : TERMES DE REFERENCE

REPUBLIQUE DE CÔTE D'IVOIRE

Union – Discipline – Travail



Ministère des Infrastructures
Economiques

Ministère des
Transports

Ministère auprès du Premier Ministre chargé
de l'Economie et des Finances

AMENAGEMENT ET REHABILITATION DES
INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT ROUTIER DU PORT
AUTONOME D'ABIDJAN

ETUDES D'IMPACT ENVIRONNEMENTAL ET SOCIAL



SERVICES DE CONSULTANTS

TERMES DE REFERENCE

Mai 2017

CONTEXTE DE LA MISSION

Le Port Autonome d'Abidjan (PAA) joue un rôle important dans l'économie ivoirienne. Il génère plus de 90% des recettes d'exportations de la Côte d'Ivoire. Son hinterland couvre le Burkina Faso, le Mali et le Niger, les trois pays sans littoral de l'Afrique de l'Ouest et pour lesquels, elle constitue l'une des principales ouvertures sur la mer.

Les insuffisances tant qualitatives que quantitatives des infrastructures de transport du PAA constituent l'un de ses maillons faibles dans la chaîne logistique des activités. Les interminables congestions observées sur les routes à l'intérieur de la zone portuaire, le stationnement anarchique des véhicules, notamment les camions, la détérioration de l'environnement sont des conséquences néfastes de ces insuffisances.

Le réseau de chemin de fer, en plus de sa faible densité dans l'espace portuaire, est dans un état de dégradation avancée. Cela a favorisé l'usage accru de la route pour la desserte du PAA.

Malheureusement, à ce niveau la situation n'est guère reluisante. La zone portuaire est certes maillée par un important réseau routier, mais celui-ci en plus d'être insuffisant présente des caractéristiques inadaptées pour satisfaire les besoins de trafic actuel et prévisionnel comme l'indique l'étude du plan de circulation de la zone portuaire réalisée par le groupement ERGEC/CEC en 2013. Une situation préoccupante ; d'autant plus que très peu de possibilités s'offrent pour son extension à cause de la rareté de l'espace.

Par ailleurs, plusieurs tronçons de ce réseau sont délaissés par les usagers du fait des fortes dégradations qui les parsèment. Ce qui entraîne une surexploitation des voies qui offrent un niveau de service acceptable, accélérant ainsi l'état de fatigue général de la chaussée. De plus, à divers endroits cette chaussée est transformée en parking, par l'absence d'aires de stationnements aménagés. Il convient également de souligner les problèmes de drainage auxquels sont confrontés ces routes dans une zone où la pluviométrie est abondante et les pentes longitudinales trop faibles pour permettre un écoulement optimal des eaux de ruissellement. A cela vient s'ajouter la faible profondeur à laquelle se situe la nappe phréatique. Face au type de trafic composé essentiellement de poids lourds et au taux de surcharge enregistrés sur ces routes, le type de chaussée (chaussée souple) adopté pour le dimensionnement de ces infrastructures aussi bien en phase initiale qu'en phase de réhabilitation semble inopportun. Le type de système de drainage choisi (canalisations enterrées) semble également inadapté, surtout dans les zones abritant les cimenteries.

Malgré le dynamisme de croissance que connaît la Côte d'Ivoire depuis quelques années, la situation continuera de tendre inexorablement vers un niveau critique si aucune action à court et à long terme n'est entreprise pour corriger ces dysfonctionnements.

Dans cette dynamique, les autorités du PAA envisagent d'une part, l'amélioration de son accessibilité à travers des travaux d'aménagement et de réhabilitation de voies d'accès routières, et d'autre part l'accroissement de la fluidité de la circulation dans la zone portuaire grâce à la réhabilitation des voies internes. Cette mission s'inscrit dans le cadre de la composante du Projet de Facilitation du Commerce et du Transport sur le Corridor Abidjan – Lagos (PFCTCAL) relative à l'amélioration des infrastructures routières du corridor Abidjan-Lagos comprenant entre autres, la réhabilitation de la gare de fret de Vridi et ses voies d'accès qui a déjà été réalisée.

Pour un coût total du programme dans les cinq (5) pays du corridor Abidjan-Lagos estimé à environ 405,5 millions US\$, le projet de Facilitation du Commerce et du Transport sur le Corridor Abidjan

– Lagos (PFCTCAL) a pour objectif de faciliter la libre circulation des personnes et des biens le long du corridor côtier Abidjan – Lagos à travers la réduction des barrières physiques et non physiques le long dudit corridor routier.

Les objectifs spécifiques du PFCTCAL doivent permettre d’améliorer l’effectivité des activités portuaires, de réduire le nombre de barrages routiers le long du Corridor Abidjan-Lagos, de réduire les temps de passage des frontières, de promouvoir les postes à contrôles juxtaposés et les procédures harmonisées, d’améliorer la qualité du réseau routier le long du Corridor Abidjan-Lagos et de réduire l’incidence du VIH/SIDA sur les communautés de transport situées le long du corridor Abidjan-Lagos et de suivre la performance du corridor.

De ces objectifs spécifiques, le PFCTCAL se décline en quatre composantes que sont la facilitation du commerce, l’amélioration de l’infrastructure routière du corridor, la gestion et coordination du projet et le programme de lutte contre le VIH/SIDA et le suivi de la performance du Corridor.

A terme le PCFTCAL contribuera à faciliter le commerce et le transport sur le corridor routier Abidjan-Lagos et augmentera la compétitivité des ports qui y sont situés dont celui d’Abidjan.

Ainsi, les études en vue de la réalisation desdits travaux d’amélioration de l’accessibilité du Port et d’accroissement de la fluidité de la circulation dans la zone portuaire seront-elles financées par l’Association International pour le Développement (IDA) à travers le PFCTCAL.

Un consultant est en cours de sélection pour conduire les études techniques nécessaires à la réalisation de ce 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, à l’effet de déterminer les mesures d’atténuation de l’impact environnemental et social de ce projet 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 l’établissement du Dossier d’Appel d’Offres en vue de la réalisation des travaux.

OBJECTIFS DE LA MISSION ET RESULTATS ATTENDUS

II.1- Objectifs de la mission

La présente mission porte sur l’élaboration de l’étude d’impact environnemental et social des sous-projets ci-dessous détaillés :

N°	Désignation des itinéraires	Longueur (km)	Emprise (m)	Largeur (m)	Nombre de voies
1	Boulevard de Marseille	7,65	25	20	2 x 2
2	Boulevard du Port	2,08	20	14	2 x 2
3	Rue du Havre	0,5	22	14	2 x 2

4	Rue des Galions	0,9	16	11	2 x 1
5	Rue des Marsouins	0,64	17	12	2 x 2
6	Rue des Piroguiers	0,3	21	12	2 x 2
7	Rue des Palmiers	1,3	12	7,7	2 x 1
8	Rue des Thoniers	0,34	17	12	2 x 2
9	Rue Pasteur	0,47	24	22,5	2 x 2
10	Rue des Pêcheurs	1,65	19	7	2 x 1
11	Boulevard de Vridi (Siemens-Unilever)	1,1	30	14	2 x 2
12	Rue des Pétroliers	1,63	20	8	2 x 1
13	Rue de la Métallurgie	1,3	17	7,5	2 x 1
14	Rue des Morris	0,39	19	7.5	2 x 1
15	Rue du Canal	3,08	20	7	2 x 1
16	Rue des Chimistes	0,76	18,6	7,5	2 x 1
17	Rue Sylvestre	0,93	22,5	7,5	2 x 1
18	MAERSK-SIEPBA	0,400	12	7,7	2 x 1
19	Ceinture UNICAO-PARC OIC	1,200	12	7,7	2 x 1
20	Pont de Vridi – Terminus 19	2,500	20	14	2 x 2
21	Zimbabwe – Bvd de Petit Bassam en passant par Vridi Cité	2,800	20	14	2 x 2
22	Carrefour CRO – Carrefour SIPARCO	0,800	12	7,7	2 x 1
23	Pont de Vridi	0,120	17	14	2x2
	Total	32,820			

II.2- Résultats attendus

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

- Un rapport d'étude d'impact environnemental et social assorti d'un Plan de Gestion Environnemental et Social (PGES) pour chacun des sous-projets sont établis.

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 effets sur l'environnement, d'évaluer les impacts potentiels et proposer des mesures et actions d'atténuations 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 aux procédures de sauvegarde environnementale et sociale de la Banque Mondiale, l'étude consistera à, pour chacune des deux sections :

- Décrire de façon synthétique l'ensemble du projet et le contexte de sa réalisation (raisons et justifications environnementales et techniques du choix du sous-projet) ;
- Décrire l'état initial des milieux naturels et humains de la zone du sous-projet et les composantes susceptibles d'être affectées;
- Identifier et analyser les impacts potentiels (positifs et négatifs) du sous-projet ;
- Présenter la méthodologie d'évaluation de l'importance des impacts de manière qualitative et/ou quantitative en utilisant, le cas échéant, l'outil d'évaluation économique des dommages environnementaux;
- Proposer des mesures d'atténuation pour les impacts négatifs les plus significatifs ;
- Elaborer un Plan de Gestion Environnementale et Sociale ainsi qu'un programme de surveillance et de suivi environnemental pour assurer le respect des exigences légales et pour vérifier pour l'essentiel, la pertinence et l'efficacité des mesures de protection de l'environnement qui ont été proposées.
- Evaluer de façon détaillée le coût des mesures d'atténuation en vue de la prise en compte dans le DAO.

Le contenu de ces études exige un certain nombre de tâches à exécuter par le consultant qui sera chargé de sa réalisation.

III.1- CONSIDERATION D'ORDRE METHODOLOGIQUE

Les EIES doivent être présentée 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 des stations d'inventaire et d'échantillonnage, dates d'inventaire, techniques utilisées, limitations). 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.

III.2- TACHES DU CONSULTANT CHARGE DE L'EXECUTION DE L'EIES

Au regard du contexte et des objectifs de l'étude, le consultant chargé de la réalisation des EIES procédera à :

A.- Cadre institutionnel, législatif, réglementaire et juridique

Dans cette partie, le consultant fera une synthèse:

- des institutions publiques nationales, privées et autres dont les types d'intervention seront divers, à tous les stades de mise en œuvre du sous-projet.
- de la réglementation ivoirienne relative à la qualité de l'environnement, à la santé et la sécurité, à la protection des milieux sensibles, aux mesures de contrôle de l'occupation des sols et aux ouvrages; de même que les textes législatifs et réglementaires régissant le domaine routier.
- des conventions internationales et sous régionales signées ou ratifiées par la Côte d'Ivoire et traitant des aspects environnementaux et sociaux relatifs à ce type de projet.
- de la description des politiques de sauvegardes environnementales et sociales de la Banque mondiale applicables au PFCTCAL dont il faut tenir compte dans le domaine de la protection de l'environnement biophysique et humain aux fins d'assurer la qualité du milieu récepteur à l'échelon local et régional lors de la réalisation des travaux.

Par ailleurs, les textes internationaux (conventions) ratifiés et applicables au sous-projet doivent être présentés dans une matrice comme suit :

Intitulés de la convention ou accord	Date de ratification par la Côte d'Ivoire	Objectif visé par la convention ou accord	Aspects liés aux activités du projet
la Convention de BAMAKO sur l'interdiction d'importer en Afrique des déchets dangereux			

B.- Description des sous-projets

Cette description des sous-projets inclura tous les détails utiles à l'identification des sources d'impacts et à la compréhension de leurs effets sur les composantes pertinentes de l'environnement susceptibles d'être affectées.

À cet égard, les éléments à décrire porteront sur les composantes, caractéristiques techniques, fonctionnements et activités pendant les différentes phases du projet, y compris les activités connexes impliquées.

Cette description prendra en compte les points suivants :

B.1- Contexte et justification des sous-projets

Cette section de l'étude vise à connaître : l'historique des sous-projets, les problèmes à résoudre, les besoins à combler ; les objectifs liés aux sous-projets, les raisons qui ont motivé la réalisation des sous-projets, les intérêts et les principales préoccupations des diverses parties concernées ; et de dégager les enjeux environnementaux, sociaux, économiques à l'échelle locale, régionale et nationale.

Elle comprend une courte présentation de l'initiateur du Projet (PFCTCAL) notamment les raisons sociales, la localisation de son siège, le secteur d'activité dans lequel se situe les sous-projets, etc.

B.2- Analyse des alternatives ou options des sous-projets

L'analyse des alternatives ou options des sous-projets est une étape très importante du processus d'évaluation environnementale et sociale. Les études techniques menées en parallèle de l'EIES vont permettre de choisir la solution optimale pendant les phases d'élaboration de la note conceptuelle et de l'Avant-Projet Sommaire. Le consultant en charge de la réalisation de l'EIES devra se rapprocher du groupe en charge des études techniques pour prendre en compte les choix définitifs opérés pour la réalisation des différents sous-projets. Il y décrira les différentes options des sous-projets suivant les points ci-après:

- ✓ déterminer les différentes options ou alternatives du projet en tenant compte des différents écosystèmes, des agglomérations et des aménagements projetés ;
- ✓ sélectionner la ou les options les moins dommageables à l'environnement et aux biens et les analyser ;
- ✓ décrire la ou les options sélectionnées. La description doit faire ressortir le plan d'ensemble des composantes du sous projet et les différentes activités à mener au cours des travaux d'aménagement, de construction, et d'exploitation. Cette description devra permettre de déterminer les activités sources d'impacts pour l'option retenue.

B.3- Localisation géographique des sous-projets

La localisation géographique concerne l'emplacement des sous-projets à réaliser dans le cadre de cette étude. Le consultant procédera à la présentation de l'emplacement sur une carte récente ou un plan de situation des différents sous-projets à une échelle soigneusement déterminée. Cette situation doit apparaître clairement sur la carte y compris les voies d'accès, les installations ou types d'activités adjacents au projet ainsi que les éléments sensibles et/ou vulnérables situés dans le milieu environnant.

B.4- Justification du choix des sous-projets

La Mission de réalisation de l'EIES procédera à une justification du choix des options retenues des différents sous-projets. Elle présentera les critères utilisés par le PFCTCAL pour arriver au choix retenu, en indiquant précisément comment les critères environnementaux et sociaux ont été considérés. En d'autres termes, il s'agira d'évaluer les avantages tant sur le plan environnemental et social qu'économique des différents sous-projets choisis.

B.5- Plan d'aménagement des sites des sous-projets

Le consultant élaborera un plan d'aménagement des différents sites concernés par les sous-projets. Ce schéma élaboré à une échelle appropriée, doit mettre en évidence le tracé des sous-projets et les points critiques à traiter.

C.- Description de l'état initial des sous-projets

Le Consultant décrira sommairement la Zone d'Influence indirecte de l'environnement physique général du projet (sol, sous-sol, réseau hydrologique, végétation, paysage, climat, etc.) puis de façon plus détaillée, la Zone d'Influence directe de la route à réhabiliter et son niveau économique dans l'environnement naturel de la zone du projet.

Le Consultant fournira des données socioculturelles et démographiques de la zone du projet. Les terrains, les bâtiments, les équipements ainsi que les activités économiques (services et les activités liées à l'exploitation des ressources naturelles) susceptibles d'être affectés par le projet, feront l'objet d'un inventaire et d'une analyse.

L'étude de l'état initial concerne la description des conditions environnementales et socio-économiques existantes du site du projet.

Le consultant devra illustrer la description des éléments des milieux par une cartographie lisible et compréhensive de la zone concernée.

C.1- Définition et choix de la zone de l'étude

L'étude de l'état initial aura pour but de caractériser les différents éléments thématiques de l'environnement, en l'occurrence les éléments physiques, biologiques et humains.

Le Consultant indiquera la zone d'influence directe et indirecte du projet. Il décrira ensuite l'environnement biophysique et socio-économiques général du projet. Ainsi, les différents travaux de recherches devront permettre de recueillir des données sur le climat, l'hydrologie, l'hydrogéologie, la faune aquatique, la flore et l'occupation des sols, les conditions économiques et sociales de la zone d'étude.

Pour chacun des volets de l'étude de l'état initial du site de projet, les recherches devront se concentrer sur la zone d'influence directe. Cependant, le traitement des sujets tels que le climat, l'hydrologie et

l'hydrogéologie nécessitera d'étendre le champ des investigations parfois bien au-delà de cette zone d'étude.

C.2- Environnement atmosphérique

Le Consultant fera la description détaillée du climat de la zone d'étude et fournira des informations et des données ci-après :

✓ Climat

- le type de climat auquel la zone du projet appartient, les types de stations existantes et leurs caractéristiques (voir tableau ci-dessous)

Tableau: Caractéristiques des stations météorologiques choisies pour cette étude							
Station	N° Id	Distance du Pont à vol d'oiseau (km)	Latitude nord	Longitude ouest	Altitude (m)	Type de Station	Date d'ouverture
S : Station synoptique, P: Station pluviométrie							

Une analyse de la pluviométrie avec commentaires et les informations sur chaque station, les périodes d'enregistrement des données utilisées pour l'étude seront faites.

Ainsi, les paramètres les plus importants de la pluviométrie annuelle et mensuelle, obtenus lors de l'analyse seront présentés dans les tableaux types ci-dessous:

Tableau: Caractéristiques des précipitations annuelles en mm													
Station	Période	Moyenne	Minimum	Maximum	Ecart type	Coeff. Var.							
Tableau: Minimum, maximum et moyennes pour chacune des stations (Période)													
Station	Paramètre	Jan.	Fév.	Mars	Avril	Mai	Juin	juillet	Août	Sept.	Oct.	Nov.	Déc.
1	Min.												
	Max.												
	Moy.												
2	Min.												
	Max.												
	Moy.												

<i>Etc.</i>	<i>Min.</i>													
	<i>Max.</i>													
	<i>Moy.</i>													

Les nombres de jours annuels moyens et de jours mensuels moyens de pluie ayant subis une averse de plus de 0,4 mm pour les stations de l'étude seront indiqués dans les tableaux types ci-après.

Tableau: Nombre de jours de pluie annuels moyens (ayant reçu plus de 0,4 mm)	
Station (Période)	Nombres de Jours

Tableau: Nombre de jours de pluie mensuels moyens (ayant reçu plus de 0,4 mm)												
Station (Période)	Jan.	Fév.	Mars	Avril	Mai	Juin	juillet	Août	Sept.	Oct.	Nov.	Déc.

Analyse de la pluviométrie - Records obtenus par station comme présentés au tableau ci-dessous:

Tableau: Maximum quotidien absolu			
Stations (durée des données)		Quantité	Date
	ans		
	ans		

Pour l'analyse de la pluviométrie – la durée de retour – Le consultant utilisera une méthode reconnue telle que la méthode de la loi statistique de GUMBEL pour la détermination des durées de retour des valeurs maximales de la pluviométrie sur la base des hauteurs maximales quotidiennes enregistrées aux niveaux des stations étudiées. A cet effet, il calculera les durées de retour 5, 10, 50 et 100 ans et les résultats seront consignés dans le tableau ci-dessous.

Tableau: Hauteurs pluviométriques maximales quotidiennes (mm) selon les durées de retour

Poste	Durée de retour (années)				
	2	5	10	50	100

Une analyse de la température et de l'évaporation sera effectuée pour préciser les périodes d'enregistrement des données de chaque station.

A partir de ces données de bases, un calcul des minima, maxima, moyennes, médianes, écarts types et coefficients de variation devra être fait et les résultats seront présentés dans les tableaux suivants :

Tableau: Paramètres d'estimation des températures (période)												
Mois	Température Maximales (°C)						Température Minimales (°C)					
	Min	Max	Med	Moy	ET	CV	Min	Max	Med	Moy	ET	CV
<i>Janvier</i>												
<i>Février</i>												
<i>Mars</i>												
<i>Avril</i>												
<i>Mai</i>												
<i>Juin</i>												
<i>Juillet</i>												
<i>Août</i>												
<i>Septembre</i>												
<i>Octobre</i>												
<i>Novembre</i>												
<i>Décembre</i>												

Total													
--------------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

Tableau: Evaporation à la station X en mm (Période)						
Mois	Min	Max	Med	Moy	ET	CV
<i>Janvier</i>						
<i>Février</i>						
<i>Mars</i>						
<i>Avril</i>						
<i>Mai</i>						
<i>Juin</i>						
<i>Juillet</i>						
<i>Août</i>						
<i>Septembre</i>						
<i>Octobre</i>						
<i>Novembre</i>						
<i>Décembre</i>						
Total						

Le taux d'humidité sera interprété si les données existent effectivement dans les stations utilisées.

La zone de l'étude, comme pour le reste de cette partie de l'Afrique de l'Ouest connaît deux régimes de vents :

- Une première dominante de secteur nord-est à est pendant la saison sèche (d'octobre à avril) correspondant à l'incursion de l'harmattan ;
- Une seconde dominante de secteur sud-ouest à ouest liée à la circulation d'air humide provenant de l'océan (mousson) pendant la saison humide de mai à septembre.

Le consultant présentera dans le tableau suivant la synthèse des vitesses moyennes des vents observés à la station identifiée au cours de la période des données disponibles. Il sera inclus les roses de vents si elles sont disponibles et les pointes de vent maximales observées et leurs durées.

Tableau: Vitesses moyennes des vents à la station en m/s (Période)						
Mois	Min	Max	Med	Moy	ET	CV
<i>Janvier</i>						
<i>Février</i>						
<i>Mars</i>						
...						
<i>Novembre</i>						
<i>Décembre</i>						
Total						

✓ *Qualité de l'air*

Le consultant procèdera aux mesures des polluants atmosphériques, notamment les retombées des particules fines (poussières) et les polluants chimiques (les composés organiques volatils totaux (COVT), le monoxyde de carbone (CO), l'hydrogène sulfuré (H₂S) et le dioxyde de soufre (SO₂)). Il fera l'interprétation des résultats. Cette liste n'est pas exhaustive.

✓ *Nuisance sonore*

Afin de déterminer les niveaux sonores de la zone du projet, le consultant va procéder à une campagne continue de mesures des bruits. Les niveaux sonores seront déterminés en deux points du domaine et sur deux (2) créneaux horaires (jour entre 6h00 et 22h00 et nuit entre 22h00 et 6h00). Les points de mesures seront choisis afin de couvrir les sites sensibles qui pourraient être influencés par les travaux et pendant la période d'exploitation, les zones qui devraient se situer à proximité de ces activités.

Les données recueillies sur le terrain seront comparées aux normes internationales, plus précisément à celles établies par la Banque Mondiale (BM).

C. 3- Environnement aquatique

Le consultant identifiera les sources d'information disponibles pour la zone d'étude (Etudes précédentes, littératures, etc.) et fournira une description générale des ressources en eau de cette zone d'étude.

✓ *Qualité des ressources en eau*

Afin de déterminer la qualité physico-chimique des ressources en eau, un programme d'échantillonnage sera établi par le consultant. Les ressources en eau de la zone d'étude seront échantillonnées.

Les lieux d'échantillonnages seront choisis de façon stratégique, afin de déterminer les caractéristiques physico-chimiques et microbiologiques des ressources en eau qui pourraient être sujets à une pollution éventuelle résultante des activités des travaux.

Il faudra préciser que les résultats des analyses ne seront représentatifs que de la saison à laquelle l'échantillonnage sera réalisé, mais leur interprétation permettra d'avoir une idée précise sur l'état général de la qualité des eaux de la zone du projet.

Les paramètres physico-chimiques et bactériologiques indiqués dans les présents termes de référence seront échantillonnés et analysés par une structure locale et les résultats seront interprétés, comparés aux normes de l'OMS et présentés dans un tableau.

Tableau : Résultats des analyses des échantillons prélevés dans les eaux de la Lagune

Paramètres	Station 1	Station 2	Station 3	Station 4	Station 5	Station 6	Normes B.M.
Paramètres physiques							
Température							
pH							
Couleur apparente							
Vraie couleur							
Turbidité							
Matières dissoutes							
Matières en suspensions							
Conductivité							
Paramètres chimiques et nutriments							
Dureté totale							
Alcalinité							

Nitrates (NO ₃)							
Nitrites (NO ₂)							
Calcium (Ca ⁺⁺)							
Magnésium (Mg ⁺⁺)							
Phosphates (PO ₄)							
Chlorures							
Sodium (Na)							
Potassium (K)							
Sulfates (SO ₄)							
DCO							
DBO ₅							
Métaux lourds							
As (Total - dissout)							
Sb (Total - dissout)							
Se (Total)							
Hg (Total - dissout)							
Fe (Total)							
Mn (Total)							
Cu (Total)							
Zn (Total)							
Pb (Total)							
Cr (Total)							
Ni (Total)							
Cd (Total)							

Al (Total)							
Mo (Total)							
Co (Total)							
Huiles et Graisses							
Paramètres microbiologiques							
Coliformes totaux à 37°C/24h							
Coliformes fécaux à 44°C/24h							

NB : les concentrations sont exprimées en mg /l à l'exception du pH, de la couleur, de la turbidité (NTU) et de la conductivité ($\mu\text{S} /\text{cm}$), normes de rejet de la Banque Mondiale (B .M).

✓ *Faune aquatique*

L'étude d'hydrobiologie sera réalisée par le consultant afin de faire des échantillonnages pour l'identification de la faune ichtyologique, pour les prélèvements des échantillons du benthos, du phytoplancton, du zooplancton et de la pêche professionnelle.

Ce étude aura pour principal objectif l'acquisition de données pour caractériser l'état de référence à partir duquel pourront être estimée la sensibilité du milieu et dégagés des éléments concernant les impacts potentiels du projet. A cet effet, l'étude portera sur les peuplements aquatiques suivants:

- Les poissons ;
- Le Phytoplancton et Zooplancton qui reflètent les pollutions ou perturbations du milieu ;
- Les invertébrés benthiques, qui sont des producteurs primaires à la base de l'édifice trophique, pour lesquels toute altération de composition de leurs communautés entraîne des répercussions sur l'ensemble des biocénoses.

Dans cette partie, le consultant fera l'inventaire :

- du phytoplancton et du zooplancton,
- de la faune benthique et ichtyologique,
- et l'analyse quantitative

Il fera des recommandations à suivre pour ne pas perturber les espèces rencontrées.

C.4- Description du paysage

Le consultant fera une description paysagère de la zone du projet et cela pourra s'illustrer par des photos et des observations visuelles. Il décrira l'environnement du sol, les unités paysagères.

C.5- Environnement biologique

✓ Flore terrestre

Etant donné que le projet se réalise dans un milieu urbanisé, le consultant présentera les espèces végétales présentes dans la zone d'influence directe. Par conséquent, il listera les espèces rencontrées (nom scientifique et commun) et précisera si possible les espèces menacées ou rares.

✓ Faune

Le consultant fera l'inventaire des principales espèces d'animaux terrestres et celles des plans d'eau rencontrées (nom scientifique et commun) et précisera si possible les espèces menacées ou rares.

C.6- Environnement humain

Le consultant fournira les informations suivantes relatives à la zone d'influence des voies et de l'Aire de stationnement :

- Habitat et démographie ;
- cadre de vie
- Equipements publics, y compris écoles, marchés et autres lieux de forte émission de trafic piéton ;
- Zones accidentogènes ou de trafic difficile (carrefours, passages à niveau, importantes traversées piétonnes, arrêts bus, aires dédiés aux taxis etc.) ;
- Zones inondables ou inondées ;

- zones d'activités économiques majeures (usines et autre entrepôts) avec des précisions sur celles ouvrant sur les voies projetées.

Pour les questions relatives aux accidents, le consultant prendra l'attache de l'Office de la Sécurité Routière (OSER).

D.- Identification et analyse des impacts potentiels des sous-projets

Il s'agit dans cette section d'analyser des conséquences prévisibles du sous projet sur l'environnement. Cette partie de l'EIES permettra de :

- identifier et analyser les impacts négatifs, positifs et cumulatifs ;
- évaluer l'importance des impacts des sous-projets, lors des différentes phases de réalisation dudit sous projet.

D.1- Identification et analyse des impacts

La Mission de réalisation de l'EIES procédera à l'identification et à l'analyse des impacts à travers la détermination et la caractérisation des impacts (positifs et négatifs, directs et indirects et, le cas échéant, cumulatifs, synergiques et irréversibles) sur les milieux physiques, biologiques et humains. Cette partie fera ressortir de façon claire et précise les impacts de la mise en œuvre du sous projet sur les différentes composantes du milieu décrites ci haut.

Le Consultant devra étudier les impacts négatifs et positifs du projet sur les milieux naturel et humain. Il s'agit ici des impacts directs et indirects attendus de la mise en œuvre du projet aussi bien en phase d'installation du chantier, et de travaux de réhabilitation que pendant l'exploitation de la route.

Une distinction devra être établie dans l'évaluation des impacts selon leurs conséquences (positives ou négatives) et selon leur période d'action (pendant la période d'installation de chantier, la période des travaux et au moment de l'exploitation des voies et de l'ouvrage).

Impacts du projet sur l'environnement naturel

Le Consultant devra à ce niveau évaluer les impacts du projet sur le milieu naturel, notamment :

- ✓ l'exploitation des zones d'emprunt de matériaux,
- ✓ la destruction de la végétation et de la faune en mettant un accent sur les espèces rares ou menacées,
- ✓ l'impact sur les cours d'eau éventuels.

Impacts liés aux travaux et à l'exploitation de l'ouvrage

Les travaux et l'exploitation des itinéraires à aménager et de l'ouvrage à réhabiliter induiront des impacts qu'il conviendra d'identifier de manière exhaustive afin de proposer des mesures adéquates de mitigation. Il s'agit notamment de :

- ✓ La protection de l'emprise de la route
- ✓ Les aménagements relatifs à la circulation des riverains de manière à maintenir la continuité des activités,
- ✓ La sécurité des riverains de la zone du projet.

Le Consultant portera une attention particulière aux rejets de polluants surtout pendant la phase de travaux. Il fera également des recommandations sur la sécurité routière et les dispositions à prendre.

Impacts socio-économiques

Les différents impacts qui affectent positivement ou négativement la population et ses activités économiques et socioculturelles (notamment le patrimoine culturel) devront être identifiés. L'étude devra permettre d'évaluer les effets du projet sur l'environnement humain (changement positif ou négatif au niveau des activités et du mode de vie, pollution hydrique, pollution de l'air, bruit, sécurité, etc.) ainsi que sur le dynamisme des activités socio-économiques.

Tous les impacts significatifs sur chaque composante de l'environnement seront synthétisés dans une matrice, présentée ci-dessous.

Matrice de synthèse des impacts

Phase du projet	Zone concernée	Activités/source d'impact	Composante du milieu affectée	Nature de l'impact

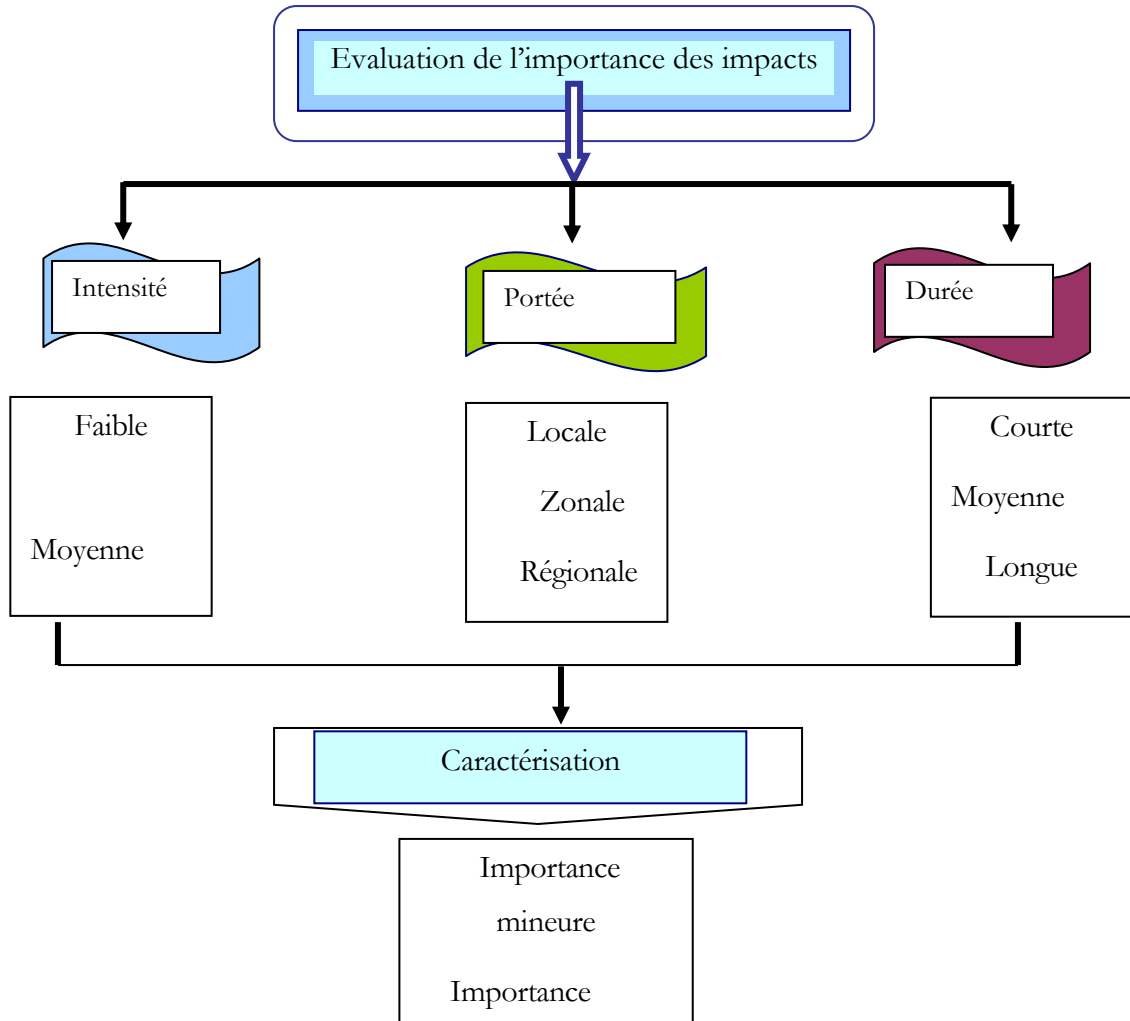
D.2- Evaluation de l'importance des impacts

La Mission chargée de réaliser l'EIES effectuera l'évaluation de l'importance des impacts en utilisant une méthode et des critères appropriés pour classer les impacts selon divers niveaux d'importance. Les critères à considérer sont :

- l'intensité ou l'ampleur de l'impact ;
- l'étendue ou la portée de l'impact ;

- la durée de l'impact.

Sur la base des critères et hypothèses d'appréciation, la Mission déterminera un niveau d'importance de l'impact selon que l'impact est mineur, moyenne ou majeure. Le schéma ci-dessous peut aider à mettre en évidence la méthodologie proposée.



Pour l'évaluation de l'importance des impacts on retiendra ceci :

Intensité	Portée	Durée	Importance
Fa : Faible	Lo : Locale	Co : Courte	Mi : Mineure
Mo : Moyenne	Zo : Zonale	Mo : Moyenne	Mo : Moyenne
Fo : Forte	Re : Régionale	Lg : Longue	Ma : Majeure

La matrice ci-dessous met en évidence la présentation générale. Cette présentation devra concerner chaque phase du sous projet.

Phase du sous projet	Zone concernée	Activités/source d'impact	Composante du milieu affectée	Nature de l'impact	Evaluation de l'importance de l'impact			
					Intensité	Portée	Durée	Importance de l'Impact

E.- Mesures d'atténuation des impacts

Des mesures générales et des actions spécifiques seront proposées pour réduire ou supprimer les conséquences dommageables du projet sur l'environnement.

Une distinction sera faite entre les mesures relatives à la phase des travaux de réhabilitation et celles relatives à la période d'exploitation de l'ouvrage.

Il faudra également faire une analyse des mesures pour les impacts suivants :

- ✓ les impacts directs du projet,
- ✓ les impacts indirects et irréversibles,
- ✓ les impacts cumulatifs à long terme.

Une proposition de matrice récapitulative des mesures d'atténuation pourra conclure ce chapitre en y intégrant les coûts correspondants aux différentes mesures proposées.

MILIEU (Naturel et Humain)					COÛT DES MESURES
Identification de l'impact			Mesures correctives	Impact résiduel	
Elément	Composante	Analyse			
				A déterminer (fort, moyen, faible)	

Gestion des risques et accidents

Le consultant réalisera une analyse quantitative de risques selon les caractéristiques du projet et présentera un programme de gestion de risque notamment les mesures de sécurité et de protection prévues ainsi qu'un plan des mesures d'urgence avec scénarios du temps d'intervention qui tient compte des scénarios d'accidents définis dans l'analyse de risque et des diverses situations possibles et probables.

Le consultant procédera à :

- L'estimation des risques qui concerne les aspects liés à l'utilisation des engins de chargement, d'excavation et d'évacuation des déchets de décapage, ainsi que les aspects liés aux au degré de contamination de la nappe.
- L'élaboration des mesures de sécurité :
 - Limitation d'accès au site du projet,
 - Programme d'entretien et de suivi de l'intégrité du site,
 - Programme de gestion des risques (protection du personnel et soin sanitaire),
 - Liste des règles ou codes pratiques comme référence.
- L'élaboration d'un plan de mesure d'urgence en cas d'accident. Ce plan doit identifier les situations d'urgence.

F.- Plan de gestion environnementale et sociale (PGES)

L'objectif majeur étant d'améliorer les conditions environnementale et sociale du sous projet, il est indispensable de proposer un Plan de Gestion Environnementale et Sociale (PGES) qui devra traduire les recommandations de l'EIES sous forme de plan opérationnel. Par conséquent, la Mission décrira les mécanismes mis en place (actions requises) pour assurer le respect des exigences environnementales et sociales et le bon fonctionnement des travaux, des équipements et des installations ainsi que le suivi de l'évolution de certaines composantes du milieu naturel et humain, affectées par le sous projet.

L'élaboration du PGES comprendra :

- les mesures d'atténuation et/ou de compensation des impacts négatifs,
- un programme de surveillance environnementale et sociale qui comprendra :
 - ✓ la liste des éléments nécessitant une surveillance,
 - ✓ l'ensemble des mesures et moyens envisagés pour protéger l'environnement,
 - ✓ les caractéristiques du programme de surveillance (échancier de réalisation, ressources humaines et financières affectées au programme),
 - ✓ les engagements de l'initiateur quant au dépôt des rapports de surveillance (nombre, fréquence, contenu) à la direction de l'environnement.
- un programme de suivi environnemental et social comprenant :

- ✓ les raisons du suivi et la liste des éléments nécessitant un suivi,
 - ✓ les objectifs du programme de suivi et les composantes visées par le programme, méthodes scientifiques envisagées,
 - ✓ le nombre d'étude de suivi prévu ainsi que leurs caractéristiques (méthodes scientifiques, échéancier de réalisation),
 - ✓ les modalités concernant la production des rapports de suivi (nombre, fréquence);
- un cadre institutionnel de mise en œuvre du PGES intégrant un programme de renforcement des capacités des acteurs de mise en œuvre et leur responsabilité ;
 - Budget de mise en œuvre du PGES;
 - Une matrice de synthèse du plan de gestion environnementale et sociale sera élaborée et tiendra compte des aspects suivants: les impacts et les mesures d'atténuation en fonction des différentes phases de mise en œuvre du sous projet et des indicateurs de suivi environnemental et social pertinents, mesurables et juxtaposables aux impacts.

Phase du sous projet	Zone concernée	Activité/source d'impact	Composante du milieu affectée	Nature de l'impact	Mesure d'atténuation	Responsable d'exécution	Responsable de suivi	Indicateurs de suivi	Coût	Source de financement

G.- Participation publique

La prise en compte du développement durable dans la conception du sous projet intègre le principe de l'équité sociale, de l'équilibre écologique et de la performance économique. Sur cette base, la participation des acteurs impliqués, des citoyens et communautés dans le processus de planification et de décision est une exigence dans la mise en œuvre des projets de développement.

Dans le cas du présent projet, la consultation des acteurs et communautés devra être amorcée le plus tôt possible afin que celui-ci devienne plus acceptable socialement.

La Mission de réalisation de l'EIES précisera l'étendue des consultations qu'elle aura entreprises en vue de recueillir les points de vue et les préoccupations de toutes les parties intéressées par la réalisation du projet. Pour ce faire, un processus efficace d'information et de consultation des populations des zones directes et indirectes d'influence du projet devra être mis en place.

Les réunions d'information et de consultation publique tenues pendant le processus de criblage socio-environnemental se poursuivront pendant la réalisation de l'EIES. Elles seront basées sur une approche participative afin de favoriser les conditions d'un développement équitable du projet ainsi qu'à des solutions comprises et acceptées par tous.

Ainsi, la Mission de réalisation de l'EIES décrira les préoccupations et attentes des populations concernant le projet, les éléments controversés qui ont été soulevés et les réponses apportées à ces préoccupations. La méthodologie de la consultation devra être présentée de façon très claire et comprendra: le calendrier ou programme de réalisation des consultations, y compris les entités

rencontrées, les supports ayant servi pour la consultation (PV, liste de présence, etc.), les voies appropriées pour la consultation (focus groupe, enquêtes, réunion publique, etc.), la documentation des résultats des consultations.

Les procès-verbaux dûment signés par les différentes parties prenantes seront annexés au rapport de l'EIES.

III.3- CONTENU ET PRESENTATION 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 model 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 ;
 - Cadre institutionnel et réglementaire des EIES ;
 - Méthodologie et programme de travail.
- **Description du projet**
 - Promoteur du projet ;
 - Site du projet ;
 - Justification du projet ;
 - Description du projet et de ses alternatives (incluant la situation sans le projet) ;
 - Chronogramme de mise en œuvre des activités ;
 - Nécessité d'une EIES
- **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 projet et les autres activités de développement dans Les localités ;
 - Tendances de l'état de l'environnement ;
 - Lacunes de données.
- **Identification, analyse / prédiction et évaluation de l'importance des impacts induits par le projet**
 - Description et analyse des incidences potentielles des activités du projet sur les composantes bio-physiques et socio-économiques (phases de construction et d'exploitation) ;
 - Evaluation de l'importance des impacts ;
 - Evaluation comparative des variantes ;

- Méthodes et techniques utilisées ;
- Incertitudes et insuffisances des connaissances.

- **Mesures d'atténuation**
- **Evaluation et gestion des risques**
- **Plan de gestion environnementale et sociale**
- **Consultation publique**
- **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 ;
 - Contrat de cession du terrain ;
 - Carte de situation du projet ;
 - Plan général du site avec les différentes installations (Bureaux, système de collecte, etc.)

III.4- SOURCES DE DONNEES 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.

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 + 4	Au moins dix (10) ans d'études environnementales	Au moins quatre (4) études environnementales et sociales en rapport avec des projets de construction routière

N°	Désignation des experts clé	Formation	Expérience générale	Expérience spécifique
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+4	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 fera son affaire de la mise en place du personnel auxiliaire pour l'exécution des études et des enquêtes de terrain.

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 à sortir du PGES (version préliminaire)	2 mois à partir de l'Ordre de Service de démarrer les prestations
Rapport provisoire de l'EIES à sortir du PGES (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 à sortir du PGES (version définitive)	0,25 mois à compter de la réception des commentaires de l'ANDE suite à la validation finale

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.

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.

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.

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.