



MINISTÈRE DES INFRASTRUCTURES  
ÉCONOMIQUES

République de Côte d'Ivoire

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

PUBLICATION DE L'ÉTUDE D'IMPACT ENVIRONNEMENTAL ET SOCIAL DU PROJET  
D'AMÉNAGEMENT D'UN ÉCHANGEUR AU CARREFOUR D'AKWABA COMMUNE  
DE PORT BOUËT.



BANQUE MONDIALE

RESUME

**A. Justification et brève présentation du projet**

Dans le cadre de la préparation du Projet d'Appui à la Compétitivité du Grand Abidjan (PACOGA), initié par le Gouvernement de la Côte d'Ivoire, il a été identifié l'aménagement d'un échangeur du Carrefour Akwaba dans la Commune de Port-Bouët, comme étant un sous-projet majeur pour améliorer la compétitivité de la ville d'Abidjan.

Comme objectif global, le projet de construction d'un échangeur au carrefour Akwaba vise à améliorer la circulation au niveau du carrefour d'Akwaba qui est un passage obligé pour atteindre l'Aéroport International FHB (situé à 3,5 km du site), la zone de Bassam appelée à se développer dans le futur, la zone industrielle de Vridi et le Port d'Abidjan.

En particulier, il vise (i) le décongestionnement du Boulevard Valérie Giscard d'Estain (VGE), dont les usagers et les riverains souffrent actuellement de problèmes majeurs d'accès, (ii) à réduire le taux d'accident et le temps de trajet, (iii) à fluidifier la circulation de la voie d'accès à la zone industrielle de Vridi.

Le projet d'aménagement du Carrefour Akwaba consiste à construire un échangeur, à poser une signalisation et les équipements de sécurité, à faire l'éclairage public et l'aménagement paysager. Les travaux consistent au terrassement de la plateforme dédiée au projet, à la construction du passage supérieur (ouvrage) à la pose des ouvrages d'assainissement et du drainage et la construction de la chaussée.

**B. Brève description et des enjeux environnementaux**

**B.1 Description du site**

La zone du projet est située plus précisément dans la Commune de Port-Bouët, au niveau de la jonction entre le Boulevard Valéry-Giscard-d'Estaing (VGE), la Voie express A 100 en direction de Grand-Bassam, la Voie express de l'Aéroport International Félix Houphouët-Boigny (AIFHB), la future Voie express de Vridi (actuelle Rue des Caraïbes).

VOLETS	DESCRIPTION
<b>Profil physique de la zone du projet</b>	
<b>Relief</b>	La zone d'étude appartient à la zone des moyens et bas plateaux du Quaternaire. En effet, le relief n'est aucunement accidenté. Il est même très plat.
<b>Sols et sous-sols</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li><b>Sol</b></li> </ul> <p>La zone d'étude est dominée par les sols ferrallitiques fortement désaturés et remaniés du domaine ombrophile. Ils comportent un horizon gravillonnaire moins dense. Ce sont des sols profonds avec un horizon humifère peu épais car très sensibles à l'érosion.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li><b>Sous-sols</b></li> </ul> <p>Les formations géologiques de la zone d'étude sont celles du</p>

Quaternaire, avec des sables argileux de bas plateaux, des vases et des sables des dépressions fluvio-lagunaires, des sables des cordons marins, etc (Delor *et al*, 1992).

Climat

La zone d'étude est soumise à un climat Attiéen, marqué par quatre (04) : la grande saison sèche (décembre-avril), la grande saison des pluies (mai-juillet), la petite saison (août-septembre) et la petite saison des pluies (octobre à novembre).

saisons nettement différenciées par le régime pluviométrique, à défaut de variations importantes de la température :

- la moyenne mensuelle de la pluviométrie est de 140,71 mm et le total annuel de pluie enregistré sur la période d'observation varie de 1040 à 2627,5 mm, pour une moyenne de 1539,30 mm.
- les courtes durées de l'insolation sont attribuées à la forte densité des couvertures nuageuses.
- la vitesse moyenne mensuelle des vents est de 2,39 m/s. Elle est plus élevée pendant les mois de mai, juin, octobre et novembre, correspondant aux saisons des pluies, et plus faible pendant les mois de janvier, février, juillet et août, correspondant en majeure partie aux saisons sèches.
- L'évaporation moyenne mensuelle est de 71,05 mm. Elle est plus élevée de novembre à mars, avec une valeur pratiquement supérieure à 80 mm.

	<p>la valeur moyenne mensuelle de l'humidité relative est de 82,75 %.</p>
Qualité de l'air et du bruit	<ul style="list-style-type: none"> <li><b>Qualité de l'air</b></li> </ul> <p>Compte tenu de l'importance du trafic au niveau du Carrefour Akwaba, les concentrations maximales en dioxyde d'azote (moyenne annuelle 66,14 µg/m<sup>3</sup> moyenne horaire 451,42 µg/m<sup>3</sup>) sont supérieures aux seuils recommandés par l'OMS (Moyenne annuelle 40 µg/m<sup>3</sup> et moyenne horaire 200 µg/m<sup>3</sup>). Cela dit, ces teneurs élevées se retrouvent uniquement à proximité immédiate du carrefour et non pas aux environs des sites sensibles ou des habitations.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li><b>Qualité acoustique</b></li> </ul> <p>Il est constaté que les niveaux calculés sont inférieurs à ceux précisés par la réglementation ivoirienne</p>

VOLETS	DESCRIPTION
	<p>Les niveaux de bruit mesuré en moyenne (44 dB(a) le jour et 29,2dB(A) la nuit) au niveau de la zone d'étude respectent les seuils fixer par la réglementation ivoirienne et l'OMS.</p>
Ressources en eau	<p>La zone d'étude est caractérisée par la proximité de la Lagune Ebrié, avec les Baies de Biétry et Koumassi</p> <p>Les eaux souterraines de la zone du projet sont fortement minéralisées.</p> <p>La zone d'étude est caractérisée par la proximité de la Lagune Ebrié (Baies de Biétry et Koumassi) et d'une nappe phréatique (nappe du Quaternaire). Les eaux lagunaires sont de mauvaise qualité, avec des teneurs en polluants organiques (DCO, DBO5), de sels nutritifs tels que les phosphates et de métaux tels que le cuivre très élevées. Les eaux souterraines sont fortement minéralisées.</p> <p>Pour les deux types de ressources, une attention particulière doit être portée à l'endroit de HAPs cancérigènes et de polluants microbiologiques, dont les teneurs (Coliformes fécaux <math>8,25 \cdot 10^2</math> sont largement supérieures aux normes admises 10 selon l'OMS).</p>

Profil biologique de la zone du projet	
Flore	<p>La zone d'étude étant très urbanisée, aucune véritable végétation n'y a été rencontrée, en dehors de quelques arbres d'avenue.</p>
Faune	<p>On peut observer quelques oiseaux sauvages (pique-bœufs) à cause de la présence dans la zone de troupeaux de bœufs et de moutons, de même qu'une diversité d'espèces de poissons dans la Lagune Ebrié (et quelques reptiles (varans) dans le bassin de rétention environnant.</p>
Profil socio-économique de la zone du projet	
Populations	<p>Selon le récent Recensement Général de la Population et de l'Habitat (RGPH 2014), la population de la commune de Port-Bouët est estimée à 419 033 habitants dont 208 450 hommes (50%) et 210 583 femmes (50%).</p>
Activité économiques	<ul style="list-style-type: none"> <li><b>Activités commerciales et artisanales</b></li> </ul> <p>Les activités pratiquées sont notamment la production et la vente de briques (02), la vente de pots de fleurs (01) et la restauration (01). Celles-ci sont gérées par des hommes (02) et des femmes (02).</p> <ul style="list-style-type: none"> <li><b>Activités agricoles</b></li> </ul> <p>L'activité agricole porte sur la production de l'horticulture ornementale et de cultures maraîchères (légumes, laitue, concombres, etc.). 119 propriétaires d'activités agricoles et 120 ouvriers agricoles ont été identifiés.</p>
Habitat et équipements	<ul style="list-style-type: none"> <li><b>Habitat</b></li> </ul> <p>Les bâtis identifiés dans l'emprise du projet sont au nombre de 10. Ce sont des constructions en dur (pour les entreprises, le centre de loisir, de restauration et des niches de la Compagnie Ivoirienne d'Electricité (CIE)), en métal (pour le box) et en grillage (clôture pour les parcs autos).</p> <ul style="list-style-type: none"> <li><b>Equipements</b></li> </ul> <p>Les équipements situés à proximité de la zone du projet sont le Loisir Akwaba Club, la niche de la CIE et les réseaux de la CI-TELCOM. Dans l'emprise des travaux, l'on note la présence d'un (01) poste transformateur CIE sur la section VGE-Carrefour Akwaba.</p>

### B.2 Enjeux environnementaux et sociaux

Les enjeux environnementaux identifiés les risques d'inondations, les risques de pollution de la lagune Ebrié et de la nappe phréatique, la perturbation des activités économiques, la dégradation du cadre de vie et de la santé des populations riveraines, la perturbation des réseaux de la CIE et CITELCOM, la perturbation de la circulation et accessibilité difficile aux services socioéconomiques (Hôpital Général de Port-Bouët, 43ième BIMA).

### C. Cadre institutionnel et juridique

#### C.1 Cadre politique

Le contexte politique du projet est marqué au plan national par :

- la politique environnementale ;
- Plan National d'Actions pour l'Environnement (PNAE).
- Plan National de Développement (PND).
- Stratégie Nationale de Conservation et d'Utilisation Durable de la Diversité Biologique.
- Stratégie Nationale de Gestion des Ressources Naturelles Vivantes.
- la politique de l'assainissement ;
- la politique sanitaire et hygiène publique ;
- Politique de lutte contre la pauvreté.

A ces politiques nationales s'ajoutent les politiques de sauvegarde de la Banque mondiale notamment la PO 4.01 «Evaluation Environnementale» ; PO 4.11 «Ressources Culturelles Physiques» ; PO 4.12 «Reinstallation Involontaire»

#### C.2 Cadre juridique

Les principaux textes juridiques en relation avec le Projet de bitumage de la voirie à Port-Bouët sont indiqués dans le tableau récapitulatif suivant :

INTITULE	APPLICATION AU PROJET
Loi n° 2016-886 du 8 Novembre 2016 portant Constitution de la République de Côte d'Ivoire	Au responsable de préserver l'environnement et le cadre de vie des populations riveraines.
Loi n° 88-651 du 07 juillet 1988 portant Protection de la Santé Publique et de l'Environnement contre les effets des déchets industriels toxiques et nucléaires et des substances toxiques nocives	Règlemente l'utilisation des matières dangereuses pendant la mise en œuvre du projet.
Loi n° 96-766 du 3 octobre 1996 portant Code de l'Environnement	Règlemente la préservation de l'environnement de la zone d'insertion du projet à travers le CIES
Loi n° 98-755 du 23 décembre 1998 portant Code de l'Eau	Règlemente la préservation de la ressource en eau, sur les plans quantitatif et qualitatif
Loi n°2001-476 du 9 août 2001 portant Organisation générale de l'Administration territoriale	Facilite la circulation de l'information avec l'implication de l'autorité préfectorale d'Abidjan, et la commune de Port-Bouët.

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	Règlemente les conditions de travail pendant la mise en œuvre du projet
Loi n°2003-208 du 07 juillet 2003 portant Transfert et Répartition des compétences de l'Etat aux Collectivités territoriales	Implication de la collectivité de Port-Bouët dans la réalisation du projet
Loi n° 2014-138 du 24 mars 2014 portant Code Minier	Règlemente la préservation des ressources minières liées au projet
Loi n° 2014-390 du 20 juin 2014 portant Orientation sur le Développement Durable ;	Règlemente la gestion des ressources et l'application du Plan de Gestion Environnementale et Sociale.
La loi n°2014-427 du 14 juillet 2014 port code forestier	Règlemente le prélèvement des produits forestiers conformément aux dispositions contenues dans la présente loi
Loi n° 97-400 du 11 juillet 1997 telle que modifiée par la Loi n° 2015-532 du 20 juillet 2015 portant Code du Travail	Réglementation des conditions de travail pendant la mise en œuvre du projet
Loi n°2003-208 du 07 juillet 2003 portant Transfert et Répartition des compétences de l'Etat aux Collectivités territoriales	Implication de la collectivité de Port-Bouët dans la réalisation du projet
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	Régit l'application de la Loi n° 96-766 du 3 octobre 1996 portant Code de l'Environnement
Décret n° 96-206 du 07 mars 1996 relatif au comité d'hygiène, de sécurité et des conditions de travail	Veille aux dispositions sécuritaires sur le chantier et sanitaires des employés
Décret n° 2012-1047 du 24 octobre 2012 fixant les modalités d'application du principe pollueur-payeur	Frappe de pénalité le projet si les déchets produits par ces installations sont rejetés dans l'environnement sans traitement préalable
Décret n° 2014-397 du 25 juin 2014 déterminant les modalités d'application de la loi relative au Code Minier	Régit les conditions et l'autorisation d'exploitation des sites et carrière et des zones d'emprunt qui seront exploités dans le cadre du projet

En plus de ces lois et décrets, la Côte d'Ivoire a signé et ratifié depuis 1938 plusieurs conventions, protocoles, traités et accords internationaux relatifs à l'environnement. Celles qui sont applicables au projet :

- Convention sur le patrimoine mondial (UNESCO) ;
- Convention de Vienne pour la protection de la couche d'ozone (1985) ;
- Convention cadre des Nations Unies à Rio de Janeiro sur la diversité biologique (1992) ;
- Protocole de Montréal relatif à des substances qui appauvrissent la couche d'Ozone (1987) ;
- Accord international à la Convention-cadre des Nations Unies sur les changements climatiques (Protocole de Kyoto) (1997) ;
- Convention-cadre des Nations Unies sur les changements climatiques (UNFCCC) (1992).

### C.3. Cadre institutionnel

Les institutions et structures en lien avec le Projet d'aménagement d'un échangeur au carrefour d'Akwaba sont indiquées dans le tableau récapitulatif suivant.

ENTITE	IMPLICATION DANS LE PROJET
<b>Ministère des Infrastructures Economiques</b>	Maître d'ouvrage, ministère de tutelle de l'AGERROUTE, de la conception à la mise en œuvre du projet.
<b>Ministère de la Salubrité, de l'Environnement et du Développement Durable</b>	Certification environnementale du projet à travers l'ANDE, pendant sa conception, sa mise en œuvre et son suivi.
<b>Ministère des Transports</b>	Intervention en collaboration avec le MIE, dans l'obtention d'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, pendant la conception et la mise en œuvre du projet.
<b>Ministère de l'Economie et des Finances</b>	Financement pour la mise en œuvre du projet.
<b>Ministère des Eaux et Forêts</b>	Protection de la ressource en eau qui sera exploitée pendant la mise en œuvre du projet en l'occurrence la lagune Ebrié.
<b>Ministère de la Construction, du Logement, de l'Assainissement et de l'Urbanisme</b>	Intervention dans les travaux de construction des ouvrages d'assainissement et de drainage et la gestion du foncier urbain de l'emprise du projet.
<b>Ministère de l'Industrie et des Mines</b>	Intervention au niveau de l'exploitation de la (ou des) zone(s) d'emprunts (existante(s) ou, éventuellement, à ouvrir), pendant la mise en œuvre du projet.
<b>Ministère de l'Emploi et de la Protection Sociale</b>	Assure le respect de la réglementation en vigueur en République de Côte d'Ivoire, sur les conditions salariales et sociales des employés, pendant les différentes phases d'exécution du projet.
<b>Ministère de la Santé et de l'Hygiène Publique</b>	Sensibilisation du personnel du chantier et des populations riveraines en matière d'hygiène publique et contre le VIH-SIDA, et intervention en cas d'administration de soins suite à des accidents de chantier.

ENTITE	IMPLICATION DANS LE PROJET
<b>Ministère de l'Intérieur et de la Sécurité</b>	Protection de l'environnement dans le cadre de la réalisation du projet et mise à disposition du projet, des services des forces de l'ordre et de sécurité pour assurer la sécurité des biens et des personnes de la zone du projet par la mise en place d'une équipe de régulation de la circulation.
<b>Projet de Renaissance des Infrastructures de Côte d'Ivoire - Fond Additionnel (PRICI-FA)</b>	Supervision des mesures environnementales et sociales préconisée dans le PGES de l'entreprise.
<b>Agence de Gestion des Routes</b>	Supervision des travaux pour le compte de l'Etat de Côte d'Ivoire et précisément de son ministère de tutelle (MIE) en tant que Maître d'ouvrage délégué.
<b>Agence Nationale De l'Environnement</b>	Validation du présent EIES et suivi environnemental du projet.
<b>Office de Sécurité Routière de Côte d'Ivoire</b>	Mise en œuvre des mesures destinées à assurer la sécurité des usagers dans la zone d projet.
<b>Organisation Non Gouvernementale (ONG) Association Communautaires</b>	Participation aux activités de sensibilisation, de suivi et de surveillance environnementale et sociale.

### D. Analyse des variantes

Le choix de la variante 2 et 3 induit certes une forte utilisation de la main d'œuvre, une hausse des affaires des PME et une possibilité de réaliser tous les mouvements. Toutefois, l'utilisation de grande quantité de matériaux en plus du nombre élevé de personnes affectées (436) constitue des contraintes majeures.

Ainsi la variante 1 a été retenue au regard du principe de la "hiérarchisation de l'atténuation" (cardinal à l'évaluation environnementale et sociale) selon laquelle il faut toujours opter pour les alternatives/variantes de site/tracé permettant minimiser le déplacement des PAPs (327) puis compenser lorsqu'il est inévitable. En effet, elle demande moins de matériaux pour sa construction et moins de surface d'occupation. Ce qui permet au 43ième BIMA d'avoir une visibilité sécuritaire et à l'Hôpital de Port-Bouët d'exercer en toute quiétude sans perturbation majeur. Elle permet également au piéton et au cycliste de se déplacer en toute sécurité pour rejoindre la gare multimodale.

### E. Consultations publiques

Les consultations publiques ont consisté en une séance d'information des autorités administratives de la Commune de Port-Bouët (le 29 novembre 2017), une séance d'information et de sensibilisation du public (le 06 décembre 2017) et une enquête auprès de l'Association des Jardiniers de Port-Bouët (le 08 décembre 2017).

Au cours de ces rencontres, il s'est agi de présenter le projet, d'expliquer l'objet de la mission et de définir les conditions de participation à la réalisation des enquêtes sur le terrain. Le choix des participants s'est fait en tenant compte de la proximité des populations par rapport au site du projet et à la probabilité d'être affectés par les travaux.

Ces entretiens ont permis de recueillir les préoccupations et les recommandations des principaux acteurs bénéficiaires ou susceptibles d'être affectés. A cet effet, les préoccupations ou craintes majeures enregistrées ont été :

- l'emprise du projet prévue pour la réalisation du projet ;
- l'identification des personnes susceptibles d'être affectées ;
- les modalités de compensation prévues pour la perte de biens et de revenus ;
- la nécessité de trouver un autre site de relocalisation pour les horticulteurs de Port-Bouët.

Il est à noter que tous ces échanges ont permis d'obtenir d'une part, l'adhésion au projet des populations riveraines des voies du projet, et d'autre part, leur implication dans la réalisation des différentes phases de mise en œuvre du projet.

## **F.Impacts du projet sur l'environnement**

### **F.1 Impacts potentiel en phase de préparation et d'installation**

#### **Impacts positifs**

- création d'emploi par le recrutement de main d'œuvre.

#### **Impacts négatifs**

- augmentation de matières particulaires (poussières et fumées) ;
- nuisances sonores et des vibrations auprès des riverains ;
- difficultés d'accès aux habitations, aux activités économiques et aux équipements socio-éducatifs, sanitaires et religieux ;
- risques de troubles respiratoires et auditifs,
- risques d'accidents liés au déplacement d'engins ;
- perte de revenu de quatre activités économiques ;
- perte de cent dix-huit (118) activité agricole,
- perturbation des réseaux des concessionnaires (CIE et SODECI).

### **F.2 Impacts potentiel en phase de construction**

#### **Impacts positifs**

- création d'emplois temporaires ;
- développement des relations interpersonnelles ;
- développement d'activités génératrices de revenus ;
- augmentation probable du chiffre d'affaires des gérants d'hôtels et propriétaires de maisons à louer ;
- augmentation du chiffre d'affaires des PME sous-traitantes et de leurs capacités techniques.

#### **Impacts négatifs**

- augmentation de poussières ;
- nuisances sonores et vibrations ;
- modification des conditions de drainage naturelles des eaux pluviales ;
- risques de contamination des sols et des eaux ;
- difficultés d'accès ;
- nuisances olfactives ;
- nuisances sonores et vibrations ;
- risques de troubles respiratoires et auditifs ;
- risques d'encombrement par les déchets de chantier ;

- risques de transmission de maladies (IST et VIH-SIDA) ;
- perturbation de la circulation routière ;
- risques d'accident ;
- risques de violence basée sur le genre.

### **F.3 Impacts potentiel en phase d'exploitation et d'entretien**

#### **Impacts positifs**

- amélioration de la qualité du paysage
- création de nouveaux emplois pour les travaux d'entretien
- amélioration de la mobilité urbaine
- réduction de tous les autres désagréments relatifs à la circulation routière
- amélioration du cadre de vie
- gain de temps pour les gérants d'activités économiques et transporteurs
- affluence probable de la clientèle
- essor de l'activité locative
- extension des réseaux divers de concessionnaires.

#### **Impacts négatifs**

- risques d'accidents de la circulation ;
- exposition à la pollution atmosphérique et aux nuisances sonores.

### **F.4. Analyse des risques et accidents**

Les principales sources de risques de santé et sécurité dans le cadre de ce projet d'aménagement de l'échangeur au carrefour d'Akwaba sont la base chantier qui comprendra au moins une centrale à béton, les divers ateliers (ateliers de ferrailage, de coffrage, soudure, etc.) et les aires de travaux. Sur la base chantier seront stockées des quantités de gasoil qui sont des sources de risques.

Les principaux risques associés aux travaux d'aménagement de l'échangeur au carrefour d'Akwaba sont liés aux risques d'accident, au bruit, aux chutes, à l'incendie, à l'explosion, à l'électricité et aux effondrements.

## **G. Plan de Gestion Environnementale et Sociale (PGES)**

### **G.1 Mesures de bonification et d'atténuation**

#### **Mesures de bonification**

Comme mesures de bonification des impacts positifs du projet sur l'environnement

#### **➤En phases de préparation/installation,**

- privilégier le recrutement de la main d'œuvre locale pour les emplois non qualifiés en s'appuyant sur les autorités locales, en tenant compte du genre (les jeunes femmes en priorité).

#### **➤En phase de construction**

- prioriser la main d'œuvre locale dans le processus de recrutement ;
- favoriser le recrutement de femmes et personnes vulnérables ;
- mettre en œuvre un programme IEC afin de prévenir les risques sociaux ;
- sensibiliser les populations et surtout les jeunes.

#### **➤En phase d'exploitation/entretien,**

- faire un aménagement paysager et des plantations des espaces vides autour des voies d'accès à l'échangeur d'Akwaba ;
- procéder à un entretien régulier de l'ouvrage ;
- évacuer rapidement les véhicules en panne sur la voie ;

- interdire le stationnement des véhicules sur les voies d'accès au passage supérieur ;
- sensibiliser les populations sur l'occupation anarchique des emprises des voies d'accès à au passage supérieur ;
- mettre en place un éclairage public le long des voies d'accès ;
- curer régulièrement les ouvrages d'évacuation d'eau pluviale ;
- évacuer rapidement les véhicules en panne sur la voie ;
- interdire le stationnement des véhicules sur les voies d'accès au passage supérieur.

#### Mesures d'atténuation

##### ➤En phase de préparation d'installation

- faire l'entretien et le contrôle des véhicules
- arroser périodique et régulier des plates-formes
- mettre en place d'une bâche de protection sur les camions transportant les matériaux
- régler la teneur en eau des graveleux
- planifier et restreindre les travaux entre 08h00 et 18h00 ;
- respecter de la quiétude des riverains par les employés
- interdire le stockage des produits de déblais et autres déchets tout au long des voies
- réaliser un roboisement compensatoire (plantation linéaire sur environ 300 m)
- faire aménagement paysager le long des voies d'accès
- aménager des couloirs de passage pour faciliter le déplacement des riverains ;
- arrosage périodique et régulier des plates-formes ;
- mettre en place d'une bâche de protection sur les camions transportant les matériaux ;
- régler de la teneur en eau des graveleux ;
- planifier et restreindre des travaux entre 08h00 et 18h00 ;
- maintenir de la population loin du champ d'actions des engins et matériels de chantier ;
- mettre en place d'une signalisation adéquate à l'entrée des zones d'habitation ;
- mettre en œuvre le PAR
- Informez les gérants d'activités économiques riveraines sur le planning des travaux .

##### ➤En phase de construction

- Faire l'entretien et le contrôle des véhicules
- Arroser périodiquement et régulièrement les plates-formes des travaux ;
- Mettre en place une bâche de protection sur les camions transportant les matériaux
- régler la teneur en eau des graveleux ;
- planifier et restreindre les travaux entre 08h00 et 18h00 ;
- respecter de la quiétude des riverains par les employés ;
- interdire le stockage des produits de déblais et autres déchets tout au long des voies ;
- stocker des produits chimiques sur des aires appropriées ;
- collecter, stocker temporairement et éliminer dans les conditions acceptables pour l'environnement les huiles usagées ;
- faire un programme de sensibilisation et de formation des employés;
- aménager de couloirs de passage pour faciliter le déplacement des riverains ;
- Arroser périodiquement et régulièrement des plates-formes
- mettre en place d'une bâche de protection sur les camions transportant les matériaux Réglage de la teneur en eau des graveleux ;
- mettre en place d'une signalisation adéquate à l'entrée des zones

d'habitation ;

- sensibiliser et informer les riverains et les usagers sur les risques d'accidents liés à la circulation des engins et au transport des matériaux
- informer les populations riveraines et les usagers sur la planning d'exécution des travaux et les mesures de sécurité à respecter
- informer et sensibiliser sur le VIH/ SIDA
- aménager des aires de vente de denrées alimentaires sur le chantier ;
- sensibiliser et former le personnel de chantier sur les SST
- équiper le chantier d'un dispositif médical ;
- porter obligatoirement les équipements de protection individuelle adéquat
- réglementer de la circulation des personnes et des véhicules sur le chantier ;
- impliquer les parties prenantes au projet (maire, responsables techniques de la mairie, chefs de quartier, responsables d'associations ou de groupes de jeunes) ;
- sensibiliser et former le personnel de chantier sur le respect des us et coutumes des populations
- sensibiliser et former le personnel du chantier sur le genre ;
- Prendre les dispositions nécessaires pour protéger les personnes exerçant des activités à proximité du chantier contre tout accident de la circulation ;
- prendre des dispositions techniques pour prévenir la fissuration des bâtis riverains
- faciliter le déplacement des personnes au niveau des équipements sensibles dans les meilleures conditions possibles ;
- arroser les aires de travail à proximité des équipements pour limiter les envois préjudiciables des poussières ;
- impliquer les concessionnaires avant l'entame des travaux.

##### ➤En phase d'entretien

- sensibiliser les populations riveraines
- limiter la vitesse dans la zone concernée
- installer les panneaux d'interdiction de klaxonner à proximité des équipements sensibles
- éloigner la population des engins, des matériels et des produits d'entretien

#### G.2 Clauses environnementales et sociales

Des mesures générales et spécifiques à insérer dans les dossiers d'appel d'offres et dans le marché de l'entreprise des travaux :

- o exigence d'un Plan de Gestion Environnementale et Sociale de l'Entreprise soumissionnaire (PGESC);
- o Mesures de protection environnementale et sociale ;
- o Mesures d'information et de sensibilisation sur la sécurité, le VIH/SIDA et les violences basée sur le genre
- o Mesures d'hygiène, de santé et de la sécurité
- o Mesures pour la gestion des relations entre l'entreprise et les populations riveraines.

#### G.3 Renforcement de capacité

Le plan de renforcement des capacités, d'information et de communication portera sur :

- l'information et la sensibilisation sur le projet, avec pour acteurs ciblés la Direction Technique de la Mairie de Port-Bouët et la population locale ;

-la formation et la sensibilisation sur l'hygiène, la santé et la sécurité au travail, avec pour acteur ciblé le personnel de l'Entreprise de construction ;

-la formation sur le cadre du suivi environnemental et social, avec pour acteur ciblé l'ANDE ; le District Autonome d'Abidjan, la Mairie de Port Bouët

-formation sur les techniques de communication et plaidoyer sur les mesures de sécurité, avec pour acteur ciblé l'Expert Environnementaliste du PACOGA, OSER et ONG.

#### **G.4 Indicateurs de suivi**

Le suivi de l'ensemble des paramètres biophysiques et socio-économiques est essentiel : Toutefois, pour ne pas alourdir le dispositif et éviter que cela ne devienne une contrainte dans le timing du cycle projet, il est suggéré de suivre les principaux indicateurs suivants : le nombre d'arrosage, le nombre de plaintes, le nombre d'arbre plantés, le nombre d'emplois créés, le nombre de séance d'information et de sensibilisation sur le VIH/SIDA.

#### **G.5- Mécanisme de gestion des plaintes**

Il est prévu de développer une procédure de règlement des plaintes qui permettra à l'ensemble de la population concernée par des nuisances possibles résultant des activités de construction de faire remonter au niveau de la cellule de coordination. Elle comporte trois niveaux et la durée maximale de traitement d'une plainte est de sept (7) jours. Les membres de gestion de plaintes sont les chefs de quartier, l'Unité de Coordination du Projet ; le District Autonome d'Abidjan; la commune d'Anyama; le représentant de l'ONG FERAD ; la représentante de l'association des femmes, le bureau de contrôle ; l'entreprise.

#### **G.6 Cadre organisationnel de la mise en œuvre du PGES**

L'organisation suivante est proposée pour la mise en œuvre du PGES du projet :

-Maîtrise d'ouvrage : Ministère des infrastructures Economiques (MIE), Maîtrise d'ouvrage délégué : Agence de Gestion des Routes (AGEROUTE), Unité de Coordination : Projet d'Appui à la Compétitivité de Grand Abidjan (PACOGA) ; veilleront au respect des mesures environnementales et sociales prévues dans la présente étude.

-Maîtrise d'œuvre : Bureau de Contrôle (BC), aura pour principale tâche de contrôler et surveiller la mise en œuvre du Plan de Gestion Environnementale et Sociale du Chantier (PGES-C) élaboré par l'Entreprise ; ;

-Entreprise de construction, fera la mise en œuvre du Plan de gestion environnementale et sociale chantier ;

-Comité de Médiation (CM), à trois niveaux chargé de gérer tous les litiges pouvant intervenir avant, pendant et après la réalisation des ouvrages;

-ONG pour la coordination et l'exécution auprès de la mairie de Port-Bouët les programmes d'information et de sensibilisation des populations sur la nature des travaux et les enjeux environnementaux et sociaux lors de la réalisation des travaux ;District Autonome d'Abidjan (DAA) et la Mairie de Port-Bouët ont pour rôle de suivre la mise en œuvre du PGES qui découle du présent EIES ;

-Direction Générale des Mines et des Carrières pour la délivrance des autorisations d'exploitation de carrière à l'entreprise ;

-Office de Sécurité Routière : interviendra dans les campagnes de sensibilisation et d'information sur les dispositions sécuritaires et le plan de circulation proposé par l'entreprise pour atténuer les perturbations.

#### **G.7 Coût des mesures environnementales et sociales**

Les coûts à provisionner par le Maître d'ouvrage pour l'information et la sensibilisation des populations riveraines, le suivi et la mise en œuvre des mesures environnementales et sociales, le renforcement des capacités des différents acteurs sont estimés à un quatre-vingt-dix-huit millions (98 000 000) francs CFA, soit cent soixante-dix-huit mille cent quatre-vingt-un ( 178 181) USD

#### **B- LIEUX DE CONSULTATION DU CPR**

L'EIES du projet d'aménagement d'un échangeur au carrefour d'Akwaba du PACOGA peut se consulter aux adresses suivantes :

##### **1- MINISTERE DES INFRASTRUCTURES ECONOMIQUES**

- Secrétariat du Directeur de Cabinet Plateau Tour D 7 et 8ème étages BP : O1 BP V6, Tel : 20347323, 20 34 73 01

##### **2-MINISTERE DE L'ENVIRONNEMENT, DE LA SALUBRITE ET DU DEVELOPPEMENT DURABLE**

-Au secrétariat du Directeur de Cabinet du Ministre : sis au Plateau à la cité administrative, tour D 10ème étage.

BP : 20 BP 605 Abidjan 20

Tel : (225) 20 21 33 89

Tel : (225) 20 22 07 01

##### **3-MINISTERE DE LA CONSTRUCTION, DU LOGEMENT, DE L'ASSAINISSEMENT ET DE L'URBANISME**

-Au secrétariat du Directeur de Cabinet du Ministre : sis au Plateau à la cité administrative, tour D Tel : (225) 20 21 44 72

Tel : (225) 20 22 07 01

-Au secrétariat du Directeur de la DAUD sis au Plateau à la Tour C Tél : 20 22 83 49

##### **4- MINISTERE DE L'ECONOMIE ET DES FINANCES**

-Cabinet du ministre sis Plateau à l'immeuble SCIAM, 20ème étage 01 BPV 103 Abidjan : Tel (225) 22 25 38 00

##### **5-MINISTERE DE L'INTERIEUR ET SECURITE**

-Au Plateau en face de la Cathédrale Saint Paul 01 BP V 241 Abidjan 01 au Cabinet du Ministre : Tel (225) 20 21 76 03 / 20 25 87 59 /20 25 87 60, Fax: (225) 20 32 32 27

##### **-DIRECTION GÉNÉRALE DE LA DÉCENTRALISATION DU DÉVELOPPEMENT LOCAL (DGDDL), sise au Plateau,**

Tel (225) 20 21 27 79.

##### **-PREFECTURE D'ABIDJAN**

Au cabinet du Préfet Tel : (225) 20216624

##### **-MAIRIE DE PORT-BOUET**

-Au secrétariat de la Direction Technique Tel : (225) 21 22 24 22 /21 27 72 08 / 12 Bp : 94 Abidjan 12

Au secrétariat de la Direction Technique

Tel : (225)23451675/23452820

##### **6- MINISTERE DU TRANSPORT**

-Cabinet du Ministre Abidjan plateau Immeuble SCIAM 8ème étage : Tel : 20 34 48 58

**NB.:** Les Organisations Non Gouvernementales (ONG) désirant consulter ce document peuvent se rapprocher de la Cellule de Coordination du PRICI située au deux (2) Plateaux Vallons à la cité LEMANIA 08 BP 2346 Abidjan 08, Tel : (225) 22 40 90 90 / Fax: (225) 22 41 35 59 ou se rendre sur le site internet [www.prici.ci](http://www.prici.ci).