

REPUBLIQUE DE CÔTE D'IVOIRE  
Union – Discipline – Travail



MINISTÈRE DE L'ÉCONOMIE  
NUMÉRIQUE ET DE LA POSTE



CELLULE DE COORDINATION DES PROJETS HIMO

**CONSTAT D'IMPACT ENVIRONNEMENTAL ET SOCIAL (CIES) DES  
TRAVAUX DE REPROFILAGE LOURD ET TRAITEMENT DE  
POINTS CRITIQUES (RLTPC) DE 70 KM DE ROUTES RURALES  
DANS LA RÉGION DU LOH-DJIBOUA**

**Rapport final  
Septembre 2020**

## TABLE DES MATIERES

LISTE DES TABLEAUX.....	5
LISTE DES FIGURES .....	6
LISTE DES PHOTOS.....	7
SIGLES ET ACRONYMES.....	9
RESUME EXECUTIF .....	11
EXECUTIVE SUMMARY .....	24
<b>1. INTRODUCTION.....</b>	<b>36</b>
1.1 Contexte et justification du sous-projet .....	36
1.2 Objectifs de l'étude.....	36
1.3 Méthodologie de la conduite de l'étude .....	37
1.3.1 Collecte de données de base.....	37
1.3.2 Collecte de données relatives à la zone du sous- projet.....	37
1.3.2.1 Collecte de données de terrain .....	37
1.3.2.2 Consultation des parties prenantes .....	38
<b>2. DESCRIPTION DU SOUS-PROJET .....</b>	<b>39</b>
2.1 Promoteur du sous-projet .....	39
2.2 Localisation géographique des itinéraires du sous-projet .....	39
2.3 Description des activités du sous-projet.....	41
2.3.1 Description de la technologie d'aménagement envisagée .....	42
2.3.2 Description de la consistance des travaux .....	45
2.3.3 Description des équipements de construction .....	47
2.3.4 Description des phases du sous- projet.....	47
2.3.5 Création d'emploi .....	49
2.3.6 Description des alternatives .....	50
<b>3. CADRE POLITIQUE, JURIDIQUE ET INSTITUTIONNEL DE L'EVALUATION ENVIRONNEMENTALE DU SOUS-PROJET.....</b>	<b>52</b>
3.1 Cadre politique .....	52
3.2 Cadre juridique .....	54
3.3 Cadre institutionnel.....	73
<b>4. DESCRIPTION DE LA SITUATION SOCIO-ENVIRONNEMENTALE INITIALE LA ZONE DU SOUS- PROJET.....</b>	<b>77</b>
4.1 Délimitation de la zone d'influence du sous-projet.....	77
4.1.1 Zone d'influence indirecte.....	77
4.1.2 Zone d'influence directe.....	77
4.2 Profil biophysique et socio-économique de la zone d'étude.....	77
4.3 Description de l'environnement biophysique et humain de la zone d'influence direct du sous-projet .....	86
4.3.1 Description de l'environnement biophysique des itinéraires des départements de Divo, Guitry et Lakota.....	86
4.3.2 Description de l'environnement humain des itinéraires des départements de Divo, Guitry et Lakota.....	92
4.4 Enjeux environnementaux et sociaux .....	114
<b>5. IDENTIFICATION, ANALYSE ET EVALUATION DES RISQUES ET IMPACTS</b>	

<b>ENVIRONNEMENTAUX ET SOCIAUX INDUITS PAR LE SOUS-PROJET .....</b>	<b>116</b>
5.1 Méthodologie d'identification des impacts.....	116
5.2 Evaluation des impacts .....	117
5.3 Identification, description, analyse et évaluation des risques et impacts potentiels du sous-projet .....	118
5.4 Identification, description, analyse et évaluation des risques et impacts au niveau des sites départements de Divo, Guitry et Lakota .....	119
5.4.1 Risques et impacts du sous-projet en phase préparatoire .....	119
5.4.2 Risques et impacts du sous-projet en phase de construction.....	121
5.4.3 Risques et impacts du sous-projet en phase de repli.....	125
5.4.4 Risques et impacts du sous-projet en phase d'exploitation.....	125
<b>6. MESURES DE PREVENTION ET DE GESTION DES RISQUES ET IMPACTS DU SOUS-PROJET 131</b>	
6.1 Mesures d'atténuation des impacts négatifs en phase préparatoire et de construction	131
6.1.1 Mesures d'atténuation des impacts négatifs sur le milieu biophysique.....	131
6.1.2 Mesures d'atténuation des impacts négatifs sur le milieu socio-économique ou culturel .....	132
6.2 Mesures pour l'atténuation des impacts négatifs en phase de repli .....	135
6.2.1 Mesures pour l'atténuation des impacts négatifs sur l'environnement biophysique.....	135
6.2.2 Mesures pour l'atténuation des impacts négatifs sur le milieu humain ou socio-économique et culturel .....	135
6.3 Mesures pour l'atténuation des impacts négatifs en phase exploitation.....	136
6.3.1 Mesures d'atténuation des impacts négatifs sur l'environnement biophysique...	136
6.3.2 Mesures d'atténuation des impacts négatifs sur le milieu humain ou socio-économique et culturel .....	136
6.3.3 Mesures de bonification ou initiatives complémentaires.....	136
6.4 Gestion des risques et accidents.....	144
6.5 Mécanisme de gestion des découvertes fortuites .....	146
6.6 Dispositif de prévention pour éviter l'emploi des enfants sur les chantiers des travaux	146
6.7 Prévention des Violences Basées sur le Genre (VBG) : abus et exploitation sexuel/harcèlement sexuel .....	146
6.8 Mécanisme de gestion des plaintes.....	147
<b>7. PLAN DE GESTION ENVIRONNEMENTALE ET SOCIALE (PGES) .....</b>	<b>149</b>
7.1 Arrangements institutionnels de mise en œuvre et suivi du PGES .....	149
7.1.1 Unité de Coordination du Projet (UCP).....	149
7.1.2 AGEROUTE.....	149
7.1.3 Mission de contrôle (MdC) .....	149
7.1.4 Entreprise en charge des travaux.....	149
7.1.5 Agence Nationale De l'Environnement (ANDE).....	150
7.1.6 Collectivités locales.....	150
7.1.7 Organisations Non Gouvernementales (ONG) et association locales.....	150
7.2 Programme de mise en œuvre, de surveillance et de suivi environnemental et social	150
7.3 Mise en œuvre des mesures environnementales et sociales .....	150
7.4 Surveillances environnementale et sociale.....	150
7.5 Suivi environnemental et social.....	150
7.6 Matrice du plan de gestion environnementale et sociale.....	151
7.7 Mécanisme de suivi-évaluation.....	160
7.7.1 Dispositif de rapportage.....	160

7.7.2	Indicateur de suivi environnemental et social .....	160
7.7.3	Mesures d'information et de sensibilisation .....	161
7.7.4	Coût des mesures environnementales et sociale.....	162
<b>8.</b>	<b>CONSULTATION DES PARTIES PRENANTES.....</b>	<b>164</b>
8.1	Objectif de la consultation .....	164
8.2	Méthodologie adoptée .....	164
8.3	Résultats de la consultation des parties prenantes.....	164
	<b>CONCLUSION.....</b>	<b>167</b>
	<b>BIBLIOGRAPHIE.....</b>	<b>168</b>
	<b>ANNEXES .....</b>	<b>169</b>



## **LISTE DES TABLEAUX**

Tableau 1 : Calendrier de visite des itinéraires du projet .....	38
Tableau 2: Itinéraires du sous- projet dans la région du Lôh-Djiboua .....	41
Tableau 3: Caractéristiques techniques types des routes .....	42
Tableau 4: Volumes totaux des matériaux nécessaire pour l'exécution des travaux dans la région du Lôh-Djiboua.....	43
Tableau 5: Volumes et caractéristiques des matériaux d'emprunt de la région du Lôh-Djiboua.....	44
Tableau 6: Localisation de sites d'emprunt complémentaires. ....	44
Tableau 7 : Type de matériel utilisé sur des projets similaires pour les trois départements.....	47
Tableau 8 : Emplois permanents.....	49
Tableau 9 : Emplois temporaires non qualifiés .....	50
Tableau 10 : Textes législatifs et règlementaires applicables au sous-projet.....	55
Tableau 11: Conventions ou accords internationaux ratifiés et signés par la Côte d'Ivoire .....	68
Tableau 12 : Organismes publiques nationaux impliquées dans la mise en œuvre du sous-projet.....	73
Tableau 13 : Statistiques du réseau routier de la région du Lôh-Djiboua .....	80
Tableau 14 : Infrastructures d'éducation et effectif des élèves de la région de Lôh-Djiboua .....	81
Tableau 15 : Infrastructures sanitaires au niveau régional .....	82
Tableau 16 : Statistiques des pathologies de la région du Lôh-Djiboua (2017-2018) .....	82
Tableau 17 : Statistiques des infrastructures d'alimentation en eau potable de la région du Lôh-Djiboua .....	82
Tableau 18: Type de production et chiffres clés de la région du Lôh-Djiboua .....	84
Tableau 19 : Etat des Permis de Recherche (PR) et Permis d'Exploitation (PE) du Lôh-Djiboua .....	84
Tableau 20 : Récapitulatif des activités et infrastructures affectés dans la zone du sous-projet.....	114
Tableau 21 : Matrice des interrelations de sources potentielles d'impacts (éléments du sous-projet) et des récepteurs d'impacts (composantes du milieu) .....	117
Tableau 22: Réseau de signification des impacts .....	118
Tableau 23: Activités à réaliser selon les phases des travaux.....	118
Tableau 24 : Synthèse des impacts des travaux en phase préparatoire, construction, de repli et d'exploitation.....	127
Tableau 25: Synthèse des mesures d'atténuations en phase préparatoire, de construction, de repli et d'exploitation .....	137
Tableau 26: Identification et gestion des risques du sous-projet .....	145
Tableau 27 : Matrice de synthèse du Plan de mise en œuvre des mesures environnementales et sociales .....	152
Tableau 28: Canevas de surveillance et de suivi environnemental et social.....	160
Tableau 29: Actions d'information et de sensibilisation .....	162
Tableau 30 : Coût du PGES.....	162
Tableau 31 : Synthèse des préoccupations des réunions d'information et de consultation publique.....	165
Tableau 32 : Statistiques des cultures pérennes de la région du Lôh-Djiboua (2017- 2018) .....	170
Tableau 33: Statistiques des cultures vivrières de la région du Lôh-Djiboua (2017- 2018).....	171

## **LISTE DES FIGURES**

Figure 1 : Localisation de la région du Lôh-Djiboua .....	40
Figure 2 : Localisation des six itinéraires dans la région du Lôh-Djiboua .....	41
Figure 3 : Profil en travers type (profil mixte) .....	43

## **LISTE DES PHOTOS**

Photo 1 : Vue d'un ouvrage sur le tronçon sur l'itinéraire Bamakouassikro-N'zi N'drikro .....	87
Photo 2 : Vue d'un ouvrage sur le tronçon CFI-Abouladjan .....	87
Photo 3 : Vue d'un ouvrage dégradé sur l'itinéraire Hiré-Leleblé.....	88
Photo 4 : Vue d'un tronçon sur l'itinéraire COCHEMDIDA – N'GORANKRO .....	89
Photo 5 : Vue d'un tronçon sur l'itinéraire COCHEMBAOULE – NOUVEAU QUARTIER .....	90
Photo 6 : Vue d'un tronçon de l'itinéraire Digako-Kadeko .....	91
Photo 7 : Vue de la traversée du village de Bemakouassikro .....	92
Photo 8 : Vue d'un tricycle en chargement à Kouadiobakro .....	93
Photo 9 : Vue de certaines habitations à Landounou .....	93
Photo 10 : Vue de la PMH de Souangakro .....	94
Photo 11 : Vue d'un passage busé dégradé : route coupée .....	94
Photo 12 : Vue de l'EPP Ahuia.....	95
Photo 13 : Vue du marché de Kouadiokro .....	95
Photo 14 : Vue du cimetière à l'entrée de Landounou .....	96
Photo 15 : Vue du village d'Aboulayedjan.....	97
Photo 16 : Vue d'un enclos de bovins à Aboulayedjan .....	98
Photo 17 : Vue de l'entrée du village de Léléblé .....	100
Photo 18 : Vue des bâtis à Léléblé.....	101
Photo 19 : Vue d'un point d'eau potable à Hiré.....	101
Photo 20 : Vue du Collège de Léléblé .....	102
Photo 21 : Vue du Centre de santé de Léléblé .....	102
Photo 22 : Vue du cimetière de Hiré .....	103
Photo 23 : Vue des habita sur le tronçon .....	104
Photo 24 : Vue d'un tronçon dégradé.....	105
Photo 25 : Vue d'un marché .....	106
Photo 26 : Vue d'un dépôt d'ordure ménagère .....	106
Photo 27 : Vue de plantations de part et d'autre de l'itinéraire .....	108
Photo 28 : Vue d'un tronçon de l'itinéraire COCHEM BAOULE – NOUVEAU QUARTIER .....	109
Photo 29 : Vue de la traversée de KADEKO .....	110
Photo 30 : Vue d'un tronçon de l'itinéraire Digako-Kadeko.....	111
Photo 31 : Vue de l'EPP de Digako.....	112
Photo 32 : Vue de point de santé à Kadeko .....	112
Photo 33 : Vue du marché hebdomadaire sur l'itinéraire à Kigako .....	113
Photo 34 : Séance de consultation publique à la préfecture de Divo.....	166
Photo 35 : Photo de famille à la fin de la séance .....	166
Photo 36 : : Vue de la table de séance de la consultation publique à la préfecture de Lakota .....	166
Photo 37 : Vue de l'assemblée de la consultation publique à la préfecture de Lakota.....	166
Photo 38 : Vue de la table de séance de consultation publique à la préfecture de Guitry .....	166
Photo 39 : Vue de l'assemblée de la consultation publique à la préfecture de Guitry .....	166



## **SIGLES ET ACRONYMES**

<b>SIGLES</b>	<b>DEFINITIONS</b>
AGEROUTE	Agence de Gestion des Routes
ANADER	Agence Nationale d'Appui au Développement Rural
ANAGED	Agence Nationale de Gestion des Déchets
ANDE	Agence Nationale De l'Environnement
ANSUT	Agence Nationale du Service Universel des Télécommunications
ARTCI	Autorité de Régulation des Télécommunications de Côte d'Ivoire
BM	Banque mondiale
CEDEAO	Communauté Economique des Etats de l'Afrique de l'Ouest
CGES	Cadre de Gestion Environnementale et Sociale
CIES	Constat d'Impact Environnemental et Social
CNRA	Centre National de Recherche Agronomique
CPR	Cadre de Politique de Réinstallation
DGIR	Direction Générale des Infrastructures Routières
DGPRE	Direction Générale de Protection des Ressources en Eaux
ECOWS/PDDAA	Programme Détaillé de Développement de l'Agriculture Africaine
EIES	Etude d'Impact Environnemental et Social
ESPC	Etablissements Sanitaires de Premier Contact
FPI	Financement de Projets d'Investissements
GES	Gaz à Effet de Serre
IDE	Infirmier Diplômé d'Etat
MCLU	Ministère de la Construction, du Logement et de l'Urbanisme
MdC	Mission de Contrôle
MEF	Ministère de l'Economie et des Finances
MENUP	Ministère de l'Economie Numérique et de la Poste
MINADER	Ministère de l'Agriculture et du Développement Rural
MSHP	Ministère de la Santé et de l'Hygiène Publique
OCPV	Office d'aide à la Commercialisation des Produits Vivriers
ONG	Organisation Non Gouvernementale
PAE	Plan Assurance Environnement
PAP	Personne Affectée par le Projet
PAR	Plan d'Action de Réinstallation
PGES	Plan de Gestion Environnementale et Sociale

SIGLES	DEFINITIONS
PGES-C	Plan de Gestion Environnementale et Sociale-Chantier
PGP	Préparateur Gestionnaire en Pharmacie
PNIA	Programme National d'Investissement Agricole
PNMR	Programme National de Formation aux Métiers Ruraux
PO	Politique Opérationnelle
PPGED	Plan Particulier de Gestion et d'Elimination des Déchets
PPSPS	Plan Particulier de Sécurité et Protection de la Santé
PSNDEA	Projet de Solutions Numériques pour le Désenclavement des zones rurales et l'e-Agriculture
RLTPC	Reprofilage Lourd avec Traitement de Points Critiques
SNDI	Société Nationale de Développement Informatique
SODEFOR	Société de Développement des Forêts
TBM	Technicien Biomédical
TDR	Termes de Référence
TIC	Technologie de l'Information et de la Communication
UCP	Unité de Coordination du Projet
VBG	Violences Basées sur le Genre

## **RESUME EXECUTIF**

### **A - Contexte et justification du sous-projet**

La République de Côte d'Ivoire a signé le 28 juin 2018 un Accord de Financement, avec la Banque mondiale, au titre des facilités de l'Association Internationale de Développement (IDA) CREDIT N° 6244-CI pour la mise en œuvre du Projet de Solutions Numériques pour le Désenclavement des zones rurales et l'e-Agriculture (PSNDEA). La mise en vigueur du PSNDEA a été déclarée le 14 novembre 2018 et l'arrêté n°704/MENUP/CAB du 31 décembre 2018 portant création, attributions, organisation et fonctionnement de l'Unité de Coordination du Projet (UCP) a été signé. L'Objectif de Développement du Projet (ODP) est d'accroître l'accès aux services numériques pour améliorer la productivité agricole et l'accès aux marchés.

Le PSNDEA s'articule autour de quatre (04) composantes. Il s'agit de la :

- composante 1 : Extension de la connectivité numérique dans les zones rurales et isolées ciblées ;
- composante 2 : Services numériques pour le développement agricole ;
- composante 3 : Réhabilitation et entretien des routes rurales ;
- composante 4 : Gestion du Projet.

La composante 3 envisage la réhabilitation de routes rurales dans la région du Lôh-Djiboua par Reprofilage Lourd et Traitement de Points Critiques (RLTPC) en vue du désenclavement des localités bénéficiaires. A l'issue de la sélection environnementale et sociale « screening », six (06) itinéraires d'une longueur totale 70 km se sont vus classés dans la catégorie « B », cela signifie que ces itinéraires peuvent être associé à des risques et impacts environnementaux et sociaux modérés. Par conséquent, la réalisation du présent document, le Constat d'Impact Environnemental et Social (CIES) suivant la réglementation de la Côte d'Ivoire est requise.

#### **▪ Objectifs du CIES**

Ce Constat d'Impact Environnemental (CIES) vise à :

- identifier les éléments sensibles existant dans l'environnement du sous-projet ;
- déterminer les activités du sous-projet susceptibles d'impacter l'environnement naturel et humain ;
- évaluer les risques et impacts environnementaux et sociaux potentiels du sous-projet ;
- recommander des mesures et actions de bonification des impacts positifs et d'atténuation des impacts négatifs afin de garantir la durabilité environnementale et sociale du sous-projet ;
- élaborer un Plan de Gestion Environnementale et Sociale (PGES).

Le présent CIES a été préparé aux fins d'éclairer les différentes parties prenantes du sous-projet sur les contraintes environnementales et sociales liées à l'exécution des travaux, et sur les mesures de protection à envisager. Par ailleurs, il vise à faciliter la prise de décision quant à la pertinence environnementale et sociale du sous-projet.

#### **▪ Méthodologie de conduite du CIES**

La conduite de l'étude s'est faite à travers diverses activités dont les principales sont :

- la collecte de données de base relatives au sous-projet, auprès de l'AGEROUTE ;
- la collecte de données monographiques de la région du Lôh-Djiboua, auprès des chefs de services ;

- la collecte de données de terrain relatives à l'état des itinéraires du sous-projet et aux différentes occupations des abords ;
- l'organisation de réunions d'information et consultation des parties prenantes de la zone du sous-projet (Préfectures de Divo, Guitry et Lakota et sous-préfectures de Hiré et Ogoudou), présidées par les autorités préfectorales ;
- l'exploitation des données collectées et rédaction du rapport.

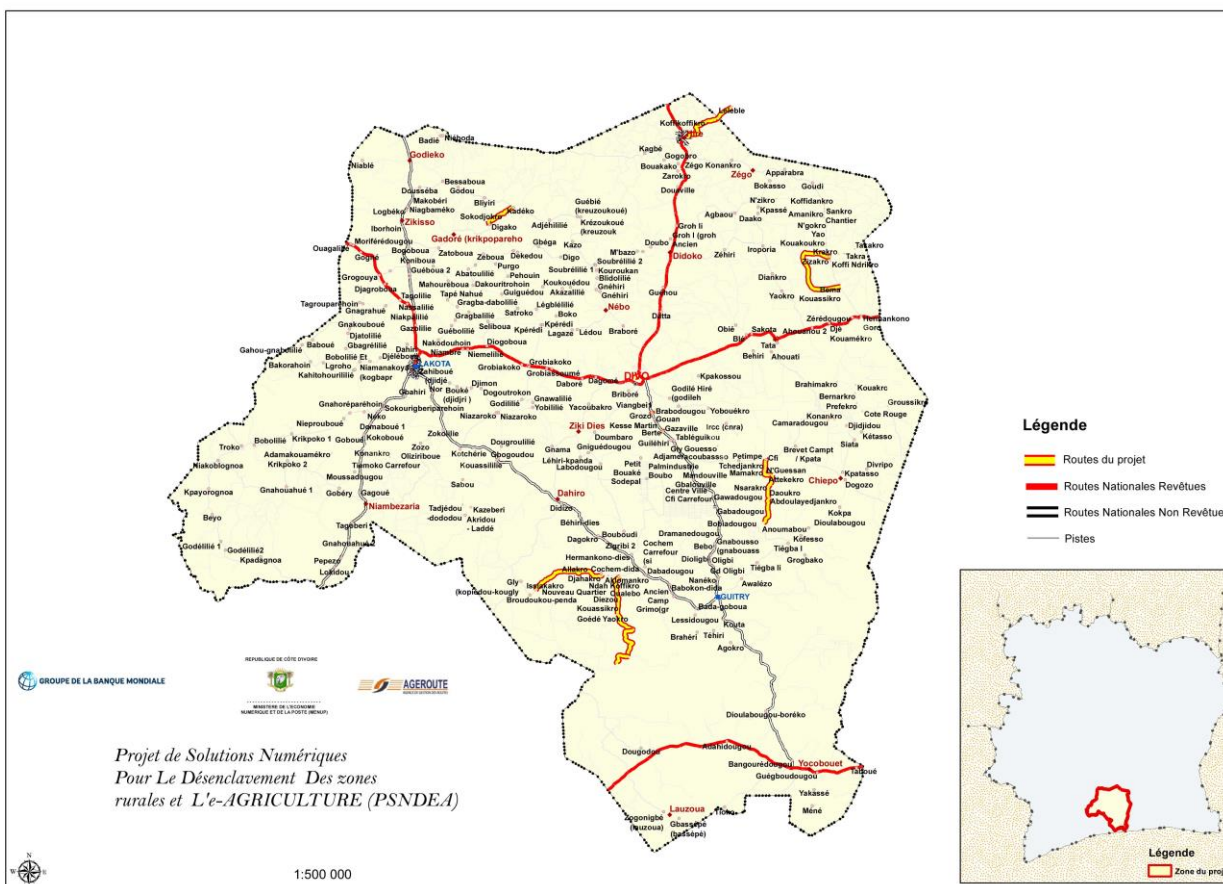
▪ **Promoteur du sous-projet**

Le promoteur du sous-projet est le Ministère de l'Economie Numérique et de la Poste à travers l'UCP. Il est également le Maître d'Ouvrage.

▪ **Localisation géographique des itinéraires du sous-projet**

Le zone d'exécution sous-projet est localisée la région du Loh-Djiboua. Elle est située dans le centre-ouest de la Côte d'Ivoire. La région du Loh-Djiboua, dont le chef-lieu de région est la ville de Divo, est limitée au nord par la région du Goh, au sud par les régions de Gbôklè et des Grands-Ponts, à l'est par la région de l'Agneby-Tiassa et des Grands-Ponts, et à l'ouest par la région de la Nawa. Les itinéraires concernés par le présent CIES sont au nombre de six (06) et totalisent un linéaire de 70 Km. Ils sont situés les départements de Divo, Guitry et Lakota.

La localisation des itinéraires à l'étude dans la région du Loh-Djiboua est présentée par la figure ci-après.



Source : Rapport d'études techniques des travaux de RLTPC, AGEROUTE 2019

**B-Description de la consistance des travaux**



Les travaux envisagés portent essentiellement sur les travaux de Reprofilage Lourd et Traitement de Points Critiques (RLTPC) de 70 km de routes rurales. Les activités comprennent essentiellement :

- le dégagement des emprises techniques requises (abattage d'arbuste et désherbage, le cas échéant) ;
- la mise en forme, le réglage et le compactage de l'arase de la couche de roulement ;
- la fourniture et la mise en œuvre de matériaux naturels sélectionnés ;
- la réalisation des ouvrages de drainage et assainissement (buses, dalots, ponceaux, etc.) en vue de mettre la route hors de portée d'eau,
- le traitement des bourniers, des nids de poule, en vue d'amélioration de la chaussée de roulement.

#### ▪ **Description des différentes phases du sous-projet**

Les travaux du sous-projet seront exécutés en quatre (04) phases, en conformité avec les règles en matière de protection de l'environnement :

- phase préparatoire (installation du chantier, emmenée de matériel, recrutement du personnel, etc.) ;
- phase de travaux ;
- phase de fin de chantier ou de repli ;
- phase d'exploitation.

#### **C-Cadre politique, juridique et institutionnel du sous-projet**

##### ▪ **Cadre politique**

Dans le cadre du présent sous-projet, les politiques concernées sont les suivantes :

- Politique nationale en matière de protection de l'environnement,
- Politique Nationale de Lutte contre la Pauvreté,
- Plan National du Développement Routier (PNDR),
- Politique Nationale en matière du genre,
- Politique sanitaire et d'hygiène du milieu,
- Politique de décentralisation.

##### ▪ **Cadre juridique national**

La réalisation de ce CIES s'appuie aussi sur les textes législatifs et réglementaires tels que :

- la Loi n°2016-886 du 8 novembre 2016 portant Constitution ivoirienne telle que modifiée par la loi constitutionnelle n°2020-348 du 19 mars 2020 ;
- la Loi n° 96-766 du 03 octobre 1996 portant Code de l'Environnement ;
- la Loi n° 98-755 du 23 décembre 1998 portant Code de l'Eau ;
- la Loi n° 99-477 du 2 août 1999 Portant Code de Prévoyance Sociale modifiée par l'Ordonnance N° 2012-03 du 11 janvier 2012, modifiée par l'ordonnance n° 17-107 du 15 février 2017 ;
- la Loi n° 2014 - 138 du 24 mars 2014 portant Code Minier ;
- la Loi n° 2014-390 du 20 juin 2014 d'orientation sur le Développement Durable ;
- la Loi n°2015-532 du 20 juillet 2015 portant Code du Travail ;
- la Loi n°2019-675 du 23 juillet 2019 portant Code Forestier ;
- la Loi n° 2019-868 du 14 octobre 2019 modifiant la loi n°98-750 du 23 décembre 1998 relative au domaine foncier rural, telle que modifiée par les lois n°2004-412 du 14 août 2004 et n°2013-655 du 13 septembre 2013 ;

- le Décret n ° 95 - 817 du 29 septembre 1995 fixant les règles d'indemnisation pour destruction des cultures ;
- le Décret n° 96-206 du 07 mars 1996 relatif au Comité d'Hygiène, de Sécurité et des Conditions de Travail ;
- le Décret n° 96-884 du 25 octobre 1996 règlementant la purge des droits coutumiers sur sol pour intérêt général ;
- 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° 98-38 du 28 janvier 1998 relatif aux mesures générales d'hygiène en milieu du travail ;
- 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° 2005-03 du 06 janvier 2005 portant Audit Environnemental ;
- Ordonnance n° 2016-588 du 3 août 2016 portant titre d'occupation du domaine public en Côte d'Ivoire ;
- l'Arrêté Interministériel n°453/MINADER/MIS/MIRAH/MEF/MCLU/MMG/MEER/MPEER/SEPMBPE du 01 août 2018 portant fixation du barème d'indemnisation pour la destruction ou projet de destruction des cultures et autres investissements en milieu rural et abatage d'animaux d'élevage ;
- l'Arrêté n°01164 MINEEF/CIAPOL/SIIC du 04 novembre 2008 portant Réglementation des Rejets et Emissions des Installations Classées pour la Protection de l'Environnement.

En outre, plusieurs conventions ou accords internationaux ont été signés/ratifiés par la Côte d'Ivoire dans le domaine de la protection de l'environnement et dont certains sont applicables au sous-projet.

La présente étude a été réalisée en tenant compte des Politiques de sauvegardes environnementales et sociales de la Banque mondiale, notamment celles déclenchées par le sous-projet. Il s'agit de la :

- PO 4.01 : Evaluation Environnementale ;
- PO 4.11 : Ressources Culturelles Physiques ;
- PO 4.12 : Réinstallation Involontaire.

#### ▪ **Cadre institutionnel**

Dans le cadre du présent sous-projet, le cadre institutionnel de gestion environnementale et sociale concerne les organismes publics nationaux suivants :

- le Ministère de l'Équipement et de l'Entretien Routier ;
- le Ministère de l'Environnement et du Développement Durable ;
- le Ministère de l'Assainissement et de la Salubrité ;
- le Ministère des Eaux et Forêts ;
- le Ministère de l'Administration du Territoire et de la Décentralisation ;
- le Ministère des Transports, le Ministère de la Santé et de l'Hygiène Publique ;
- le Ministère de la Construction, du Logement et de l'Urbanisation ;
- le Ministère des Mines et de la Géologie ;
- le Ministère des Ressources Animales et Halieutiques ;
- le Ministère de l'Agriculture et du Développement Rural ;
- le Ministère de l'Emploi et de la Protection Sociale.

## **D- Description de la situation environnementale et sociale des itinéraires et enjeux environnementaux et sociaux majeurs liés au sous-projet**

Dans l'élaboration de cette étude, les principales zones traversées par les itinéraires ont été délimitées de manière à (i) couvrir l'ensemble des activités projetées dans la zone ; (ii) inclure toutes les activités connexes liées à sa réalisation ; et (iii) circonscrire l'ensemble des impacts directs, indirects et cumulatifs, à long terme du sous-projet, sur le milieu physique, biologique et humain.

### **D1 -Milieu biophysique**

#### **▪ Relief**

Le relief de la région du Lôh-Djiboua est constitué d'un plateau incliné en direction du sud avec cependant quelques nuances marquées par l'existence de collines dans la région de Hiré et de bas-fonds. Le point culminant se situe à 501 m d'altitude.

#### **▪ Sols**

Les sols sont majoritairement ferrallitiques, fortement désaturés. Ils sont caractérisés par leur richesse et leur fertilité représentées par les écosystèmes agricoles que sont les bas-fonds marécageux et les plaines alluviales.

#### **▪ Climat**

Le climat est de type attiéen, subéquatorial, chaud et humide caractérisé par l'alternance de 4 saisons :

- une grande saison de pluie de mars à juin (501,6 mm de pluie en moyenne) ;
- une petite saison de pluie de septembre à novembre (68,3 mm de pluies en moyenne) ;
- une grande saison sèche qui dure de décembre à février ;
- une petite saison sèche qui s'étend de juillet à septembre.

#### **▪ Hydrographique**

Plusieurs cours d'eau existent dans la zone d'influence directe du sous-projet. Certains sont permanents et d'autres tarissent en saison sèche.

#### **▪ Végétation et faune**

Le couvert végétal est caractérisé par la présence de forêt humide, de forêt dense humide, de forêt sempervirente et de forêt ombrophile qui sont néanmoins progressivement dégradées en raison d'une exploitation agricole et forestière intense, laissant place à une végétation buissonnante ou à des forêts clairsemées. Ces forêts renferment encore, mais à un degré moindre, les essences forestières précitées. Au niveau de la faune, il existe encore quelques buffles, la faune est dominée par plusieurs espèces de petits animaux dont les plus fréquents sont les biches (*Cephalophus*), les gazelles (*Gazella*), les agoutis (*Dasyprocta*), les hérissons (*Atherurus*), les sangliers (*Suidae*), les singes et les pangolins (*Manidea*). A cela s'ajoute la faune domestique constituée, notamment de bovins, caprins, ovins et de la volaille (poulets, pintades, canards ...). La zone du sous-projet regorge des espèces floristiques vulnérables, menacées et danger. Pour la faune, les pangolins constituent la seule espèce menacée dans la zone d'influence du sous-projet. Les itinéraires identifiés ne se situent ni sur la liste des aires protégées ni sur la liste des forêts classées dans la zone d'influence du sous-projet.

### ▪ **Qualité de l'air**

La qualité de l'air ambiant est bonne sur l'ensemble des itinéraires visités selon les populations. Toutefois, ces tronçons sont parcourus par des motocyclistes et quelques rares véhicules qui génèrent de la poussière en saison sèche et des gaz d'échappement.

### **D2-Milieu socio-économique**

La population des localités concernées par le sous-projet est diversifiée et constituée de Dida, Godié, avec une forte communauté venue de divers horizons de la Côte d'Ivoire (Baoulés, Malinkés et, Sénoufos...) et des ressortissants de la CEDEAO. Au niveau agricole, on rencontre des plantations de cacao, café, de palmier à huile et hévéa ainsi que des cultures vivrières telles que le riz et la banane plantain. L'élevage pratiqué est essentiellement composé de volailles, d'ovins, de caprins et de bovins. Le transport est dominé par les engins à deux roues et les tricycles. L'absence d'entretien de ces itinéraires, caractérisé des par ces sections quasi impraticable rend difficile le déplacement des populations. Concernant l'habitat, on rencontre des maisons en banco et quelques habitats modernes. Sur le plan des infrastructures, tous les villages ne sont pas électrifiés, et on note la présence de pompes hydrauliques villages dont certains sont défaillant. La plupart des localités n'ont pas de centre de santé. Le secteur éducatif est marqué par la prépondérance du cycle primaire. Par ailleurs, on observe de petites activités commerciales. Au niveau religieux, on rencontre des églises et des mosquées.

### **Les sites sacrés et archéologiques**

Dans la zone du sous-projet, l'on rencontre des cimetières à proximité des itinéraires Digakro-Kadeko, Hiré-Léléblè et Bemakoussikro-N'zi N'drikro. Cependant, la zone du sous-projet, ne regorge pas dans sa zone d'influence directe de site sacré (eau, bois, et forêt). La région du Lôh Djiboua ne présente pas de montagne, de parcs, de monuments ou de sites sacrés et archéologiques (Etudes monographiques et économiques des Districts de Côte d'Ivoire (PEMED-CI), Note de synthèse (District du Lôh-Djiboua 2015),).

Elle se caractérise par la tenue d'un certain nombre de manifestations et représentations culturelles, qui s'inscrivent dans le cadre d'anciennes coutumes et traditions et qui revêtent parfois un caractère sacré pour les populations (festival Djaka, fêtes du pagne Ako, ...).

### **D3 - Enjeux environnementaux et sociaux majeurs**

Les principaux enjeux environnementaux et sociaux majeurs du sous-projet sont :

- la préservation des cours d'eau et nappes phréatiques contre des polluants;
- la préservation des sols contre l'érosion et la pollution;
- la préservation de la flore et de la faune ;
- la protection des sites culturels;
- la préservation des activités socio-économiques (cultures agricoles) ;
- le maintien du trafic routier ;
- la préservation de la sécurité et de la santé du personnel de chantier et des populations riveraines ;
- le risque de développement de foyer de propagation de la maladie au COVID-19.

### **E- Identification des risques et impacts environnementaux et sociaux du sous-projet**

#### **E1- Risques et impacts du sous-projet en phase préparatoire**

##### ▪ **Impacts négatifs sur l'environnement biophysique**

- mise à nu du sol avec effet érosif par les travaux de débroussement et de décapage ;

- soulèvement de poussière lors du transport des équipements et engins et véhicules en temps sec ;
- **Impacts négatifs sur le milieu humain ou socio-économique**
  - risque d'accident de travail et de circulation par les mouvements des engins et véhicules de chantier ;
  - gênes des populations riveraines dues aux bruits issus des engins et véhicules de chantier ;
  - dégradation de la qualité du cadre de vie par le rejet des déchets de chantier ;
  - perturbation du trafic routier par l'ouverture de l'emprise des travaux ;
  - occupation temporaire de terrain villageois par l'implantation de la base de chantier.
- **Impacts positifs sur le milieu socio-économique**
  - création d'emploi temporaire par le recrutement de la main-d'œuvre locale ;
  - développement d'activités économiques par les populations locales, principalement les femmes.

## **E2- Risques et impacts du sous-projet en phase construction**

- **Impacts négatifs sur l'environnement biophysique**
  - risque d'érosion des sols par les travaux de terrassement ;
  - risque de dégradation de la qualité de l'air ambiant par les mouvements d'engins et véhicules en temps sec ;
  - risque de dégradation des ressources en eau par le déversement accidentel d'hydrocarbures ;
  - risque de perturbation de la faune par la dégradation de la végétation (ouverture des sites d'emprunt) et par les bruits des engins de chantier ;
  - modification de la topographie du paysage par les travaux de terrassement ;
  - risque de production de déchets divers de chantier.
- **Impacts négatifs sur l'environnement humain ou socio-économique**
  - perturbation de la quiétude des populations par les nuisances sonores provenant des engins aux heures de repos ;
  - exposition du personnel de chantier au risque d'accident de travail ;
  - risque de destruction fortuite de vestiges et profanation de sites sacrés ou culturel lors des travaux de fouilles (construction des ouvrages, zones d'emprunts) ;
  - risque de destruction de cultures et perte de revenus agricoles ;
  - risque de restriction d'accès aux terres des localités traversées ;
  - risque de transmission et de propagation des IST/VIH/SIDA ;
  - risque de contamination et de propagation de la pandémie de la COVID-19 sur les chantiers et les zones environnantes ;
  - risque de violences basées sur le genre durant les travaux ;
  - risque de travail des enfants ;
  - risque d'incendie dû au stockage du carburant ;
  - risque de conflits sociaux entre entreprise en charge des travaux et la population locale dû au non-respect des us et coutumes, à la destruction de biens, aux mauvaises conditions de travail de la main-d'œuvre, etc.

- risque d'accidents de circulation pour les travailleurs et des populations riveraines ;
- risque d'atteinte à la santé et la sécurité des travailleurs et des populations riveraines ;

▪ **Impacts positifs sur l'environnement humain ou socio-économique**

- création d'emplois temporaires ;
- développement circonstantial d'activités économique ;
- opportunité d'affaires ;
- amélioration des conditions de vie des riverains ;
- autonomisation des femmes ;
- amélioration du paysage rural ;
- amélioration de la vie sociale.

**E3- Risques et impacts du sous-projet en phase de repli de chantier**

▪ **Impacts négatifs sur l'environnement biophysique**

- risque de dégradation de la qualité de l'air ambiant par les mouvements des engins et véhicules en temps sec ;
- risque de perturbation des ressources en eau par le déversement accidentel d'hydrocarbures;

▪ **Impacts négatifs sur le milieu humain ou socio-économique**

- perturbation de la quiétude des populations par les bruits issus des engins aux heures de repos ; ;
- exposition du personnel de chantier au risque d'accident de travail ;
- risque d'atteinte à la santé des travailleurs ;
- risque d'accident de la circulation.

▪ **Impacts positifs**

- amélioration de la qualité du cadre de vie des populations de la zone du sous-projet.

**E4- Risques et impacts du sous-projet en phase d'exploitation**

▪ **Impacts négatifs sur l'environnement biophysique**

- risque d'augmentation de la poussière lié à la vitesse des véhicules en temps sec ;
- risque de perturbation de la photosynthèse des végétaux.

▪ **Impacts négatifs sur le milieu humain ou socio-économique**

- risques d'accident de circulation lié à la vitesse excessive des véhicules ;
- risque de maladie pulmonaire lié à l'élévation et l'inhalation de la poussière ;

▪ **Impacts positifs**

- amélioration du trafic routier dans les localités du sous-projet ;
- désenclavement et accès facile aux localités productrices des cultures de rentes et vivrières ;
- augmentation de la production agricole ;
- amélioration des conditions d'évacuation des malades des localités concernées.

**F-Mesures pour la prévention et la gestion des risques et l'atténuation des impacts négatifs**



Les mesures de sécurités et de protection proposées pour réduire les impacts sont les suivants :

- élaborer et soumettre à la validation du maître d'œuvre un PGES-chantier (incluant un PPGED, PPSPS) ;
- informer les populations de la zone sur les risques et dangers ainsi que des mesures d'atténuation relatifs aux travaux ;
- sensibiliser le personnel de chantier sur les risques et dangers liés aux travaux ;
- stabiliser la plateforme des travaux pour éviter les érosions du sol ;
- faire l'entretien des véhicules et engins sur des plateformes étanches ;
- mettre en place des fûts pour la collecte des huiles usagées, en vue de leur recyclage éventuel ;
- arroser au moins deux (02) fois/jour la traversée des localités, pour réduire l'émission de poussière en temps sec ;
- assurer régulièrement la maintenance des engins, pour éviter le rejet excessif de gaz d'échappement ;
- assurer la protection de la santé du personnel de chantier en cas de maladie grave ou d'accident par la fourniture d'une boîte à pharmacie et la signature d'une convention avec un centre de santé le plus proche ;
- réduire la vitesse de circulation de 20 à 30 Km/h, lors de la traversée des localités ;
- utiliser des engins émettant peu de bruit ;
- mener au moins une campagne d'information/sensibilisation des populations riveraines (communiqués radio, rencontres ciblées, focus groupes, etc.) ;
- privilégier le recrutement prioritaire de la main-d'œuvre locale (manœuvres, gardiens, manutentionnaires) ;
- signaler le chantier à l'aide de panneaux de signalisation en mettant en place les équipements de Protection Collective (EPC) adéquats (panneaux de chantier, limitation de vitesse, attention travaux, déviation, balises fluorescentes et adéquats, etc.) et disposer des agents de régulation de la circulation aux endroits sensibles ;
- respecter les mesures d'Hygiène-Santé-Sécurité-Environnement (HSE) ;
- mener au moins une (01) campagne de sensibilisation et d'information sur la prévention des IST/VIH/SIDA, VBG, le travail des enfants et sur la sécurité routière ;
- assurer le nettoyage régulier des zones des travaux, pour éviter l'éparpillement des déchets de chantier ;
- équiper, de façon adéquate, le personnel en EPI et veiller à leur port effectif ;
- signer des protocoles d'accord avec les propriétaires de parcelle, pour éviter des plaintes ;
- identifier et indemniser les personnes dont les biens sont dans l'emprise du sous-projet, dans le cadre d'un PAR ;

### **Mesures de gestion des risques de propagation de la COVID-19**

- intégrer dans le PPSPS un plan d'action de lutte contre la propagation de la COVID-19 ;
- mener des campagnes d'affichage et de sensibilisation des travailleurs et des populations riveraines ;
- observer les mesures de prévention, d'hygiène et de distanciation sociale édictées par le gouvernement ;
- mettre à la disposition du personnel des gels hydro-alcooliques à appliquer en cas d'impossibilité de trouver de l'eau et du savon ;
- distribuer des cache-nez au personnel et veiller à leur port effectif ;

- en cas de présence de symptômes de la COVID-19, appeler les numéros d'urgence communiqués par les autorités sanitaires.

### **G- Mesures de gestion des découvertes fortuites**

En cas de découverte fortuite de vestiges ou d'objet d'art, il convient de :

- arrêter les travaux sur le site et le délimiter ;
- faire la déclaration immédiate au Sous-préfet de la localité où les vestiges et ou objets d'art ont été découverts ; et à son tour le Sous-préfet transmet, sans délai, cette déclaration au Préfet qui prévient aussitôt la Direction Régionale du Ministère de la Culture ;
- conserver provisoirement les vestiges ou objets découverts sur le terrain, chez le propriétaire du terrain ;
- présenter à la Direction Régionale du Ministère de la Culture les lieux découverts, ainsi que les locaux où les objets ont été déposés et prescrire toutes les mesures utiles pour leur conservation.

### **H- Mécanisme de gestion des plaintes**

Un mécanisme de gestion à trois (3) niveaux sera mis en place pour gérer les conflits qui pourraient survenir à lors de la mise en œuvre du sous-projet. Il se présente comme :

- la mise en place d'un comité local de gestion des conflits et requêtes dans chaque localité : il sera composé de quatre (4) membres, notamment le Chef de village ou son représentant, un notable, le président des jeunes et la présidente des femmes. Le comité reçoit les plaintes et les enregistrent. Les plaintes sont analysées par le comité local qui prend une décision à travers un règlement à l'amiable. Si les plaignants ne sont pas d'accord, le dossier de plainte est transmis au comité préfectoral ;
- le recours aux autorités préfectorales à deux niveaux : Les plaintes non résolues au niveau local sont portées devant les autorités préfectorales (Sous-préfets, Préfets de département, Préfets de région). Si les décisions rendues ne trouvent pas l'assentiment des plaignants, ils peuvent saisir la justice. Toutefois, le recours à la justice est possible en cas d'échec de la voie amiable. Mais, c'est souvent une voie qui n'est pas recommandée pour le sous-projet car pouvant constituer une voie de blocage et de retard dans le déroulement planifié des activités.
- le suivi-évaluation du mécanisme de gestion des plaintes incombe à l'UCP du PSNDEA. Sur la base des différents rapports des trois (3) niveaux de gestion des plaintes, l'UCP met en place un système de reporting de l'ensemble des plaintes, les classes par catégorie ou type. Les indicateurs de suivi du MGP sont entre autres : (i) type de plaintes reçues, (ii) nombre de plaintes reçues, (iii) nombre de plaintes résolues, (iv) nombre de plaintes non résolues, (v) délai de réponse, (vi) nombre de cas où les solutions ont donné lieu à des recours par les plaignants, (vii) canal utilisé par le plaignant pour transmettre les plaintes.

### **I-Consultation des parties prenantes**

Au titre de la consultation des parties prenantes, il faut noter que plusieurs rencontres ont été organisées dans le cadre de ce sous-projet du 27 novembre au 05 décembre 2019. Cette consultation s'est déroulée en plusieurs étapes. La première étape a été consacrée aux échanges avec les autorités administratives de la zone du sous-projet. La seconde étape a concerné les responsables des structures techniques et administratives de l'Etat, en activité



dans la région. Enfin, les populations, notamment la notabilité, les présidentes des femmes, ainsi que les présidents des jeunes des villages bénéficiaires ont été consultées.

Les consultations des communautés villageoises des zones du sous-projet, ont concerné la chefferie et la notabilité, les producteurs agricoles, les associations de femmes et de jeunes, les personnes potentiellement affectées dans les localités départements de Divo, Guitry, Lakota et dans les sous-préfectures de Ogoudou et Hiré.

Au terme des échanges, les populations ont été largement informées sur le sous-projet. Aucun cas d'opposition n'a été enregistré. Au contraire, les différents responsables communautaires, (chefs et présidents d'association...), de façon unanime, ont exprimé leur souhait de voir le sous-projet se réaliser, et ont décidé de relayer l'information auprès de leurs populations et de contribuer ainsi à la sensibilisation de ces derniers. Le sous-projet est en effet perçu comme une opportunité permettant le désenclavement des localités concernées, l'amélioration des déplacements des populations et par ricochet, favorisant la création d'opportunités d'affaires.

Il ressort, à l'issue de ces consultations que les préoccupations des parties prenantes concernent, notamment :

- le critère de choix des itinéraires ;
- la gestion des zones d'emprunt ;
- l'indemnisation des populations dont les cultures agricoles seront impactées par les travaux ;
- la date de démarrage des travaux, la durée des travaux ;

**En outre, les recommandations suivantes ont été formulées par les populations consultées :**

- informer et sensibiliser les parties prenantes au sous-projet avant et pendant les différentes phases d'exécution des travaux ;
- impliquer l'ensemble des acteurs (services techniques et administratifs ainsi que les autorités coutumières et religieuses, les populations bénéficiaires) dans le processus de mise en œuvre du sous-projet ;
- élaborer et mettre en œuvre d'un plan de communication et de sensibilisation de la population riveraine bénéficiaire ;
- respecter les mesures de protection de l'environnement physique et humain pendant l'exécution des travaux par l'entreprise ;
- prendre en compte l'indemnisation des propriétaires des zones d'emprunt et respecter la procédure en la matière pour éviter le blocage des travaux ;
- prolonger les travaux de l'itinéraire Cochembaoulé-Nouveau quartier, de Issiakakro jusqu'à Broukpenda pour réellement désenclaver les villages producteurs de viviers et de cacao ;
- prolonger les travaux de l'itinéraire Hiré-Léléblé jusqu'à Taabo pour accéder facilement et rapidement à l'autoroute du nord (la route A3) ;
- commencer l'itinéraire Digako-Kadeko à partir de Bogogoua à Digako en passant par Gagoré pour finir à Kadeko pour une longueur de 23 km pour éviter les sentiments de frustrations dans cette sous-préfecture ;

## **J- Plan de Gestion de Gestion Environnementale et Sociale (PGES)**

Un Plan de Gestion Environnementale et Sociale (PGES) en quatre (04) phases (préparatoire, construction, repli et exploitation) a été proposé en vue d'une gestion globale des impacts du sous-projet sur l'environnement de la zone. Il comprend un programme de surveillance et

programme de suivi environnemental et social de la mise en œuvre des mesures d'atténuation. Le PGES constitue les clauses techniques environnementales et sociales que chaque entreprise chargée des travaux devra mettre en œuvre pour la protection de l'environnement sur son chantier durant les phases préparatoire, de construction, de repli et d'exploitation des travaux.

#### ▪ **Organisation du PGES**

La mise en œuvre des mesures environnementales et sociales repose sur un cadre institutionnel composé des entités suivantes :

- l'entreprise en charge des travaux est responsable de la mise en œuvre des mesures prescrites dans le PGES. Elle devra recruter et mobiliser à son sein un environnementaliste à cet effet. Elle prépare et soumet un PGES-chantier y compris un Plan Particulier de Sécurité et Protection de la Santé (PPSPS), un Plan Assurance Environnement (PAE), un Plan Particulier de Gestion et Elimination des Déchets (PPGED) avant le début des travaux. Ces instruments approuvés par le maître d'œuvre, seront mis en œuvre par l'environnementaliste de l'entreprise en charge des travaux. L'entreprise en charge des travaux fait un rapport de mise en œuvre ;
- la Mission de Contrôle (MdC), présente sur les sites des travaux, effectue la surveillance environnementale et sociale pour le compte de l'Unité de Coordination du PSNDEA (UCP) et l'AGEROUTE. La MdC est chargée de produire des rapports mensuels pour dresser la situation environnementale et sociale de chaque chantier ;
- l'AGEROUTE en tant que Maître d'Ouvrage Délégué, veille à la mise en œuvre du PGES à travers les missions de suivi de son spécialiste en environnement.
- l'Unité de Coordination du PSNDEA est responsable de la supervision globale de la mise en œuvre du PGES. Elle est assurée par les experts en sauvegarde environnementale et sociale de l'UCP.
- l'ANDE (représentant du MINEDD), dans le cadre de sa mission régalienne, effectue la surveillance environnementale et sociale des travaux à travers l'évaluation des performances environnementales et sociales.

#### ▪ **Indicateurs et critères de suivi de la performance**

Les indicateurs et critères de suivi de la performance sont, entre autres : le nombre de sites d'emprunt réhabilités, le nombre de campagnes d'information et de sensibilisation réalisées, le nombre d'ouvriers sensibilisés (code de bonne conduite, règlement intérieur...), le taux d'ouvriers recrutés localement, le nombre d'ouvriers équipés en EPI, le nombre d'accidents, le nombre de plaintes, etc.

#### ▪ **Budget global estimatif de mise en œuvre du PGES**

Le coût global des mesures pour atténuer les impacts environnementaux et sociaux négatifs du sous-projet est estimé à **trente-cinq millions sept cent mille (35 700 000) francs CFA** et s'étalera sur la période d'exécution des travaux (8 mois). Les détails des coûts des mesures de gestion des impacts négatifs sont indiqués dans le tableau ci-dessous.

Mesures environnementales et sociales	Période	Unité	Quantité	Coût Unitaire (F CFA)	Montant total (F CFA)
<b>1. Mise en œuvre des mesures environnementales et sociales</b>					
1.1 Recrutement d'un Spécialiste en Environnement avec de fortes compétences en HSE au sein de	Démarrage des travaux	Mois	08	-	Pris en compte dans le DQE

Mesures environnementales et sociales	Période	Unité	Quantité	Coût Unitaire (F CFA)	Montant total (F CFA)
chaque entreprise des travaux					
1.2 Acquisition des EPI et EPC et panneaux de signalisation	Travaux	Provision	04	1 000 000	4 000 000
1.3 Gestion des déchets liquides et solides	Travaux	Provision	04	500 000	2 000 000
1.4 Réhabilitation et reboisement compensatoire des zones d'emprunt	Travaux	Provision	01	1 000 000	1 000 000
1.5 Sensibilisation des travailleurs et populations riveraines sur les IST/VIH/SIDA, VBG, MGP	Travaux	Provision	04	1 000 000	4 000 000
1.6 Information et sensibilisation des populations sur la consistance des travaux, les impacts et les mesures d'atténuation avant le démarrage des travaux ainsi que le Plan d'action COVID-19 des chantiers et base-vie	Démarrage des travaux	Provision	04	1 000 000	4 000 000
1.7 Mise en œuvre du Plan d'action de lutte contre la propagation COVID-19 sur les chantiers et base-vie (acquisition de kits de lavage de mains, de prise de température, gels hydroalcooliques, masque de protection, etc.)	Durant tout le chantier	Provision	04	1 000 000	4 000 000
1.8 Sensibilisation sur la sécurité routière	Travaux	Provision	04	500 000	2 000 000
1.9 Acquisition des boîtes à pharmacie et contrat avec un centre de santé dans chaque département	Travaux	Provision	04	500 000	2 000 000
1.10 Gestion de la découverte de vestiges archéologiques	Travaux	Provision	01	1 000 000	1 000 000
1.11 Mobilisation d'une ONG pour la sensibilisation sur le mécanisme de gestion des plaintes, conflits sociaux et travail des enfants	Travaux	Provision	04	500 000	2 000 000
<b>Sous-total 1</b>					<b>26 000 000</b>
<b>2. Surveillance et suivi environnemental et social</b>					
Surveillance et suivi environnemental et social	Travaux et exploitation	Provision (analyses laboratoires, missions spécifiques)	04	1 000 000	4 000 000
<b>Sous-total 2</b>					<b>4 000 000</b>
<b>3. Renforcement des capacités</b>					
Séances de formation (secourisme, équipier de première intervention santé sécurité au travail et risque électrique)	Démarrage des travaux	Provision (Atelier)	04	1 000 000	4 000 000
<b>Sous-total 3</b>					<b>4 000 000</b>
<b>Total</b>					<b>34 000 000</b>
<b>Coût indirect (5%)</b>					<b>1 700 000</b>
<b>Total provisoire PGES</b>					<b>35 700 000</b>

## **EXECUTIVE SUMMARY**

### **A Context and justification of the subproject**

The Republic of Côte d'Ivoire signed on June 28, 2018 a Financing Agreement with the World Bank under the facilities of the International Development Association (IDA) CREDIT No. 6244CI for the implementation of the E-Agriculture Project. The coming into force of the E-Agriculture was declared on November 14, 2018 and Order No. 704/MENUP/CAB of December 31, 2018 on the creation, attributions, organization and functioning of the Project Implementation Unit (PIU) was signed. The Project Development Objective (PDO) is to increase access to digital services to improve agricultural productivity and market access.

The E-Agriculture is structured around four (04) components. These are the :

- Component 1: Extending digital connectivity in targeted rural and remote areas ;
- Component 2: Digital Services for Agricultural Development ;
- Component 3: Rehabilitation and Maintenance of Rural Roads ;
- Component 4: Project Management.

Component 3 envisages the rehabilitation of rural roads in the Lôh-Djiboua region by Heavy Reprofiling and Treatment of Critical Points ("RLTPC" in french) with a view to opening up the beneficiary localities. At the end of the environmental and social "screening", six (06) routes with a total length of 70 km were classified in category "B", as the sub-project may be associated with moderate environmental and social risks and impacts. Therefore, the completion of an Environmental and Social Impact Assessment (ESIA) according to the regulations of Côte d'Ivoire is required.

#### **• Objectives of ESIA**

This ESIA aims to :

- identify the sensitive elements existing in the environment of the subproject ;
- identify subproject activities that may impact on the natural and human environment;
- assess the potential environmental and social risks and impacts of the subproject ;
- recommend measures and actions to enhance positive impacts and mitigate negative impacts in order to ensure the environmental and social sustainability of the subproject ;
- develop an Environmental and Social Management Plan (ESMP).

This ESIA has been prepared to inform the various stakeholders of the subproject on the environmental and social constraints linked to the execution of the works, and on the protective measures to be considered. Furthermore, it aims to facilitate decision-making regarding the environmental and social relevance of the subproject.

#### **• Methodology of ESIA**

The conduct of the study was carried out through various activities, of which the main one are :

- the collection of basic project data from AGEROUTE ;
- the collection of monographic data of the Lôh-Djiboua region from the heads of services ;
- the collection of field data relating to the state of the subproject's routes and the different occupations of the surroundings ;

- the organisation of information meetings and consultation of stakeholders in the subproject area (Divo, Guitry and Lakota prefectures and Hiré and Ogoudou subprefectures), chaired by the prefectural authorities ;
- the use of the data collected and the drafting of the report.

- **Subproject promoter**

The promoter of the subproject is the Ministry of Digital Economy and Post through the PIU. He is also the Client.

- **Geographical location of the subproject routes**

The subproject execution area is located in the Lôh-Djiboua region. It is located in the central-western part of Côte d'Ivoire. The region of Lôh-Djiboua, whose chief town is the department of Divo, is bordered to the north by the region of Gôh, to the south by the regions of Gbôklè and Grands-Ponts, to the east by the region of Agneby-Tiassa and Grands-Ponts, and to the west by the region of Nawa. The routes concerned by this ESIA are six (06) and total a linear distance of 70 km. They are located in the Divo, Guitry and Lakota departments.

## **B Description of the consistency of the work**

The work envisaged mainly concerns the Heavy Reprofilage and Critical Point Treatment (« RLTPC » in French) of 70 km of rural roads. The activities mainly include :

- clearing the required technical rights-of-way (shrub cutting and weeding, if applicable) ;
- shaping, adjusting and compacting the wearing course bed;
- the supply and use of selected natural materials ;
- the execution of drainage and sanitation works (nozzles, gutters, culverts, etc.) to put the road out of reach of water ;
- the treatment of sloughs, potholes, in order to improve the road surface.

- **Description of the different phases of the subproject**

The works of the subproject will be carried out in four (4) phases, in accordance with the environmental protection regulations:

- the preparatory phase (installation of the worksite, bringing in equipment, recruitment of personnel, etc.);
- the work phase;
- the fallback phase;
- the operating phase.

## **C Policy, legal and institutional framework of the subproject**

- **Policy framework**

Within the framework of this subproject, the policies concerned are as follows :

- National policy on environmental protection,
- National Policy for the Fight against Poverty ;
- National Road Development Plan (PNDR) ;
- National Gender Policy ;
- Health and environmental health policy ;
- Decentralization policy.

- **Legal framework**

- - Law n°2016-886 of November 8, 2016 on the Ivorian Constitution as amended by Constitutional Law n°2020-348 of March 19, 2020;
- Law n° 96-766 of October 3, 1996 on the Environment Code;
- Law n° 98-755 of December 23, 1998 on the Water Code ;
- Law n°. 99-477 of August 2, 1999 on the Social Security Code as amended by Order n°. 2012-03 of January 11, 2012, as amended by Order No. 17-107 of February 15, 2017;
- Law n°. 2014-138 of March 24, 2014 on the Mining Code;
- Law n°. 2014-390 of June 20, 2014 on Sustainable Development;
- Law n°2015-532 of July 20, 2015 on the Labour Code ;
- Law n°2019-675 of July 23, 2019 on the Forestry Code ;
- Law n° 2019-868 of October 14, 2019 modifying Law n°98-750 of December 23, 1998 relating to rural land, as modified by Laws n°2004-412 of August 14, 2004 and n°2013655 of September 13, 2013;
- Decree n°. 95 - 817 of September 29, 1995 laying down rules for compensation for crop destruction;
- Decree n°. 96-206 of March 7, 1996 on the Health, Safety and Working Conditions Committee;
- Decree No. 96-884 of October 25, 1996 regulating the purging of customary rights on land in the public interest;
- Decree No. 96-894 of November 8, 1996 determining the rules and procedures applicable to studies on the environmental impact of development projects;
- Decree No. 98-38 of January 28, 1998 on general occupational hygiene measures;
- Decree n°. 98-40 of January 28, 1998 relating to the Technical Advisory Committee for the study of questions concerning the health and safety of workers;
- Decree n° 2005-03 of January 6, 2005 on Environmental Audit;
- Ordonance n°. 2016-588 of August 3, 2016 on the title of occupation of the public domain in Côte d'Ivoire ;
- Interministerial Order n°453/MINADER/MIS/MIRAH/MEF/MCLU/MMG/MEER/MPEER/SEPMBPE of August 01 , 2018 setting the scale of compensation for the destruction or proposed destruction of crops and other investments in rural areas and slaughter of livestock;
- Order n°01164 MINEEF/CIAPOL/SIIC of November 04, 2008 on the Regulation of Discharges and Emissions from Installations Classified for the Protection of the Environment.

In addition, several international conventions or agreements have been signed/ratified by Côte d'Ivoire in the field of environmental protection, some of which are applicable to the subproject. This study has been carried out taking into account the World Bank's Environmental and Social Safeguards Policies, particularly those triggered by the subproject. These are the :

- OP 4.01: Environmental Assessment ;
- OP 4.11: Physical Cultural Resources ;
- OP 4.12: Involuntary Resettlement.

- **Institutional framework**

In the framework of this subproject, the institutional framework of environmental and social management concerns the following national public bodies :

- the Ministry of Equipment and Road Maintenance;
- the Ministry of the Environment and Sustainable Development;



- the Ministry of Sanitation and Cleanliness;
- the Ministry of Water and Forestry;
- the Ministry of Territorial Administration and Decentralization;
- the Ministry of Transport, the Ministry of Health and Public Hygiene ;
- the Ministry of Construction, Housing and Urban Development;
- the Ministry of Mines and Geology;
- the Ministry of Animal Resources and Fisheries;
- the Ministry of Agriculture and Rural Development;
- the Ministry of Employment and Social Protection.

## **D Description of the environmental and social situation of the routes and major environmental and social challenges to the subproject**

In the preparation of this study, the main areas crossed by the routes of the subproject were delimited so as to (i) cover all the activities planned in the area ; (ii) include all the related activities linked to its implementation ; and (iii) circumscribe all the direct, indirect and cumulative long-term impacts of the subproject on the physical, biological and human environment.

### **D.1 Biophysical Environment**

#### **• Relief**

The relief of the subproject area consists of a southward sloping plateau with, however, some nuances marked by the existence of hills in the Hiré region and lowlands. The highest point is 501 m above sea level.

#### **• Soil**

The soils are predominantly ferralitic, highly desaturated. They are characterized by their richness and fertility represented by agricultural ecosystems such as swampy lowlands and alluvial plains.

#### **• Climate**

The climate is attiéén, sub-equatorial, hot and humid characterized by the alternation of 4 seasons :

- a great rainy season from March to June (501.6 mm of rain on average) ;
- a short rainy season from September to November (68.3 mm of rain on average) ;
- a great dry season that lasts from December to February;
- a small dry season that runs from July to September.

#### **• Hydrographic**

Several river exist in the direct influence area of the sub-project. Some are permanent and others dry up during the dry season.

#### **• Vegetation and fauna**

The vegetation cover is characterized by the presence of humid forest, dense rainforest, evergreen forest and rain forest, which are nevertheless progressively degraded due to intense agricultural and forestry exploitation, giving way to bushy vegetation or sparse forests. These forests still contain, but to a lesser extent, the above-mentioned forest species. With regard to fauna, which there are still a few buffaloes, the fauna is dominated by several species of small animals, the most frequent of which are doe (Cephalophus), gazelles (Gazella), agoutis (Dasyprocta), hedgehogs (atherurus), wild boars (suidae), monkeys and pangolins (Manidea).

In addition, domestic fauna is made up of cattle, goats, sheep and poultry (chickens, guinea fowl, ducks, etc.). The sub-project area is rich in vulnerable, threatened and endangered plant species. For fauna, pangolins are the only endangered fauna species in the sub-project area.. The routes identified are not on the list of protected areas or on the list of forests classified in the subproject's area of influence.

- **Air quality**

Ambient air quality is good on all the routes visited according to the populations. However, these sections are travelled by motorcyclists and a few rare vehicles that generate dust in the dry season and exhaust fumes.

## **D.2 Socio-economic environment**

The population of the localities concerned by the subproject is diversified and consists of Dida, Godié, with a strong community coming from various horizons of Côte d'Ivoire (Baoulés, Malinkés and, Sénoufos...) and ECOWAS nationals. At the agricultural level, there are plantations of cocoa, coffee, oil palm and rubber trees as well as food crops such as rice and plantain. Livestock is mainly poultry, sheep, goats and cattle. Transport is dominated by two-wheeled vehicles and tricycles. The lack of maintenance of these routes, characterized by these sections being almost impassable, makes it difficult to move people. Concerning habitat, there are banco houses and some modern habitats. In terms of infrastructure, not all villages have electricity, and there are village hydraulic pumps, some of which have broken down. Most localities do not have a health centre. The education sector is marked by the preponderance of the primary cycle. In addition, there are small commercial activities. At the religious level, there are churches and mosques.

### **Sacred and archaeological sites**

In the sub-project area, there are cemeteries near the Digakro-Kadeko, Hiré-Lélèblè and Bemakoussikro-N'zi N'drikro routes. However, the sub-project area does not abound in its area of direct influence of sacred sites (water, wood, and forest). The Lôh Djiboua region has no mountains, parks, monuments or sacred and archaeological sites Monographic and Economic Studies of the Districts of Côte d'Ivoire (PEMED-CI), Synthesis Note (District of Lôh-Djiboua 2015), It is characterized by the holding of a number of cultural events and performances, which are part of ancient customs and traditions and are sometimes sacred to the people (Djaka festival, Ako loincloth festivals, etc.).

## **D.3 Major environmental and social issues**

The major environmental and social issues of the subproject are :

- the preservation of watercourses ;
- preservation of soil against erosion ;
- the preservation of flora and fauna ;
- the protection of religious sites;
- preservation of socio-economic activities (agricultural crops) ;
- the maintenance of road traffic ;
- the preservation of the safety and health of site personnel and local residents ;
- risk of development of disease outbreaks at COVID-19.

## **E Identification of the environmental and social risks and impacts of the subproject**

### **E.1 Risks and impacts of the subproject in the preparatory phase**

- **Negative impacts on the biophysical environment**
  - exposing the ground with erosive effect by clearing and stripping work ;



- mission of dust when transporting equipment of vehicles and vehicles in dry weather.
- **Negative impacts on the human or socio-economic environment**
  - risk of work and traffic accidents due to the movement of construction machinery and vehicles road traffic disruption ;
  - genes in riverside populations due to noise from construction machinery and vehicles;
  - degradation of the quality of the living environment by the rejection of worksite waste;
  - disruption of road traffic by the opening of the works right-of-way;
  - temporary occupation of village land by the establishment of the worksite.
- **Positive impacts on the socio-economic environment**
  - creation of temporary employment through the recruitment of local workers development of economic activities ;
  - development of economic activities by local populations, mainly women.

## **E.2 Risks and impacts of the subproject in the construction phase**

- **Negative impacts on the biophysical environment**
  - risk of soil erosion by earthworks
  - risk of deterioration of ambient air quality due to the movement of machinery and vehicles in dry weather conditions ;
  - risk of degradation of water resources by accidental oil spills
  - risk of wildlife disturbance through vegetation degradation (opening of borrow sites) and noise from construction machinery;
  - modification of the topography of the landscape by earthworks ;
  - risk of production of miscellaneous waste of worksite.
- **Negative impacts on the human or socio-economic environment**
  - disturbance of the peace and quiet of the population by noise nuisance from machinery during off-duty hours ;
  - exposure of worksite personnel to the risk of work accidents ;
  - risk of accidental destruction of remains and desecration of sacred or cultural sites during excavation work (construction of structures, borrowed areas);
  - risk of crop destruction and loss of farm income ;
  - risk of restricted access to land in the localities crossed ;
  - risks of transmission and spread of STI/HIV/AIDS ;
  - risk of contamination and spread of the COVID-19 pandemic to worksite and surrounding areas;
  - risk of gender-based violence during construction work;
  - risk of child labor ;
  - fire hazard due to fuel storage ;
  - risk of social conflicts between the work's contractor and the local population due to the non-respect of habits and customs, destruction of property, bad working conditions of the workforce, etc.
  - risk of traffic accidents ;
  - risk of traffic accidents for workers and neighbouring populations ;
  - risk of damage to the health and safety of workers and local populations;
  - damage to the health of workers ;

- **Positive impacts on the human or socio-economic environment**

- creation of temporary jobs ;
- circumstantial development of economic activities ;
- business opportunity ;
- improving the living conditions of local residents ;
- women's empowerment ;
- improvement of the rural landscape ;
- improvement of social life.

### **E.3 Risks and impacts of the subproject in the fallback phase**

- **Negative impacts on the biophysical environment**

- - risk of deterioration of ambient air quality due to movement of machinery and vehicles in dry weather conditions;
- risk of disruption of water resources by accidental oil spills;

- **Negative impacts on the human or socio-economic environment**

- disturbance of the peace and quiet of the populations by noise from gears during resting hours;
- exposure of workers to the risk of work accidents ;
- risk of damage to the health of workers ;
- risk of traffic accidents.

- **Positive impacts**

- improvement of the quality of the living environment of the people in the subproject area.

### **E.4 Risks and impacts of the subproject in the exploitation phase**

- **Negative impacts on the biophysical environment**

- risk of increased dust due to the speed of vehicles in dry conditions;
- risk of disturbing plant photosynthesis ;

- **Negative impacts on the human or socio-economic environment**

- risk of traffic accidents due to excessive vehicle speed ;
- risk of lung disease due to dust elevation and inhalation ;

- **Positive impacts**

- improvement of road traffic in the subproject localities;
- opening up and easy access to localities producing rents and food crops;
- increasing the income of agricultural producers ;
- increase in agricultural production;
- improving the conditions for evacuating patients from the localities concerned.

## **F Measures for the prevention and management of risks and mitigation of negative impacts**

The safety and protection measures proposed to reduce impacts are as follows :

- develop and submit to the prime Owner's Engineer for validation a C-ESMP (including a PPGED, PPSPS);

- - inform the population of the area of the risks and dangers as well as the mitigation measures related to the work;
- - raise the awareness of site personnel on the risks and hazards related to the work;
- - stabilize the worksite to avoid soil erosion;
- - maintenance of vehicles and machinery on waterproof worksite;
- - putting in place drums for the collection of waste oils, with a view to their eventual recycling;
- - water the crossing at least two (02) times a day to reduce dust emission in dry weather;
- - regularly maintain the equipment to avoid excessive exhaust gas emissions;
- - ensure the protection of the health of site personnel in the event of serious illness or accident by providing a first-aid kit and signing an agreement with the nearest health center;
- - to reduce the speed of traffic from 20 to 30 Km/h, when crossing localities;
- - use low-noise vehicles;
- - carry out at least one information/awareness campaign for the local population (radio message, targeted meetings, focus groups, etc.);
- - give priority to recruiting local workers (labourers, guards, handlers);
- - signal the worksite with traffic signs by installing adequate Collective Protection Equipment (CPE) (worksite signs, speed limit, works attention, detour, fluorescent and adequate beacons, etc.) and have traffic control agents at sensitive locations;
- - comply with Health, Safety, Security and Environment (HSE) measures;
- - conduct at least one (01) awareness and information campaign on the prevention of STI/HIV/AIDS, GBV, child labor and road safety;
- - ensure the regular cleaning of work areas to avoid the scattering of construction site waste;
- - adequately equip personnel with PPE and ensure that they are worn;
- - sign memorandums of understanding with plot owners to avoid complaints;
- - identify and compensate persons whose property is within the sub-project's right-of-way, as part of a RAP;

### **Measures to manage the risks of the spread of COVID-19**

- integrate into the PPSPS a plan of action to combat the spread of COVID-19 ;
- carry out poster and awareness campaigns for workers and local populations;
- observe the measures of prevention, hygiene and social distancing enacted by the government;
- to make available to the workers hydro-alcoholic gels to be applied in case of impossibility to find water and soap;
- to distribute masks to the workers and to ensure that they are worn;
- if symptoms of COVID-19 are present, call the emergency numbers provided by the health authorities.

### **G Measures to manage incidental discoveries**

In the event of accidental discovery of vestiges or works of art, it is advisable to:

- stop work on the site and delimit it;
- make the immediate declaration to the Sub-prefect of the locality where the remains and or works of art were discovered; and in turn the Sub-prefect immediately transmits this declaration to the Prefect, who immediately notifies the Regional Directorate of the Ministry of Culture;
- temporarily store the remains or objects discovered on the ground, at the land owner;
- present to the Regional Direction of the Ministry of Culture the discovered places, as well as the premises where the objects were deposited and prescribe all the measures useful for their conservation.

## **H Grievance Redress Mechanism (GRM)**

A three (3) level of GRM will be put in place to manage conflicts that may arise during the implementation of the sub-project. It is presented as follows :

- the establishment of a local committee for the management of conflicts and requests in each rural locality crossed: it will be composed of four (4) members, including the village chief or his representative, a notable, the president of the youth and the president of the women. The committee shall receive and register complaints. Complaints are analyzed by the local committee which takes a decision through an amicable settlement. If the complainants do not agree, the complaint file is forwarded to the prefectural committee;
- recourse to the prefectural authorities at two levels : Complaints not resolved at the local level are brought before the prefectural authorities (Sub-prefects, Prefects of department, de Regional Prefect). If the complainants do not agree with the decisions taken, they may take their case to court. However, recourse to the courts is possible if the amicable process fails. However, this is often not recommended for the sub-project as it can be a way of blocking and delaying the planned progress of activities.
- Monitoring and evaluation of the complaint management mechanism is the responsibility of the PIU of E-Agriculture Project. On the basis of the different reports from the three (3) levels of complaint management, the PIU sets up a reporting system of all complaints, classifying them by category or type. The monitoring indicators of the GRM are among others: (i) type of complaints received, (ii) number of complaints received, (iii) number of resolved complaints, (iv) number of unresolved complaints, (v) response time, (vi) number of cases where solutions have led to appeals by complainants, (vii) channel used by the complainant to transmit complaints.

## **I Stakeholder consultation**

As part of the stakeholder consultation, it should be noted that several meetings were organized in the framework of this sub-project from November 27 to December 05, 2019. This consultation took place in several stages. The first stage was devoted to exchanges with the administrative authorities of the sub-project area. The second stage concerned the persons in charge of the technical and administrative structures of the State, active in the region. Finally, the populations, especially the notables, women presidents, as well as the youth presidents of the beneficiary villages were consulted.

The consultations of the village communities of the subproject areas concerned the chieftaincy and the notability, the agricultural producers, the women and youth associations, the people potentially affected in the localities of Divo, Guitry, Lakota departments and in the sub-prefectures of Ogoudou and Hiré.

At the end of the exchanges, the populations were widely informed about the subproject. No cases of opposition were recorded. On the contrary, the various community leaders (chiefs and presidents of associations, etc.) unanimously expressed their wish to see the sub-project come to fruition and decided to relay the information to their populations and thus contribute to raising their awareness. The subproject is in fact perceived as an opportunity to open up the localities concerned, improve the movement of people and by ricochet, encouraging the creation of business opportunities.

As a result of these consultations, it emerged that the concerns of stakeholders include, inter alia :

- the criterion for choosing routes ;
- the management of borrowing areas ;

- the compensation of the populations whose agricultural crops will be affected by the works ;
- the starting date of the works, the duration of construction ;

In addition, the following recommendations were made by the populations consulted :

- Inform and sensitize the stakeholders to the subproject before and during the different phases of implementation of the work ;
- involve all stakeholders (technical and administrative services as well as customary and religious authorities, beneficiary populations) in the subproject implementation process ;
- develop and implement a communication and awareness-raising plan for the local beneficiary population ;
- to respect the measures for the protection of the physical and human environment during the execution of the works by the contractor ;
- take into account the compensation of the owners of the borrowed areas and respect the procedure in this matter to avoid the blocking of the works ;
- Extend the work on the Cochembaoulé-Nouveau quartier route from Issiakakro to Broukpenda to really open up the villages producing fish ponds and cocoa ;
- Extend the Hiré-Léléblé route to Taabo for quick and easy access to the northern highway (the A3) ;
- start the Digako-Kadeko route from Bogogoua to Digako via Gagoré to finish in Kadeko for a length of 23 km to avoid feelings of frustration in this sub-prefecture.

## **J Environmental and Social Management Plan (ESMP)**

An Environmental and Social Management Plan (ESMP), in four (4) phases (preparatory, construction, fallback and operation) was implemented with a view to a global management of the impacts of the subproject on the environment of the area. It includes a monitoring program and an environmental and social monitoring program for the implementation of mitigation measures. The ESMP constitutes the technical environmental and social clauses that each company responsible for the works must implement for the protection of the environment on its site during the preparatory, construction, fall-back and exploitation phases of the works.

### **• Organization of the ESMP**

The implementation of environmental and social measures is based on an institutional framework composed of the following entities :

- the work's contractor is responsible for implementing the measures prescribed in the ESMP. It will have to recruit and mobilize an environmentalist for this purpose. It prepares and submits a C-ESMP, including a Specific Health and Safety Protection Plan (« PPSPS » in French), an Environmental Insurance Plan (« PAE » in French) and a Specific Waste Management and Disposal Plan (« PPGED » in French) before the start of the civil work. These instruments, approved by the promoter, will be implemented by the environmentalist of the work's contractor. The work's contractor will make an implementation report ;
- the Owner's Engineer present on the worksites, performs environmental and social monitoring on behalf of the PIU through AGEROUTE. The Owner's Engineer ensures that monthly reports are produced to establish the environmental and social situation of each worksite ;
- AGEROUTE as delegated contracting authority, ensures the implementation of the ESMP through the monitoring missions of its environmental specialist ;
- the PIU is responsible for the overall supervision of the implementation of the ESMP. It is provided by experts in environmental and social safeguard of the PIU ;

- the National Environment Agency (representative of MINEDD), as part of its sovereign mission, carries out environmental and social monitoring of the works through the assessment of environmental and social performance.

- **Performance monitoring indicators and criteria**

The performance monitoring indicators and criteria are, among others : the number of borrow sites rehabilitated, the number of information and awareness campaigns carried out, the number of workers sensitized (code of good conduct, internal regulations, etc.), the rate of workers recruited locally, the number of workers equipped with PPE, the number of accidents, the number of complaints, etc.

- **Estimated overall budget for implementation of the ESMP**

The overall cost of measures to mitigate the negative environmental and social impacts of the sub-project is estimated at thirty-five million seven hundred thousand (35 700 000) XOF and will be spread over the period of execution of the works (8 months). Details of the costs of the measures to manage the negative impacts are given in the table below.

Environmental and social measures	Period	Unit	Quantity	Unit Cost (XOF)	Total amount (XOF)
<b>1 Implementation of environmental and social measures</b>					
1.1 Recruitment of an Environmental Specialist with strong HSE skills within each contractors	Start of work	Month	08	-	Taken into account in the contractor contract
1.2 Acquisition of PPE and CPE and signs	Works	Provision	04	1,000,000	4,000,000
1.3 Liquid and Solid Waste Management	Works	Provision	04	500,000	2,000,000
1.4 Rehabilitation and compensatory reforestation of borrowed area	Works	Provision	01	1,000,000	1,000,000
1.5 Awareness of workers and residents on STI / HIV / AIDS, GBV, GRM	Works	Provision	04	1,000,000	4,000,000
1.6 Information and awareness-raising of the population on the consistency of the work, the impacts and the mitigation measures before the start of the work, as well as the COVID-19 action plan for the worksites and lifebase	Works	Provision	04	1,000,000	4,000,000
1.7 Implementation of the Action Plan to combat the spread of COVID-19 on worksite and lifebase (acquisition of hand washing kits, temperature-taking kits, hydroalcoholic gels, protective masks, etc.).	During the entire construction site	Provision	04	1,000,000	4,000,000
1.8 Awareness raising on road safety	Works	Provision	04	500,000	2,000,000
1.9 Acquisition of medicine boxes and contract with a health centre in each department	Works	Provision	04	500,000	2,000,000
1.10 Management of the discovery of archaeological	Works	Provision	01	1,000,000	1,000,000

remain					
1.11 Mobilization of an NGO to raise awareness on the mechanism for managing complaints, social conflicts and child labor.	Works	Provision	04	500 000	2,000,000
<b>Sub-total 1</b>					<b>26,000,000</b>
<b>2 Environmental and social monitoring</b>					
Environmental and social surveillance and monitoring	Works and operation	Provision (laboratory analyses, specific missions)	04	1,000,000	4,000,000
<b>Sub-total 2</b>					<b>4,000,000</b>
<b>3 Capacity building</b>					
Training sessions (first aid, first response team member, health and safety at work and electrical risks)	Start of work	Provision (Workshop)	04	1,000,000	4,000,000
<b>Sub-total 3</b>					
<b>Total</b>					<b>34,000,000</b>
<b>Indirect Cost (5%)</b>					<b>1,700,000</b>
<b>Provisional Total ESMP</b>					<b>35,700,000</b>



# 1. INTRODUCTION

---

## 1.1 Contexte et justification du sous-projet

La Côte d'Ivoire a signé un Accord de Financement, avec la Banque mondiale, au titre des facilités de l'Association Internationale de Développement (IDA) CREDIT N° 6244-CI pour la mise en œuvre du Projet de Solutions Numériques pour le Désenclavement des zones rurales et l'e-Agriculture (PSNDEA). La mise en vigueur du PSNDEA a été déclarée le 14 novembre 2018 et l'objectif de Développement du Projet (ODP) est d'accroître l'accès aux services numériques pour améliorer la productivité agricole et l'accès aux marchés. Le Projet est bâti sur quatre (04) composantes, à savoir la composante 1 : Extension de la connectivité numérique dans les zones rurales et éloignées, la composante 2 : Services numériques pour le développement agricole durables ; composante 3 : Réhabilitation des routes d'accès rurales et la composante 4 : Gestion du Projet.

Les activités du Projet se concentrent dans un périmètre géographique couvert par les régions du Bounkani (Bouna), du Poro (Korhogo), du Tchologo (Ferkessedougou), de la Bagoué (Boundiali), du Kabadougou (Odienné), du Folon (Minignan), du Haut-Sassandra (Daloa), de la Marahoué (Bouaflé), du Gôh (Gagnoa) et du Lôh-Djiboua (Divo). Elles sont mises en œuvre par le Ministère de l'Economie Numérique et de la Poste (MENU), le Ministère de l'Agriculture et du Développement Rural (MINADER), le Ministère des Ressources Animales et Halieutiques (MIRAH), l'ARTCI, l'ANSUT, la SNDI, le PNMR, le CNRA, l'ANADER, la SODEFOR, l'OCPV, l'AGEROUTE, les acteurs des filières vivrières/maraîchères, céréalières et les opérateurs privés pour des travaux spécifiques dans le cadre d'un Partenariat Public-Privé.

Par la nature, les caractéristiques et l'envergure des travaux envisagés dans le cadre de l'exécution du Projet, le PSNDEA s'est vu classé en catégorie « B », selon les critères de catégorisation environnementale et sociale de la Banque mondiale, en conformité avec la législation nationale. La catégorie « B » concerne les projets à impacts négatifs sur l'environnement de moindre ampleur, de nature très locale et réversibles.

Les sous-projets, objet de la présente étude concerne la composante 3 « Réhabilitation et entretien des routes rurales ». Conformément au Cadre de Gestion Environnementale et Sociale (CGES), les activités ou les sous-projet du PSNDEA doivent être précédés d'une évaluation environnementale et sociale avant leur réalisation. A l'issue de la réalisation de la sélection environnementale et sociale « screening », six (6) itinéraires ont été classés dans la catégorie « B ». Le présent Constat d'Impact Environnemental et Social (CIES) est élaboré conformément à la réglementation nationale pour la réalisation des travaux de réhabilitation en RLTPC de 70 km de routes rurales dans la région du Lôh-Djiboua.

## 1.2 Objectifs de l'étude

Le CIES vise à déterminer à l'étape des études techniques, (i) l'impact potentiel du sous-projet sur l'environnement biophysique et social de la zone et (ii) d'identifier les mesures afin d'éviter, d'atténuer ou de compenser les impacts négatifs, (iii) d'estimer le coût des mesures et de préciser les modalités et les responsabilités de leur mise en œuvre et du suivi du PGES

Le but de cette étude est de :



- identifier les éléments sensibles existant dans l'environnement du sous-projet des travaux de réhabilitation des routes rurales ;
- déterminer les activités du sous-projet susceptibles d'avoir des impacts sur l'environnement naturel et humain ;
- évaluer les risques et impacts environnementaux et sociaux potentiels du sous-projet ;
- recommander des mesures et actions de bonification des impacts positifs et d'atténuation des impacts négatifs afin de garantir la durabilité environnementale et sociale du sous-projet.

### **1.3 Méthodologie de la conduite de l'étude**

Pour la conduite de l'étude, une série d'activités a été réalisée qui peuvent être résumées comme suit :

- la collecte de données de base ;
- la collecte de données relatives à la zone du sous-projet ;
- l'exploitation des données collectées et rédaction du rapport.

#### **1.3.1 Collecte de données de base**

Les données de base relatives au sous - projet ont été collectées auprès de l'UCP - PSNDEA et l'AGEROUTE. Il s'agit des documents suivants :

- le Cadre de Gestion Environnementale et Sociale (CGES) ;
- le Cadre de Politique de Réinstallation (CPR) ;
- les Détails Quantitatifs et Estimatifs (DQE) des travaux à réaliser.

#### **1.3.2 Collecte de données relatives à la zone du sous- projet**

Le consultant a rencontré les autorités préfectorales de la zone du sous-projet, de même que des chefs de services pour la collecte de données monographiques. Les structures visitées et les données collectées sont :

- Préfectures de Divo, Lakota et Guitry ;
- Direction Régionale de la Santé et de l'Hygiène Publique du Lôh-Djiboua ;
- Direction Régionale de l'Agriculture et du Développement Rural du Lôh-Djiboua ;
- Direction Régionale de l'Education Nationale, de l'Enseignement technique et de la Formation Professionnelle du Lôh-Djiboua ;
- Direction Régionale de l'Hydraulique du Lôh-Djiboua ;
- Direction Régionale des Mines et de la Géologie du Lôh-Djiboua.

##### **1.3.2.1 Collecte de données de terrain**

Tous les itinéraires du sous-projet ont été visités du vendredi 29 novembre au jeudi 05 décembre 2019 (cf. tableau 1). Des informations relatives à la description de ces itinéraires ont relevées. Elles concernent notamment :

- la géométrie de l'itinéraire (largeur de chaussée, longueur de l'itinéraire) ;
- l'assainissement de la route (ouvrage hydraulique, fossés, etc.) ;
- l'état de chaussée ;
- la composition de la végétation le long de la route (forêt primaire, jachère, forêt classée, parc/réserve, forêt sacrée et cultures agricoles) ;
- les activités économiques le long de la route (commerce, artisanat, etc.) ;
- les réseaux existants (eau potable, électricité, téléphone/fibre optique, etc.) ;
- les cours d'eau ;

- les lieux sacrés (tombes).

Tableau 1 : Calendrier de visite des itinéraires du projet

N°	Dates	Itinéraire à visiter
01	Vendredi 29 novembre 2019	▪ BEMAKOUASSIKRO – N'ZI N'DRIKRO
02	Samedi 30 novembre 2019	▪ COCHEMDIDA – N'GORANKRO ▪ COCHEMBAOULE – NOUVEAU QUARTIER
03	Dimanche 01 décembre 2019	▪ CFI – ABOULAYEDJAN
04	Mardi 03 décembre 2019	▪ BEMAKOUASSIKRO – N'ZI N'DRIKRO
05	Mercredi 04 décembre 2019	▪ HIRE - LÉLÉBLÉ
06	Jeudi 05 décembre 2019	▪ DIGAKO – KADEKO

### 1.3.2.2 Consultation des parties prenantes

Les populations concernées par le sous-projet ont été informées et consultées au cours de réunions organisées à leur endroit dans les départements de Lakota, Divo et Guitry. Cette approche a permis, non seulement de fournir aux populations des informations sur la consistance des travaux, les impacts négatifs potentiels et les impacts positifs que génèreront l'exécution du sous-projet mais aussi de recueillir leurs avis et préoccupations sur les différents aspects du projet.

## 2. DESCRIPTION DU SOUS-PROJET

---

### 2.1 Promoteur du sous-projet

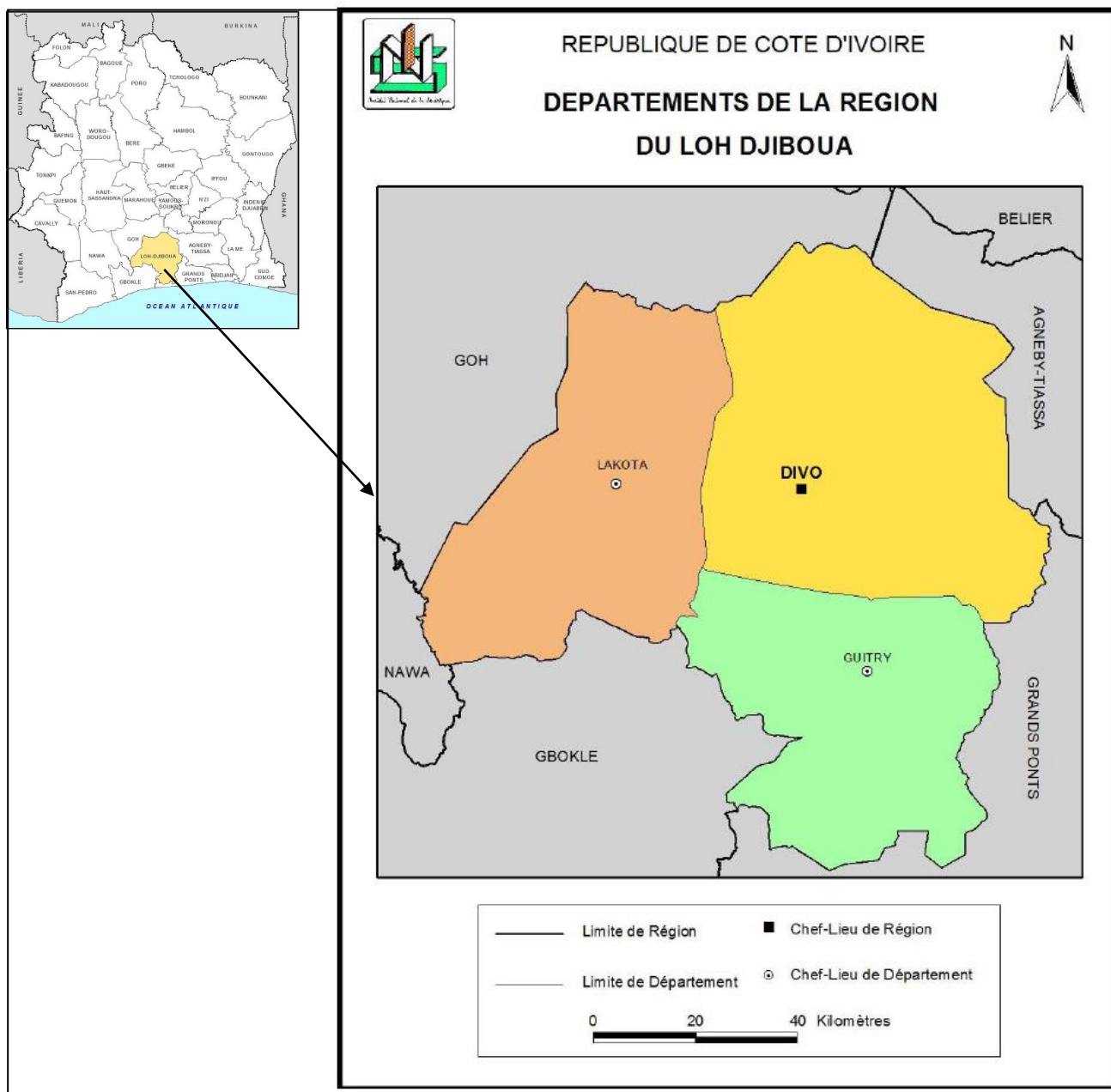
Le Projet de Solutions Numériques pour le Désenclavement des zones rurales et l'e-Agriculture (PSNDEA) a été initié par le Ministère de l'Economie Numérique et de la Poste (MENUUP). L'Unité de Coordination du Projet (UCP) PSNDEA, représentant le maître d'ouvrage, est chargée de la mise en œuvre des activités pour l'atteinte des objectifs de développement du projet.

### 2.2 Localisation géographique des itinéraires du sous-projet

Le sous-projet à l'étude se déroule dans la région du Lôh-Djiboua, située dans le Centre-ouest de la Côte d'Ivoire. La région du Lôh-Djiboua, dont le chef-lieu de région est le département de Divo, est limitée au nord par la région du Goh, au sud par les régions de Gbôklè et des Grands-Ponts, à l'est par la région de l'Agneby-Tiassa et des Grands ponts, et à l'ouest par la région de la Nawa (cf. figure 1). Cette région est placée sous l'autorité d'un Préfet de région. Elle compte 3 départements, placés sous l'autorité de Préfets de département, 17 sous-préfectures, administrées chacune par un Sous-Préfet et 237 villages, placés sous la responsabilité de chefs de village.

Les itinéraires concernés par le présent CIES sont au nombre de six (06) et totalisent un linéaire de 70 Km. Ils sont situés dans les départements de Divo, Guitry et Lakota.

Figure 1 : Localisation de la région du Lôh-Djiboua



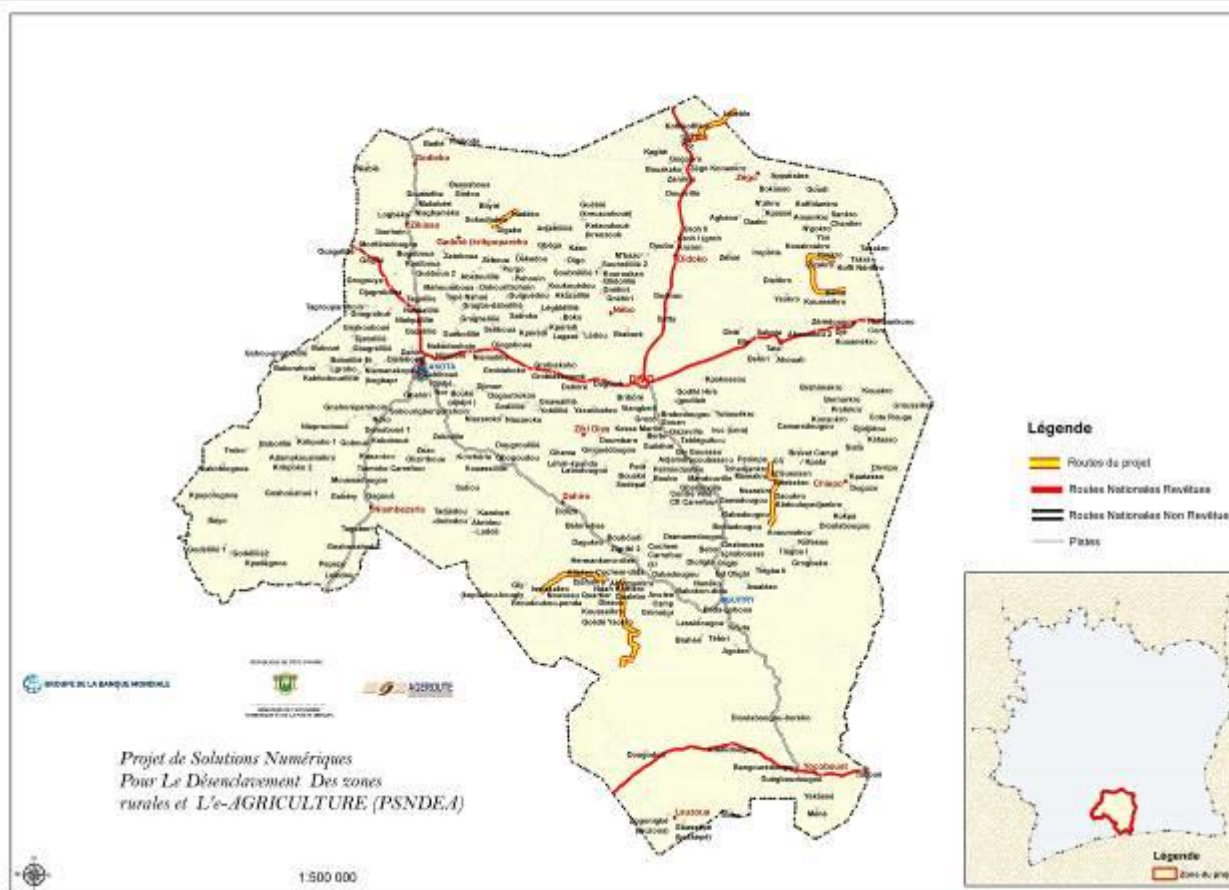
Source : Institut National de la Statistique (INS) 2014, répertoire des localités de Côte d'Ivoire

Les itinéraires du sous-projet concernés par la présente étude dans la région de Lôh-Djiboua sont mentionnés tableau 2 ci-après.

Tableau 2: Itinéraires du sous- projet dans la région du Lôh-Djiboua

N°	Sous-préfecture	Itinéraire à réhabiliter en RLTPC	Longueur (Km)
1	Divo	CFI – ABOULAYEDJAN	10
2	Ogoudou	BEMAKOUASSIKRO – N'ZI N'DRIKRO	15
3	Hiré	HIRE - LÉLÉBLÉ	10
4	Guitry	COCHEMDIDA – N'GORANKRO	9
5		COCHEMBAOULE – NOUVEAU QUARTIER	21
6	Lakota	DIGAKO – KADEKO	5
<b>Total</b>			<b>70</b>

Figure 2 : Localisation des six itinéraires dans la région du Lôh-Djiboua



Source : Rapport d'études techniques des travaux de RLTPC, AGEROUTE 2019

### 2.3 Description des activités du sous-projet

Le sous-projet objet de cette étude concerne la réhabilitation en RLTPC de 70 km de routes rurales dans la région de Lôh –Djiboua.

### 2.3.1 Description de la technologie d'aménagement envisagée

Le choix des techniques d'aménagement envisagé, résulte du diagnostic de l'état des lieux effectué. Ce choix repose sur des techniques adaptées aux routes rurales en Côte d'Ivoire. Les caractéristiques géométriques retenues sont celles des routes de catégorie D (routes rurales et agricoles).

#### ❖ Terrassements

Les tracés proposés, visent à éviter ou à dévier les espèces végétales, les aires et sites protégés (forêts sacrées et classées, cimetières, etc.), ou à réduire l'emprise et la largeur de la route.

Le profil en long, en dehors des points bas, épousera le terrain naturel pour éviter des volumes de terrassements importants. La hauteur des remblais sera limitée à la hauteur nécessaire à la pérennité de la route vis-à-vis des crues. Ces terrassements seront effectués en tenant compte des caractéristiques consignées dans le tableau ci-après.

Tableau 3: Caractéristiques techniques types des routes

Désignation	Valeurs
Vitesse de référence (Km/h)	40
Largeur de débroussaillage (m)	11
Largeur de l'assiette (m)	9
Largeur de la chaussée (m)	6
Pente longitudinale maximale	10%
Pente maximale des talus en remblais	3/2
Pente maximale des talus de déblais	1/2
Epaisseur moyenne de la couche de roulement (cm)	15
Couche de remblai (cm)	Variable

#### ❖ Profil en travers type

Le profil en travers type proposé se présente comme suit :

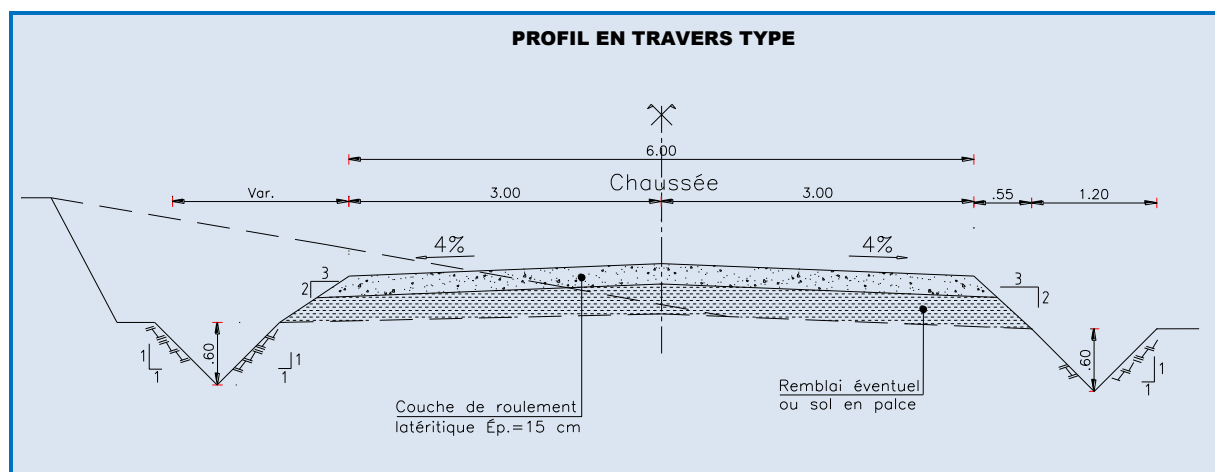
##### Chaussée :

- plate-forme : 08 m ;
- profil en toit avec devers de 4 % ;
- largeur chaussée de 6 m, composée de 2 bandes circulables de 3 mètres de largeur chacune ;
- la forme et la section des fossés latéraux : triangulaire ;
- la pente des talus des déblais : 1/2
- la pente de remblais 2/3.

##### Structure de chaussée

- Couche de fondation : matériaux des sols en place ;
- Couche de base : 15 cm en Graveleux latéritique.

Figure 3 : Profil en travers type (profil mixte)



#### ❖ Aménagement des carrefours

Les choix d'aménagement prévus aux carrefours, visent à améliorer la sécurité des personnes, des biens et l'assainissement des routes concernées.

#### ❖ Signalisation et sécurité routière

Les solutions proposées, se limitent à la signalisation verticale à travers la disposition de panneaux de danger, d'indication et des balises de signalisation au niveau des ouvrages pour informer les usagers de la route des dispositions à prendre pour assurer leur sécurité ou celles de leurs biens dans une section donnée de la route.

#### ❖ Déterminations des zones d'emprunt et volume des matériaux à utiliser pour l'exécution des travaux

La réalisation des travaux va nécessiter l'utilisation de matériaux d'emprunt. Les études géotechniques effectuées par le laboratoire de l'entreprise COEREBICI (Côte d'Ivoire), ont permis d'identifier des sites d'emprunt pour l'exécution des travaux prévus dans la région LOH-DJIBOUA.

Le volume total des matériaux d'emprunt prévus pour la réalisation des travaux est estimé dans la région à 116.489 m<sup>3</sup>. Le tableau ci-après présente le détail quantitatif des matériaux.

Tableau 4: Volumes totaux des matériaux nécessaire pour l'exécution des travaux dans la région du Loh-Djiboua

DEPART. /SP	Désignation / Itinéraire	Remblai (m <sup>3</sup> )	Couche de roulement (m <sup>3</sup> )	TOTAL (m <sup>3</sup> )
DIVO	CFI- ABOULAYEDJAN	9 240	4 545	13 785
	<b>SOUS TOTAL (m<sup>3</sup>)</b>	<b>9 240</b>	<b>4 545</b>	<b>13 785</b>
S/P OGOUDOU	BEMAKOUASSIKRO-N'ZI N'DRIKRO- KOUADIOBAKRO	16 607	10 778	27 385
	<b>SOUS TOTAL (m<sup>3</sup>)</b>	<b>16 607</b>	<b>10 778</b>	<b>27 385</b>



DEPART. /SP	Désignation / Itinéraire	Remblai (m³)	Couche de roulement (m³)	TOTAL (m³)
S/P HIRE	HIRE - LÉLÉBLÉ	1 803	3 435	5 238
	<b>SOUS TOTAL (m³)</b>	<b>1 803</b>	<b>3 435</b>	<b>5 238</b>
GUITRY	COCHEMDIDA-N'GORANKRO	11 795	7 140	18 935
	COCHEMBAOULE-NOUVEAU QUARTIER	32 818	14 063	46 881
	<b>SOUS TOTAL (m³)</b>	<b>44 613</b>	<b>21 203</b>	<b>65 816</b>
LAKOTA	DIGAKO - KADEKO	1 295	2 970	4 265
	<b>SOUS TOTAL (m³)</b>	<b>1 295</b>	<b>2 970</b>	<b>4 265</b>
<b>TOTAL (m³)</b>		<b>73 558</b>	<b>42 931</b>	<b>116 489</b>

Source : COEREBCI - Rapport d'études géotechniques - Juillet 2019

Le tableau suivant présente les volumes et les caractéristiques des matériaux d'emprunt aux fins des travaux dans chaque département.

Tableau 5: Volumes et caractéristiques des matériaux d'emprunt de la région du Lôh-Djiboua.

DEPART. /SP	Désignation / Itinéraire	PK	Superficie (m²)	Profondeur moyenne (m)	Puissance reconnue (m³)	Observations
DIVO	EG 1: CFI - ABOULAYEDJAN	8+900	4 500	0,70	3 780	Matériau bon pour couches de remblai et de roulement.
	<b>SOUS TOTAL</b>		<b>4 500</b>		<b>3 780</b>	
S/P HIRE	EG 2: HIRE - LÉLÉBLÉ	8+000	1 050	0,50	525	Matériau bon pour couches de remblai et de roulement.
	<b>SOUS TOTAL</b>		<b>1 050</b>		<b>525</b>	
<b>TOTAL</b>			<b>5 550</b>		<b>1 575</b>	

Source : COEREBCI - Rapport d'études géotechniques - Juillet 2019

Lors des visites des itinéraires, des sites d'emprunt ont été identifiés sur chaque itinéraire. Ils sont au total vingt (20) sites d'emprunt (cf. tableau ci-après).

Tableau 6: Localisation de sites d'emprunt complémentaires.

DEPART /SP	Désignation / Itinéraire	Types d'emprunts	PK	Coordonnées	
				X	Y
DIVO	EG L1: CFI - ABOULAYEDJAN	GRAVELEUX	2+450 D	260 515	630 101
	EG L2: CFI - ABOULAYEDJAN	GRAVELEUX	3+300 G	260 209	628 768

DEPART /SP	Désignation / Itinéraire	Types d'emprunts	PK	Coordonnées	
				X	Y
	ES 1 : CFI - ABOULAYEDJAN	CARRIERE DE SABLE	4+100 G	259 826	627 676
S/P OGOUDOU	E G L3 : BEMAKOUASSIKRO - KOUADIOBAKRO	GRAVELEUX	2+100 G	268 573	660 212
	EG L4 : BEMAKOUASSIKRO - KOUADIOBAKRO	GRAVELEUX	2+500 G	267 933	660 069
	EG L5 : BEMAKOUASSIKRO - KOUADIOBAKRO	GRAVELEUX	3+150 G	267 077	660 242
	EG L5 : BEMAKOUASSIKRO - KOUADIOBAKRO	GRAVELEUX	5+600 G	266 196	663 827
	ES 2 : BEMAKOUASSIKRO - KOUADIOBAKRO	CARRIERE DE SABLE	5+900 G	265 874	664 299
S/P HIRE	E G L6 : HIRE - LÉLÉBLÉ	GRAVELEUX	2+300 D	248 454	685 905
	E G L7 : HIRE - LÉLÉBLÉ	GRAVELEUX	3+200 G	249 099	686 647
	E G L8 : HIRE - LÉLÉBLÉ	GRAVELEUX	4+250 G	250 616	687 259
	ES 3 : HIRE - LÉLÉBLÉ	CARRIERE DE SABLE	3+800 D	249 959	687 100
GUITRY	E G L9 : COCHEMDIDA - ISSIAKAKRO	GRAVELEUX	0+600 D	232 588	614 034
	E G L10 : COCHEMDIDA - ISSIAKAKRO	GRAVELEUX	1+000 D	232 028	614 010
	E G L11 : COCHEMBAOULE - NOUVEAU QUARTIER	GRAVELEUX	5+100 G	235 889	606 659
	E G L12 : COCHEMBAOULE - NOUVEAU QUARTIER	GRAVELEUX	5+500 G	236 081	606 481
	ES 4 : COCHEMBAOULE - NOUVEAU QUARTIER	CARRIERE DE SABLE		235 744	613 749
LAKOTA	E G L12 : DIGAKO - KADEKO	GRAVELEUX	0+200 G	214 719	671 105
	ES 5 : DIGAKO - KADEKO	CARRIERE DE SABLE	0+500 D	215 447	671 284
	ES 6 : DIGAKO - KADEKO	CARRIERE DE SABLE	0+900 G	215 897	671 629
<b>TOTAL</b>			<b>20 Emprunts</b>		

Source : COEREBCEI - Rapport d'études géotechniques - Juillet 2019

### 2.3.2 Description de la consistance des travaux

Les types de travaux prévus dans le cadre des travaux de RLTPC de 70 km de routes rurales dans la région du Lôh-Djiboua sont les suivants :

- le dégagement des emprises techniques ;
- les travaux de terrassements généraux les travaux d'extraction des matériaux d'emprunt les travaux de traitement de points critiques ;
- les travaux de construction ou de réhabilitation d'ouvrages ;
- les travaux de reprofilage lourd, etc.

### ☐ **Travaux de dégagement des emprises**

Les travaux de dégagement d'emprise s'effectueront tout au long du sous-projet et consisteront essentiellement :

- au débroussaillage mécanique sur une largeur variable de 9 à 11 m ;
- à l'abattage et à l'élagage d'éventuels d'arbres gênants ou dangereux pour la route ;
- au décapage de la terre végétale ;
- au désensablement de la chaussée aux endroits indiqués dans les schémas itinéraires validés par le Maître d'œuvre ;

### ☐ **Travaux de terrassements généraux**

Ces travaux porteront essentiellement sur :

- la purge des matériaux de mauvaise tenue et à leur évacuation aux endroits recommandés ;
- l'apport de matériaux sélectionnés (remblai) dans les zones où le matériau de plateforme n'est pas viable ;
- la réalisation des déblais et remblais, y compris ceux consistant à réduire la déclivité des pentes et rampes ;
- la réalisation des fossés latéraux et des exutoires.

### ☐ **Travaux d'extraction des matériaux d'emprunt**

Les travaux d'extraction des matériaux d'emprunt concernent essentiellement le décapage et la conservation de la terre végétale, en vue de la réhabilitation des sites exploités, puis à l'extraction régulière de matériaux nécessaires à la construction des chaussées.

### ☐ **Travaux de traitement de points critiques**

Ils consisteront à améliorer le niveau de service d'un itinéraire donné en éliminant par des travaux appropriés les points de passage difficile tels que les bas-fonds inondables ou bourniers, ornières et les côtes glissantes, etc.

### ☐ **Travaux de construction ou de réhabilitation d'ouvrages**

Les travaux d'assainissement et de drainage porteront essentiellement sur : l'ouverture des fossés latéraux et divergents ; les travaux de construction d'ouvrages aux points bas où il n'en existe pas (buses en béton armé, dalots) ; le remplacement ou la réhabilitation des ouvrages endommagés.

L'assainissement longitudinal sera assuré par les fossés en terre. Le drainage des eaux aux points bas, est assuré en général par des buses en béton armé, mais certains endroits nécessiteront la construction de dalots de diverses importances.

### ☐ **Travaux de reprofilage lourd**

Il s'agit des travaux d'entretien courant pour faire face à la destruction avancée de la couche de roulement par les ravinements, les nids de poule, les ornières, les tôles ondulées de grandes amplitudes, et à l'envahissement de la chaussée par la végétation. Les opérations de reprofilage lourd, consisteront en la remise en forme de la couche existante à travers le dégagement de l'assiette de la route, la mise en forme de la couche de roulement existante après scarification et humidification éventuelle suivie du compactage puis de la création de fossés.

### 2.3.3 Description des équipements de construction

Les équipements mobilisés dans le cadre de travaux similaires sont mentionnés dans le tableau 7.

Tableau 7 : Type de matériel utilisé sur des projets similaires pour les trois départements

N°	Type de matériel	Quantité
1	Bulldozer	3
2	Niveleuse	3
3	Compacteur à rouleau vibrant	3
4	Compacteur pneumatique	3
5	Chargeur	3
6	Camion benne	12
7	Camion-citerne	3
8	Camion-grue	3
9	Porte char	3
10	Véhicule de liaison	3
11	Bétonnière de capacité 500 l	3
12	Vibreux de béton	3

La maintenance des engins se fera sur des sites aménagés à cet effet. Les huiles de vidange seront recueillies et stockées dans des fûts étanches. Ces fûts devront être mis à la disposition de structures spécialisées dans le recyclage des huiles usagées et disposant d'une autorisation du CIAPOL.

### 2.3.4 Description des phases du sous-projet

Les travaux du sous-projet seront exécutés en quatre (04) en conformité avec les règlements en matière de protection de l'environnement :

- phase de préparation ;
- phase de construction ;
- phase de fin de chantier ou de repli ;
- phase d'exploitation.

#### 2.3.4.1 Phase préparatoire

##### ➤ Installation des base-chantiers

L'installation des chantiers sur chaque itinéraire se fera de façon itinérante en fonction de l'évolution des travaux. Les sites doivent être choisis, en accord avec les chefs de villages ou de campements et approuvée par la mission de contrôle.

Dans tous les cas, l'installation des chantiers nécessitera des travaux de déblayage de terrain pour l'installation des aires de dépôt et de stationnement des engins. Compte tenu de la nature des travaux, les entreprises pourront louer des bâtiments pour en faire des bureaux de chantier. Les matériaux devront être stockés sur des espaces bien définis.

L'approvisionnement en carburant pourra se faire à travers un camion-citerne.

##### ➤ Recrutement de la main-d'œuvre

Les travaux du sous-projet nécessiteront le recrutement d'une main-d'œuvre. En dehors de la main-d'œuvre qualifiée, lors du recrutement, le maître d'ouvrage devra encourager les

entreprises chargées d'exécuter les travaux à accorder une priorité à la main-d'œuvre locale, notamment les jeunes des campements et villages situés le long des différents itinéraires parmi lesquels l'on compte des déscolarisés.

#### **2.3.4.2 Phase de construction**

De manière générale, les travaux de réhabilitation de routes rurales comprennent les travaux suivants :

- travaux de terrassements généraux ;
- travaux de construction de chaussées ;
- travaux d'assainissement et de drainage.

##### **➤ Transport et manutention des engins, machinerie et équipements**

L'exécution des travaux va nécessiter la manipulation et déplacement de divers engins et d'équipements. L'utilisation et la manutention de toute cette logistique sont susceptibles engendrer des impacts négatifs sur le milieu d'insertion du sous-projet.

##### **➤ Ouverture des emprises**

Les travaux d'ouverture des emprises comprennent :

- le dégagement technique des emprises (abattage d'arbres, d'arbustes et désherbage) sur une largeur variable de 9 à 11 m ;
- le décapage de la terre végétale ;
- le désensablement des chaussées, aux endroits indiqués par les schémas des itinéraires validés par le Maître d'œuvre ;

##### **➤ Ouverture des sites d'emprunt**

L'ouverture et l'exploitation des sites d'emprunt, nécessiteront également des travaux de débroussement, d'abattage et essouchage d'arbres, éventuellement de destruction de cultures et de décapage de sol pour l'extraction des matériaux de construction. En outre, selon l'étude géotechnique, des zones d'emprunt ont été identifiées. L'ouverture de ces zones d'emprunt se fera hors des parcelles agricoles.

#### **2.3.4.3 Phase de fin de chantier ou de repli de chantier**

Pour cette phase, il s'agira de procéder :

- au démantèlement des installations de chantier,
- à l'enlèvement des matériels à reconditionner et à réaffecter,
- à réaffecter ou parfois à licencier le personnel ;
- à la réhabilitation des sites dégradés ainsi qu'au nettoyage des sites.

##### **➤ Repli des installations et du matériel**

Au cours des phases successives du chantier, les équipes et les matériels ou les engins qui ne sont plus nécessaires, doivent être réaffectés ou retournés dans les locaux d'origine de chaque entreprise. Les cadres et les agents de maîtrise, seront le plus souvent réaffectés sur d'autres chantiers ou mis en congés, ou en latence au siège, pendant une période aussi courte que possible. Le contrat du personnel local recruté, pourrait arriver à son terme ou être purement ou simplement rompu. C'est donc une période particulièrement chargée pour le responsable des ressources humaines sur le chantier, le directeur des travaux et ses conducteurs de travaux. Le matériel et les engins seront nettoyés, remis en état ou reconditionnés, puis rapatriés au dépôt de l'entreprise, en vue de leur réaffectation sur de nouveaux chantiers. Certains matériels ou

engins, trop abimés ou obsolètes, seront vendus ou détruits par le biais des filières spécialisées. Les locaux des chantiers et les stocks de matériaux inutilisés, doivent aussi être enlevés. Cependant, certains matériaux peuvent être laissés sur place, en accord avec le Maître d'ouvrage, en vue d'une utilisation locale ultérieure.

#### ➤ **Nettoyage et remise en état**

Le travail consiste à nettoyer le chantier et réhabiliter les zones d'emprunt exploitées. Il est généralement confié à des équipes spécifiques, habituées à ces tâches. Il comporte dans un premier temps, le démontage et le repli de toutes les installations. Arrive ensuite, l'enlèvement de tous les éléments et terres pollués, ainsi que les stocks de déchets accumulés pendant le chantier. Tout cela doit être transporté dans les lieux habilités à les recevoir, suivant leurs natures. Une fois ceci fait, les lieux des installations de chantier, ainsi que les accès provisoires, peuvent être remis en leur état antérieur et pour cela recouvert, au besoin de la terre végétale stockée à cet effet, au début du chantier. Cependant, dans certains cas, un accord avec les collectivités, ou les propriétaires de certains des terrains occupés temporairement, permettra de ne pas supprimer certaines des voies d'accès, ou de maintenir certaines installations, qui pourraient s'avérer utiles pour la suite.

#### **2.3.4.4 Phase d'exploitation**

La phase d'exploitation comprend la mise en service de la route. Cette phase met fin aux travaux de RLTPC de 70 km de routes rurales dans la région de Loh-Djiboua. Elle aboutira à la remise aux autorités de la zone du sous-projet ainsi qu'aux populations bénéficiaires de ces itinéraires reprofilés qui faciliteront le transport des biens et des personnes.

#### **2.3.5 Création d'emploi**

Pour l'exécution des travaux de reprofilage lourd et traitement de points critiques (RLTPC) de 70 km de routes rurales dans la région du Loh-Djiboua, des emplois permanents qualifiés et temporaires non qualifiés, seront créés (tableaux 8 et 9).

Tableau 8 : Emplois permanents

<b>N°</b>	<b>Désignation du personnel</b>	<b>Nombre</b>	<b>Observations</b>
1	Directeur des travaux	3	Ensemble des départements
2	Conducteurs de travaux	3	1 par département
3	Chef de chantier	3	1 par département
4	Topographe	3	1 par département
5	Laborantin	3	1 par département
6	Chef de chantier Terrassement	3	1 par département
7	Chef de chantier Ouvrages	3	1 par département
8	Chef Mécanicien	3	Ensemble des départements
9	Conducteur d'engins lourds	9	1 par engin lourd
10	Chauffeurs	21	1 par camion et véhicule légers
<b>Total</b>		<b>54</b>	

Tableau 9 : Emplois temporaires non qualifiés

N°	Désignation du personnel	Nombre	Observations
1	Aide topographes	9	3 par brigade topo
2	Aide Laborantins	9	3 par équipe Labo
3	Aides conducteurs d'engins	8	1 par engin
4	Aides mécaniciens	6	2 par poste de terrassement
5	Commis pointeurs	3	1 par département
6	Ouvriers qualifiés pour les ouvrages (coffreurs, ferrailleur, etc.)	12	4 par département
7	Manœuvres Terrassement	6	2 par poste de terrassement
8	Manœuvres Ouvrages	105	5 équipes par département avec 7 manœuvres par équipe
9	Gardiens	12	2 gardiens sur chaque tronçon
10	Manœuvres divers	10	
<b>Total</b>		<b>180</b>	

Au total, environ 234 emplois directs (permanents et temporaires) seront créés. Le délai prévisible d'exécution des travaux est de huit (08) mois.

### 2.3.6 Description des alternatives

#### 2.3.6.1 Analyse de la situation « sans le sous-projet »

Le maintien de la situation actuelle c'est-à-dire sans l'avènement du sous-projet, va énormément contribuer au maintien des écosystèmes de la zone du sous-projet. En effet, il occasionnera le maintien du paysage actuel, la présence de la végétation naturelle, et l'expansion des cultures vivrières et pérennes.

En outre, la prolifération de la végétation naturelle va contribuer au développement d'îlots de forêts par endroits avec un couvert herbacé dense si les itinéraires ne sont pas réhabilités.

Les éventuels sites d'emprunts ne seront pas exploités par conséquent, les perturbations et gênes liées à leur exploitation n'auront pas lieu.

Par ailleurs, la biodiversité n'enregistrera aucune perturbation. Aussi, la création d'emplois liée aux travaux ne sera pas réalisée et la réhabilitation des routes destinées aux transports de personnes et des biens, notamment les produits agricoles permettant d'avoir une bonne maîtrise de la chaîne de production agricole et la création de valeur ajoutée pour l'agriculteur ne verra pas le jour.

Par conséquent, cela constituera un handicap pour le développement de réseau de route agricole avec de bons niveaux de circulation (vitesse de référence 60 km/h), et partant, un frein à l'essor économique des zones traversées par le sous-projet et à l'atteinte de la satisfaction et des attentes des populations de ces zones. L'acheminement des produits agricoles et l'achat de ceux-ci aux prix fixés par l'autorité étatique ne seront pas effectif et optimum dans les zones à cause de la non-exécution des travaux de reprofilage lourd et de traitement de points critiques de ces routes rurales. Or, cela apparait comme un maillon important dans la chaîne de transport et de circulation des biens et des personnes dans les régions du Lôh-Djiboua.

Sans réhabilitation, les routes en terre se dégradent, sous l'effet des pluies intenses, de la végétation envahissante et des mauvaises habitudes des riverains de la route, notamment les



agriculteurs qui ont tendance à étendre leurs plantations dans les emprises des routes. Elles deviennent impraticables en quelques mois. L'impact des différents projets de développement (agricole, sanitaire et éducatif) sur l'économie rurale ne peut être pérennisé que lorsque ceux-ci sont supportés par un réseau routier viable.

### **2.3.6.2 Analyse de la situation « avec le sous-projet »**

La réalisation des travaux de reprofilage des routes à l'étude va certes entraîner certaines nuisances, notamment les soulèvements de poussières, les nuisances sonores, la perturbation de la circulation et des accès aux installations, avec des risques d'accidents, d'empiètements de terres et de cultures agricoles, etc. Toutefois, cette réalisation offre de nombreuses opportunités pour le développement local. Plusieurs impacts positifs sont attendus et peuvent être résumés comme suit :

- amélioration des conditions de circulation et facilitation des accès aux localités ;
- développement du transport ;
- réduction du coût de transport ;
- facilitation de l'écoulement des produits agricoles ;
- augmentation des revenus des producteurs agricoles ;
- développement d'activités économiques ;
- amélioration de la sécurité des usagers ;
- amélioration des conditions d'évacuation des malades des localités concernées.

Au-delà du désenclavement des zones à forte production agricole, les travaux de reprofilage lourd et de traitement de points critiques (RLTPC) contribueront à la réduction de la pauvreté par la stimulation de l'économie locale dans les zones traversées par les routes à réhabiliter.

En conclusion l'option « avec le sous-projet » est plus avantageuse que la situation « sans le sous-projet ».

### 3. CADRE POLITIQUE, JURIDIQUE ET INSTITUTIONNEL DE L'EVALUATION ENVIRONNEMENTALE DU SOUS-PROJET

---

L'analyse du cadre politique, juridique et institutionnel est faite conformément aux règles et procédures applicables aux études relatives à l'impact environnemental et social des projets. La procédure de mise en œuvre des évaluations environnementales en Côte d'Ivoire implique plusieurs intervenants, selon l'objet de l'étude.

#### 3.1 Cadre politique

##### ➤ **Politique nationale en matière de protection de l'environnement**

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) et de politiques et stratégies sectorielles de gestion des ressources naturelles (biodiversité, changement climatique, lutte contre la désertification, gestion des ressources en eau, gestion des produits chimiques, forêt, faune, etc.)

Tous ces programmes ont connu des niveaux d'exécution divers. Ils ont cependant 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.

Aujourd'hui, la plupart des stratégies et Plans d'Actions Nationaux (PAN), les programmes et les projets de développement sectoriels prennent en compte, dans leur conception les préoccupations environnementales et sociales avec comme principe de base l'approche intégrée et participative.

##### ➤ **Politique de décentralisation**

La politique de décentralisation est mise en place et suivie par le Ministère de l'Administration du Territoire et de la Décentralisation. En engageant le processus de décentralisation et de régionalisation, le gouvernement ivoirien a pour objectifs globaux : (i) d'assurer le partage de pouvoir entre l'Etat et les collectivités locales, (ii) de responsabiliser la population dans la gestion de son développement, (iii) d'enraciner la démocratie locale, (iv) de consacrer une nouvelle approche basée sur le développement participatif.

##### ➤ **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 conduite 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 sont mis en avant dans la politique d'hygiène du Ministère.

##### ➤ **Politique Nationale en matière du genre**

Sur le plan institutionnel et réglementaire, la Constitution ivoirienne prévoit l'égalité de tous les citoyens devant la loi et l'égalité des chances. La loi prévoit un accès égal à la terre entre les hommes et les femmes, mais dans la pratique les femmes en milieu rural ont quelques difficultés d'accès à la terre.

Les Mutilations Génitales Féminines (MGF), les mariages précoces et le harcèlement sexuel sont interdits, aux termes de dispositions légales successives, en vue de protéger la femme. Le principe d'égalité entre femmes et hommes est consacré dans la 3e constitution du 8 novembre 2016. Ainsi, toute forme de torture et de violence physique et morale, de mutilations et d'aviissement à l'égard des femmes, sont punis.

Au niveau politique, il a été adopté en 2009 la politique nationale de l'égalité des chances, l'équité et le genre ; la Stratégie Nationale de Lutte contre les Violences Basées sur le Genre (SNLVBG) en 2012 et la Déclaration solennelle de la Côte d'Ivoire sur l'égalité des chances, l'équité et le genre en 2007. Tous ces textes visent à accorder à la femme la place qui lui revient dans la société ivoirienne.

#### ➤ **Programme National d'Investissement Agricole (PNIA 2017- 2025)**

Le PNIA de deuxième génération (PNIA II) aspire à une agriculture ivoirienne durable, compétitive, créatrice de richesses équitablement partagées. Ce PNIA met l'accent sur l'atteinte de trois (3) objectifs stratégiques qui sont :

- développement de la valeur ajoutée agro-sylvo-pastorale et halieutique ;
- renforcement des systèmes de production agro-sylvo-pastorale et halieutique respectueux de l'environnement ;
- croissance inclusive, garante du développement rural et du bien-être des populations.

Le PNIA II vise à contribuer efficacement à la performance macroéconomique attendue dans le cadre du PND (maintien de la croissance du PIB à hauteur de 8%).

#### ➤ **Politique Nationale de Lutte contre la Pauvreté**

A l'instar du Document Stratégique de Réduction de la Pauvreté (DSRP), le Plan National de Développement (PND) 2012-2015 intègre, dans les priorités du gouvernement, l'amélioration des conditions de vie des populations par l'assainissement du milieu. Le PND (2016-2020), au niveau de l'axe stratégique IV : « Développement des infrastructures harmonieusement réparties sur le territoire national et préservation de l'environnement » prévoit des investissements importants et une répartition harmonieuse sur le territoire national dans le secteur des infrastructures pour améliorer le niveau de vie et accélérer le processus de développement. Cela vise à réduire les inégalités spatiales et favoriser les opportunités.

Pour la promotion d'une économie verte, les infrastructures seront implantées dans le respect de l'environnement et en garantissant l'efficacité énergétique. Les résultats des impacts visés par cette stratégie sont : (i) la construction d'infrastructures de qualité de façon durable ; (ii) l'environnement est préservé et le cadre de vie assaini.

L'impact 1 de cette stratégie concerne la construction d'infrastructures de qualité et de façon durable. L'effet 4 de l'impact 1 de cette stratégie met l'accent sur l'accroissement des infrastructures des Programmes des Techniques de l'Information et de la Communication (PTIC) de qualité. L'objectif du gouvernement est d'insuffler une nouvelle dynamique pour le secteur et attirer l'investissement aussi bien public que privé nécessaire pour réaliser les nombreux défis et faire des Techniques de l'Information et de la Communication (TIC) un des piliers de l'émergence.

L'impact 2 est consacré à la préservation de l'environnement et l'assainissement du cadre de vie. L'effet 4 de l'impact 2 vise à assurer la gestion durable des ressources naturelles et les capacités d'adaptation et d'atténuation des effets du changement climatique. Pour ce faire, le gouvernement entend renforcer le cadre institutionnel et réglementaire du secteur de

l'environnement en élaborant et adoptant les décrets et arrêtés de loi portant code de l'environnement.

#### ➤ **Plan National du Développement Routier (PNDR 2016-2025)**

Le Plan National de Développement Routier (PNDR) 2016-2025 a été initié par le gouvernement ivoirien en août 2016 afin de faire face à la situation préoccupante dans laquelle se trouve le réseau routier national. Dans le cadre de la mise en œuvre du PNDR sur la période 2016-2025, le gouvernement ivoirien a prévu un important investissement de 3.760 milliards de FCFA. En initiant ce programme, le gouvernement vise la préservation du réseau routier national bitumé existant, la remise en état et la poursuite de l'entretien du réseau routier non revêtu, la poursuite du bitumage du réseau structurant ainsi que le développement du réseau autoroutier.

Dans l'exécution dudit programme, une priorité est accordée aux routes interurbaines pour faciliter les déplacements par la route entre les chefs-lieux de départements. Le sous-projet de réhabilitation de routes rurales dans la région du Lôh-Djiboua s'inscrit donc dans ce plan.

#### ➤ **Stratégie du Programme National du Changement Climatique (SPNCC)**

Le gouvernement ivoirien, à travers le Ministère de l'Environnement et du Développement Durable (MINEDD) a engagé des actions majeures, dans le cadre de la lutte contre les changements climatiques, notamment la création d'un Programme National de lutte contre le Changement Climatique (PNCC) en 2012. La mission du PNCC est de proposer des mesures d'adaptation face aux changements climatiques et d'œuvrer pour l'atténuation de leurs effets en Côte d'Ivoire. La vision de la SPNCC consiste à la mise en place à l'horizon 2020 d'un cadre de développement socio-économique durable qui intègre les défis des changements climatiques dans tous les secteurs en Côte d'Ivoire et qui contribue à améliorer les conditions de vie des populations et leur résilience. Dans le cadre de ce sous-projet, les travaux doivent prendre en compte les mesures d'ordres environnementales pour réduire et atténuer le réchauffement climatique qui serait dû aux émissions de gaz à effet de serre (CO<sub>2</sub>, NO, NO<sub>2</sub>, SO<sub>2</sub>, CO, H<sub>2</sub>S, COV, etc.) en vue de limiter la hausse des températures.

### **3.2 Cadre juridique**

#### ➤ **Cadre juridique national**

Les textes législatifs et réglementaires applicables dans le cadre du présent sous-projet sont décrits dans le tableau 10 ci-après.

Tableau 10 : Textes législatifs et réglementaires applicables au sous-projet

Intitulé de la législation ou de la réglementation	Articles ou dispositions liés aux activités du sous-projet	Lien avec les activités du sous-projet
<b>Loi n°2016-886 du 8 novembre 2016 portant Constitution ivoirienne telle que modifiée par la loi constitutionnelle n°2020-348 du 19 mars 2020</b>	<u>Article 27</u> : Le droit à un environnement sain est reconnu à tous. <u>Article 40</u> : La protection de l'environnement et la promotion de la qualité de la vie sont un devoir pour la communauté et pour chaque personne physique ou morale.	Cette loi rappelle aux acteurs du sous-projet, leur obligation de préserver l'environnement et le cadre de vie des populations bénéficiaires.
<b>Loi n° 64-1245 du 16 décembre 1964 modifiée relative au régime et à la répartition des eaux et à la lutte contre leur pollution</b>	La Loi dispose à son <u>Article 1</u> « Les dispositions du présent titre ont pour objet la lutte contre la pollution des eaux et leur régénération dans le but de satisfaire ou de concilier les exigences : - de l'alimentation en eau potable des populations et de la santé publique ; de l'agriculture, de l'industrie des transports et de toutes autres activités humaines d'intérêt général ».	Elle rappelle aux acteurs du sous-projet, leur obligation de préserver les ressources en eau contre toute pollution.
<b>Loi n° 88-651 du 07 juillet 1988 portant Protection de la Santé Publique et de l'Environnement contre les effets des déchets</b>	<u>Article 1</u> : « Sont interdits sur toute l'étendue du territoire, tous actes relatifs à l'achat, à la vente, à l'importation, au transit, au transport, au dépôt et au stockage des déchets industriels toxiques et nucléaires et des substances nocives ». <u>Articles 2 et 3</u> : Prévoient les sanctions encourues en cas d'infraction.	Elle rappelle les acteurs à la protection de la santé publique et de l'environnement.
<b>Loi n° 96-766 du 03 octobre 1996 portant Code de l'Environnement</b>	<u>Article 2</u> : Le présent code vise à : - protéger les sols, sous-sols, sites, paysages et monuments nationaux, les formations végétales, la faune et la flore et particulièrement les domaines classés, les parcs nationaux et réserves existantes ; - établir les principes fondamentaux destinées à gérer, à protéger l'environnement contre toutes les formes de dégradation afin de valoriser les ressources naturelles, de lutter contre toutes sortes de pollutions et nuisances ; - améliorer les conditions de vie des différents types de population dans le respect de l'équilibre avec le milieu ambiant ; - créer les conditions d'une utilisation rationnelle et durable des ressources naturelles pour les générations présentes et futures ; - garantir à tous les citoyens, un cadre de vie écologiquement sain et équilibré ; - veiller à la restauration des milieux endommagés. <u>Article 22</u> : « L'autorité compétente, au terme des règlements en vigueur, peut refuser le permis de construire si les constructions sont de nature à porter atteinte au caractère ou à l'intégrité des lieux avoisinants ».	Cette loi régit la préservation de l'environnement de la zone d'insertion du sous-projet, à travers ce CIES.

Intitulé de la législation ou de la réglementation	Articles ou dispositions liés aux activités du sous-projet	Lien avec les activités du sous-projet
	<p><u>Article 29</u> : « Tous les engins doivent être munis d'un avertisseur sonore conforme à un type homologué par les services compétents et ne doivent pas émettre de bruit susceptible de causer une gêne aux usagers de la route et aux riverains ».</p> <p><u>Article 35</u> : "Lors de la planification et de l'exécution d'actes pouvant avoir un impact important sur l'environnement, les autorités publiques et les particuliers se conforment aux principes suivants :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Principe de précaution ;</li> <li>- Substitution ;</li> <li>- Préservation de la diversité biologique ;</li> <li>- Non-dégradation des ressources naturelles ;</li> <li>- Principe pollueur-payeur ;</li> <li>- Information et participation ;</li> <li>- Coopération".</li> </ul> <p><u>Article 39</u> : tout projet important susceptible d'avoir un impact sur l'environnement doit faire l'objet d'une étude d'impact environnemental préalable. Tout projet fait l'objet d'un contrôle et d'un suivi pour vérifier la pertinence des prévisions et adopter les mesures correctives nécessaires ».</p> <p><u>Article 41</u> : « L'examen des Études d'Impact Environnemental par le Bureau d'Étude d'Impact Environnemental, donnera lieu au versement d'une taxe au Fonds National de l'Environnement dont l'assiette sera précisée par décret. ».</p> <p><u>Article 75</u> : « Sont interdits : les déversements, les rejets de tous corps solides, de toutes substances liquides, gazeuses, dans les cours et plans d'eaux et leurs abords ; toute activité susceptible de nuire à la qualité de l'air et des eaux tant de surface que souterraines ».</p>	
<p><b>Loi n° 98-755 du 23 décembre 1998 portant Code de l'Eau</b></p>	<p><u>Article 5</u> : La présente loi portant Code de l'Eau a pour objet une gestion intégrée des ressources en eau, des aménagements et ouvrages hydrauliques.</p> <p>Cette gestion vise à assurer :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- la préservation des écosystèmes aquatiques, des sites et des zones humides ;</li> <li>- la protection contre toute forme de pollution, la restauration des eaux de surface, des eaux souterraines et des eaux de la mer dans la limite des</li> </ul>	<p>Cette loi rappelle aux acteurs du sous-projet, leur obligation de préserver les ressources en eau.</p>

Intitulé de la législation ou de la réglementation	Articles ou dispositions liés aux activités du sous-projet	Lien avec les activités du sous-projet
	<p>eaux territoriales ;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- la protection, la mobilisation et la gestion des ressources en eau ;</li> <li>- le développement et la protection des aménagements et ouvrages hydrauliques ;</li> <li>- la valorisation de l'eau comme ressource économique et sa répartition de manière à satisfaire ou à concilier, lors des différents usages, activités ou travaux, les exigences ;</li> <li>- la planification cohérente de l'utilisation des ressources en eau tant à l'échelle du bassin versant hydrologique qu'à l'échelle nationale ;</li> <li>- l'amélioration des conditions de vie des différents types de populations, dans le respect de l'équilibre avec le milieu ambiant ;</li> <li>- les conditions d'une utilisation rationnelle et durable des ressources en eau pour les générations présentes et futures ;</li> <li>- la mise en place d'un cadre institutionnel caractérisé par la redéfinition du rôle des intervenants.</li> </ul> <p><u>Article 12</u> : " Les prélèvements dans les eaux du domaine public hydraulique et la réalisation d'aménagements ou d'ouvrages hydrauliques sont soumis, selon les cas, à autorisation ou à déclaration préalable".</p> <p><u>Article 17</u> : "Le droit d'usage de l'eau et l'utilisation des aménagements et ouvrages hydrauliques sont limités par l'obligation de ne pas porter atteinte aux droits des riverains et de restituer l'eau de façon qu'elle soit réutilisable".</p> <p><u>Article 25</u> : "Nul ne doit empêcher le libre écoulement des eaux de surface et des eaux souterraines".</p> <p><u>Article 49</u> : "Tout rejet d'eaux usées dans le milieu récepteur doit respecter les normes en vigueur".</p> <p><u>Article 75</u> : « Sont interdits : les déversements, les rejets de tous corps solides, de toutes substances liquides, gazeuses, dans les cours et plans d'eaux et leurs abords ; toute activité susceptible de nuire à la qualité de l'air et des eaux tant de surface que souterraines ».</p>	
<p><b>Loi n°99-477 du 2 août 1999 Portant Code de Prévoyance Sociale modifiée par l'Ordonnance N° 2012-03 du 11 janvier 2012, modifiée par l'ordonnance n° 17-107 du 15 février</b></p>	<p><u>Article 2</u> : Est obligatoirement affilié à la Caisse Nationale de Prévoyance Sociale tout employeur occupant des travailleurs salariés. Cette affiliation prend effet à compter du premier embauchage d'un travailleur salarié.</p> <p>La CNPS a pour mission :</p>	<p>Cette loi réglera les conditions de travail et la protection sociale des travailleurs pendant la mise en œuvre du sous-projet.</p>



Intitulé de la législation ou de la réglementation	Articles ou dispositions liés aux activités du sous-projet	Lien avec les activités du sous-projet
	<p>La gestion du régime obligatoire de prévoyance sociale des travailleurs du secteur privé et assimilés qui comprend :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- la branche des Prestations Familiales ;</li> <li>- la branche des Accidents du Travail et Maladies Professionnelles ;</li> <li>- l'assurance vieillesse (Retraite) ;</li> <li>- l'assurance maternité ;</li> <li>- la gestion des régimes complémentaires ou spéciaux, obligatoires ou volontaires ;</li> <li>- le recouvrement des cotisations sociales et le service des prestations afférentes à ces différents régimes.</li> </ul>	
<p><b>Loi n° 2003-208 du 7 juillet 2003 portant transfert et répartition de compétences de l'État aux Collectivités Territoriales (En matière de protection de l'environnement et de gestion des ressources naturelles)</b></p>	<p><u>Article 1</u> « Les Collectivités territoriales concourent avec l'État au développement économique, social, sanitaire, éducatif, culturel et scientifique des populations et, de manière générale, à l'amélioration constante de leur cadre de vie.</p> <p>A cet effet, elles jouissent d'une compétence générale et de compétences spéciales attribuées par les lois et règlements »</p> <p><u>Article 2</u> : « Des compétences autres que celles prévues par les dispositions de la présente loi peuvent être transférées, en cas de besoin, de l'Etat aux Collectivités territoriales par la loi ».</p> <p><u>Article 7</u> : « La réalisation d'un équipement sur le territoire d'une collectivité territoriale ne peut être entreprise par l'Etat ou par une autre collectivité territoriale sans consultation préalable de la collectivité concernée ».</p>	<p>Cette loi traite du niveau d'intervention des collectivités territoriales pendant la réalisation du sous-projet.</p>
<p><b>Loi n° 2014 - 138 du 24 mars 2014 portant Code Minier</b></p>	<p><u>L'article 140</u> : du chapitre VI relatif à la protection de l'environnement vise à assurer la protection de la qualité de l'environnement, la réhabilitation des sites exploités et la conservation du patrimoine forestier selon les conditions et modalités établies par la réglementation en vigueur.</p> <p>Quant à l'article 141 du présent chapitre VI conditionne toute activité d'exploitation d'un permis et la présentation d'un programme de gestion de l'environnement comprenant un plan de réhabilitation des sites et leurs coûts prévisionnels.</p>	<p>Cette loi traite de la gestion et l'exploitation des zones d'emprunt.</p>
<p><b>Loi n° 2014-390 du 20 juin 2014 d'orientation sur le développement durable</b></p>	<p><u>Article 37</u> : Le secteur privé applique les principes et objectif du développement durable prévus par la présente loi dans son fonctionnement et dans la mise en œuvre de ses actions notamment par :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- l'adoption des modes et méthodes d'approvisionnement, d'exploitation, de production et de gestion responsable, répondant aux exigences du</li> </ul>	<p>Cette loi permettra la mise en œuvre du sous-projet dans un cadre de développement durable.</p>

Intitulé de la législation ou de la réglementation	Articles ou dispositions liés aux activités du sous-projet	Lien avec les activités du sous-projet
	<p>développement durable ; des évaluations environnementales et sociales en vue de vérifier l'impact de leurs activités sur l'environnement ;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- la contribution à la diffusion des valeurs de développement durable et l'exigence de leurs partenaires, notamment de leurs fournisseurs, le respect de l'environnement et desdites valeurs ;</li> <li>- l'adoption d'une communication transparente de leur gestion environnement ;</li> <li>- le respect des exigences de la responsabilité sociétale des organisations pour la promotion du développement durable. Ce texte juridique permettra la mise en œuvre du projet dans un cadre de développement durable.</li> </ul>	
<p><b>Loi n° 2015-537 du 20 juillet 2015 d'orientation agricole</b></p>	<p>L'article 5 de la présente Loi définit les axes stratégiques de la politique agricole.</p> <p>L'article 60 du titre IV du chapitre I de la présente Loi vise à la sécurisation des droits des détenteurs coutumiers, des concessionnaires des terres et des occupants, le maintien. L'article 66 du titre IV du chapitre I de la présente Loi stipule que l'Etat évalue des jeunes et des femmes à la terre sur un bien foncier identifié, la valorisation de la ressource foncière, l'accès équitable des hommes à ladite ressource et sa gestion durable.</p> <p>L'article 68 précise que tout aménagement et toute installation de valorisation du potentiel énergétique doivent faire l'objet d'évaluation environnementale.</p>	<p>Cette loi rappelle les acteurs du sous-projet à préserver l'environnement.</p>
<p><b>Loi n°2015-532 du 20 juillet 2015 portant Code du Travail</b></p>	<p>Selon l'Article 1, le Code du travail « régit les relations entre employeurs et travailleurs résultant de contrats de travail conclus pour être exécutés sur le territoire de la République de Côte d'Ivoire. Il s'applique en certaines de ses dispositions aux apprentis et à toute autre personne liée à l'entreprise en vue d'acquérir une qualification ou une expérience professionnelle ».</p> <p><u>Titre IV</u> : chapitres premier (Hygiène, Sécurité et Santé au Travail)</p> <p><u>Article 41.2</u> : "Pour protéger la vie et la santé des salariés, l'employeur est tenu de prendre toutes les mesures utiles qui sont adaptées aux conditions d'exploitation de l'entreprise.</p> <p>Il doit notamment aménager les installations et régler la marche du travail de manière à préserver le mieux possible les salariés des accidents et maladies".</p> <p><u>Article 41.3</u>. "Tout employeur est tenu d'organiser une formation en matière d'hygiène et de sécurité au bénéfice des salariés nouvellement</p>	<p>Cette loi réglementera les conditions de travail et la protection sociale des travailleurs pendant la mise en œuvre du sous-projet.</p>

Intitulé de la législation ou de la réglementation	Articles ou dispositions liés aux activités du sous-projet	Lien avec les activités du sous-projet
	embauchés, de ceux qui changent de poste de travail ou de technique. Cette formation doit être actualisée au profit du personnel en cas de changement de la législation ou de la réglementation’.	
Loi n°2019-675 du 23 juillet 2019 portant Code Forestier	<p><u>Article 8</u> : La protection et la reconstitution des ressources forestières incombent à l’Etat, aux collectivités territoriales, aux communautés rurales et aux populations riveraines des forêts de l’Etat, aux personnes morales de droit privé, notamment les concessionnaires et exploitants des ressources forestières ainsi qu’aux personnes physiques.</p> <p><u>Article 9</u> : L’Etat prend toutes les mesures nécessaires à l’effet de préserver l’ordre public écologique.</p> <p><u>Article 10</u> : L’Etat prend toutes les mesures 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 menacées d’extinction.</p> <p><u>Article 26</u> : Les forêts sacrées font l’objet de protection par l’administration forestière dans le respect des droits, us et coutumes des communautés rurales, dans les conditions déterminées par décret pris en Conseil des Ministres.</p> <p><u>Article 27</u> : La propriété d’une forêt naturelle ou d’un arbre naturel revient au propriétaire de la terre sur laquelle ils sont situés. La propriété d’une forêt créée ou d’un arbre planté, revient au propriétaire foncier ou à la personne qui l’a créée ou plantée en vertu d’une convention avec ledit propriétaire.</p>	Cette loi rappelle aux acteurs du sous-projet, leur obligation de préserver la forêt.
Loi n° 2019-868 du 14 octobre 2019 modifiant la loi n°98-750 du 23 décembre 1998 relative au domaine foncier rural, telle que modifiée par les lois n°2004-412 du 14 août 2004 et n°2013-655 du 13 septembre 2013	<p><u>Article 2 nouveau</u> : Le Domaine Foncier Rural est à la fois :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- hors du domaine public ;</li> <li>- hors des périmètres urbains ;</li> <li>- hors des zones d’aménagement différé dûment constituées ;</li> <li>- hors du domaine forestier classé et des aires protégées ;</li> <li>- hors des zones touristiques dûment constituées.</li> </ul> <p><u>Article 4 nouveau</u> : La propriété d’une terre du Domaine Foncier Rural est établie à partir de l’immatriculation de cette terre au Registre Foncier ouvert à cet effet par l’Administration.</p> <p>Dans le domaine foncier rural coutumier, les droits coutumiers sont constatés par le Certificat Foncier.</p>	Cette loi permettra aux acteurs du sous-projet de mieux gérer le foncier en phase d’exécution.

Intitulé de la législation ou de la réglementation	Articles ou dispositions liés aux activités du sous-projet	Lien avec les activités du sous-projet
<p><b>Loi n° 87-806 du 28 juillet 1987 portant protection du patrimoine culturel</b></p>	<p><u>Article 1er.</u> - Le Patrimoine Culturel National est l'ensemble des biens immobiliers et mobiliers, des arts et traditions populaires, des styles, des formes, des disciplines et des usages artistiques, sociaux, religieux, technologiques et scientifiques hérités du passé.</p> <p><u>Article 2.</u> - Sont protégés au sens de la présente loi :</p> <p>1° - Tous biens immobiliers par nature ou par destination : sites archéologiques et historiques, œuvres architecturales et monumentales isolées ou constituant un ensemble ainsi que leurs abords dès lors que leur mise en valeur en nécessite la protection ;</p> <p>2° - Tous biens mobiliers : objets d'art et d'artisanat ancien, objets usuels et rituels et tous vestiges préhistoriques et historiques ayant un intérêt culturel ;</p> <p>3° - Les œuvres du folklore visées à l'article 5 alinéa 12 et définies à l'article 7 alinéa 1er de la loi n° 78- 634 du 28 juillet 1978 portant protection des œuvres de l'esprit, à savoir l'ensemble des productions littéraires et artistiques, transmises de génération en génération, faisant partie du patrimoine culturel traditionnel ivoirien.</p> <p><u>Article 3.</u> - La protection et la mise en valeur du patrimoine culturel sont assurées par le Ministère chargé des Affaires Culturelles.</p> <p><u>Article 38.</u> - L'auteur de toute découverte, fortuite ou non, résultant notamment de fouilles régulièrement autorisées et de travaux publics ou privés, est tenu de le déclarer auprès des Ministres chargés des Affaires Culturelles et des Mines.</p> <p>L'auteur de toute découverte est personnellement et pécuniairement tenu de veiller à la sauvegarde des vestiges qui ne peuvent être ni vendus ni cédés, ni dispersés avant que l'administration n'ait statué sur leur affectation définitive.</p>	<p>Cette loi rappelle les acteurs du sous-projet à la préservation des cimetières existants le long de certains itinéraires à aménager et les dispositions à prendre en cas de découverte fortuite.</p>
<p><b>Décret n ° 95 - 817 du 29 septembre 1995 fixant les règles d'indemnisation pour destruction des cultures</b></p>	<p>L'article 2 du présent décret indique que « l'indemnité doit être juste, c'est-à-dire permettre la réparation intégrale du préjudice causé par la perte de bien. Elle ne doit en aucun cas constituer une spéculation pour la victime ».</p> <p>L'article 3 stipule que lorsqu'il y a expropriation pour cause d'utilité publique déclarée, l'indemnisation doit être juste et au besoin préalable à l'occupation des terrains, sauf s'il y a urgence appréciée par</p>	<p>Ce décret rappelle les acteurs du sous-projet à dédommager les pertes de cultures occasionnées par les travaux.</p> <p>L'Arrêté Interministériel n°453/MINADER/MIS/MIRAH/MEF/MCLU/MMG/MEER/MPEER/SEPMBPE du 01 août 2018</p>

Intitulé de la législation ou de la réglementation	Articles ou dispositions liés aux activités du sous-projet	Lien avec les activités du sous-projet
	l'administration.	portant fixation du barème d'indemnisation pour la destruction ou projet de destruction des cultures et autres investissements en milieu rural et abatage d'animaux d'élevage précise les modalités et compensations y relatives.
<b>Décret n°96-206 du 07 mars 1996 relatif au Comité d'Hygiène, de Sécurité et des Conditions de Travail</b>	<u>Article 1</u> : « Conformément aux dispositions prévues à l'Article 42.1 du Code du Travail, dans tous les Etablissements ou entreprises occupant habituellement plus de cinquante salariés, l'employeur doit créer un comité d'hygiène, de sécurité et des conditions de travail ».	Ce décret réglera les conditions de travail et la protection sociale des travailleurs pendant la mise en œuvre du sous-projet. Les acteurs de mise en œuvre du sous-projet veilleront au respect des conditions d'hygiène, de sécurité et de travail de la main-d'œuvre.
<b>Décret n°96-204 du 7 mars 1996 relatif au travail de nuit</b>	<p><u>Article 1</u> : - Est considéré comme période de travail de nuit, tout travail effectué dans la période de huit heures consécutives comprises entre 21 heures et 5 heures.</p> <p>Interdiction du travail de nuit des enfants et dérogation concernant les jeunes</p> <p><u>Article 3</u>.- Les enfants de moins de quatorze ans admis en apprentissage ou en formation préprofessionnelle, ne peuvent en aucun cas, être occupés à un travail, quel qu'il soit, pendant la période de délimitation du travail de nuit ; et de manière générale pendant l'intervalle de quinze heures consécutives, allant de 17 heures à huit heures.</p> <p><u>Article 4</u>.- Les jeunes de plus de quatorze ans et de moins de dix-huit ans ne peuvent être occupés à un travail, pendant une période minimale de douze heures consécutives, dans l'intervalle allant de 18 heures à six heures. Toutefois, lorsqu'ils sont en apprentissage, en formation préprofessionnelle, professionnelle, ou en emploi et de manière générale, dans tous les cas où cela s'avère nécessaire, profitable et sans danger pour la santé des intéressés, l'Inspecteur du Travail et des Lois Sociales pourra accorder des dérogations pour permettre l'occupation des jeunes visés au précédent alinéa, dans la limite d'une heure, avant le début ou la fin de l'intervalle prescrit.</p> <p><u>Article 5</u>.- La durée du travail de nuit ne peut excéder huit heures consécutives de travail effectif, entrecoupé d'une ou deux pauses de quinze minutes. Au-delà, toute heure effectuée sera considérée comme heure supplémentaire et rémunérée comme telle.</p>	Ce décret réglera les conditions de travail et la protection sociale des travailleurs pendant la mise en œuvre du sous-projet, notamment les travaux de nuit.

Intitulé de la législation ou de la réglementation	Articles ou dispositions liés aux activités du sous-projet	Lien avec les activités du sous-projet
<p><b>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</b></p>	<p><u>Article 3</u> : Les termes ci-après sont définis comme suit :            2) Constat d'impact : inventaire des effets du projet ou programme, sans suggérer nécessairement l'étude des variantes et les moyens permettant de corriger les effets négatifs.  <u>Article 5</u> : Pour tout projet ayant un lien avec les domaines prévus à l'annexe II du présent décret, l'autorité habilitée à délivrer l'autorisation doit exiger du maître d'ouvrage ou du pétitionnaire un constat d'impact aux fins d'en évaluer le risque d'impact sérieux sur l'environnement et d'exiger ou non une étude d'impact environnemental.</p>	<p>Ce décret donne la définition de l'étude à réaliser et la catégorisation du sous-projet.</p>
<p><b>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</b></p>	<p><u>Article 1</u> : « Conformément aux dispositions prévues à l'Article 42.1 du Code du Travail, dans tous les Etablissements ou entreprises occupant habituellement plus de cinquante salariés, l'employeur doit créer un comité d'hygiène, de sécurité et des conditions de travail ».</p>	<p>Le PSNDEA prendra les meilleures dispositions pour s'assurer des conditions de travail et la protection sociale des travailleurs pendant la mise en œuvre du sous-projet, en conformité avec les dispositions du décret.</p>
<p><b>Décret n° 98-38 du 28 janvier 1998 relatif aux mesures générales d'hygiène en milieu du travail</b></p>	<p><u>Article 2</u> : Les locaux affectés au travail seront tenus en état constant de propreté.  <u>Article 7</u> : Des mesures seront prises par le chef d'établissement pour que les travailleurs disposent d'eau potable pour la boisson, à raison d'un minimum de six litres par travailleur et par jour.            Si cette eau ne provient pas d'une distribution publique qui la garantit potable, le médecin-inspecteur du Travail ou l'inspecteur du Travail et des Lois sociales du ressort pourra mettre l'employeur en demeure de faire effectuer à ses frais l'analyse de cette eau.</p>	<p>Le PSNDEA prendra les meilleures dispositions pour s'assurer que les travailleurs sont dans de meilleures conditions et dans un milieu hygiénique, en conformité avec les dispositions du décret.</p>
<p><b>Décret n° 2005-03 du 06 Janvier 2005 portant Audit Environnemental</b></p>	<p><u>Article 17</u> : Le Plan de Gestion Environnementale-Audit (PGE-A) est conçu par l'ANDE pour accompagner les entreprises dans la prise en compte de l'Environnement dans leurs activités.            La mise en place du PGE-A est obligatoire au sein des entreprises ne disposant pas d'un Système de Management Environnemental.            L'Agence Nationale De l'Environnement est chargée de la mise en place du PGE-A, les frais y afférant sont à la charge de l'entreprise.            Tout outil de gestion environnementale, mis en œuvre au sein d'une entreprise à l'initiative du promoteur, doit être validé par l'Agence Nationale De l'Environnement.</p>	<p>Ce décret permet au promoteur du sous-projet de commanditer un audit environnemental, en cas de nécessité.</p>
<p><b>Décret n° 2012-1047 du 24 octobre 2012 fixant les modalités d'application du principe pollueur-payeur</b></p>	<p><u>Article 3</u> : « Le principe pollueur-payeur a pour effet de mettre à la charge du pollueur, les dépenses relatives à la prévention, à la réduction, à la lutte</p>	<p>Le PSNDEA veillera à l'intégration des clauses environnementales et sociales ainsi que les</p>

Intitulé de la législation ou de la réglementation	Articles ou dispositions liés aux activités du sous-projet	Lien avec les activités du sous-projet
<b>tel que défini par la loi n° 96-766 du 3 octobre 1996 portant Code de l'Environnement</b>	contre les pollutions, les nuisances et toutes les autres formes de dégradation ainsi que celles relatives à la remise en état de l'Environnement. Il permet de fixer les règles d'imputation du coût des mesures en faveur de l'Environnement. ».	coûts des mesures de protection de l'environnement dans le DAO et contrats des entreprises contractantes en vue de la réalisation des travaux.
<b>Décret n°2016-788 du 12 octobre 2016 relatif aux modalités d'application de l'ordonnance n°2016-588 du 03 août 2016 portant titres d'occupation du domaine public</b>	<u>Article 5</u> : Pour l'occupation du domaine public de l'Etat, l'autorisation est délivrée par le Ministre chargé de la gestion du domaine public de l'Etat sous réserve des dispositions particulières qui attribuent compétence à d'autres autorités administratives. Dans les départements, l'autorisation peut être délivrée par le préfet sur délégation.	Ce décret réglementera les conditions d'occupation du domaine public pendant la mise en œuvre du sous-projet.
<b>Décret n°2016-864 du 03 novembre 2016 portant réglementation de l'usage de la voie routière ouverte à la circulation publique</b>	<u>Article 149</u> : Cette mesure vise à faire face à la recrudescence de l'insécurité routière dans nos pays caractérisés par les accidents de la circulation entraînant des dégâts matériels importants et des pertes en vie humaine notamment : - suspension d'un permis de conduire, pour une période de 20 ans avec obligation de reprendre la formation et les épreuves théoriques dans un établissement de formation agréée et interdiction formelle de conduire sur l'ensemble du territoire national ; - suspension de 04 permis de conduire pour une période de 05 ans avec obligation de reprendre la formation et les épreuves théoriques dans un établissement de formation agréée et interdiction formelle de conduire sur l'ensemble du territoire national ; - suspension de 05 permis de conduire pour une période allant de 2 à 6 mois avec pour obligation de recyclage en matière de code de la route dans un établissement de formation agréée et interdiction formelle de conduire sur l'ensemble du territoire national ; - restitution d'un permis de conduire pour faire non imputable ; - suspension d'un permis de conduire pour trois mois avec sursis.	Ce décret réglementera les conditions d'utilisation de la voie routière.
<b>Décret n° 2017-125 du 22 février 2017 relatif à la qualité de l'air</b>	<u>Article 2</u> : « Le présent décret a pour objet de fixer les normes de qualité de l'air ambiant et celles des gaz et particules émis par les véhicules automobiles et motocyclettes ». <u>Article 3</u> : « Le présent décret s'applique : - aux installations classées visées à l'article premier du décret n°98-43 du 28 janvier 1998 relatif aux installations classées pour la protection de l'environnement;	Le Projet veillera à la mise en œuvre par l'entreprise chargée des travaux, des mesures de gestion de la qualité de l'air prévues dans le présent CIES en vue de se conformer aux exigences du décret.



Intitulé de la législation ou de la réglementation	Articles ou dispositions liés aux activités du sous-projet	Lien avec les activités du sous-projet
	<ul style="list-style-type: none"> <li>- aux installations, autres que les installations classées, exploitées ou détenues par toute personne physique ou morale, publique ou privée qui sont à l'origine d'émission de fumées, de particules ou de substances polluantes dans l'air; - à tout engin et moyen de transport équipés de moteurs à combustion;</li> <li>- à tout acte susceptible d'altérer la qualité de l'air ».</li> </ul>	
<p><b>Décret n°2018-484 du 16 mai 2018 portant réaménagement de la gestion de l'entretien routier</b></p>	<p><u>Article 1</u> : sont exécutés en régie ou en régie partielle, les entretiens routiers ci-après :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- la surveillance du réseau routier ;</li> <li>- les enquêtes de trafic ;</li> <li>- l'inspection sommaire des routes ;</li> <li>- le recueil de données routières ;</li> <li>- le nettoyage des abords des routes ;</li> <li>- le reprofilage améliorant et la répartition des ouvrages hydrauliques ;</li> <li>- le suivi et le contrôle d'entretien routier ;</li> <li>- l'entretien des ouvrages de drainage ;</li> <li>- le traitement d'urgence de points critiques ;</li> <li>- le traitement de points à temps.</li> </ul>	<p>Ce décret vise à préserver le réseau routier.</p>
<p><b>Ordonnance N° 2016-588 du 3 août 2016 portant titre d'occupation du domaine public en Côte d'Ivoire</b></p>	<p><u>Article 1er</u> : « La présente ordonnance s'applique aux biens du domaine public appartenant à : - L'Etat ; - aux collectivités territoriales ; – aux établissements publics. »</p> <p><u>Article 3</u> : « Les biens du domaine public sont utilisés, conformément à leur affectation, à l'utilité publique. Aucun droit d'aucune nature ne peut être consenti s'il fait obstacle au respect de cette affectation ».</p> <p><u>Article 5</u> : « Nul ne peut sans titre l'autorisant, occuper une dépendance du domaine public de l'une des personnes morales de droit public mentionnées à l'article 1<sup>er</sup> de la présente ordonnance ou l'utiliser dans des limites dépassant le droit d'usage qui appartient à tous. »</p> <p><u>Article 32</u> : « A l'expiration du titre d'occupation, les lieux doivent être remis dans leur état primitif par l'occupant, sous peine de se rendre coupable d'une contravention de voirie. ».</p>	<p>Le Projet veillera au respect des conditions d'occupation du domaine public pendant la mise en œuvre du sous-projet.</p>
<p><b>Arrêté interministériel n°02 MIPSP/MDPC/MEMEF/MCI du 10 février 2003 portant réglementation de la qualité des produits de protection humaine</b></p>	<p>Article premier : En attendant l'adoption de normes ivoiriennes spécifiques, les nonnes internationales, européennes ou françaises suivantes s'appliquent en Côte d'Ivoire à compter de la mise en vigueur de cet arrêté.</p> <p><b>1) Extincteurs et agents extincteurs</b></p>	<p>Cet arrêté définit les caractéristiques, en termes de qualité, des équipements de protection humaine. Pendant la réalisation des travaux, le Projet s'assurera lors de la mise en œuvre du</p>

Intitulé de la législation ou de la réglementation	Articles ou dispositions liés aux activités du sous-projet	Lien avec les activités du sous-projet
	<p>ISO 7203-3. — Agents extincteurs — Emulseurs — Partie 3 : spécifications pour les émulseurs bas foisonnements destinés à une application par le haut sur les liquides miscibles à l'eau ; EN 3-5/AC. — Extincteurs d'incendie portatifs — Partie 5 : spécifications et essais complémentaires — Amendement AC ;</p> <p>NF EN 615. — Protection contre l'incendie — Agents extincteurs— Prescriptions pour les poudres (autres que les poudres pour classe D).</p> <p><b>2) Gants de protection industrielle</b></p> <p>NF EN 388. — Gants de protection contre les risques mécaniques ;</p> <p>NF EN 50237. — Gants et moufles avec protection mécanique pour travaux électriques ;</p> <p>NF EN 60903. — Spécifications pour gants et moufles en matériaux isolants pour travaux électriques ;</p> <p>NF EN CEI 60903/A11. - Spécifications pour gants et moufles en matériaux isolants pour travaux électriques ; amendement A11 ;</p> <p><b>3) Casques de protection</b></p> <p>ISO 3873. - Casques de protection pour l'industrie ;</p> <p>NF EN 1080. - Casques de protection contre les chocs pour jeunes enfants ;</p> <p>NF EN 397. - Casques de protection pour l'industrie ;</p> <p><u>Article 2</u> : Les produits ne répondant pas aux spécifications définies dans les normes appropriées citées à l'article premier sont interdits pour la fabrication en vue du marché intérieur, l'importation, la vente, ou la distribution à titre gratuit.</p> <p>Article 3 : Le producteur sur le territoire ivoirien doit mettre en place et documenter un plan qualité afin de démontrer son aptitude à réaliser en permanence des produits conformes aux prescriptions des normes citées à l'article premier.</p> <p>Ce plan qualité doit présenter les dispositions de maîtrise :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- des équipements de production ;</li> <li>- des équipements de contrôle de la qualité du produit ;</li> <li>- des matières premières, consommables et emballages ;</li> <li>- des méthodes de travail ;</li> <li>- du personnel technique ;</li> <li>- et l'environnement de travail en conformité avec les règles de bonnes</li> </ul>	<p>PGES, du port effectif des EPI par les travailleurs ainsi que la présence d'extincteurs dans les véhicules de chantier et la base-vie. Ces équipements peuvent être utilisés pendant les travaux, en cas d'incidents.</p>

Intitulé de la législation ou de la réglementation	Articles ou dispositions liés aux activités du sous-projet	Lien avec les activités du sous-projet
	pratiques de fabrication.	
<p><b>Arrêté n°01164 MINEEF/CIAPOL/SIC du 04 novembre 2008 portant Réglementation des Rejets et Emissions des Installations Classées pour la Protection de l'Environnement</b></p>	<p>Dans l'Article 3, les valeurs limites d'émission sont fixées dans l'arrêté d'autorisation sur la base de l'emploi des meilleures technologies disponibles à un coût économique acceptable, et des caractères particuliers de l'Environnement. Ces valeurs limites sont fixées pour le débit des effluents, pour les flux et pour les concentrations des principaux polluants conformément aux dispositions du présent arrêté.</p> <p>Les Sections I, II et III du présent Arrêté traitent respectivement de la pollution des eaux, de l'air et de bruit et vibration.</p>	<p>Cet arrêté définit les valeurs limites d'émission autorisées lors des travaux.</p>
<p><b>Arrêté Interministériel n°453/MINADER/MIS/MIRAH/MEF/MCLU/MMG/MEER/MPEER/SEPMBPE du 01 Août 2018 portant fixation du barème d'indemnisation pour destruction ou projet de destruction des cultures et autres investissements en milieu rural et abatage d'animaux d'élevage</b></p>	<p>Cet arrêté actualise les taux d'indemnisation dans le cadre des destructions de cultures occasionnées par l'exécution de travaux d'utilité publique. Le paiement de l'indemnité est à la charge de la personne physique ou morale civilement responsable de la destruction.</p> <p>Les agents assermentés du Ministère en charge de l'Agriculture, en présence des victimes et de la personne civilement responsable de la destruction ou son représentant établissent les calculs d'indemnité basés sur des critères contenus dans l'article 6 du présent arrêté.</p>	<p>Le Projet veillera conformément aux dispositions prévues par l'arrêté à la prise en compte des conditions d'indemnisation en cas de destruction de cultures.</p>

➤ **Conventions et accords internationaux signés et ratifiés par la Côte d'Ivoire**

Les Conventions internationales et régionales signées et ratifiées par la Côte d'Ivoire relatives à la protection de l'environnement dans le cadre du présent du sous-projet sont présentées dans le tableau 11 ci-après.

Tableau 11: Conventions ou accords internationaux ratifiés et signés par la Côte d'Ivoire

Intitulé de la convention ou accords	Année de signature	Année de ratification	Objectif visé par la convention ou accord	Aspects liés aux activités du sous-projet
<b>Convention africaine sur la conservation de la faune et de la flore à l'état naturel du 8 novembre 1933 à Londres</b>	1933	1938	Etablir dans les territoires des Etats parties des parcs nationaux et des réserves naturelles intégrales.	La mise en œuvre du sous-projet respectera l'intégrité de la flore et de la faune à travers les mesures de : - interdiction de la chasse, de l'abatage et de la capture d'animaux (art 4) ; - prise de mesures de protection de la faune et de la flore. Le sous-projet est en adéquation avec cette convention.
<b>Convention de Vienne pour la protection de la couche d'ozone (mars 1985)</b>	1985	1992	Protéger la santé humaine et l'environnement contre les effets néfastes résultant des modifications de la couche d'ozone par les activités humaines.	La pollution de l'air pendant la mise en œuvre du sous-projet sera tributaire des émissions de gaz provenant de la combustion des produits d'hydrocarbures qui peut contribuer à modifier la couche d'ozone. Des mesures sont prévues dans le CIES pour la limitation des émissions de gaz lors des travaux.
<b>Protocole de Montréal relatif à des substances qui appauvrissent la couche d'ozone (septembre 1987)</b>	1987	1992	Protéger la couche d'ozone en prenant des mesures de précaution pour éliminer progressivement les substances qui appauvrissent la couche d'ozone.	Des activités du sous-projet sont susceptibles (production de déchets, circulation d'engins, etc.) de générer des gaz à effet de serre (CO <sub>2</sub> ) mis en cause dans le cadre des changements climatiques. Des mesures sont préconisées dans le cadre du CIES en vue de la limitation de leurs émissions durant les travaux. Le sous-projet est en conformité avec ce protocole
<b>Conventions et protocoles des Nations Unies sur le changement climatique (1992)</b>	1992	1994	Stabiliser les concentrations de gaz à effet de serre dans l'atmosphère à un niveau qui empêche toute perturbation anthropique dangereuse du système climatique.	Les activités du sous-projet entraîneront l'augmentation des émissions de gaz à effet de serre surtout dans sa phase de construction. Les acteurs du sous-projet devront s'assurer de la mise en œuvre des mesures de limitation de leur rejet durant les travaux.

Intitulé de la convention ou accords	Année de signature	Année de ratification	Objectif visé par la convention ou accord	Aspects liés aux activités du sous-projet
<b>Convention de Stockholm sur les polluants organiques persistants (2001)</b>	2001	2004	Contrôler, réduire ou éliminer les rejets, les émissions ou les fuites de polluants organiques persistants.	Le rejet de déchets non contrôlé issu des activités du sous-projet pourrait constituer des sources de rejets des POPs dans la zone du sous-projet. Le Projet mettra en œuvre toutes les dispositions pour réduire les risques associés aux POPs.
<b>Convention africaine sur la conservation de la nature et des ressources naturelles de Maputo 2003</b>	2003	2013	Assurer la conservation, l'utilisation et le développement des sols, des eaux, de la flore et des ressources en faune en se fondant sur des principes scientifiques et en prenant en considération les intérêts majeurs de la population.	- Prendre les mesures nécessaires pour assurer la conservation, l'utilisation et le développement des sols, des eaux, de la flore et des ressources en faune (art. II) ; - Mise en place de politiques de conservation, d'utilisation et de développement des eaux souterraines et superficielles (art. V). Le sous-projet est en conformité avec cette convention.
<b>Accord de Paris sur le Climat du 22 avril 2016</b>	2016	2016	Contenir le réchauffement climatique en dessous de 2°C par rapport aux niveaux préindustriels et si possible de poursuivre les efforts pour limiter la hausse des températures à 1,5°C.	Dans l'exécution des travaux, les entreprises devront prendre des mesures pour réduire leurs émissions de gaz à effet de serre.
<b>Convention concernant la protection du patrimoine mondial, culturel et naturel du 23 novembre 1972</b>	1972	1977	Assurer l'identification, la protection, la conservation, la mise en valeur et la transmission aux générations futures du patrimoine culturel	Les acteurs du sous-projet devront veiller à la protection et à la conservation du patrimoine culturel et naturel durant les travaux.
<b>Convention de Rio sur la diversité biologique de juin 1992</b>	1992	1994	Conserver la diversité biologique, l'utilisation durable de ses éléments et le partage juste et équitable des avantages découlant de l'exploitation des ressources génétiques adéquates	L'exploitation de la zone d'emprunt pour la réhabilitation des itinéraires peut conduire à la destruction des espèces biologiques. Le sous-projet est interpellé par la convention et devra veiller à une exploitation durable en phase de travaux et à une réhabilitation des zones d'emprunt.

Intitulé de la convention ou accords	Année de signature	Année de ratification	Objectif visé par la convention ou accord	Aspects liés aux activités du sous-projet
<b>Convention de Ramsar relative aux zones humides d'importance internationale, adoptée en 1971 à Ramsar, en Iran, elle est rentrée en vigueur en 1975</b>	1971	1993	Assurer la conservation et l'utilisation rationnelle (maintien des caractéristiques écologiques) des zones humides et de leurs	La mise en œuvre du sous-projet se fera dans le maintien et la préservation des zones humides et de leurs ressources biologiques.



## ➤ **Politiques de sauvegardes environnementales et sociales de la Banque mondiale**

Les politiques de sauvegardes environnementales et sociales de la Banque mondiale comprennent à la fois, les Politiques opérationnelles (PO) et les Procédures de la Banque (PB).

Les politiques de sauvegardes environnementales et sociales de la Banque mondiale sont conçues pour protéger l'environnement et la société contre les impacts négatifs potentiels des projets, plans, programmes et politiques.

Le PSNDEA s'est vu classé en catégorie « B » selon les critères de catégorisation environnementale et sociale de la législation nationale et de la Banque mondiale. Au regard de cette catégorisation, trois (03) Politiques Opérationnelles de sauvegardes environnementales et sociales ont été déclenchées, à savoir :

- PO 4.01 « Evaluation Environnementale » ;
- PO 4.11 « Ressources Culturelles Physiques » ;
- PO 4.12 « Réinstallation Involontaire ».

### ➤ **Politique Opérationnelle (PO) 4.01 « Evaluation Environnementale »**

L'objectif de la PO 4.01 est de s'assurer que les projets financés par la Banque sont viables et faisables sur le plan environnemental, et que la prise des décisions s'est améliorée à travers une analyse appropriée des actions et leurs probables impacts environnementaux.

Cette politique est déclenchée si un projet va probablement connaître des risques et des impacts environnementaux potentiels (négatifs) dans sa zone d'influence. La PO 4.01 couvre les impacts sur l'environnement biophysique (air, eau et terre, faune et flore) ; le cadre de vie, la santé et la sécurité des populations et les préoccupations environnementales au niveau transfrontalier et mondial. Le PSNDEA est interpellé par cette politique car les travaux de Reprofilage Lourd et de Traitement de Points Critiques (RLTPC) font l'objet d'un Constat d'Impact Environnemental et Social.

### ➤ **Politique Opérationnelle (PO) 4.11 « Ressources Culturelles Physiques »**

L'objectif de cette politique vise à s'assurer que les projets financés par la Banque ne portent pas atteintes aux ressources culturelles de la zone du projet. Cette politique est déclenchée, si le projet implique d'importants travaux d'excavation (réalisation des fouilles) pouvant affecter des sites, structures, groupes de structures ou formations et paysages naturels ayant une importance archéologique, paléontologique, historique, architecturale, religieuse, esthétique ou autre. Dans ce cas, il faudra procéder à une enquête sur les ressources culturelles potentiellement affectées et leur inventaire. Elle intègre des mesures d'atténuation quand il existe des impacts négatifs sur des ressources culturelles matérielles.

**NB** : La présente étude de Constat d'Impact Environnemental et Social est élaborée conformément à la Politique Opérationnelle (PO) 4.01 « Evaluation Environnementale ».

Cependant, en cas de découverte de ressources culturelles physiques, la procédure suivante doit être appliquée par l'Entreprise en charge des travaux :

- l'Entrepreneur doit immédiatement faire arrêter tous les travaux ;
- il doit être tenu d'en faire la déclaration immédiate à l'autorité administrative ;
- il doit prendre des précautions raisonnables pour empêcher ses ouvriers ou toute autre personne d'enlever ou d'endommager ces objets ou ces vestiges ;
- il doit également avertir le maître d'ouvrage de cette découverte et exécuter ses instructions quant à la façon d'en disposer.

En tout état de cause, il revient à l'Etat de statuer sur les mesures à prendre à l'égard des découvertes faites fortuitement.

➤ **Politique Opérationnelle (PO) 4.12 « Réinstallation Involontaire »**

L'objectif de la PO 4.12 est d'éviter ou de minimiser la réinstallation involontaire, là où cela est faisable, en explorant toutes les autres voies alternatives de projets viables. De plus, la PO 4.12 a l'intention d'apporter l'assistance aux personnes déplacées par l'amélioration de leurs anciennes conditions de vie, la capacité à générer les revenus, les niveaux de production, ou tout au moins à les restaurer. Cette politique est déclenchée lorsqu'il y a des cas de destruction de biens, de déplacement de personnes et de perturbation d'activités socio-économiques situées dans l'emprise du sous-projet.

### 3.3 Cadre institutionnel

Le cadre institutionnel, dans le présent sous-projet concerne les organismes publics nationaux dont les interventions seront diverses, à chaque étape de l'évolution du sous-projet. Ces différentes interventions se feront sous forme de contrôle, de surveillance et de vérification de conformité environnementale et sociale, d'assistance et d'appui lors de la mise en œuvre des mesures visant à réduire ou compenser les conséquences dommageables du sous-projet sur l'environnement. Les organismes publics nationaux susceptibles d'intervenir dans le cadre du sous-projet sont présentés dans le tableau ci-après :

Tableau 12 : Organismes publics nationaux impliqués dans la mise en œuvre du sous-projet

Ministères	Attributions spécifiques	Structures	Rôle dans la mise en œuvre du sous-projet
<b>Ministère de l'Economie Numérique et de la Poste</b>	Il est chargé de la mise en œuvre et du suivi de la politique du gouvernement en matière d'Economie numérique et de la Poste.	Unité de Coordination du Projet (UCP)	L'UC-PSNDEA est responsable du suivi et du contrôle des impacts environnementaux et sociaux du sous-projet. Il est également en charge de veiller au respect scrupuleux des principes et prérogatives stipulés dans les politiques de sauvegardes de la Banque mondiale en conformité avec les lois ivoiriennes en vigueur en matière de protection de l'environnement.
<b>Ministère de l'Equipeement et de l'Entretien Routier</b>	Il est chargé de la mise en œuvre et du suivi de la politique du gouvernement en matière d'équipement du pays en infrastructures dans les domaines des travaux publics.	Agence de Gestion des Routes (AGEROUTE)	Assurer la Maîtrise d'ouvrage déléguée
		Direction Générale des Infrastructures Routières (DGIR)	Assurer la planification et la supervision routière ainsi que la réglementation de la signalisation
<b>Ministère de l'Environnement et du Développement Durable</b>	Il est chargé de la mise en œuvre et du suivi de la politique du gouvernement dans les domaines de la protection de l'environnement et du développement durable.	Direction Générale de l'Environnement et du Développement Durable (DGEDD)	- Veiller à la protection de la nature par le suivi de la régénérescence des zones dégradées - Veiller à l'intégration des principes de développement durable dans la réalisation du sous-projet :

Ministères	Attributions spécifiques	Structures	Rôle dans la mise en œuvre du sous-projet
		Agence Nationale De l'Environnement (ANDE)	- Elaboration ou approbation des TDRs - Validation du rapport CIES - Exécution du suivi environnemental et social en phase de réalisation et d'exploitation du sous-projet
		Centre Ivoirien Anti-pollution (CIAPOL)	- S'assurer de l'existence de dispositions sécuritaires et de gestion des risques durant les travaux et en phase d'exploitation - Suivre le niveau de pollution du sol et de l'air
<b>Ministère de l'Assainissement et de la Salubrité</b>	Il a en charge de la mise en œuvre et le suivi de la politique du gouvernement en matière de d'assainissement et de la salubrité.	Agence de Gestion des Déchets de Côte d'Ivoire (ANAGED)	S'assurer de la collecte et de l'évacuation des déchets de chantier vers une décharge autorisée
<b>Ministère des Eaux et Forêts</b>	Il a en charge de la mise en œuvre et le suivi de la politique du gouvernement en matière de protection des eaux et des forêts.	Direction Générale des Ressources en Eau (DGRE)	Veiller à la protection des ressources en eau
		Société de Développement des Forêts	Veiller à la mise en œuvre de la politique du gouvernement en matière d'enrichissement et de protection du patrimoine forestier national
<b>Ministère de l'Administration du Territoire et de la Décentralisation</b>	Il est chargé de la mise en œuvre et du suivi de la politique du gouvernement en matière d'administration du territoire et de décentralisation.	Préfets, Sous-préfets, Chefs de canton, Chefs de village, ONGs	- Veiller au respect des mesures en matière de pollutions et de nuisances - Accompagner le promoteur et l'entrepreneur dans la mise en œuvre du sous-projet
<b>Ministère des Transports</b>	Il est chargé de suivre et de mettre en œuvre la politique du gouvernement en matière des transports en vue de moderniser le système des transports ivoiriens.	Direction Générale des Transports Terrestres et de la Circulation (DGTTTC)	Encadrement et sensibilisation des transporteurs
		Office de Sécurité Routière (OSER)	Veiller à la sécurité routière par des actions d'éducation, formation et sensibilisation.
<b>Ministère de la Santé et de l'Hygiène Publique</b>	Il est chargé de suivre et de mettre en œuvre la politique du gouvernement en matière de santé et d'hygiène publique.	District Sanitaire	Veiller à un bon état sanitaire et à une bonne hygiène dans la zone du sous-projet
<b>Ministère de la Construction, du Logement et de l'Urbanisation</b>	Il est chargé de la mise en œuvre et du suivi de la politique du gouvernement en matière de construction, de logement, d'urbanisme et d'assainissement.	Direction régionale	Assurer l'expertise immobilière en cas de destruction de bâtis.
<b>Ministère des Mines et de la Géologie</b>	Il est chargé de la mise en œuvre et du suivi de la politique du gouvernement en matière des mines et de	Direction Régionale	Autoriser l'ouverture, l'exploitation des zones d'emprunt  S'assurer de la réhabilitation et de

Ministères	Attributions spécifiques	Structures	Rôle dans la mise en œuvre du sous-projet
	la géologie.		l'aménagement des zones d'emprunt dans la zone du sous-projet
<b>Ministère des Ressources Animales et Halieutiques</b>	Il est chargé de la mise en œuvre et du suivi de la politique du gouvernement en matière de ressources animales et halieutiques.	Direction Régionale	Veiller à la préservation et à la sauvegarde des espèces fauniques, terrestres et aquatiques.
<b>Ministère de l'Agriculture et du Développement Rural</b>	Il a en charge de la mise en œuvre et le suivi de la politique du gouvernement dans le domaine de l'agriculture et du développement du milieu rural.	Direction Régionale	Assurer l'expertise agricole en cas de destruction de cultures.
<b>Ministère de l'Emploi et de la Protection Sociale</b>	Il a en charge de la mise en œuvre et le suivi de la politique du gouvernement dans le domaine de l'emploi et de la protection sociale.	Direction Générale de l'Emploi	Contrôler l'application des normes, des lois et règlements en matière d'emploi et de protection sociale.
<b>Ministère de la Culture et de la Francophonie</b>	Il a en charge de la mise en œuvre et le suivi de la politique du gouvernement dans le domaine de la culture et de la francophonie.	Direction du Patrimoine Culturel	Assurer la protection et la gestion des ressources culturelles dans la zone du sous-projet.
<b>Ministère de l'Economie et des Finances et le Secrétariat d'Etat auprès du Premier Ministre Chargé du Budget et Portefeuille de l'Etat</b>	Il assure la mise en œuvre de la politique du gouvernement en matière économique, financière et monétaire.	Direction Générale	- Assurer les opérations financières ; - intervenir dans la mobilisation des fonds nécessaires pour l'exécution du sous-projet.
<b>Mission de Contrôle (Mdc)</b>	Il a en charge du suivi et contrôle technique, environnemental et social des travaux. Il rend compte au maître d'ouvrage délégué.	Bureau d'étude	Assurer la surveillance technique, environnementale et sociale du sous-projet
<b>Entreprise des Travaux</b>	Il a en charge de l'exécution technique des travaux et la mise en œuvre des mesures environnementales et sociales prescrites dans son PGES chantier.	Entreprise adjudicataire du marché	Exécuter les tâches techniques, environnementales et sociales contenues dans le cahier de charge
<b>ONG, OSC, Communautés</b>	Elle a en charge de l'exécution des activités d'information sur le tracé et l'emprise des travaux, sur la durée des travaux, de sensibilisation sur les sauvegardes environnementales et sociales, la surveillance des travaux, la communication, sur la surveillance et l'entretien des ouvrages de	ONG, OSC, Communautés	Exécuter les tâches de sensibilisation contenues dans le cahier de charge des entreprises en charge des travaux

Ministères	Attributions spécifiques	Structures	Rôle dans la mise en œuvre du sous-projet
	drainage et sur les comportements à éviter (vols et vandalisme, indiscipline)		

## 4. DESCRIPTION DE LA SITUATION SOCIO-ENVIRONNEMENTALE INITIALE LA ZONE DU SOUS- PROJET

---

La situation environnementale et socio-économique (état initial) de la zone du sous-projet ou milieu récepteur, représente une situation de référence qui pourrait subir les impacts liés à la réalisation des activités. Elle est caractérisée essentiellement par sa sensibilité qui se définit par rapport à la nature même de ses composantes, mais aussi par rapport aux activités du sous-projet.

### 4.1 Délimitation de la zone d'influence du sous-projet

Dans l'élaboration de cette étude, les principales zones d'influence du sous-projet ont été délimitées de manière, (i) à couvrir l'ensemble des activités projetées dans la zone ; (ii) à inclure toutes les activités connexes liées à sa réalisation ; (iii) et circonscrire l'ensemble des impacts directs, indirects et cumulatifs, à long terme, du sous-projet, sur le milieu physique, biologique et humain.

#### 4.1.1 Zone d'influence indirecte

La zone d'influence indirecte est constituée des départements de la région du Lôh-Djiboua, où se dérouleront les activités du sous-projet. Cette région est administrativement subdivisée en trois (03) départements que sont Divo, Guitry, et Lakota. Ces trois départements sont concernés par les activités du sous-projet.

#### 4.1.2 Zone d'influence directe

La zone d'influence directe concerne les emprises de l'itinéraire nécessaires pour la réalisation des travaux et sa zone environnante.

Pour analyser l'environnement (zone d'influence), plusieurs méthodes ont été utilisées entre autres l'analyse documentaire, les entretiens et les observations de terrain. La description de la zone d'influence directe est tributaire des observations et évaluations menées par le consultant sur le terrain. Les impacts seront ressentis de façon directe dans l'emprise des itinéraires concernés par le sous-projet.

### 4.2 Profil biophysique et socio-économique de la zone d'étude

#### 4.2.1 Profil biophysique de la zone du projet

##### ➤ Situation géographique

Située dans le centre-ouest de la Côte d'Ivoire, la région du Lôh-Djiboua avec la région du Gôh, le district du Gôh-Djiboua avec la région du Gôh dont le chef-lieu est la ville de Gagnoa. La région du Lôh-Djiboua a une superficie de 8 750 Km<sup>2</sup>.

##### ➤ Relief

Le relief de la région du Lôh-Djiboua est constitué d'un plateau incliné en direction du sud avec cependant quelques nuances marquées par l'existence de collines dans la zone de Hiré et de bas-fonds. Le point culminant se situe à 501 m d'altitude.

### ➤ Types de sols

Les sols de la région du Lôh-Djiboua sont majoritairement ferralitiques, fortement désaturés dans le sud-est de la région. Ils se caractérisent par leur richesse et leur fertilité représentées par les écosystèmes agricoles que sont les bas-fonds marécageux et les plaines alluviales. La partie nord-est, notamment la zone de Hiré comprend quelques complexes de sols bruns.

### ➤ Climat

Le climat de la région du Lôh-Djiboua est marqué par le climat attéen, subéquatorial, chaud et humide caractérisé par l'alternance de 4 saisons :

- une grande saison de pluies de mars à juin (501,6 mm de pluie en moyenne) ;
- une petite saison de pluies de septembre à novembre (68,3 mm de pluies en moyenne) ;
- une grande saison sèche qui dure de décembre à février ;
- une petite saison sèche qui s'étend de juillet à septembre.

C'est une région très arrosée avec des précipitations moyennes annuelles variant entre 1 200 et 1 500 mm de pluie. La température moyenne mensuelle est d'environ 26 °C et le taux d'humidité relative varie entre 64 % en période d'harmattan (mi-novembre à janvier) et 85 % en période pluvieuse.

### ➤ Hydrographie

La région du Lôh-Djiboua est traversée par deux (2) principales rivières qui prennent leur source à Hiré (au nord de Divo) :

- le « Boubo », d'une longueur totale de 130 km, avec un bassin versant qui couvre 5 100 km<sup>2</sup> et qui se jette dans l'océan Atlantique par la lagune Makey (Département de Grand-Lahou dans le District des Lagunes).
- le « Gô », d'une longueur de 100 km, qui se jette dans la lagune Tagba au Sud de la Côte d'Ivoire.

En plus de ces rivières, la région est traversée par d'autres rivières de moindre importance, dont le « Boyoro », le « Gbadjo » et le « Pesse » à Hiré, qui tarissent en saison sèche.

En outre, la région comprend de nombreux marigots, alimentés par des cours d'eau à régime saisonnier.

### ➤ Végétation

Du point de vue du couvert végétal, la région du Lôh-Djiboua se situe dans le secteur mésophile du domaine guinéen, caractérisé par la présence de forêt humide, de forêt dense humide, de forêt sempervirente et de forêt ombrophile.

Ces forêts occupent les versants des collines et des plateaux, tandis que les bas-fonds sont occupés par les palmiers raphia et les essences aquatiques.

La région abrite plusieurs forêts classées dont certaines de ces forêts sont entièrement sur le territoire de la région et d'autres à cheval avec d'autres régions notamment la région de Gôh. Il s'agit de :

- la forêt classée du Davo ;
- la forêt classée du Do ;
- la forêt classée de Niouniourou 1 et 2 ;



- la forêt classée de Nizoro ;
- la forêt classée de Okromoudou ;
- la forêt classée de Mopri ;
- la forêt classée de Krikpoko ;
- la forêt classée de Dada ;
- la forêt classée de Sangoué ;
- la forêt classée de Taabo ;
- la forêt classée de Goudi ;
- la forêt classée de Go-Bodienou ;
- la forêt classée de Boubo ;
- la forêt classée de Godedou ;

La zone forestière de la région comporte plus de 34 espèces forestières (Samba (*Triplochiton scleroxylon*), Kotibe (*Nesogordania papaverifera*), Bété (*Mansonia altissima*), Sipo (*Entandrophragma utile*), Iroko (*Milicia excelsa*), Framiré (*Terminalia ivorensis*), Fraké (*Terminalia superba*), Koto (*Pterygota macrocarpa*), Fromager (*Ceiba pentandra*), etc.), représentant un fort intérêt commercial et formant par leur peuplement naturel l'une des principales richesses de la région.

Les forêts de la région se sont néanmoins progressivement dégradées en raison d'une exploitation agricole et forestière intense, laissant place à une végétation buissonnante ou à des forêts clairsemées. Ces forêts renferment encore, mais à un degré moindre, les essences forestières précitées.

#### ➤ Faune

La faune de la région a connu une évolution similaire à celle du massif forestier. En effet, la chasse au gros gibier éléphants (Loxodonta), buffles (Bubalina)... était jadis fortement pratiquée et est en partie responsable de la raréfaction des ressources faunistiques. Aujourd'hui, bien qu'il existe encore quelques buffles, la faune est dominée par plusieurs espèces de petits animaux dont les plus fréquents sont les biches (Cephalophus), les gazelles (Gazella), les agoutis (Dasyprocta), les hérissons (Atherurus), les sangliers (Suidae), les singes et les pangolins (Manidae).

### 4.2.2 Profil socioculturel et économique

#### ➤ Population

La population de la région du Lôh-Djiboua est actuellement de 751 045 habitants sur la base d'un taux de croissance moyen annuel de 3% et du RGPH de 2014. Le département de Divo concentre plus de la moitié de la population de la région avec 380 220 habitants, soit 52%.

#### ➤ Pauvreté et risque de travail des enfants

Selon l'enquête de l'Institut National de la Statistique (INS) sur le niveau de vie des ménages en 2015, le taux de pauvreté de la région du Lôh-Djiboua est de 49.6%. Par ailleurs, 58% de pauvres résident en milieu rural. Les pauvres se concentrent dans les zones rurales et dépendent pour la plupart de l'agriculture pour assurer leur subsistance. De plus, la pauvreté touche davantage les ménages qui ne pratiquent que l'agriculture vivrière que ceux qui produisent en plus, des cultures de rente (Banque mondiale -Situation économique en Côte d'Ivoire-janvier 2019).

La région enregistre une croissance élevée des taux bruts de scolarisation (TBS) au primaire 128.4 % et 93.4% pour le niveau secondaire sur l'année 2018-2019. Cependant, les activités infantiles sont de 14.3%, donc faibles. (ENV 2015). Toutefois, cette situation requiert une vigilance lors des recrutements dans la réalisation du sous-projet conformément à l'arrêté N°2017-017 du 02 juin 2017 sur les travaux dangereux interdits aux enfants.

### ➤ Structure sociale

Dans les villages, la chefferie traditionnelle est assurée par un chef de village choisi dans la lignée du fondateur pour une durée indéterminée. Ce choix est validé par les doyens du village. Le chef du village peut être destitué en cas de conduite immorale (adultère, alcoolisme, etc.), de fautes lourdes (homicide) ou en cas de malversations formellement établies.

Outre la chefferie, il existe des autorités diverses : religieuses (des responsables chrétiens et musulmans), foncières (chef de terre, doyens du village, chefs de famille), et administratives (directeurs d'écoles primaires). Par ailleurs, il est à noter que les chefs de village sont aujourd'hui confrontés à d'énormes difficultés dans l'exercice de leur fonction en raison de l'influence des cadres et de l'insoumission des jeunes.

### ➤ Infrastructures routières et transport

Le réseau routier national de la Côte d'Ivoire se répartit en 4 grandes classes suivant les niveaux de service et d'entretien (loi n° 61-241 du 2 août 1961 portant statut administratif et financier de la voirie nationale) : A, B, C et D.

Les routes de la classe A sont des routes de liaison prioritaires entre les principales villes et les routes d'accès frontalières ; elles représentent une composante importante du réseau routier national de la Côte d'Ivoire.

Les routes de classe B donnent une fonction supplémentaire aux routes de la classe A. Elles relient les Départements.

Les routes de classe C desservent les sous-préfectures et les villages.

Les routes de classe D représentent les pistes rurales et agricoles.

La région du Lôh-Djiboua dispose d'un réseau routier estimé à 1 931,7 km dont la répartition par département et par classe est consignée dans le tableau 13 ci-après.

Tableau 13 : Statistiques du réseau routier de la région du Lôh-Djiboua

Départements	Routes revêtues					Routes en terre				
	A	B	C	D	Total1	A	B	C	D	Total 2
Divo	66	55			121		17,6	316,3	264,1	598
Guitry				47,2	47,2		70,6	122,8	78,6	319,2
Lakota	43	3			46		82	397,4	112,1	591,5
<b>Total</b>	<b>103</b>	<b>58</b>		<b>47,2</b>	<b>204,2</b>		<b>170,2</b>	<b>836,5</b>	<b>463,8</b>	<b>1 508,7</b>

Source : DR Equipment et Entretien Routier du Lôh-Djiboua

Le réseau routier de la région ayant connu un déficit d'entretien en raison de la crise politique a rendu, la quasi-totalité des routes impraticable.

Les services de transport sont essentiellement composés de gares routières disséminées dans les principales localités. Elles permettent à la population de se déplacer et d'acheminer des marchandises via les minicars et autocars des sociétés de transport privées.

### ➤ Régime foncier

En milieu rural, tous les domaines villageois relèvent de la gestion coutumière. L'accès à la terre passe par les communautés villageoises qui revendiquent la propriété coutumière sur les terres. Ce sont généralement les grandes familles désignées comme les premiers occupants de la zone. Ainsi, les différentes familles (Dida, Ega et Bété) les lèguent à leurs héritiers ou à tout autre demandeur, soit gratuitement, soit à titre onéreux.

### ➤ Infrastructures socio-éducatives et situation de l'éducation

Le secteur éducatif est marqué par la prépondérance du cycle primaire qui concentre les ressources (établissements, enseignants) et les effectifs d'élèves. Il est dominé par l'offre publique qui représente plus de 90 % de l'offre globale d'établissements.

La formation professionnelle est dominée par la formation technique, essentiellement dispensée en milieu urbain et non orientée vers l'agriculture. Le secteur industriel est celui qui concentre le plus grand nombre d'apprenants de la formation professionnelle avec 69 % des inscrits. Le tableau ci-après présente les statistiques.

Tableau 14 : Infrastructures d'éducation et effectif des élèves de la région de Lôh-Djiboua

Désignation	Départements	Statut	Nombre d'écoles	Nombre d'élèves		Effectif du personnel	
				Garçons	Filles	Enseignants	Educateurs
ECOLES PRIMAIRES	DIVO	Privé	62	5 547	4 994	262	
		Public	308	41 154	37 189	1 845	
		<b>TOTAL</b>	<b>370</b>	<b>46 701</b>	<b>42 183</b>	<b>2 107</b>	
	GUITRY	Privé	34	1 814	1 569	137	
		Public	105	13 700	11 434	577	
		<b>TOTAL</b>	<b>139</b>	<b>15 514</b>	<b>13 003</b>	<b>714</b>	
	LAKOTA	Privé	29	2 503	2 039	118	
		Public	170	25 686	22 070	965	
		<b>TOTAL</b>	<b>199</b>	<b>28 189</b>	<b>24 109</b>	<b>1 083</b>	
	REGION DU LÔH-DJIBOUA	Privé	125	9 864	8 602	517	
		Public	583	80 540	70 693	3 387	
		<b>TOTAL</b>	<b>708</b>	<b>90 404</b>	<b>79 295</b>	<b>3 904</b>	
ECOLES SECONDAIRES	DIVO	Privé	44	19 295	13 283	1 077	91
		Public	7	13 945	9 880	504	67
		<b>TOTAL</b>	<b>51</b>	<b>33 240</b>	<b>23 163</b>	<b>1 581</b>	<b>158</b>
	GUITRY	Privé	7	2 613	1 859	171	12
		Public	2	2 223	1 429	66	4
		<b>TOTAL</b>	<b>9</b>	<b>4 836</b>	<b>3 288</b>	<b>237</b>	<b>16</b>
	LAKOTA	Privé	17	6 703	4 264	442	32
		Public	5	7 549	4 826	205	28
		<b>TOTAL</b>	<b>22</b>	<b>14 252</b>	<b>9 090</b>	<b>647</b>	<b>60</b>
	REGION DU LÔH-DJIBOUA	Privé	68	28 611	19 406	1 690	135
		Public	14	23 717	16 135	775	99
		<b>TOTAL</b>	<b>82</b>	<b>52 328</b>	<b>35 541</b>	<b>2 465</b>	<b>234</b>

Source : DRENETFP du Lôh-Djiboua, 2019

### ➤ Santé

La région sanitaire a une superficie de 11 608 km<sup>2</sup> et couvre les districts sanitaires Divo, Guित्रy et Lakota. L'offre de santé dans la région du Lôh-Djiboua est dispensée à travers :

- des établissements de niveau 1 (96 %), majoritairement des Établissements Sanitaires de Premier Contact (ESPC), points d'entrée du système sanitaire (centres de santé urbains et ruraux, dispensaires, etc.) ;
- des établissements de niveau 2 (4 %), majoritairement des Hôpitaux Généraux (HG) et un Centre Hospitalier Régional (CHR) qui accueille, notamment les cas transférés par les établissements de niveau 1 non équipés pour traiter certaines pathologies.

La plupart des infrastructures sanitaires sont concentrées dans le chef-lieu de région et de département (Divo, Lakota et Guitry), qui abritent tous des ESPC et des Hôpitaux Généraux. Le CHR est localisé à Divo.

Les infrastructures sanitaires de la région sont consignées dans le tableau ci-après 17.

Tableau 15 : Infrastructures sanitaires au niveau régional

Désignation	Départements		
	Divo	Guitry	Lakota
CHR	01	0	0
HOPITAL GENERAL	0	01	01
CSU	05	05	05
CSR	22	06	19
DISPENSAIRES	09	02	09
INFIRMERIES PRIVEES	07	0	0
OFFICINES PRIVEES DE PHARMACIE	12	0	05

Source : DR Santé et Hygiène publique du Lôh-Djiboua, 2019

S'agissant des pathologies, elles sont principalement le paludisme, les infections respiratoires aiguës (IRA), les infections digestives et l'anémie.

Tableau 16 : Statistiques des pathologies de la région du Lôh-Djiboua (2017-2018)

Pathologies récurrentes	Nombre de cas enregistrés	
	2017	2018
Paludisme	127 144	122 821
IRA	18 210	18 110
INFECTIONS DIGESTIVES	9 256	10 314
Anémie	17 591	1 564

Source : DR Santé et Hygiène publique du Lôh-Djiboua, 2019

### ➤ Energie

La région du Loh Djiboua ne dispose pas de centrales hydrauliques. Les centrales les plus proches sont situées à Taabo dans la région d'Agneby-Tiassa. La ville de Divo y est reliée par une ligne de 90 kV, et est dotée d'un poste de 90 MW. C'est cette électricité qui alimente les villes et localités de la région. Il faut toutefois noter des sources autonomes (énergie solaires et groupes électrogènes) dans les localités et campements non raccordés au réseau national.

### ➤ Eau potable

L'alimentation en eau potable dans la région est faite au moins de réseau d'hydraulique urbaine dans les centres urbains et de systèmes d'hydraulique villageoise et d'hydraulique villageoise améliorée dans les localités villageoises.

Les statistiques des infrastructures d'alimentation en eau potable dans la région sont présentées dans le tableau 17 ci-après.

Tableau 17 : Statistiques des infrastructures d'alimentation en eau potable de la région du Lôh-Djiboua

Départements	Hydraulique villageoise	Hydraulique villageoise améliorée	Hydraulique urbaine
DIVO	427	8	8
GUITRY	163	4	3
LAKOTA	160	8	4

<b>TOTAL</b>	<b>750</b>	<b>22</b>	<b>15</b>
--------------	------------	-----------	-----------

Source : DR Hydraulique du Lôh-Djiboua, 2019

### ➤ Commerce

Du fait de sa position géographique à proximité des principales villes, la région du Lôh-Djiboua est un carrefour incontournable d'échanges avec les différentes régions de la Côte d'Ivoire.

Le chef-lieu de région, Divo est considéré comme un carrefour important et un point de convergence des flux migratoires et de biens.

Le commerce qui occupe 15 % de la population au niveau des principaux centres urbains, bénéficiant du positionnement central du Lôh-Djiboua et de sa connectivité avec les principales villes du pays.

D'importants marchés sont présents dans la région du Lôh-Djiboua. Ils sont localisés dans la plupart des gros villages, des chefs-lieux de sous-préfecture, ainsi que dans les chefs-lieux de départements. Les grands marchés des chefs-lieux de départements sont permanents, alors que les villages accueillent des marchés hebdomadaires, qui permettent aux populations de se ravitailler, notamment en produits de première nécessité.

Dans les villages, les marchés permanents et périodiques sont les principaux points de transactions commerciales autour des produits vivriers, artisanaux et de quelques articles manufacturés.

La plupart des commerçants pratiquent de manière informelle et vendent des produits dans des petites boutiques ainsi que dans des étalages de rue et des marchés.

### ➤ Agriculture

La région du Lôh-Djiboua dispose d'une surface agricole développée d'environ 242 489 hectares, avec plus de 60 % exploitée pour les cultures de rente (cacao, café, hévéa et palmier à huile).

La région compte près de 200 064 hectares d'exploitation de cacao, soit plus de 82 % de la superficie agricole de la région et 8,9% au niveau national, 27 396 hectares d'exploitation de café, et 11 624 pour la culture du palmier à huile, selon les données de 2012 présentées par le Ministère du Plan et du Développement.

Les cultures vivrières occupent une superficie de près de 91 082 hectares. Le riz et la banane plantain, principales cultures vivrières, sont cultivés respectivement sur 20 639 ha et 37 685 ha, soit environ 60% de la surface agricole des cultures vivrières de la région. Selon les données du Ministère de l'Agriculture et du Développement Rural, les productions de 2012 faisaient état de 46 317 tonnes pour le riz, et 78 658 tonnes pour la banane plantain.

En 2018, le département de Divo est arrivé en tête de la production de banane plantain et du manioc, alors que le département de Guitry a enregistré la forte production du riz. Une production de cultures maraîchères est également constatée dans la région (cf. Annexe).

### ➤ Elevage et pêche

En 2012, le cheptel de bovins, petits ruminants et porcins de la région comptait près de 181 195 têtes (3,63 % du cheptel de Côte d'Ivoire). L'élevage pratiqué dans la région est essentiellement de type individuel et artisanal.

La pêche continentale est pratiquée principalement de manière artisanale dans la région du Loh-Djiboua. Elle permet de subvenir aux besoins alimentaires des populations des principaux bassins versants de la région.

Tableau 18: Type de production et chiffres clés de la région du Loh-Djiboua

Type d'élevages	Loh-Djiboua
Bovins	4 427
Ovins	111 178
Caprins	46 700
Porcins	18 890

Source : DR Plan et du Développement du Loh-Djiboua, 2012

### ➤ Activités industrielles et minières

La région du Loh Djiboua dispose d'atouts pour développer son potentiel industriel, notamment son potentiel forestier. Ce potentiel industriel est cependant sous-exploité. La région compte à ce jour six (06) scieries et trois (03) huileries. Le secteur agro-industriel est peu développé et composé de petites unités de décorticage du riz, de boulangeries (15 au total pour une production annuelle de 1 296 000 baguettes de pain), etc.

Par ailleurs, les ressources minières telles que l'or et le manganèse, représentent une réelle opportunité de développement. Cependant leur exploitation n'a été entamée que récemment avec la mise en exploitation de la mine d'Or de Bonikro en 2008 et l'inauguration en 2014 de la mine d'or d'Agbaou. Selon la Direction Régionale des Mines et de la Géologie du Loh-Djiboua, la région a produit en 2016, 11,1 tonnes d'or sur 23,5 tonnes au niveau national, soit environ 48% de la production nationale.

Au niveau des activités de recherche, on dénombre cinq (5) permis dans la région du Loh-Djiboua :

- quatre (4) pour l'or à Divo (Estruscan Ressources CI), à Guitry et Divo-Tiassalé (Miminvest/Teranga), à Divo-Lakota (Managem Côte d'ivoire SA) ;
- un (1) pour le manganèse à Lauzoua (Compagnie Minière du Littoral).

Trois (3) permis d'exploitation ont été attribués dans la région du Loh Djiboua dont :

- la mine d'or d'Agbaou opérée par Endeavour Resources Inc/Agbaou Gold Operations. Le permis d'exploitation a été attribué en 2012 et la société a démarré la production en 2014 ;
- la mine d'or de Hiré dont le permis a été attribué en 2013 à NEWCREST/LGL SA. Elle est rentrée en production en janvier 2015 ;
- la mine de manganèse à Lauzoua opérée par la Compagnie Minière du Littoral (CML). Le permis a été attribué en 2010, année de première production.

Toutes ces informations sont récapitulées dans le tableau 19 ci-dessous.

Tableau 19 : Etat des Permis de Recherche (PR) et Permis d'Exploitation (PE) du Loh-Djiboua

N° Permis	Sociétés	Localités	Substances	N° de décrets	Superficie (Km²)	Date Expiration
PR 177	Estruscan Resources CI (Canada)	Agbahou s/p Didoko (Divo)	Or	2003-464 du 27/11/2003	135	13/03/2015
PR 248	Compagnie Minière du Littoral (CML)	Guitry (Sud)	Mn	2013-411 du 06/06/2013	88.6	05/06/2016
PR 688	MIMINVEST/TE	Guitry	Or		376.1	



	RANGA					
PR 594	MIMINVEST/TE RANGA	Divo-Tiassalé	Or		391.9	
PE 37	Agbaou Gold Operations	Agbahou	Or	2012-766 du 01/08/2012	334	31/07/2022
PE 36	CML	Lauzoua (Guitry)	Mn	2010-270 du 23/09/2010	100	23/09/2024
PE 44	LGL MINES CI SA	Hiré	Or	2013-855 du 19/12/2013	195.5	18/12/2021
	MANAGEM Côte d'ivoire SA	Divo-Lakota	Or			

Source : DR Mines et Géologie du Lôh-Djiboua, 2019

Il existe une carrière de granite sur la route de Diov-Guitry ouverte par l'entreprise PFO à l'occasion des travaux de réhabilitation de la route N'douci - Gagnoa.

### ➤ Chasse

La chasse reste à ce jour une activité formellement interdite depuis l'Arrêté N° 003 SEPN/CAB du 20 Février 1974 instaurant la fermeture de l'exercice de la chasse en Côte d'Ivoire, même s'il y a eu des études en vue de tenter à sa réouverture. Cependant, malgré les campagnes de sensibilisation et les arrestations, elle est pratiquée de façon illicite dans bon nombre de localités en Côte d'Ivoire. La région du Lôh Djiboua n'échappe pas à cette réalité. Aucune donnée officielle sur la chasse n'est disponible auprès des autorités régionales des eaux et forêts, mais selon les populations cette activité est beaucoup développée dans la zone de l'étude. Les produits de la chasse sont destinés à l'autoconsommation et à la vente auprès des tenancières des restaurants basés dans les chefs-lieux de départements et de sous-préfectures. La chasse constitue donc une source de revenu importante pour une partie de la population rurale.

### ➤ Tourisme

La région du Lôh-Djiboua n'a pas de vocation touristique particulière et ne compte pas de villes figurant parmi les localités réputées touristiques en Côte d'Ivoire. En effet, la région ne présente pas de sites balnéaires et touristiques attrayants.

### ➤ Patrimoine culturel et archéologique

La zone du sous-projet présente différents types d'artisanats : le travail du fer, la poterie pratiquée à Byota, Dignago, Oumé, Lakota, ainsi qu'au nord-est et au sud de Divo ; le tissage dans l'agglomération de Divo et de Lakota.

La zone du sous-projet possède un potentiel culturel dans le domaine des danses et chants traditionnels, notamment l'Alloukou, le Zaglobi, le Tohourou, le Gbégbé et le Zawrada.

Les sites touristiques se concentrent dans la sous-préfecture de Lakota ; l'on peut citer par exemple, Gbagrilié, le village du prophète Zrédi, l'imposante tombe de Djéha Djokouéhi, premier professeur agrégé du département.



Le folklore local tiré des traditions (chants, danses et masques) peut être mis à contribution à des fins touristiques.




## **4.3 Description de l'environnement biophysique et humain de la zone d'influence direct du sous-projet**


### **4.3.1 Description de l'environnement biophysique des itinéraires des départements de Divo, Guitry et Lakota**


➤ Environnement biophysique des itinéraires à réhabiliter dans le département de Divo

Itinéraires	Longueur (km)	Description de l'environnement biophysique						Illustrations
		Relief	Pédologie	Hydrographie	Flore	Faune	Qualité de l'air	
BEMAKOUAS SIKRO – N'ZI N'DRIKRO	15	Relief plat dans l'ensemble. Les points bas	Sols ferralitiques, faiblement désaturés. Ils se caractérisent par leur richesse et leur fertilité représentées par les écosystèmes agricoles que sont les bas-fonds marécageux et les plaines alluviales.	Présence de rivières et marigots, alimentés par des cours d'eau à régime saisonnier.	-cultures pérennes (cacao, hévéa, palmier à huile), -des cultures vivrières (manioc, banane plantain, aubergine, riz, gombo, arachide) du tabac ;  -jachères de différents âges occupés par des herbes, arbustes, fromager ( <i>ceiba pentandra</i> ) et baobab ( <i>Adansonia</i> ) ;  -des arbres fruitiers, comme les manguiers, orangers, les cocotiers et avocats	Aucune espèce observée. Il existe toutefois des petits animaux selon les populations locales, notamment : biches ( <i>cephalophus</i> ), gazelles ( <i>gazella</i> ), agoutis ( <i>Dasyprocta</i> ), les hérissons ( <i>athrurus</i> )	<ul style="list-style-type: none"> <li>la principale source de pollution reste les émissions de poussières des quelques engins qui y circulent.</li> <li>aucune activité de pollution atmosphérique n'a été observée.</li> <li>La qualité de l'air dans la zone du sous-projet semble donc ne pas être dégradée compte tenu du niveau de trafic assez faible.</li> </ul>	<p>Photo 1 : Vue d'un ouvrage sur le tronçon sur l'itinéraire Bamakouassikro-N'zi N'drikro</p>  <p>Source : Enquêtes de terrain IGC – BEST FASO, Novembre 2019</p>
CFI– ABOULAYEDJ AN	10	Relief plat dans l'ensemble. Les points bas sont les rivières et passage d'eaux à régime saisonnier.	Sols ferralitiques, faiblement désaturés. Ils se caractérisent par leur richesse et leur fertilité représentées par les écosystèmes agricoles que sont les bas-fonds marécageux et les plaines alluviales.	Présence de rivières et marigots, alimentés par des cours d'eau à régime saisonnier.	-cultures pérennes (cacao, hévéa, palmier à huile, teck), -des cultures vivrières (riz, manioc, banane plantain, aubergine, gombo, arachide, tarot) du tabac ;  -jachères de différents âges occupés par des herbes, arbustes,	Aucune espèce observée. Il existe toutefois des petits animaux selon les populations locales, notamment : biches ( <i>cephalophus</i> ), gazelles ( <i>gazella</i> ), agoutis ( <i>Dasyprocta</i> ), les hérissons ( <i>athrurus</i> )	<ul style="list-style-type: none"> <li>la principale source de pollution reste les émissions de poussières des engins en circulation.</li> <li>aucune activité de pollution atmosphérique n'a été observée.</li> <li>La qualité de l'air dans la zone du projet semble donc ne pas être dégradée compte tenu du niveau de trafic assez faible.</li> </ul>	<p>Photo 2 : Vue d'un ouvrage sur le tronçon CFI-Abouladjan</p> 


Itinéraires	Longueur (km)	Description de l'environnement biophysique						Illustrations
		Relief	Pédologie	Hydrographie	Flore	Faune	Qualité de l'air	
					-des arbres fruitiers, comme les manguiers, papayers, orangers, les cocotiers et avocatiers			Source : Enquêtes de terrain IGC – BEST FASO, Novembre 2019
HIRE - LÉLÉBLÉ	10	Existence de collines dans la zone. Relief relativement accidenté avec des collines et points bas de passage d'eaux à régime saisonnier	Sols ferralitiques, faiblement désaturés. Ils se caractérisent par leur richesse et leur fertilité représentées par les écosystèmes agricoles que sont les bas-fonds marécageux et les plaines alluviales.	Présence de rivières et marigots, alimentés par des cours d'eau à régime saisonnier.	-cultures pérennes (cacao, café, teck, hévéa, anacarde), -des cultures vivrières (banane plantain et maïs) ; -jachères de différents âges occupés par des herbes, arbustes, -des arbres fruitiers : orangers,	Aucune espèce observée. Il existe toutefois des petits animaux selon les populations locales, notamment : biches ( <u>cephalophus</u> ), gazelles ( <u>gazella</u> ), agoutis ( <u>Dasyprocta</u> ), les hérissons ( <u>athrurus</u> ).	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Des soulèvements de poussières du fait du trafic motos et véhicules relativement importants</li> <li>• Présence d'activités minières de la société Africa gold</li> </ul>	<p>Photo 3 : Vue d'un ouvrage dégradé sur l'itinéraire Hiré-Leleblé</p>  <p>Source : Enquêtes de terrain IGC – BEST FASO, Novembre 2019</p>

➤ Environnement biophysique des itinéraires à réhabiliter dans le département de Guitry

Itinéraires	Longueur (km)	Description de l'environnement biophysique						Illustrations
		Relief	Pédologie	Hydrographie	Flore	Faune	Qualité de l'air	
COCHEMDIDA – N'GORANKRO	09	Relief constitué d'un plateau incliné et accidenté avec existence de collines dans la zone ; Présence de montage à proximité de la route	Sols ferrallitiques, fortement désaturés, riches et leur fertiles représentés par les écosystèmes agricoles que sont les bas-fonds marécageux et les plaines alluviales.	Présence de rivières « Olibi » et marigots, alimentés par des cours d'eau à régime saisonnier.	-cultures pérennes (cacao, hévéa, palmier à huile, teck), -des cultures vivrières (manioc, banane plantain, aubergine, riz, gombo, arachide, tarot) du tabac ;  -jachères de différents âges occupés par des herbes, arbustes,  -des arbres fruitiers, comme les manguiers, papayers, orangers, les cocotiers et avocatiers  Pratique d'exploitation forestière	Aucune espèce observée. Il existe toutefois des petits animaux selon les populations locales, notamment : biches ( <u>cephalophus</u> ), gazelles ( <u>gazella</u> ), agoutis ( <u>Dasyprocta</u> ), les hérissons ( <u>athrurus</u> )	<ul style="list-style-type: none"> <li>la principale source de pollution reste les émissions de poussières des engins en circulation.</li> <li>aucune activité de pollution atmosphérique n'a été observée.</li> <li>La qualité de l'air dans la zone du projet semble donc ne pas être dégradée compte tenu du niveau de trafic assez faible.</li> </ul>	<p>Photo 4 : Vue d'un tronçon sur l'itinéraire COCHEMDIDA – N'GORANKRO</p>  <p>Source : Enquêtes de terrain IGC – BEST FASO, Novembre 2019</p>
COCHEMBAOULE – NOUVEAU QUARTIER	21	Relief constitué d'un plateau incliné ; Relief plat avec des points bas que sont les rivières et	Sols ferrallitiques, fortement désaturés, riches et leur	Présence de rivières et marigots, alimentés par des cours d'eau à régime	-cultures pérennes (cacao, hévéa, palmier à huile, teck),	Aucune espèce observée. Il existe toutefois des petits animaux selon les populations	<ul style="list-style-type: none"> <li>la principale source de pollution reste les émissions de poussières des engins en circulation.</li> <li>aucune activité de pollution</li> </ul>	


Itinéraires	Longueur (km)	Description de l'environnement biophysique						Illustrations
		Relief	Pédologie	Hydrographie	Flore	Faune	Qualité de l'air	
		passage d'eaux à régime saisonnier	fertiles représentés par les écosystèmes agricoles que sont les bas-fonds marécageux et les plaines alluviales.	saisonnier,	<p>-des cultures vivrières (manioc, banane plantain, riz, aubergine, gombo, arachide, tarot) du tabac ;</p> <p>-jachères de différents âges occupés par des herbes, arbustes,</p> <p>-des arbres fruitiers, comme les manguiers, papayers, orangers, les cocotiers et avocatiers</p> <p>Pratique d'exploitation forestière</p>	locales, notamment : biches ( <u>cephalophus</u> ), gazelles ( <u>gazella</u> ), agoutis ( <u>Dasyprocta</u> ), les hérissons ( <u>athrurus</u> )	atmosphérique n'a été observée. <ul style="list-style-type: none"> <li>La qualité de l'air dans la zone du projet semble donc ne pas être dégradée compte tenu du niveau de trafic assez faible.</li> </ul>	<p>Photo 5 : Vue d'un tronçon sur l'itinéraire COCHEMBAOULE – NOUVEAU QUARTIER</p>  <p>Source : Enquêtes de terrain IGC – BEST FASO, Novembre 2019</p>

➤ Environnement biophysique de l'itinéraire à réhabiliter dans le département de Lakota

Itinéraires	Longueur (km)	Description de l'environnement biophysique						Illustrations
		Relief	Pédologie	Hydrographie	Flore	Faune	Qualité de l'air	
DIGAKO – KADEKO	05	Relief constitué d'un plateau incliné ; Existence de collines dans la zone et points bas que sont les rivières et passage d'eaux à régime saisonnier	Sols ferrallitiques, fortement désaturés, riches et leur fertiles représentés par les écosystèmes agricoles que sont les bas-fonds marécageux et les plaines alluviales.	Présence de rivières et marigots, alimentés par des cours d'eau à régime saisonnier.	-cultures pérennes (cacao, hévéa, palmier à huile, teck), -des cultures vivrières (riz, manioc, banane plantain, aubergine, gombo, arachide, tarot) du tabac ;  -jachères de différents âges occupés par des herbes, arbustes,  -des arbres fruitiers, comme les manguiers, papayers, orangers, les cocotiers et avocats  Pratique d'exploitation forestière	Aucune espèce observée. Il existe toutefois des petits animaux selon les populations locales, notamment : biches ( <u>cephalophus</u> ), gazelles ( <u>gazella</u> ), agoutis ( <u>Dasyprocta</u> ), les hérissons ( <u>athrurus</u> )	<ul style="list-style-type: none"> <li>la principale source de pollution reste les émissions de poussières des engins en circulation.</li> <li>aucune activité de pollution atmosphérique n'a été observée.</li> <li>La qualité de l'air dans la zone du projet semble donc ne pas être dégradée compte tenu du niveau de trafic assez faible.</li> </ul>	<p>Photo 6 : Vue d'un tronçon de l'itinéraire Digako-Kadeko</p>  <p>Source : Enquêtes de terrain IGC – BEST FASO, Novembre 2019</p>



### 4.3.2 Description de l'environnement humain des itinéraires des départements de Divo, Guitry et Lakota

#### ➤ Environnement humain des itinéraires à réhabiliter dans le département de Divo : BEMAKOUASSIKRO – N'ZI N'DRIKRO


Composantes de l'environnement humain	Description de la composante	Illustrations
<b>Agglomérations &amp; Populations</b>		
Localités traversées (concernées)	L'itinéraire relie des localités des sous-préfectures d'Ogoudou, Didoko et de Hiré. Cet itinéraire a une longueur 16 km. Il dessert les villages, notamment les villages de Bemakouassikro, N'zi N'drikro et de Kouadiobakro, ainsi que des campements tels que Souangakro, Okakro, Landounou, Ehuia, Akpankro, Lamayaokro, Kimoukro et Djatikouakoukro	<p data-bbox="1391 432 1921 456">Photo 7 : Vue de la traversée du village de Bemakouassikro</p>  <p data-bbox="1397 890 2024 914">Source : Enquêtes de terrain IGC – BEST FASO, Novembre 2019</p>
Populations	Les populations des localités traversées par le sous-projet sont en majorité des baoulé qui vivent en parfaite harmonie avec d'autres groupes, notamment les malinkés et les burkinabé.	
<b>Activités économiques</b>		
Agriculture	Les activités agricoles développées se trouvent le long de l'itinéraire. Ainsi, au cours du relevé des cultures pérennes, principalement des champs de cacao, d'hévéa, de palmier à huile sont situées de le long de l'itinéraires à proximité de l'emprise. A ces cultures pérennes s'ajoutent des cultures vivrières, notamment l'aubergine, le gombo, l'arachide et du manioc et du riz Au regard de la proximité à la route actuelle, certains pieds de cultures agricoles sont susceptibles d'être impactés par les travaux.	
Élevage	L'élevage est pratiqué par les populations d'une manière traditionnelle et est dominé par celui des caprins, des ovins et la volaille. Les activités de pêche sont quasi-inexistantes.	




Composantes de l'environnement humain	Description de la composante	Illustrations
Transport	<p>Le transport sur l'itinéraire est moins dense. La fréquence des voyages de personnes et des biens est moyenne, et est dominée par les engins à deux (motos) ou trois roues (tricycles) et les camions d'achat de produits agricoles. Par ailleurs, le transport en commun est assuré par des camions de type Renault de 22 places communément appelés « Badjan » et de « Peugeot bâchée ».</p>	<p>Photo 8 : Vue d'un tricycle en chargement à Kouadiobakro</p>  <p>Source : Enquêtes de terrain IGC – BEST FASO, Novembre 2019</p>
Infrastructures et équipements socio-collectifs		
Habitat	<p>L'habitat est dominé par des constructions anarchiques sur des sites non lotis, encore moins. Les matériaux utilisés sont généralement précaires (en terre sans ciment) ; toutefois des constructions modernes sont observées dans certains villages.</p>	<p>Photo 9 : Vue de certaines habitations à Landounou</p>  <p>Source : Enquêtes de terrain IGC – BEST FASO, Novembre 2019</p>


Composantes de l'environnement humain	Description de la composante	Illustrations
Eau	Il existe des pompes à motricité humaine (PMH) dans les villages traversés sauf à Djatikouakoukro et Kimoukro.	<p data-bbox="1391 316 1771 336">Photo 10 : Vue de la PMH de Souangakro</p>  <p data-bbox="1402 799 2024 820">Source : Enquêtes de terrain IGC – BEST FASO, Novembre 2019</p>
Électricité	Les localités traversées ne sont pas électrifiées.	
Infrastructures routières	Les infrastructures routières sont constituées de routes en terre et de pistes agricoles.	<p data-bbox="1391 895 1899 916">Photo 11 : Vue d'un passage busé dégradé : route coupée</p>  <p data-bbox="1402 1374 2024 1394">Source : Enquêtes de terrain IGC – BEST FASO, Novembre 2019</p>

Composantes de l'environnement humain	Description de la composante	Illustrations
Écoles	Existence d'écoles primaires dans les villages de Bemakouassikro, Souangakro, Ehuia et de Kouadiobakro. Le nombre de classe varie de trois (03) à dix-huit (18) classes. Kouadiobakro abrite un groupe scolaire de douze (12) classes et une école de six classes.	<p data-bbox="1391 411 1682 435">Photo 12 : Vue de l'EPP Ahuia</p>  <p data-bbox="1402 871 2024 895">Source : Enquêtes de terrain IGC – BEST FASO, Novembre 2019</p>
Centre de santé	Aucun centre de santé n'est présent dans les localités desservies par le sous-projet.	
Commerce	Tout au long de cet axe, les activités commerciales sont quasi-inexistantes. Cependant le tronçon débouche sur le lieu où se tient tous les vendredis le marché à Kouadiobakro.	<p data-bbox="1391 943 1771 967">Photo 13 : Vue du marché de Kouadiokro</p>  <p data-bbox="1402 1374 2024 1398">Source : Enquêtes de terrain IGC – BEST FASO, Novembre 2019</p>

Composantes de l'environnement humain	Description de la composante	Illustrations
Assainissement	Dans les localités traversées, il n'existe pas de système moderne de collecte des déchets liquides et solides.	
<b>Sites sacrés ou cimetière</b>		
Cimetière	Ils sont situés aux abords du tronçon, à moins de 5 mètres de l'emprise, respectivement dans les localités du Souangakro, Landounou et Djatikouakoukro.	<p data-bbox="1391 387 1868 411">Photo 14 : Vue du cimetière à l'entrée de Landounou</p>  <p data-bbox="1397 871 2024 895">Source : Enquêtes de terrain IGC – BEST FASO, Novembre 2019</p>
<b>Spécificités de l'itinéraire</b>		
Présence de cimetière en bordure de l'itinéraire dans certaines localités ; Largeur de chaussée à peine les 4 mètres ; Forte présence de cultures agricoles susceptibles d'être impactées		

➤ **Environnement humain des itinéraires à réhabiliter dans le département de Divo : CFI- ABOULAYEDJAN**


Composantes de l'environnement humain	Description de la composante	Illustrations
<b>Agglomérations &amp; Populations</b>		
Localités traversées (concernées)	L'itinéraire relie hormis les villages de CFI et Aboulayedjan, huit (08) campements. Ce sont Etienkro, Godedougou, Mamankro, Adekro, Atteguekro, Benjaminkro, Nassakro et Daokro	Photo 15 : Vue du village d'Aboulayedjan
Populations	Les populations des localités traversées par cet itinéraire sont composées de baoulé, de malinké et de burkinabé.	 <p data-bbox="1413 1007 2040 1031">Source : Enquêtes de terrain IGC – BEST FASO, Novembre 2019</p>
<b>Activités économiques</b>		
Agriculture	Plusieurs surfaces agricoles de cultures pérennes occupent les abords de l'itinéraire. Il s'agit principalement des champs de palmiers, de cacao, d'hévéa, de teck, du café, de banane et de maïs.	



Composantes de l'environnement humain	Description de la composante	Illustrations
Élevage	L'élevage ne constitue pas une activité essentielle pour les populations du tronçon. Il se limite au niveau domestique. Ce sont essentiellement l'élevage de volailles, d'ovins, de caprins et de bovins. Les activités de pêche sont quasi-inexistantes.	<p data-bbox="1391 288 1868 312">Photo 16 : Vue d'un enclos de bovins à Aboulayedjan</p>  <p data-bbox="1413 794 2040 818">Source : Enquêtes de terrain IGC – BEST FASO, Novembre 2019</p>
Transport	Le trafic observé sur ce tronçon est assez faible. Selon les populations riveraines peu de véhicules circulent par jour dans les deux sens. Cependant, on note une circulation relativement importante des engins à deux roues (motos).	
<b>Infrastructures et équipements socio-collectifs</b>		
Habitat	L'habitat observé dans les localités sur l'itinéraire est dominé par des bâtiments construits à partir de matériaux tradi-moderne. On y trouve des maisons en banco, mais les toitures de ces maisons sont faites le plus souvent en tôle pour les maisons d'habitation et en paille pour les cuisines et autres hangars. Ce type d'habitat est évolutif dans les villages de CFI et d'Aboulayedjan.	
Eau	Les équipements en adduction d'eau existent les villages de CFI et d'Aboulayedjan. Le village de Benjaminkro dispose quant à lui un HVA. Dans les campements, la population s'approvisionne à partir des marigots et rivières. Des puits sont également visibles dans certains campements.	



Composantes de l'environnement humain	Description de la composante	Illustrations
Électricité	Sur les dix (10) localités traversées par l'itinéraire, une seule est connectée au réseau électrique national. C'est le village de CFI.	
Infrastructures routières	Les infrastructures routières sont constituées de routes en terre et de pistes agricoles	
Écoles	Sur cet itinéraire, seuls les villages de CFI et d'Aboulayedjan sont dotés d'infrastructures éducatives. Le nombre de classes varie de six (06) à douze (12) classes.	
Centre de santé	Aucune localité desservie n'est dotée de centre de santé.	
Commerce	Tout au long de cet axe, les activités économiques sont quasi-inexistantes. Les quelques rares activités observées sont les petits commerces visibles dans les villages traversés. Ce sont les boutiques, des points de vente de carburant détaillant et de petits restaurants, etc. Ces activités se retrouvent dans leur majorité dans l'emprise de l'itinéraire, notamment le village de CFI, où se tient chaque dimanche un marché hebdomadaire. Le jour du marché, les étals occupent entièrement la route.	
Assainissement	Dans les localités traversées, il n'existe pas de système moderne de collecte des déchets liquides et solides.	
<b>Sites sacrés ou cimetière</b>		
Sites sacrés	Aucun cimetière encore moins d'autre site sacré n'a été constaté le long de l'itinéraire	
<b>Spécificités de l'itinéraire</b>		
La présence des cultures agricoles dans les emprises techniques sont susceptibles d'être impactées pendant les travaux.		




➤ **Environnement humain des itinéraires à réhabiliter dans le département de Divo : HIRE-LELEBLE**


Composantes de l'environnement humain	Description de la composante	Illustrations
<b>Agglomérations &amp; Populations</b>		
Localités traversées (concernées)	Situé au sud de la ville de Hiré, l'itinéraire relie la ville de Hiré au village de Léléblé dans la Sous-Préfectures de Taabo. Cet itinéraire traverse un seul village, celui de Koffikro.	Photo 17 : Vue de l'entrée du village de Léléblé
Populations	Les populations en présence dans la zone sont composées essentiellement de Dida et de Baoulé. Des ethnies telles que les sénoufo, malinké et des communautés étrangères, notamment les burkinabé sont également présents.	 <p data-bbox="1451 1118 2074 1139">Source : Enquêtes de terrain IGC – BEST FASO, Novembre 2019</p>
<b>Activités économiques</b>		
Agriculture	Les activités agricoles constituent les principales activités observées le long de l'itinéraire. Ainsi, au cours du relevé plusieurs surfaces agricoles de cultures pérennes, principalement des champs de teck, cacao, de café associé et une parcelle de maïs associé à de la banane ont été identifiées de part et d'autre de la route. Ces parcelles agricoles, sont situées à des distances relativement importantes de la route dans son état actuel.	
Élevage	L'élevage observé dans les localités traversées se limite au niveau domestique. Ce sont essentiellement l'élevage de volailles, d'ovins, de caprins et de bovins. Les activités de pêche sont quasi-inexistantes.	
Transport	Le trafic observé en une journée de visite sur ce tronçon est assez faible. Cependant selon les	


Composantes de l'environnement humain	Description de la composante	Illustrations
	populations riveraines cette route est assez utilisée. En effet, elle constitue un raccourci à partir d'Hiré pour rallier l'autoroute du nord.	
<b>Infrastructures et équipements socio-collectifs</b>		
Habitat	Les habitations observées dans les localités traversées sont construites dans les limites du lotissement et sont de type moderne.	<p data-bbox="1391 357 1704 379">Photo 18 : Vue des bâtis à Léléblé</p>  <p data-bbox="1447 839 2074 861">Source : Enquêtes de terrain IGC – BEST FASO, Novembre 2019</p>
Eau	Les localités traversées sont alimentées en eau potable à partir des HVA. Seul le village de Koffikro ne dispose pas d'équipements modernes en eau.	<p data-bbox="1391 884 1809 906">Photo 19 : Vue d'un point d'eau potable à Hiré</p>  <p data-bbox="1391 1366 2018 1388">Source : Enquêtes de terrain IGC – BEST FASO, Novembre 2019</p>
Électricité	Le village de Léléblé est connecté au réseau électrique national. Ce qui n'est pas le cas pour	

Composantes de l'environnement humain	Description de la composante	Illustrations
Infrastructures routières	Koffikro. Les infrastructures routières sont constituées de routes en terre et de pistes agricoles.	
Écoles	Le village de Léléblé est équipé en infrastructure éducative. Il est doté d'un groupe scolaire de douze (12) classes et d'un collège privé.	<p data-bbox="1391 347 1738 371">Photo 20 : Vue du Collège de Léléblé</p>  <p data-bbox="1451 715 2074 735">Source : Enquêtes de terrain IGC – BEST FASO, Novembre 2019</p>
Centre de santé	A l'instar de Hiré qui est un chef-lieu de Sous-préfecture, le village de Léléblé est doté d'un dispensaire.	<p data-bbox="1391 783 1794 807">Photo 21 : Vue du Centre de santé de Léléblé</p>  <p data-bbox="1451 1241 2074 1262">Source : Enquêtes de terrain IGC – BEST FASO, Novembre 2019</p>
Commerce	Tout au long de cet axe, les activités économiques sont visibles. Les activités observées sont les petits commerces dans les villages traversés. Ce sont les boutiques, des points de vente de carburant détaillant et de petits restaurants, bistro, etc. Il faut aussi signaler la présence de la société « Africa Gold » qui y exerce ses activités minières. L'on relève que ces activités se retrouvent, pour la majorité, dans l'emprise du sous-projet. Les photos ci-dessous donnent une illustration de la densité des activités sur le parcours.	

Composantes de l'environnement humain	Description de la composante	Illustrations
Assainissement	Dans les localités traversées, il n'existe pas de système moderne de collecte des déchets liquides et solides.	
<b>Sites sacrés ou cimetière</b>		
Sites sacrés	Deux (2) cimetières ont été relevés le long du tronçon. Ils sont situés respectivement l'un à la sortie de la ville de Hiré et l'autre à l'entrée de Léléblé. Ces sites sont éloignés de la route à traiter.	<p data-bbox="1391 488 1720 512">Photo 22 : Vue du cimetière de Hiré</p>  <p data-bbox="1447 1043 2074 1067">Source : Enquêtes de terrain IGC – BEST FASO, Novembre 2019</p>
<b>Spécificités de l'itinéraire</b>		
<p data-bbox="114 1145 898 1264">Largeur de chaussée suffisamment large et carrossable ; Présence de cimetière ; Cultures agricoles moins dense ; Présence de poussières dû au trafic de véhicules et motos relativement important ; Présence d'activités minières de la société « Africa gold ».</p>		

➤ **Environnement humain des itinéraires à réhabiliter dans le département de Guitry : COCHEM DIDA – N'GORANKRO**

Composantes de l'environnement humain	Description de la composante	Illustrations
<b>Agglomérations &amp; Populations</b>		
Localités traversées (concernées)	L'itinéraire dessert quatre localités que Cochem dida, Djèkoffikro, Emakro et N'Gorankro.	
Populations	Les populations en présence dans la zone sont composées de Dida et de Baoulé, Sénoufo, et des ressortissants du Mali et du Burkina Faso.	
<b>Activités économiques</b>		
Agriculture	Les activités agricoles pratiquées par la population sont composées de cacao, d'hévéa, de banane, de gombo, d'arachides et de maïs. Ces activités se trouvent de part de d'autre de l'itinéraire à réhabiliter.	
Élevage	L'élevage se limite essentiellement l'élevage de volailles, d'ovins, de caprins et de bovins. Les activités de pêche sont quasi-inexistantes.	
Transport	Le trafic est assez faible. On note une circulation relativement importante des engins à deux roues (motos).	
<b>Infrastructures et équipements socio-collectifs</b>		
Habitat	Les habitations observées dans les localités sont de type traditionnel. Toutefois, l'on observe quelques constructions faites à partir de matériaux modernes tels que du ciment, des briques et des tôles.	<p>Photo 23 : Vue des habita sur le tronçon</p>  <p>Source : Enquêtes de terrain IGC – BEST FASO, Novembre 2019</p>


Composantes de l'environnement humain	Description de la composante	Illustrations
Eau	Les localités traversées disposent d'au moins une pompe à motricité humaine pour leur approvisionnement en potable.	
Électricité	Les villages de Emakro et de N'Gorankro sont connectés au réseau électrique national. Ce qui n'est pas le cas pour Cochem dida.	
Écoles	Tous les villages sont équipés en infrastructure éducative. Les écoles vont de trois à six classes.	
Infrastructures routières	Les infrastructures routières sont constituées de routes en terre et de pistes agricoles dégradées	<p data-bbox="1238 488 1574 512">Photo 24 : Vue d'un tronçon dégradé</p>  <p data-bbox="1308 946 1933 970">Source : Enquêtes de terrain IGC – BEST FASO, Novembre 2019</p>
Centre de santé	Le village de Cochem dida est doté d'un dispensaire et d'une maternité.	


Composantes de l'environnement humain	Description de la composante	Illustrations
Commerce	<p>Tout au long de cet axe, les activités économiques sont uniquement effectives dans le village de Cochem dida et N'gorankro. Les activités observées sont les petits commerces visibles dans les villages traversés. Ce sont les boutiques, des points de vente de carburant détaillant et de restaurants, etc. Il faut aussi relever que ces activités se retrouvent dans leur majorité dans l'emprise de l'itinéraire.</p>	<p>Photo 25 : Vue d'un marché</p>  <p>Source : Enquêtes de terrain IGC – BEST FASO, Novembre 2019</p>
Assainissement	<p>Dans les localités traversées, il n'existe pas de système moderne de collecte des déchets liquides et solides.</p>	<p>Photo 26 : Vue d'un dépôt d'ordure ménagère</p>  <p>Source : Enquêtes de terrain IGC – BEST FASO, Novembre 2019</p>



Composantes de l'environnement humain	Description de la composante	Illustrations
<b>Sites sacrés ou cimetière</b>		
Sites sacrés	Aucun cimetière encore moins d'autre site sacré n'a été constaté le long de l'itinéraire.	
<b>Spécificités de l'itinéraire</b>		
Relief assez accidenté ; Largeur de chaussée à peine 3 mètres Cultures agricoles dans les emprises ;		


➤ **Environnement humain des itinéraires à réhabiliter dans le département de Guitry : COCHEM BAOULE – NOUVEAU QUARTIER**


Composantes de l'environnement humain	Description de la composante	Illustrations
<b>Agglomérations &amp; Populations</b>		
Localités traversées (concernées)	Le tronçon dessert les localités de Cochem baoulé, Walebo, Djebo, Bohoussoukro, Gode, Yao N'Guessankro et Nouveau quartier	
Populations	Les populations en présence dans la zone sont composées essentiellement de Baoulé, Koulango, Abron, Malinké, ainsi que de burkinabé.	
<b>Activités économiques</b>		
Agriculture	Les activités agricoles de la zone du sous-projet sont le palmier à huile, le cacao, l'hévéa, la banane plantain, le maïs. Ces parcelles agricoles, au regard de leur proximité à la route dans son état actuel, certains pieds de cultures sont susceptibles d'être impactés par les travaux.	<p>Photo 27 : Vue de plantations de part et d'autre de l'itinéraire</p>  <p>Source : Enquêtes de terrain IGC – BEST FASO, Novembre 2019</p>
Élevage	L'élevage se limite essentiellement l'élevage de volailles, d'ovins, de caprins et de bovins. Les activités de pêche sont quasi-inexistantes.	
Transport	Le trafic est assez faible compte tenu de l'état actuel de la route. On note une circulation relativement importante des engins à deux roues (motos).	
<b>Infrastructures et équipements socio-collectifs</b>		
Habitat	Les habitations observées dans les localités sont de type traditionnel. Toutefois, l'on observe quelques constructions faites à partir de matériaux modernes tels que du ciment, des briques et des tôles.	
Eau	Toutes les localités traversées disposent d'au moins une pompe à motricité humaine pour leur approvisionnement en potable. Cependant, la population	



Composantes de l'environnement humain	Description de la composante	Illustrations
Électricité	<p>souligne des pannes récurrentes.</p> <p>Les villages de Cochem baoulé, Yao N'Guessankro et nouveau quartier sont connectés au réseau électrique national.</p>	
Infrastructures routières	<p>Les infrastructures routières sont constituées de routes en terre et de pistes agricoles.</p>	<p>Photo 28 : Vue d'un tronçon de l'itinéraire COCHEM BAOULE – NOUVEAU QUARTIER</p>  <p>Source : Enquêtes de terrain IGC – BEST FASO, Novembre 2019</p>
Écoles	<p>Tous les villages sont équipés en infrastructure éducative. Le nombre de classes varie de trois (03) à six (06) classes.</p>	<p>Vue de l'EPP de Yao N'Guessankro</p>
Centre de santé	<p>Le village de Cochem Baoulé dispose d'un centre de santé rurale composé d'un dispensaire et d'une maternité.</p>	
Commerce	<p>Les activités économiques observées sur cet itinéraire se concentrent au niveau de Cochem Godé où l'itinéraire traverse le marché avec pour emprise d'environ 10m. De part et d'autre de la route sont installées divers commerces et activités artisanales, notamment ateliers de couture, ateliers de réparation motos et vélos.</p>	
Assainissement	<p>Dans les localités traversées, il n'existe pas de système moderne de collecte des déchets liquides et solides.</p>	
<b>Sites sacrés ou cimetière</b>		
Cimetières	<p>Un cimetière existe entre les campements Wankro et Djezou. Aussi, des tombes ont été observées de part et d'autre de la route. L'emprise disponible est de 15 m.</p>	


Composantes de l'environnement humain	Description de la composante	Illustrations
<b>Spécificités de l'itinéraire</b>		
<p>Une première partie de cet itinéraire (Cochem Baoulé à Cochem Godè) est en travaux de dégagements, de mise en forme avec la pose de buses exécutés par une entreprise de BTP de 6 km, la largeur de l'emprise est de 10 m.</p> <p>Le reste de l'itinéraire a une chaussée de à peine 3 mètres et impraticable à véhicule ;</p> <p>Ouvrage de drainage quasi inexistant</p> <p>Forte présence de coutures agricoles</p> <p>Présence de cimetière</p>		

➤ **Environnement humain des itinéraires à réhabiliter dans le département de Guitry : DIGAKO – KADEKO**

Composantes de l'environnement humain	Description de la composante	Illustrations
<b>Agglomérations &amp; Populations</b>		
Localités traversées (concernées)	Situé au nord de la ville de Lakota, l'itinéraire qui fait l'objet d'étude dessert deux villages que sont Digako et Kadeko et le campement de Kouadiokro dans la sous-préfecture de Gagoré	Photo 29 : Vue de la traversée de KADEKO
Populations	Les populations en présence dans la zone sont composées essentiellement de bété, baoulé, koulango, bron, malinké, ainsi que de burkinabé.	
<b>Activités économiques</b>		
Agriculture	Le long du tronçon plusieurs surfaces agricoles de cultures pérennes, principalement des champs, de cacao, d'hévéa, de palmier et de cultures vivrières (banane plantain, maïs et patate) sont présentes. Au regard de leur proximité à la route dans son état actuel, certains pieds de cultures sont susceptibles d'être impactés par les travaux.	Source : Enquêtes de terrain IGC – BEST FASO, Novembre 2019

Composantes de l'environnement humain	Description de la composante	Illustrations
Élevage	L'élevage se limite essentiellement l'élevage de volailles, d'ovins, de caprins et de bovins. Les activités de pêche sont quasi-inexistantes.	
Transport	Le trafic est relativement faible compte tenu de l'état actuel de la route. On note une circulation plus importante des engins à deux roues (motos).	<p data-bbox="1406 336 1935 360">Photo 30 : Vue d'un tronçon de l'itinéraire Digako-Kadeko</p>  <p data-bbox="1442 871 2069 895">Source : Enquêtes de terrain IGC – BEST FASO, Novembre 2019</p>
<b>Infrastructures et équipements socio-collectifs</b>		
Habitat	Les habitations observées sont essentiellement des constructions modernes dans les villages DIGAKO et de KADEKO. Ces bâtiments sont construits dans les limites de lotissement.	
	Les villages de Digako et Kadeko disposent de cinq (05) pompes à motricité humaine (PMH), dont trois (03) à Kadeko.	
Électricité	Les deux gros villages sont connectés au réseau électrique national.	
Infrastructures routières	Les infrastructures routières sont constituées de routes en terre et de pistes agricoles	
Écoles	Les villages de Kadeko et de Digako sont équipés en infrastructure éducative. Ils disposent d'une école de six (06) classes chacun.	

Composantes de l'environnement humain	Description de la composante	Illustrations
		<p data-bbox="1406 284 1733 309">Photo 31 : Vue de l'EPP de Digako</p>  <p data-bbox="1442 839 2065 865">Source : Enquêtes de terrain IGC – BEST FASO, Novembre 2019</p>
Centre de santé	Aucun des villages n'est doté de centre de santé public ; cependant, le village de Kadeko dispose d'un point de santé privé.	<p data-bbox="1406 914 1792 940">Photo 32 : Vue de point de santé à Kadeko</p>  <p data-bbox="1442 1369 2065 1394">Source : Enquêtes de terrain IGC – BEST FASO, Novembre 2019</p>

Composantes de l'environnement humain	Description de la composante	Illustrations
Commerce	Les activités observées sont les petits commerces visibles dans les villages traversés. Ce sont également des boutiques, des points de vente de carburant détaillant et de restaurants, etc. L'on relève que ces activités se retrouvent dans leur majorité dans l'emprise du projet.	<p data-bbox="1406 336 1989 360">Photo 33 : Vue du marché hebdomadaire sur l'itinéraire à Kigako</p>  <p data-bbox="1440 821 2067 845">Source : Enquêtes de terrain IGC – BEST FASO, Novembre 2019</p>
Assainissement	Dans les localités traversées, il n'existe pas de système moderne de collecte des déchets liquides et solides.	
<b>Sites sacrés ou cimetière</b>		
Cimetière	Un cimetière a été relevé sur le long de la route. Il s'agit essentiellement d'un cimetière, situé à la sortie du Kadeko.	
<b>Spécificités de l'itinéraire</b>		
Traversée de marchés villageois avec encombrement de la route les jours de marché		



➤ **Etat des activités économiques et culturelles sur les itinéraires dans la zone du sous-projet**

Les activités économiques et socioculturelles rencontrées lors des investigations, susceptibles d'être impactées sont identifiées dans le tableau ci-dessous. Dans l'ensemble des localités traversées par le sous-projet existent des lieux de cultes, notamment des mosquées et des églises ainsi que des forêts sacrées qui ne sont pas situés dans les emprises.

Tableau 20 : Récapitulatif des activités et infrastructures affectées dans la zone du sous-projet

Département	Itinéraires	Type d'activité	Nature de l'activité/bien
	BEMAKOUASSIKRO – N'ZI N'DRIKRO	Agricole	Cacao, hévéa, palmier à huile l'aubergine, gombo, arachide, manioc, riz
		Cimetière	Tombes
	CFI- ABOULAYEDJAN	Agricole	Palmiers, cacao, hévéa, teck, café, banane plantain, maïs
	HIRE - LÉLÉBLÉ	Agricole	Teck, cacao, café, maïs, banane plantain
Cimetière		Tombes	
Guitry	COCHEMDIDA - N'GORANKRO	Agricole	Cacao, d'hévéa, banane plantain, gombo, arachides, maïs
	COCHEMBAOULE – NOUVEAU QUARTIER	Agricole	Palmier à huile, cacao, hévéa, banane plantain, maïs
Lakota	DIGAKO – KADEKO	Agricole	Cacao, hévéa, palmier, banane plantain, maïs, patate
		Cimetière	Cimetière

#### 4.4 Enjeux environnementaux et sociaux

Les enjeux environnementaux et sociaux constituent les préoccupations majeures auxquelles il faudra accorder une attention particulière durant l'exécution des travaux.

Les principaux enjeux environnementaux et sociaux majeurs du sous-projet sont :

➤ **Préservation des cours d'eau et des nappes phréatiques**

Les cours d'eau sur lesquels seront construits les ouvrages de drainage (buses, dalots) devront être préservés durant les travaux. L'entreprise en charge des travaux doit éviter de les polluer ou les obstruer.

➤ **Protection des sols contre l'érosion et la pollution**

L'entreprise en charge des travaux doit améliorer la résistance des sols et les stabiliser pour éviter ou réduire l'effet de l'érosion et éviter les déversements des produits hydrocarbures sur le sol.

➤ **Protection de la flore et de la faune**

Lors des travaux, L'entreprise en charge des travaux doit réduire la destruction de la biodiversité, l'exploitation des zones d'emprunt. Il doit aussi maintenir les conditions de sol et de drainage afin que la végétation naturelle puisse se reconstituer rapidement.

➤ **Protection des sites sacrés et des sites archéologiques**

Lors des opérations de dégagement des emprises des travaux, des risques existent quant à la profanation de lieux de cultes, des cimetières et de destruction de biens culturels. L'entreprise en charge des travaux doit prendre toutes les dispositions nécessaires pour respecter les sites cultuels et culturels dans le voisinage des travaux et ne pas leur porter atteintes.

➤ **Préservation des parcelles agricoles**

Les zones du sous-projet sont des zones de production de cultures pérennes dont la plupart bordent ou longent les itinéraires à réhabiliter. Certaines seront inévitablement affectées par les travaux.

➤ **Maintien du trafic routier**

La réalisation des travaux de réhabilitation des itinéraires va perturber dans une certaine mesure la circulation routière sur les différents itinéraires des localités traversées.

➤ **Préservation de la sécurité et de la santé du personnel de chantier et des populations riveraines**

La réalisation des travaux pourrait présenter des risques de santé, sécurité pour les travailleurs et les communautés riveraines.

➤ **Préservation de la quiétude des populations riveraines**

Les bruits des engins durant les travaux pourraient constituer une gêne pour les riverains. Pour ce faire, L'entreprise en charge des travaux devra éviter les travaux durant la nuit et installer des avertisseurs sonores sur les engins de chantier.

➤ **Risque de développement de foyer de propagation de la COVID-19**

Les déplacements de population et les regroupements des travailleurs dans le cadre de la réalisation des travaux pourraient constituer de facteurs de risques de contamination et de propagation de la pandémie du Coronavirus.

## 5. IDENTIFICATION, ANALYSE ET EVALUATION DES RISQUES ET IMPACTS ENVIRONNEMENTAUX ET SOCIAUX INDUITS PAR LE SOUS-PROJET

---

### 5.1 Méthodologie d'identification des impacts

Elle permet de mettre en relation :

- les sources d'impacts associées aux différentes phases de sous-projet (préparation, construction et aménagement des sites et exploitation des itinéraires) et ;
- les composantes de l'environnement : l'environnement physique (eau, air, sol, bruit, paysage), l'environnement biologique (flore et faune), et l'environnement humain (socio-économique et culturel, santé publique).

#### 5.1.1 Activités sources d'impact

Les principales activités sources d'impacts se présentent comme suit :

- aménagement des installations de chantier : ateliers, magasins, bureaux du personnel clé, installations fixes et mobiles, points d'eau, etc. ;
- recrutement de la main-d'œuvre ;
- transport des engins et équipements de chantier ;
- débroussement pour l'ouverture de l'emprise des travaux ;
- ouverture de voies de déviation, si nécessaire,
- déblai et la mise en dépôt des tout-venants ;
- ouverture et exploitation de zones d'emprunt matériaux graveleux et de sable ;
- travaux de préparation et de terrassement de l'emprise ;
- travaux de maçonnerie des ouvrages ;
- travaux de drainage ;
- rechargement et aménagement de la plateforme ;
- installation de la signalisation verticale ;
- mise en service et exploitation des itinéraires réhabilités.

#### 5.1.2 Récepteur d'impacts

Les récepteurs d'impacts (ou composantes du milieu) susceptibles d'être affectés par le sous-projet correspondent aux éléments sensibles de la zone d'étude :

- pour l'environnement physique : air ; sol ; climat, paysage ; eau de surface, eau souterraine ;
- pour l'environnement biologique : végétation, faune ;
- pour l'environnement humain : emploi et revenu, santé et sécurité, bâtis, terres agricoles, commerce et transport, patrimoine culturel, lieux sacrés, modes de vie et valeurs sociales.

#### 5.1.3 Matrice interrelation

La matrice ci-après traduit cette interaction des activités du sous-projet avec les composantes de l'environnement. Les phases du sous-projet considérées sont : la période de démarrage, de construction et celle de l'exploitation. Les récepteurs de l'environnement pris en compte sont l'air, le sol, les eaux de surface, les eaux souterraines, la végétation, la faune, le paysage, la santé publique et la sécurité, l'emploi, la circulation, les activités économiques, les activités touristiques et récréatives, la qualité de vie et le bien-être des populations.

Le tableau 21 résume sous forme de matrice, les types d'interactions potentielles des activités du sous-projet avec les composantes de l'environnement.

Cette matrice permet d'identifier si une activité est susceptible d'affecter une composante donnée de l'environnement. Les interactions sont symbolisées par les lettres N, P et O :

- **N** = Impact négatif ;
- **P** = Impact positif ;
- **O** = Impact nul ou négligeable.

Tableau 21 : Matrice des interrelations de sources potentielles d'impacts (éléments du sous-projet) et des récepteurs d'impacts (composantes du milieu)

Phases du sous-projet	Activités sources d'impacts	Récepteurs d'impacts de l'environnement													
		Milieu biophysique							Milieu humain						
		Qualité d' Air	Eau de surface	Eau souterraine	Sol	Paysage	Végétation	Faune	Emploi et revenu	Santé et sécurité	Bâti	Terres agricoles	commerce et transport	Patrimoine culturel	modes de vie et valeurs sociales
Phase de préparation	Installation des chantiers	N	O	O	N	N	O	N	P	N	O	N	P	O	O
	Recrutement de la main-d'œuvre	O	O	O	O	O	O	O	P	O	O	O	P	O	P
Phase de construction	Transport et circulation de la machinerie	N	O	O	N	N	O	N	P	N	O	O	O	O	N
	Déboisement et débroussaillage	N	O	O	N	N	N	N	O	N	O	N	O	O	O
	Déblai et mise en dépôt des tout-venants	N	O	O	N	N	N	N	O	N	O	O	O	O	N
	Exploitation des zones emprunts	N	O	O	N	N	N	N	P	N	O	O	P	O	O
	Présence de la main-d'œuvre	O	O	O	O	O	O	O	P	N	O	O	P	O	N/P
	Travaux maçonnerie des ouvrages	N	N	O	N	N	O	O	P	N	O	O	P	O	O
	Construction des ouvrages	N	N/P	O	N	N	O	N	P	N	O	O	P	O	O
Phase de repli	Démantèlement des installations de chantier	O	O	O	O	N	O	O	P	N	O				
	Nettoyage général du chantier	N	N	O	N	P	O	O	P	N	O				
	Réhabilitation des zones d'emprunt	N	O	O	P	P	P	O	P	N	O				
Phase Exploitation	Exploitation de la route	N	O	O	O	O	O	N	O	N	O	O	P	O	P/N

## 5.2 Evaluation des impacts

Les critères qui ont été pris en considération dans la détermination de l'importance de l'impact sont les suivants :

- la nature de l'impact ;
- la valeur de la composante affectée ;
- l'intensité de la perturbation ;
- l'étendue de l'impact ;
- la durée de l'impact.

Le tableau 22 suivant présent le réseau de signification des impacts

Tableau 22: Réseau de signification des impacts

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

Source : Fecteau, 1997

### 5.3 Identification, description, analyse et évaluation des risques et impacts potentiels du sous-projet

Les impacts sont déterminés en fonction des différentes phases de réalisation du sous-projet. Le tableau 23 liste l'ensemble des activités susceptibles d'avoir un impact direct ou indirect sur l'environnement physique, biologique et socio-économique et culturel.

Tableau 23: Activités à réaliser selon les phases des travaux

Phase des travaux	Types de travaux	Activités
Phase préparatoire	Installation du chantier	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Occupation temporaire des terrains</li> <li>• Transport et manutention des engins, de la machinerie et des équipements</li> <li>• Recrutement de la main-d'œuvre</li> <li>• Installation de la base chantier</li> </ul>

<b>Phase de construction</b>	Construction de la route et des ouvrages de drainage	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Travaux de terrassement généraux pour l'ouverture de l'emprise (débroussement, déblais et remblais) ;</li> <li>• Exploitation de la zone d'emprunt ;</li> <li>• Travaux de construction de la couche de fondation ; travaux de stabilisation sol-ciment ;</li> <li>• Travaux de construction des ouvrages de drainage ;</li> <li>• Travaux de signalisation verticale ;</li> <li>• Travaux de nettoyage de chantier et de repli.</li> </ul>
<b>Phase de repli</b>	Fermeture de chantier	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Démantèlement des installations et nettoyage général de chantier ;</li> <li>• Réhabilitation des sites dégradés.</li> </ul>
<b>Phase d'exploitation du sous-projet</b>	Mise en service des itinéraires réhabilités	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Trafics routiers</li> </ul>

## 5.4 Identification, description, analyse et évaluation des risques et impacts au niveau des sites départements de Divo, Guitry et Lakota

### 5.4.1 Risques et impacts du sous-projet en phase préparatoire

La phase préparatoire comprend l'installation générale de chantier. Elle comporte les activités principales suivantes : occupation temporaire de terrains, aménagement des bases de chantier, recrutement du personnel de chantier, transport des engins et équipements du chantier.

La mise en œuvre de ces activités engendrera les impacts significatifs.

#### Impacts négatifs sur l'environnement biophysique

Les principaux impacts négatifs sur l'environnement biophysique sont les suivants :

##### Impact sur les sols : Risque d'érosion et pollution du sol

Durant la phase d'installation de chantier, la mise à nu du sol par les activités d'aménagement de la base chantier pourrait engendrer des érosions et la pollution des sols. L'importance de cet impact est Mineure.

##### Impact sur l'air ambiant : Risque d'émission de poussière

Les émissions de poussière émaneront des mouvements des engins et véhicules de chantier lors du transport des équipements de chantier. L'importance de cet impact est Mineure.

##### Impacts sur les eaux : risque de pollution des eaux

Durant la phase d'installation de chantier, il pourrait avoir des déversements accidentels d'hydrocarbures sur les sols. Ce déversement est susceptible d'engendrer la pollution des eaux proches de la base chantier. L'importance de cet impact est Moyenne.

Impacts sur la végétation et la faune : Durant la phase d'installation de chantier (base chantier, air de stockage des engins de chantier) on assistera à la destruction du couvert végétal par l'abattage d'arbuste et de désherbage de la base chantier ainsi que la migration de la faune. Toutefois, cet impact sera circonscrit dans les limites de la base chantier. L'importance cet impact est Moyenne.

#### Impacts négatifs sur le milieu humain ou socio-économique

Impact sur le foncier : Occupation temporaire de terrains villageois :

Lors de l'installation de chantier, l'entreprise procédera à l'occupation de terrains pour l'installation de ces équipements et le stockage des matériaux. Les espaces choisis seront occupés jusqu'à la fin des travaux et du repli du chantier. L'importance de cet impact est Mineure.

Risques de conflits sociaux : Avant le démarrage des travaux, l'entreprise en charge des travaux doit procéder à des libations. Le non-respect des us et coutumes pourrait occasionner des conflits sociaux. L'importance de cet impact est Moyenne.

Nuisances sonores : Gène des populations riveraines

Les mouvements d'engins de chantier et de camions vont engendrer des bruits. Mais ces bruits seront localisés, de faible ampleur et temporaires. L'importance de cet impact est Mineure.

Cadre de vie : Risque de dégradation de la qualité du cadre de vie

Les travaux d'installation de la base de chantier vont engendrer des déchets de chantier, notamment, des matériaux d'excavation, de déblais et des débris. Ces déchets, s'ils sont mal gérés, pourraient se retrouver dans la nature. Ces différents facteurs porteront inévitablement atteinte à la qualité du cadre de vie des populations des localités traversées par le sous-projet. L'importance de cet impact est Mineure.

Trafic routier : Risque de perturbation du trafic routier :

Les mouvements des engins et véhicules de chantier vont perturber le trafic routier et le déplacement habituel des populations. L'importance de cet impact est Mineure.

Sécurité routière : Risques d'accident de circulation

Lors des travaux préparatoires, les différents itinéraires seront ouverts à la circulation. Ce qui pourrait constituer des risques d'accident pour les usagers de la route durant les mouvements des engins sur les routes rurales. L'importance de cet impact est Majeure.

#### **Impacts positifs sur l'environnement biophysique**

Durant cette phase, le sous-projet n'aura aucune incidence positive sur l'environnement biophysique.

#### **Impacts positifs sur le milieu humain et socio-économique**

Création d'emplois temporaires

La réhabilitation des routes rurales dans la région du Loh-Djiboua contribuera à la création de 234 emplois directs et indirects dans les localités concernées par le sous-projet. Cela permettra de réduire temporairement le taux de chômage au niveau des populations riveraines, surtout les jeunes déscolarisés ; et ainsi de contribuer à la lutte contre la pauvreté.

A cet effet, le Maître d'Ouvrage du sous-projet conseillera à l'entreprise exécutante d'inclure, dans les différents contrats de sous-traitance des sociétés, une clause favorisant l'utilisation de la main-d'œuvre locale. Elle ne doit pas employer des mineurs. L'importance de cet impact est Moyenne.

Développement d'activités économiques

L'exécution des travaux favorisera un développement circonscrit d'activités économiques avec la présence du personnel de chantier qui s'approvisionnera pendant les heures de travail ou de pause dans les petits commerces et restaurants environnants. Ce qui contribuera à la dynamique économique durant la période des travaux. L'importance de cet impact est Mineure.



### Dynamisation du développement local

La réhabilitation de l'itinéraire contribuera à la dynamisation du développement des localités traversées par le sous-projet. En effet, la création d'emplois pour la main-d'œuvre locale, la création de nouvelles activités génératrices de revenus (la restauration par exemple), l'augmentation du chiffre d'affaires des commerçants peuvent être des facteurs d'impulsion du développement local et contribuer ainsi à l'amélioration du niveau de vie des populations. L'importance de cet impact est Mineure.

## **5.4.2 Risques et impacts du sous-projet en phase de construction**

### **☐ Impacts négatifs sur l'environnement biophysique**

Les principaux impacts négatifs sur l'environnement biophysique sont les suivants :

#### Impacts sur les sols :

Les travaux de terrassement et d'exploitation des zones d'emprunt engendreront des perturbations au niveau du sol. Cet impact, dû au décapage et à la mise à nu du sol dans la zone des travaux, se manifestera par des :

- risque d'érosion durant les périodes pluvieuses ;
- risque de pollution des sols par des déversements accidentels de produits d'hydrocarbures, des déchets solides de chantiers. L'importance de cet impact est Mineure.

#### Impact sur l'air ambiant :

Les travaux auront une incidence sur la qualité de l'air par une émission de poussière et particules diverses dans l'air liée aux circulations des engins et camions de chantier en saison sèche. Mais cet impact sera mineur, réversible et circonscrit dans la zone du sous-projet. L'importance est donc Mineure.

#### Impacts sur les eaux :

Les travaux de construction des ouvrages de drainage peuvent engendrer des risques de pollution et de dégradation des eaux de surface, par déversement accidentel des produits pétroliers (gazole, essence, fioul). Les nuisances sur les eaux de surface pourraient se manifester par le déversement des charges polluantes, notamment des boues, traces d'hydrocarbures et dérivés.

Il pourrait aussi avoir des risques de déviation de l'écoulement normal des eaux pendant la phase de construction des ouvrages et d'abandon des déchets de débroussement et de déblais sur le lit des cours d'eau. L'importance de cet impact est Moyenne.

#### Impacts sur la végétation et la faune :

Durant la phase d'ouverture de l'emprise des travaux et d'exploitation des zones d'emprunt, on assistera à la destruction du couvert végétal. Elle se traduira par l'abattage d'arbustes et de désherbage dans l'emprise du sous-projet. Toutefois, cet impact sera limité dans l'emprise du sous-projet.

Au niveau de la faune, il existe encore quelques buffles, la faune est dominée par plusieurs espèces de petits animaux dont les plus fréquents sont les biches (Cephalophus), les gazelles (Gazella), les agoutis (Dasyprocta), les hérissons (Atherurus), les sangliers (Suidae), les singes et les pangolins (Manidea). A cela s'ajoute la faune domestique constituée, notamment de bovins, caprins, ovins et de la volaille (poulets, pintades, canards ...). Les pangolins constituent la seule espèce faunistique menacée dans la zone d'influence du sous-projet. Les itinéraires

identifiés ne se situent ni sur la liste des aires protégées ni sur la liste des forêts classées dans la zone d'influence du sous-projet. L'importance de cet impact est Moyenne.

#### ❑ **Impacts négatifs sur le milieu humain ou socio-économique et culturel**

##### Risque de destruction d'activités agricoles et pertes de revenus des exploitants

Les travaux de réhabilitation des routes rurales occasionneront des risques de destruction de cultures, notamment des pieds de cacaoyers, cafiers, palmiers à huile, hévéas, tecks ; des cultures de maïs et de riz, des bananes plantains, patates, gombos et arachides situés dans l'emprise des travaux. Pendant l'ouverture de l'emprise des itinéraires, certains pieds de ces plantes pourront être détruits. Cela constituera une perte de revenus pour les propriétaires. L'importance de cet impact est Majeur.

##### Nuisances sonores et atmosphériques portant atteinte aux populations et au personnel de chantier

L'installation des équipements devant servir de base de chantier et le dégagement des emprises nécessiteront quelques mouvements d'engins de chantier et des activités qui pourraient provoquer des nuisances liées à l'émission de bruits et à la pollution atmosphérique, susceptibles d'affecter la quiétude et le bien-être des populations riveraines et du personnel de chantier. L'importance de cet impact est Mineure.

##### Exposition du personnel de chantier au risque d'accident de travail

Les travaux de manutention relevant de l'installation de la base de chantier ainsi que des activités préparatoires du chantier sont susceptibles d'exposer le personnel de chantier à des risques d'accident de travail, en absence de mesures adéquates sur le chantier. L'importance de cet impact est Majeure.

##### Risque de profanation de sites sacrés ou culturels

Les routes rurales qui seront reprofilées dans le cadre de ce sous-projet pourraient occasionner des risques de perturbation de certains sites sacrés ou culturels (cimetières, tombes). En effet, dans la région du Lôh-Djiboua, certains itinéraires traversent des cimetières ou des tombes installées souvent non loin des emprises de la route soit à l'entrée soit à la sortie des villages ou localités. C'est le cas dans le village de Souangakro, Landounou et Djatikouakoukro, sur l'itinéraire Bemakouassikro-Kouadiobakro, à Léléblé sur l'itinéraire Hiré-Léléblé et à Kadeko sur l'itinéraire Digako-Kadeko. Les travaux de dégagement ou d'ouverture des emprises pourraient entraîner la profanation de ces sites. L'importance de cet impact est Majeure.

##### Risque de destruction fortuite de vestiges

Pendant les travaux de terrassement et de construction des ouvrages (dalots, pose de buses, etc.) le décapage des sols pourrait occasionner des découvertes des vestiges archéologiques, paléontologiques, historiques et traditionnels enfouies. Ces vestiges pourraient être endommagés ou détruits. L'importance de cet impact est Moyenne.

##### Restriction d'accès aux terres des localités traversées

Les zones rurales traversées par le sous-projet sont constituées par les terroirs villageois sur lesquels s'exercent des droits coutumiers. Ce sont des terres agricoles villageoises, familiales ou individuelles et gérées par les chefs de terre, les chefs de familles et les chefs de villages. Les parcelles de terres situées dans l'emprise des travaux, qu'elles soient en culture ou en friche seront occupées. Cette situation pourrait entraîner le mécontentement ou l'opposition de personnes qui revendiqueraient la propriété des espaces ainsi occupés ou traversés. L'importance de cet impact est Mineure.

### Risque de transmission et de propagation des IST/VIH/SIDA

Avec la présence du personnel de chantier des entreprises chargées d'exécuter les travaux, l'on assistera au brassage et à l'accroissement des échanges entre les travailleurs venus d'horizons divers et les différentes communautés présentes dans la zone du sous-projet, notamment avec les jeunes filles. Cette situation peut constituer une source de contamination, en particulier avec la possibilité de transmission des IST-MST/SIDA, en cas de rapports sexuels non protégés ou de comportements à risque. L'importance de cet impact est Majeure.

### Risque de contamination et de propagation de la pandémie du Coronavirus (COVID-19)

Les échanges sociaux entre la population riveraine et les travailleurs des chantiers pendant la réalisation des travaux pourraient constituer des facteurs de risques de contamination et de propagation de la pandémie du Coronavirus. L'importance de cet impact est Majeure.

### Atteinte à la santé des travailleurs

Pendant les travaux, les travailleurs de chantiers seront exposés à différentes nuisances (sonores ou sensorielles et atmosphériques) issues des engins qui, lorsqu'elles sont amplifiées peuvent causer des atteintes à leur santé. L'importance de cet impact est Majeure.

### Risques d'accidents de la circulation pendant les travaux

Le déplacement de véhicules poids lourds dans la zone du sous-projet ainsi que les mouvements des engins de chantier pourraient constituer une source d'insécurité routière pour les populations locales, notamment les enfants qui sont généralement attirés par ces engins. Cette situation peut les exposer ainsi à des accidents de circulation. L'importance de cet impact est Majeure.

### Risque de violences basées sur le genre

Dans le cadre du recrutement du personnel, des candidatures féminines pourraient être victimes d'abus sexuel ou d'harcèlement sexuel de la part des responsables des entreprises en charge des travaux sur le lieu de travail. Aussi, pourrait-on enregistrer des violences conjugales en cas de convoitise des femmes mariées ou au foyer par certains travailleurs.

Par ailleurs, lors des travaux de construction, des risques de violences basées sur le genre sont susceptibles de se produire. En effet, des restrictions d'accès aux sites des travaux peuvent être imposées aux femmes par les hommes des différentes localités traversées. Aussi, des activités économiques pouvant permettre aux femmes d'être autonomes financièrement peuvent leur être interdites par leurs époux. L'importance de cet impact est Moyenne.

### Risque de travail des enfants

Les travaux de réhabilitation des routes nécessitent une main-d'œuvre plus ou moins abondante due à l'importance des activités ne nécessitant pas une technicité spécifique.

Cette opportunité de recrutement de la main-d'œuvre locale pourrait occasionner le recrutement d'enfants mineurs par les entreprises en charges des travaux. Il pourrait donc avoir des cas de travail des enfants (dont l'âge est inférieur à 16 ans) liés à la méconnaissance de l'âge de ceux-ci par les responsables des entreprises. L'importance de cet impact est Moyenne.

### Risque d'incendie dû au stockage du carburant

En phase d'exécution des travaux, le mauvais stockage du carburant et l'absence de mesures de sécurité sur le chantier pourraient provoquer des incendies. L'importance de cet impact est Moyenne.

### Risque de conflits sociaux entre les entreprises en charge des travaux et la population

Le non-respect des us et coutumes, destruction de biens, condition de travail de la main-d'œuvre, etc. pourraient entraîner des conflits sociaux entre l'entreprise en charge des travaux et la population. Le retard dans le paiement des travailleurs ainsi que des retenus fallacieux sur salaires risquent d'engendrer des conflits. L'importance de cet impact est Moyenne

#### Dégradation de la qualité du cadre de vie

Les travaux de construction de la route vont engendrer la production de nombreux déchets de chantier, notamment des matériaux d'excavation, de déblais, des débris végétaux issus des travaux de débroussaillage. Ces déchets, s'ils ne sont pas bien gérés, pourront se retrouver dans la nature. Ces différents facteurs porteront inévitablement atteinte à la qualité du cadre de vie des populations des localités traversées par le sous-projet. L'importance de cet impact est Mineure.

#### Perturbation du trafic sur le long des itinéraires en travaux

Les travaux de réhabilitation des différents itinéraires de la région du Lôh-Djiboua vont perturber significativement le trafic routier et le déplacement des populations entre les différentes localités concernées par le sous-projet. L'importance de cet impact est Moyenne.

#### **Impacts positifs sur l'environnement biophysique**

Aucun impact positif sur l'environnement biophysique n'est à signaler.

#### **Impacts positifs sur le milieu humain ou socio-économique et culturel**

##### Création d'emplois temporaires :

Le sous-projet contribuera à la création de 234 emplois directs et indirects dans les localités concernées par le sous-projet. Ceci permettra de réduire temporairement le chômage, surtout les jeunes déscolarisés ; et ainsi de contribuer à la lutte contre la pauvreté en milieu rural. L'importance de cet impact est Moyenne.

##### Développement circonstanciel d'activités économiques :

L'exécution des travaux favorisera un développement circonstanciel d'activités économiques avec la présence du personnel de chantier qui s'approvisionnera pendant les heures de travail ou de pause dans les petits commerces et restaurants environnants. Ce qui contribuera à la dynamique économique durant la période des travaux. L'importance de cet impact est Mineure

##### Opportunités d'affaires

Le développement des activités génératrices de revenus constitue l'un des principaux impacts positifs de cette phase. En effet, en plus de ce qui existe, on assistera à l'installation de petits commerces (restauration, ventes de biens de consommations et d'articles divers) grâce aux travaux. Toutes ces opportunités entraîneront l'amélioration du chiffre d'affaires des gérants d'activités. L'importance de cet impact est Moyenne.

##### Amélioration des conditions de vie des riverains

Les revenus tirés des activités économiques et des travaux de chantier permettront aux populations de se prendre en charge. L'importance de cet impact est Majeure.

##### Autonomisation des femmes

Les petits commerces et la restauration seront majoritairement tenus par les femmes. Cette opportunité leur permettra d'être autonome et de participer aux charges familiales. L'importance de cet impact est Moyenne.

### Animation de la vie sociale

L'arrivée du personnel de l'entreprise contribuera à l'animation de la vie sociale dans les villages. En effet, de par leur présence, des relations interpersonnelles, allant de simples relations amicales à des liens plus profonds pourront naître du brassage entre le personnel et les riverains. La réhabilitation des itinéraires y compris la construction des ouvrages de drainage va susciter un sentiment de fierté chez les bénéficiaires du sous-projet. L'importance de cet impact est Mineure.

### Amélioration du paysage rural

Pendant la phase des travaux, des voies d'accès seront aménagées et libérées des broussailles qui les assaillent. Ceci contribuera à l'amélioration de l'esthétique paysagère et de l'amélioration de la visibilité des usagers de la route. L'importance de cet impact est Mineure.

## **5.4.3 Risques et impacts du sous-projet en phase de repli**

### **Impacts négatifs sur l'environnement biophysique**

#### Dégradation de la végétation présente

La non-réhabilitation des zones des travaux va accélérer la dégradation de la végétation locale.

#### Erosion des sols

La non-réhabilitation des zones d'emprunt et base de chantier va dégrader les sols ainsi que créer de nombreux ravinements. L'importance de cet impact est Mineure.

#### Impact sur l'air ambiant : Risque d'émission de poussière

Les émissions de poussière émaneront des mouvements des engins et véhicule de chantier lors des travaux de repli. L'importance de cet impact est Mineure.

### **Impacts négatifs sur le milieu humaine ou socio-économique et culturel**

#### Perte définitive de terres agricoles

L'exploitation des zones d'emprunt et des zones de dépôts constituent une perte temporaire de terres agricoles pour les propriétaires. Cette perte sera définitive si ces sites ne sont pas réhabilités. L'importance de cet impact est Mineure.

#### Détérioration du cadre de vie aux alentours des bases opérationnelles des entreprises

A la fin des travaux, les bases opérationnelles des entreprises peuvent être sujettes à la détérioration de leur cadre si les déchets de démantèlement sont abandonnés pêle-mêle sur les sites. L'importance de cet impact est Mineure.

### **Impacts positifs sur l'environnement biophysique**

Aucun impact positif significatif sur le milieu biophysique n'est attendu durant cette phase.

### **Impacts positifs sur le milieu humain ou socio-économique et culturel**

#### Amélioration de la qualité du cadre de vie

Les bases opérationnelles des entreprises de travaux seront dépourvues de déchets de démantèlement qui amélioreraient le cadre de vie des communautés locales. L'importance de cet impact est Moyenne.

## **5.4.4 Risques et impacts du sous-projet en phase d'exploitation**

### **Impacts négatifs sur l'environnement biophysique**

Risque d'augmentation de la poussière lié à la vitesse des véhicules en temps sec

L'augmentation de la vitesse des véhicules et du trafic en temps sec est susceptible d'augmenter le soulèvement de la poussière. L'importance de cet impact est Mineure.

Risque de perturbation du phénomène de la photosynthèse des végétaux

En phase d'exploitation, le dépôt important des poussières sur les végétaux dus à l'émission de la poussière lors du trafic routier pourrait induire des perturbations de la photosynthèse des plantes. L'importance de cet impact est Mineure.

**☐ Impacts négatifs sur le milieu humain ou socio-économique et culturel**

Risque d'accident de circulation

En phase d'exploitation, il pourrait avoir des risques d'accident de circulation liés à l'imprudence des conducteurs. L'importance de cet impact est Mineure.

**☐ Impacts positifs sur l'environnement biophysique**

Aucun impact positif sur l'environnement biophysique n'est à signaler.

**☐ Impacts positifs sur le milieu humain ou socio-économique et culturel**

Amélioration du trafic routier dans les localités du sous-projet :

La réhabilitation des routes rurales contribuera à l'amélioration du trafic et facilitera la mobilité et les échanges entre les différentes populations des localités desservies. Le sous-projet contribuera ainsi au développement du transport dans la zone du sous-projet. Cela peut entraîner une diminution du coût du transport. L'importance de cet impact est Majeure.

Désenclavement et accès facile aux localités productrices des cultures d'anacarde et du coton :

Le projet permettra aux paysans d'écouler leurs produits agricoles (anacarde, mangue et coton) dans de meilleures conditions. En effet, le bon état de la route permettra aux acheteurs des produits agricoles d'accéder plus facilement à l'ensemble des villages producteurs. Ce qui contribuera au respect des prix d'achat bord champ de ces produits. L'importance de cet impact est Majeure.

Amélioration des conditions d'évacuation de malades des localités concernées :

La construction des ouvrages va améliorer les conditions d'évacuation des malades ou des cas d'accouchement nécessitant une évacuation d'urgence vers les centres de santé les plus proches. Ainsi, le calvaire des populations lié aux points critiques sera réglé. L'importance de cet impact est Majeure.

Augmentation de la production agricole :

L'amélioration du trafic par la construction des ouvrages au niveau des points critiques va inciter les producteurs à augmenter leur rendement agricole. L'importance de cet impact est Moyenne.

Le tableau 24 résume les impacts des travaux sur les itinéraires à toutes les phases.



Tableau 24 : Synthèse des impacts des travaux en phase préparatoire, construction, de repli et d'exploitation

Phase du sous-projet	Zone concernée	Activités/source d'impact	Composante du milieu affectée	Nature de l'impact	Caractère d'impact	Evaluation de l'importance de l'impact			
						Intensité	Portée	Durée	Importance
Phase préparatoire et construction	Base de chantier	- Installation du chantier	<b>Milieu biophysique</b>						
			Sol	Risque d'érosion du sol	Négatif	Faible	Ponctuelle	Courte	Mineure
				Risque de pollution des sols	Négatif	Faible	Ponctuelle	Courte	Mineure
		Air	Pollution atmosphérique	Négatif	Faible	Locale	Courte	Mineure	
		<b>Milieu humain</b>							
		Emplois	Recrutement de main-d'œuvre	Positif	Moyenne	Locale	Courte	Moyenne	
		Activités économiques	Développement d'activités économique	Positif	Faible	Locale	Courte	Mineure	
		Cadre de vie	Production de déchets constitués de débris végétaux	Négatif	Faible	Ponctuelle	Courte	Mineure	
	Nuisances sonores	Gêne des travailleurs	Négatif	Faible	Ponctuelle	Courte	Mineure		
	Sécurité	Risque d'incendie dû au stockage du carburant	Négatif	Moyenne	Ponctuelle	Courte	Moyenne		
	Itinéraires des travaux	- Ouverture de l'emprise du projet ;	<b>Milieu biophysique</b>						
			Sol	Risque d'érosion du sol	Négatif	Faible	Ponctuelle	Courte	Mineure
				Risque de contamination par le déversement de produits pétroliers	Négatif	Faible	Ponctuelle	Longue	Moyenne
		Air	Pollution atmosphérique	Négatif	Faible	Locale	Courte	Mineure	
		Eau de surface	Risque de contamination des eaux par les produits pétroliers	Négatif	Moyenne	Locale	Longue	Moyenne	
		Végétation	Destruction de la végétation	Négatif	Moyenne	Locale	Courte	Moyenne	
		Faune	Migration, voire élimination de la faune sauvage en cas de nidification	Négatif	Moyenne	Locale	Courte	Moyenne	
<b>Milieu humain</b>									
Nuisances sonores		Gêne des travailleurs et des riverains	Négatif	Faible	Ponctuelle	Courte	Mineure		
Cadre de vie	Production de déchets constitués de débris végétaux	Négatif	Faible	Ponctuelle	Courte	Mineure			
		- Terrassements généraux ;							
		- Construction d'ouvrages de drainage							



Phase du sous-projet	Zone concernée	Activités/source d'impact	Composante du milieu affectée	Nature de l'impact	Caractère d'impact	Evaluation de l'importance de l'impact						
						Intensité	Portée	Durée	Importance			
			Trafic routier	Risques de perturbation de la circulation	Négatif	Moyenne	Locale	Courte	Moyenne			
			Sécurité routière	Risques d'accident de circulation	Négatif	Forte	Locale	Longue	Majeure			
			Santé	Risques de maladies professionnelles	Négatif	Forte	Longue	Courte	Majeure			
				Risque de contraction et de propagation des IST-VIH/SIDA	Négatif	Moyenne	Locale	Longue	Majeure			
				Risque de contamination et de propagation de la (COIVD-19)	Négatif	Forte	Locale	Longue	Majeure			
			Sécurité des travailleurs	Risque d'accident de travail dû à l'absence du port effectif d'EPI adéquat	Négatif	Forte	Locale	Longue	Majeure			
			Us et coutumes	Risque de profanation de cimetière au niveau de Souangakro, Landounou Djatikouakoukro, Bemakouassikro-Kouadiobakro, Léléblé à Kadeko	Négatif	Forte	Locale	Longue	Majeure			
			Vestiges archéologiques	Risque de destruction de vestiges	Négatif	Moyenne	Locale	Courte	Moyenne			
			Communautés et groupe vulnérable (femmes, jeunes, enfants)	Risque de violences basées sur le genre (VBG) (abus et exploitation sexuel/harcèlement sexuel)	Négatif	Moyenne	Locale	Moyenne	Moyenne			
			Groupe vulnérable (enfants)	Risque de travail des enfants	Négatif	Moyenne	Locale	Moyenne	Moyenne			
			Sécurité	Risque d'incendie dû au stockage du carburant	Négatif	Moyenne	Ponctuelle	Courte	Moyenne			
			Cohésion sociale	Risque de conflits sociaux entre les entreprises en charge des travaux et la population	Négatif	Moyenne	Locale	Moyenne	Moyenne			
			Zones d'emprunt	Ouverture et exploitation des zones d'emprunt	<b>Milieu biophysique</b>							
					Sol	Risque d'érosion du sol	Négatif	Faible	Locale	Courte	Mineure	
					Air	Emission de poussière et de fumée	Négatif	Faible	Locale	Courte	Mineure	
Eau de surface	Risque de contamination des eaux par les produits pétroliers	Négatif			Moyenne	Locale	Courte	Moyenne				
Végétation	Perturbation de la végétation	Négatif			Moyenne	Locale	Courte	Moyenne				

Phase du sous-projet	Zone concernée	Activités/source d'impact	Composante du milieu affectée	Nature de l'impact	Caractère d'impact	Evaluation de l'importance de l'impact					
						Intensité	Portée	Durée	Importance		
			Faune	Migration de la faune sauvage	Négatif	Moyenne	Locale	Courte	Moyenne		
			<b>Milieu humain</b>								
			Nuisances sonores	Atteinte à la quiétude des agriculteurs	Négatif	Faible	Ponctuelle	Courte	Mineure		
			Foncier	Destruction de parcelles agricoles	Négatif	Faible	Ponctuelle	Courte	Mineure		
Phase de repli	Base de chantier	Démantèlement et nettoyage de base de chantier	<b>Milieu biophysique</b>								
			Sol	Risque de pollution du sol par le déversement d'hydrocarbures et des déchets solides	Négatif	Faible	Ponctuelle	Courte	Mineure		
			Air	Risque d'émission de poussière dans l'air	Négatif	Faible	Ponctuelle	Courte	Mineure		
			<b>Milieu humain</b>								
			Cadre de vie	Dégradation du cadre de vie liée à l'abandon des déchets	Négatif	Faible	Ponctuelle	Courte	Mineure		
			Population	Gêne des populations par les bruits de chantier	Négatif	Faible	Ponctuelle	Courte	Mineure		
	Itinéraires concernés	Nettoyage général de chantier	<b>Milieu biophysique</b>								
			Sol	Risque de pollution du sol par le déversement d'hydrocarbures et des déchets solides	Négatif	Moyenne	Locale	Longue	Moyenne		
			Air	Risque d'émission de poussière dans l'air	Négatif	Faible	Ponctuelle	Courte	Mineure		
			<b>Milieu humain</b>								
Sécurité routière			Risques d'accident de la circulation	Négatif	Faible	Ponctuelle	Courte	Mineure			
Paysage			Risque de dégradation du paysage	Négatif	Faible	Ponctuelle	Courte	Mineure			
Phase d' exploitation	Itinéraires réhabilités	Mise en service des itinéraires	<b>Milieu biophysique</b>								
			Sol	Risque d'érosion du sol	Négatif	Faible	Ponctuelle	Longue	Mineure		
			Végétaux	Risque de perturbation de la photosynthèse des végétaux	Négatif	Faible	Locale	Longue	Mineure		
			Air	Pollution atmosphérique	Négatif	Faible	Locale	Longue	Mineure		
			<b>Milieu humain</b>								
Trafic routier	Désenclavement et amélioration du trafic routier	Positif	Forte	Locale	Longue	Majeure					

Phase du sous-projet	Zone concernée	Activités/source d'impact	Composante du milieu affectée	Nature de l'impact	Caractère d'impact	Evaluation de l'importance de l'impact			
						Intensité	Portée	Durée	Importance
			Santé	Amélioration des conditions d'évacuation malades des localités concernées :	Positif	Forte	Locale	Longue	Majeure
			Agriculture	Augmentation du rendement agricole	Positif	Moyenne	Ponctuelle	Moyenne	Moyenne
			Economie	Amélioration du revenu des agriculteurs	Positif	Forte	Locale	Longue	Majeure
			Sécurité	Risque d'accident de circulation	Négatif	Faible	Ponctuelle	Courte	Mineure

## 6. MESURES DE PREVENTION ET DE GESTION DES RISQUES ET IMPACTS DU SOUS-PROJET

---

### 6.1 Mesures d'atténuation des impacts négatifs en phase préparatoire et de construction

Les mesures relatives à la protection de l'environnement concernent le milieu biophysique et le milieu humain.

#### 6.1.1 Mesures d'atténuation des impacts négatifs sur le milieu biophysique

Au niveau du milieu biophysique, les mesures de protection concernent les sols, l'air, les ressources en eau, la flore et la faune.

##### Paysage et sol

Les entreprises devront respecter les méthodes d'exécution des travaux et les normes de décapage du sol pour éviter l'érosion. Elles doivent également éviter de déverser les produits pétroliers et d'autres déchets sur le sol nu. En cas de déversement accidentel de produits d'hydrocarbure sur le sol, les entreprises devront :

- excaver le plus rapidement possible si le contaminant a pénétré dans le sol ;
- retirer tous les sols contaminés pour éviter une contamination résiduelle ;
- mettre les sols contaminés dans un conteneur étanche avant l'élimination ;
- déposer les sols contaminés sur une toile étanche et recouvrir d'une autre toile étanche si aucun conteneur n'est disponible ;
- si nécessaire, un échantillon de sols est prélevé dans le fond et sur les parois de l'excavation pour confirmer l'absence de contamination résiduelle.

##### Etat de la qualité de l'air

Pour réduire la pollution atmosphérique, les entreprises des travaux devront :

- utiliser des engins et véhicules de chantier émettant le moins de fumée possible ;
- arroser les zones de terrassement par temps sec, principalement à la traversée des localités, au moins une fois/jour, afin d'éviter des gênes et nuisances aux populations et personnel de chantier.

##### Ressources en eau

Les mesures relatives à la protection des ressources en eau concernent la collecte des huiles et autres produits usagés dans des cuves appropriées, avant leur évacuation vers les structures de traitement ou de recyclage, spécialisées et agréées par le CIAPOL.

Par ailleurs, des mesures doivent être prises afin d'éviter la manipulation de produits pétroliers à proximité des cours d'eau, et d'y déverser les débris végétaux.

##### Flore et faune

Pour préserver la flore, la base du chantier sera aménagée sur un espace non boisé. L'entreprise devra se forcer à limiter l'abattage d'arbres. De plus, les entreprises devront réhabiliter les zones d'emprunt, à la fin des travaux, pour faciliter la reconstitution du couvert végétal. Concernant la faune sauvage, le personnel des entreprises doit éviter les activités de chasse dans la zone du sous-projet.

## **6.1.2 Mesures d'atténuation des impacts négatifs sur le milieu socio-économique ou culturel**

### Mesures pour la réduction du risque d'accident de travail

Les mesures pour la réduction des risques d'accident de travail consisteront pour chaque entreprise, à assurer de meilleures conditions de sécurité au travail pour ses employés. Elle devra pour ce faire se conformer aux mesures suivantes :

- assurer la sécurité et protéger la santé des travailleurs (contrats de travail dûment signé et conforme à la réglementation nationale en vigueur, couverture assurance santé/accident/ tout risque);
- respecter les mesures HSE ;
- équiper les travailleurs d'Équipement de Protection Individuelle (EPI) et d'Équipement de Protection Collective (EPC) et exiger l'usage effectif de ceux-ci ;
- disposer d'une boîte à pharmacie et de trousse de secours pour les premiers soins, sur le chantier, en cas de blessures ou de maladie ;
- afficher les consignes de sécurité et d'hygiène sur un panneau à la base de chantier et sensibiliser les travailleurs au respect des consignes ;
- évaluer les risques par poste de travail avant tout travaux et activités connexes ;
- maintenir des quarts d'heure quotidiens de santé, sécurité, environnement ;
- signer une convention avec les centres de santé le plus proche des sites ;
- former un personnel au secourisme qui apportera le premier soin au blessé ;
- en cas d'accident grave/sérieux transféré l'accidenté dans un centre de santé le plus proche après les premiers soins apportés au secourisme ;

### Populations

Les mesures suivantes doivent être envisagées afin de protéger les populations contre toutes sortes de désagréments :

- l'information des populations riveraines et des usagers sur le planning d'exécution des travaux et les mesures de sécurité à respecter ;
- le maintien de la population loin du champ d'action des engins et des matériels de chantier afin de prévenir les risques d'accidents ;
- la mise en place d'une signalisation adéquate à l'entrée des zones d'habitation afin d'assurer la sécurité des usagers ;
- l'arrosage du sol pour réduire l'impact de la poussière et l'utilisation de bâches pour la couverture des matériaux transportés pendant les travaux ;
- la cessation des travaux à 18 heures, afin d'atténuer l'impact du bruit et de la pollution atmosphérique.

### Mesures de prévention contre les incendies dus au stockage du carburant

Pour éviter tout risque d'incendie dû au stockage du carburant sur le chantier, les entreprises doivent :

- mettre en place des mesures de sécurité autour de la citerne à carburant ;
- installer la citerne à carburant dans sur un site isolé des autres équipements ;
- prévoir au moins deux extincteurs sur le site de stockage du carburant et former les travailleurs à leur utilisation ;
- prévoir un tableau d'affichage des consignes de sécurité ;
- sensibiliser les travailleurs sur les mesures de sécurité lors des quarts d'heure de sécurité.

### Mesures pour atténuer l'impact lié au risque de profanation de sites sacrés ou culturels

La mesure pour la réduction de l'impact lié au risque de profanation de sites sacrés (cimetières) ou culturels consiste à contourner et éviter ces sites. Au cas où par accident, un cas de

destruction arriverait, l'entreprise des travaux devrait arrêter immédiatement les travaux dans la zone et engager des démarches auprès des chefs traditionnels locaux pour pallier cette profanation. Pour éviter des cas de destruction de tombes, les entreprises devront prendre en compte le plan de lotissement des villages traversés, dans le tracé définitif des itinéraires.

#### Mesures pour la protection et la gestion de vestiges en cas de découverte fortuite

En cas de découverte fortuite de vestiges ou d'objet d'art, il convient de :

- arrêter les travaux sur le site et le délimiter ;
- faire la déclaration immédiate au Sous-préfet de la localité où les vestiges et ou objets d'art ont été découverts ; et à son tour le Sous-préfet transmet sans délai cette déclaration, au Préfet qui prévient aussitôt la Direction Régionale du Ministère de la Culture ;
- conserver provisoirement les vestiges ou objets découverts sur le terrain chez le propriétaire du terrain, dépositaire des objets se trouvant sur son terrain et assumant à l'égard de ces dits vestiges ou objets la même responsabilité ;
- prévoir la visite de la Direction Régionale du Ministère de la Culture sur les lieux où les découvertes ont été faites ainsi que les locaux où les objets ont été déposés, et prescrire toutes les mesures utiles pour leur conservation.

#### Mesures pour la gestion des déchets de chantier

Les mesures pour la gestion des déchets de chantier pourraient consister pour chaque entreprise à :

- élaborer un Plan Particulier de Gestion et d'Élimination des Déchets (PPGED) au démarrage du chantier et le mettre effectivement en œuvre ;
- procéder au tri des déchets de chantier avant leur évacuation vers un site indiqué par les autorités compétentes.

#### Mesures pour la compensation des activités agricoles impactées par le sous-projet

Les propriétaires des plantations et champs situés dans les emprises des itinéraires devront être identifiés et indemnisés de façon équitable, par le promoteur du sous-projet, dans le cadre d'un Plan d'Action de Réinstallation (PAR), élaboré conformément au CPR du PSNDEA.

#### Mesures pour atténuer la restriction des terres des localités traversées

Il conviendrait que le promoteur engage des négociations avec les propriétaires des parcelles situées dans l'emprise du sous-projet, pour éviter tout mécontentement ou toute opposition susceptible de freiner le bon déroulement des travaux.

À cet effet, les actions suivantes devront être menées pour faciliter la libération des emprises :

- impliquer les autorités préfectorales afin d'informer les populations bien avant les occupations des sites des travaux ;
- réduire si possible, la largeur de l'emprise pour minimiser les restrictions de terre.

#### Mesures pour la réduction du risque de propagation des IST/VIH/SIDA et de la pandémie à Coronavirus

Pour minimiser le risque de contamination et propagation des IST/VIH-SIDA et de la pandémie Coronavirus, chaque entreprise devra organiser dans sa zone d'intervention au moins une (01) campagne de sensibilisation sur les mesures de prévention et de protection contre ces maladies à l'endroit de son personnel et des populations riveraines, dès le démarrage du chantier.

#### Mesures spécifiques pour la protection contre la pandémie à Coronavirus

Pour la prévention contre la pandémie COVID-19, les mesures suivantes sont proposées :

- mettre en place un Plan COVID-19 à déployer sur le chantier et base-vie. Ce plan indiquera les dispositions de prévention à appliquer sur le chantier ;
- mener des campagnes de sensibilisation et d'information sur les risques de propagations de la COVID-19, afin d'éviter la propagation de cette pandémie ;
- sensibiliser le personnel sur les mesures d'hygiène (se laver les mains fréquemment et correctement avec du savon et de l'eau) ;
- distribuer du gel hydroalcoolique au personnel et les sensibiliser à l'appliquer dans la mesure où il n'est pas toujours possible de trouver un point d'eau et du savon ;
- distribuer des masques et des gants au personnel et sensibiliser la population riveraine en s'en acquérir pour se protéger ;
- informer le personnel sur certaines pratiques à observer à savoir : (i) maintenir une distance "sociale" : « une distance de sécurité d'au moins un mètre entre personne » ; (ii) éviter de se serrer la main ou de faire des embrassades pour se saluer ; (iii) éviter de se toucher la bouche, le nez et les yeux en période d'épidémie ;
- pratiquer une bonne hygiène respiratoire : tousser et éternuer dans le pli de son coude ou dans un mouchoir qui sera immédiatement jeté dans une poubelle/bac à ordures.

### Mesures contre les Violences Basées sur le Genre (VBG)

Il conviendrait de :

- mener des campagnes de sensibilisation pour la prévention des VBG au bénéfice des populations riveraines, des entreprises chargées des travaux et leurs éventuels sous-traitants et de la Mission de Contrôle (MdC).
- former et sensibiliser les travailleurs intervenant sur les chantiers (Entreprises, MdC, sous-traitant) sur le règlement Intérieur et le code de bonne conduite de l'entreprise.
- engager individuellement les travailleurs (entreprise, sous-traitant, MdC), à travers la signature d'un code de bonne conduite de l'entreprise comprenant, notamment, des obligations du respect du règlement intérieur ;
- afficher le règlement intérieur et le code de bonne conduite sur le chantier, ces éléments devront faire partie des quarts d'heure de sécurité et environnement.

### Mesures pour la sécurité routière

Les principales mesures relatives à la sécurité routière sont les suivantes :

- sensibiliser et informer les usagers sur les risques d'accident liés à la circulation des engins lourds et des camions de chantier ;
- prévoir des panneaux de signalisation aux entrées et sorties de la base de l'entreprise, et tout au long des sites des travaux ;
- effectuer un balisage approprié des déviations et de certains sites de construction, notamment la pose des buses et de construction des dalots ou ponceaux.

### Mesures de prévention contre le travail des enfants

Pour éviter le travail des enfants, les entreprises doivent contrôler l'âge des demandeurs d'emploi avant leur recrutement, notamment au niveau du recrutement local. Sensibiliser les populations sur les risques liés au travail des enfants en lien avec les travaux de RLTPC.

### Mesures de prévention contre les conflits sociaux

Les mesures suivantes doivent être observées par les entreprises chargées des travaux pour éviter les conflits avec les populations riveraines :

- réaliser une campagne d'information sur les activités du sous-projet et de délai d'exécution des travaux ;



- respecter les us et coutumes des localités traversées par les itinéraires ;
- éviter la profanation des sites (tombes) et culturels dans la zone du sous-projet ;
- prévoir des mesures de compensation en cas de destruction de biens des populations riveraines.

### État acoustique

L'entreprise d'exécution des travaux prendra toute disposition pour :

- respecter les heures autorisées pour les travaux (Entre 7h30 à 18 h), afin d'atténuer l'impact du bruit et des vibrations ;
- prendre des mesures efficaces de sécurité en matière de vibration des terres lors des opérations de compactage par des engins vibrants, de sorte à éviter de porter atteinte aux installations situés dans la zone d'influence directe du sous-projet.

Toutefois, si pour des contraintes de respect du délai contractuel, l'entrepreneur doit continuer les travaux au-delà de 18 heures, il devra prendre des dispositions pour effectuer les travaux les plus bruyants au cours de la journée et reporter les travaux les moins bruyants après 18 heures.

## **6.2 Mesures pour l'atténuation des impacts négatifs en phase de repli**

### **6.2.1 Mesures pour l'atténuation des impacts négatifs sur l'environnement biophysique**

#### Mesures pour la restauration de la végétation

Il s'agit d'organiser, si nécessaire, des opérations de reboisement sur les sites déboisés en vue de contribuer à protéger les ressources végétales.

#### Mesures pour la restauration des sols

Les entreprises adjudicataires devront restaurer les zones d'emprunt à la fin des travaux pour éviter l'érosion des sols.

La remise en état des fosses d'emprunts après extraction se fera par remise en place de la terre végétale décapée et mise de côté lors de travaux.

### **6.2.2 Mesures pour l'atténuation des impacts négatifs sur le milieu humain ou socio-économique et culturel**

A la fin de chaque chantier et avant le repli définitif, chaque entreprise en charge des travaux doit se conformer aux mesures suivantes :

- démanteler et enlever tous les matériaux et équipements de chantier ;
- réhabiliter ou remettre en état tous les sites dégradés par les travaux : base de chantier, zones de dépôts de terres végétales, zones de dépôts de matériaux de déconstruction (gravats), zone d'emprunt ;
- dresser un état des lieux contradictoire avec le maître d'œuvre des travaux ;
- transmettre au maître d'œuvre à l'issue de la réhabilitation et/ou du réaménagement des sites un dossier de libération de ceux-ci « portant constat de libération » pour approbation avant réception partielle provisoire des travaux de la zone concernée, ou, en tout état de cause, avant la réception provisoire générale des travaux, objet du marché.

Pour ce qui concerne le milieu socio-économique, il importe d'installer des panneaux de signalisation routière verticaux, au niveau des zones dangereuses (limitation de vitesse, virage à gauche, virage à droite, etc.), pour réduire les risques d'accidents de circulation. Par ailleurs, le maître d'ouvrage devra veiller à ce que les itinéraires soient entretenus, chaque six (06) mois, pour éviter la dégradation accélérée des itinéraires réhabilités.

### **6.3 Mesures pour l'atténuation des impacts négatifs en phase exploitation**

#### **6.3.1 Mesures d'atténuation des impacts négatifs sur l'environnement biophysique**

Il s'agit de réduire la vitesse de circulation en saison sèche.

#### **6.3.2 Mesures d'atténuation des impacts négatifs sur le milieu humain ou socio-économique et culturel**

Pour ce qui concerne le milieu socio-économique, il importe d'installer des panneaux de signalisation routière verticaux, au niveau des zones dangereuses (limitation de vitesse, virage à gauche, virage à droite, etc.), pour réduire les risques d'accidents de circulation. Par ailleurs, le maître d'ouvrage devra veiller à ce que les itinéraires soient entretenus, chaque six (06) mois, pour éviter la dégradation accélérée des itinéraires réhabilités.

#### **6.3.3 Mesures de bonification ou initiatives complémentaires**

Les mesures de bonification ou d'initiatives complémentaires visent à soutenir et soulager les populations bénéficiaires du sous-projet vivant dans la précarité. Pour ce qui concerne ce sous-projet, les mesures de bonification devront porter sur :

- le prolongement de l'itinéraire Cochem Diba à Broukpenda sur 7km pour desservir Issiakakro (grande localité productrice des cultures agricoles) ;
- le changement du Pk0 sur l'itinéraire Digako-Kadeko : le Pk0 à commencer à partir de du village Bagogoua en passant par Digako pour terminer à Kadeko ;
- le prolongement de l'itinéraire Hiré-Léléblé jusqu'à Taabo pour faciliter à l'accès à l'autoroute du Nord.

#### **Mesures liées au chantier**

La mise en œuvre des mesures d'accompagnement exige que la gestion des problèmes environnementaux et sociaux soit intégrée de manière harmonieuse dans la procédure de réalisation du sous-projet. Certaines mesures devront être mises en œuvre avant le début des travaux, notamment : l'organisation dans les villages des réunions et des séances d'informations sur les futurs travaux, leurs conséquences (négatives et positives) et leur durée. Cette activité est considérée comme indispensable et devra se faire conjointement avec toutes les différentes parties prenantes (populations locales, autorités administratives, politiques et coutumières, le Maître d'ouvrage et le Maître d'œuvre, l'Entreprise en charge des travaux, etc.) au moins une semaine avant le démarrage des travaux.

Ainsi, il sera exigé aux entreprises la production d'un programme de gestion de l'environnement détaillé du chantier à travers le Plan de Gestion Environnementale et Sociale de Chantier (PGES-chantier), du Plan Assurance Environnement (PAE), du Plan Particulier de Sécurité et de Protection de la Santé (PPSPS) ou Plan Hygiène Santé Sécurité et Environnement (Plan HSE), le Plan Particulier de Gestion et d'Élimination des Déchets (PPGED) et le Plan COVID-19. Ces plans contractuels doivent être validés par la Mission de contrôle, l'AGEROUTE et l'UCP avant le démarrage des travaux.

La synthèse des mesures d'atténuation préconisées à toutes les phases est présentée dans le tableau 25 ci-après.

Tableau 25: Synthèse des mesures d'atténuations en phase préparatoire, de construction, de repli et d'exploitation

Phase du sous-projet	Zone concernée	Activités/source d'impact	Composante du milieu affectée	Nature de l'impact	Mesures d'atténuation préconisées	
Phase préparatoire et construction	Base de chantier	Installation du chantier	<b>Milieu biophysique</b>			
			Sol	Risque d'érosion du sol	Excaver le plus rapidement possible si le contaminant a pénétré dans le sol ; retirer tous les sols contaminés pour éviter une contamination résiduelle ; mettre les sols contaminés dans un conteneur étanche avant l'élimination ; déposer les sols contaminés sur une toile étanche et recouvrir d'une autre toile étanche si aucun conteneur n'est disponible ; si nécessaire, un échantillon de sols est prélevé dans le fond et sur les parois de l'excavation pour confirmer l'absence de contamination résiduelle.	
				Risque de contamination par le déversement de produits pétrolier	Stocker sur une aire étanche et sous abris les produits pétroliers avant leur évacuation	
			Air	Pollution atmosphérique	utiliser des engins et véhicules de chantier émettant le moins de fumée possible ; arroser les zones de terrassement par temps sec, principalement à la traversée des localités, au moins une fois/jour, afin d'éviter des gênes et nuisances aux populations et personnel de chantier.	
			<b>Milieu humain</b>			
			Vie sociale	Risque de développement de foyer de propagation de la maladie du COVID-19 et de méconnaissance de la consistance des travaux et de ces impacts	Informier et sensibiliser les populations sur la consistance des travaux, les impacts et les mesures d'atténuation avant le démarrage des travaux ainsi que sur le plan d'action COVID-19 des chantiers et base-vie	
		Emplois	Recrutement de main-d'œuvre	Privilégier le recrutement des jeunes des localités concernées par le sous-projet pour les emplois non qualifiés ; Sensibiliser les populations sur les risques liés au travail des enfants en lien avec les travaux de RLTPC		
		Activités économiques	Développement d'activités économique	Aucune mesure spécifique n'est à envisager		
		Cadre de vie	Production de déchets constitués de débris végétaux	élaborer un Plan Particulier de Gestion et d'Élimination des Déchets (PPGED) au démarrage du chantier et le mettre effectivement en œuvre ; procéder au tri des déchets de chantier avant leur évacuation vers un site indiqué par les autorités compétentes.		



Phase du sous-projet	Zone concernée	Activités/source d'impact	Composante du milieu affectée	Nature de l'impact	Mesures d'atténuation préconisées		
					sur rétention, isolé de la chaleur/du froid, à l'abri des UV/de la pluie ; Former les équipes à la manipulation des produits chimiques ; Former les équipes à intervenir en cas de pollution ;		
			Végétation	Perturbation de la végétation	Aménager sur un espace non boisé ; Limiter l'abattage d'arbres ; réhabiliter les zones d'emprunt, à la fin des travaux, pour faciliter la reconstitution du couvert végétal.		
			Faune	Migration de la faune sauvage	Eviter les activités de chasse dans la zone du sous-projet		
			<b>Milieu humain</b>				
			Nuisances sonores	Gêne des travailleurs	Utiliser des engins et équipements de bonne qualité et émettant peu de bruits		
			Cadre de vie	Production de déchets constitués de débris végétaux	Evacuer les déchets de débroussement dans une zone agréée par le Maître d'œuvre		
			Trafic routier	Risques de perturbation de la circulation	Créer des voies de déviation ; Aménager des horaires de travail sur le chantier en fonction du trafic de la zone ou des passages des écoliers		
			Sécurité routière	Risques d'accident de circulation	Installer des panneaux de signalisation routière dans la zone des travaux		
			Santé	Risques de maladies professionnelles	Veiller à l'hygiène et à l'état de santé des travailleurs		
				Risque de contraction et de propagation des IST-VIH/SIDA	organiser dans la zone d'intervention au moins une (01) campagne de sensibilisation sur les mesures de prévention et de protection contre ces maladies à l'endroit du personnel et des populations riveraines, dès le démarrage du chantier.		
Risque de contamination et de propagation de la pandémie Coronavirus	mettre en place un Plan COVID-19 à déployer sur le chantier et base-vie. Ce plan indiquera les dispositions de prévention à appliquer sur le chantier ; mener des campagnes de sensibilisation et d'information sur les risques de propagations de la COVID-19, afin d'éviter la propagation de cette pandémie ; sensibiliser le personnel sur les mesures d'hygiène (se laver les mains fréquemment et correctement avec du savon et de l'eau) ; distribuer du gel hydroalcoolique au personnel et les sensibiliser à l'appliquer dans la mesure où il n'est pas toujours possible de trouver un point d'eau et du savon ; distribuer des masques et des gants au personnel et sensibiliser la population riveraine en s'en acquérir pour se protéger ; informer le personnel sur certaines pratiques à observer à savoir : (i) maintenir une distance "sociale" : « une distance de sécurité d'au moins un mètre entre						

Phase du sous-projet	Zone concernée	Activités/source d'impact	Composante du milieu affectée	Nature de l'impact	Mesures d'atténuation préconisées
					<p>personne » ; (ii) éviter de se serrer la main ou de faire des embrassades pour se saluer ; (iii) éviter de se toucher la bouche, le nez et les yeux en période d'épidémie ;</p> <p>pratiquer une bonne hygiène respiratoire : tousser et éternuer dans le pli de son coude ou dans un mouchoir qui sera immédiatement jeté dans une poubelle/bac à ordures.</p>
			Sécurité des travailleurs	Risque d'accident de travail lié à l'absence d'EPI adéquat	<ul style="list-style-type: none"> <li>- assurer la sécurité et protéger la santé des travailleurs (contrats de travail dûment signé et conforme à la réglementation nationale en vigueur, couverture assurance santé/accident/ tout risque);</li> <li>- respecter les mesures HSE ;</li> <li>- équiper les travailleurs d'Equipement de Protection Individuelle (EPI) et d'Equipement de Protection Collective (EPC) et exiger l'usage effectif de ceux-ci ;</li> <li>- disposer d'une boîte à pharmacie et de trousse de secours pour les premiers soins, sur le chantier, en cas de blessures ou de maladie ;</li> <li>- afficher les consignes de sécurité et d'hygiène sur un panneau à la base de chantier et sensibiliser les travailleurs au respect des consignes ;</li> <li>- évaluer les risques par poste de travail avant tout travaux et activités connexes ;</li> <li>- maintenir des quarts d'heure quotidiens de santé, sécurité, environnement ;</li> <li>- signer une convention avec les centres de santé le plus proche des sites ;</li> <li>- former un personnel au secourisme qui apportera le premier soin au blessé ;</li> <li>- en cas d'accident grave/sérieux transféré l'accidenté dans un centre de santé le plus proche après les premiers soins apportés au secourisme ;</li> </ul>
			Us et coutumes	Risque de profanation de sites sacrés (tombes)	<p>Respecter les us et coutumes des localités traversées par les itinéraires ;</p> <p>Tenir compte du plan de lotissement des villages et modifier le tracé si possible</p>
			Vestiges archéologiques	Risques de destruction des vestiges	<p>arrêter les travaux sur le site et le délimiter ;</p> <p>faire la déclaration immédiate au Sous-préfet de la localité où les vestiges et ou objets d'art ont été découverts ; et à son tour le Sous-préfet transmet sans délai cette déclaration, au Préfet qui prévient aussitôt la Direction Régionale du Ministère de la Culture ;</p> <p>conserver provisoirement les vestiges ou objets découverts sur le terrain chez le propriétaire du terrain, dépositaire des objets se trouvant sur son terrain et assumant à l'égard de ces dits vestiges ou objets la même responsabilité ;</p> <p>prévoir la visite de la Direction Régionale du Ministère de la Culture sur les lieux où les découvertes ont été faites ainsi que les locaux où les objets ont été déposés, et prescrire toutes les mesures utiles pour leur conservation.</p>

Phase du sous-projet	Zone concernée	Activités/source d'impact	Composante du milieu affectée	Nature de l'impact	Mesures d'atténuation préconisées
			Communauté et groupe vulnérable (femmes, jeunes, enfants)	Risque de violences basées sur le genre	<ul style="list-style-type: none"> <li>- mener des campagnes de sensibilisation pour la prévention des VBG au bénéfice des populations riveraines, des entreprises chargées des travaux et leurs éventuels sous-traitants et de la Mission de Contrôle (MdC).</li> <li>- former et sensibiliser les travailleurs intervenant sur les chantiers (Entreprises, MdC, sous-traitant) sur le règlement Intérieur et le code de bonne conduite de l'entreprise.</li> <li>- engager individuellement les travailleurs (entreprise, sous-traitant, MdC), à travers la signature d'un code de bonne conduite de l'entreprise comprenant, notamment, des obligations du respect du règlement intérieur ;</li> <li>- afficher le règlement intérieur et le code de bonne conduite sur le chantier, ces éléments devront faire partie des quarts d'heure de sécurité et environnement.</li> </ul>
			Groupe vulnérable (enfants)	Risque de travail des enfants	Contrôler l'âge des demandeurs d'emploi avant leur recrutement et tenir un registre des noms et âges de la main-d'œuvre recrutée.
			Cohésion sociale	Risque de conflits sociaux entre les entreprises et la population	<ul style="list-style-type: none"> <li>- réaliser une campagne d'information sur les activités du sous-projet et de délai d'exécution des travaux ;</li> <li>- respecter les us et coutumes des localités traversées par les itinéraires ;</li> <li>- éviter la profanation des sites (tombes) et culturels dans la zone du sous-projet ;</li> <li>- prévoir des mesures de compensation en cas de destruction de biens des populations riveraines.</li> </ul>
			Sécurité	Risque d'incendie dû au stockage du carburant	Prévoir des mesures de sécurité anti-incendie sur le site d'installation de la citerne à carburant
Zone d'emprunt	Ouverture et exploitation des zones d'emprunt	<b>Milieu biophysique</b>			
		Sol	Risque d'érosion du sol	<ul style="list-style-type: none"> <li>Excaver le plus rapidement possible si le contaminant a pénétré dans le sol ;</li> <li>retirer tous les sols contaminés pour éviter une contamination résiduelle ;</li> <li>mettre les sols contaminés dans un conteneur étanche avant l'élimination ;</li> <li>déposer les sols contaminés sur une toile étanche et recouvrir d'une autre toile étanche si aucun conteneur n'est disponible ;</li> <li>si nécessaire, un échantillon de sols est prélevé dans le fond et sur les parois de l'excavation pour confirmer l'absence de contamination résiduelle.</li> </ul>	



Phase du sous-projet	Zone concernée	Activités/source d'impact	Composante du milieu affectée	Nature de l'impact	Mesures d'atténuation préconisées		
			Air	Emission de poussière et de fumée	Utiliser des engins en bon état émettant peu de fumée		
			Eau de surface	Risque de contamination des eaux par les produits pétroliers	Recueillir les huiles usagées et les faire recycler Mettre à disposition des dispositifs antipollution : kits d'intervention avec absorbants, barrages de confinement, plaques d'obturation, EPI, vannes de condamnation ; mettre en place des fûts étanches pour la collecte des huiles usagées et les liquides hydrauliques, en vue de leur recyclage éventuel ou traitement adapté dans une filière spécialisée ; Étiqueter les produits dangereux présents sur le chantier ; Vérifier les compatibilités des produits chimiques présents sur le chantier ; Opter pour un stockage adapté et conforme à la réglementation : verrouillable, sur rétention, isolé de la chaleur/du froid, à l'abri des UV/de la pluie ; Former les équipes à la manipulation des produits chimiques ; Former les équipes à intervenir en cas de pollution ;		
			Végétation	Perturbation de la végétation	Aménager sur un espace non boisé ; Limiter l'abattage d'arbres ; réhabiliter les zones d'emprunt, à la fin des travaux, pour faciliter la reconstitution du couvert végétal.		
			Faune	Migration de la faune sauvage	Eviter les activités de chasse dans la zone du sous-projet		
			<b>Milieu humain</b>				
			Nuisances sonores	Atteinte à la quiétude des agriculteurs	Utiliser des engins de bonne qualité et émettant peu de bruits		
			Foncier	Occupation temporaire de terre	Signer des protocoles d'accord avec les propriétaires et réhabiliter les parcelles à la fin de l'exploitation.		
<b>Phase de repli</b>	Base de chantier	Démantèlement et nettoyage de base de chantier	<b>Milieu biophysique</b>				
			Sol	Risque de pollution du sol par le déversement d'hydrocarbures et des déchets solides	Excaver le plus rapidement possible si le contaminant a pénétré dans le sol ; retirer tous les sols contaminés pour éviter une contamination résiduelle ; mettre les sols contaminés dans un conteneur étanche avant l'élimination ; déposer les sols contaminés sur une toile étanche et recouvrir d'une autre toile étanche si aucun conteneur n'est disponible ; si nécessaire, un échantillon de sols est prélevé dans le fond et sur les parois de l'excavation pour confirmer l'absence de contamination résiduelle.		
			Air	Risque d'émission de poussière dans l'air	Limiter la vitesse à 20 km/h et arroser la plateforme à la traversée des agglomérations		
			<b>Milieu humain</b>				
			Cadre de vie	Dégradation du cadre de vie liée à l'abandon des déchets	Evacuer tous les déchets de chantier		

Phase du sous-projet	Zone concernée	Activités/source d'impact	Composante du milieu affectée	Nature de l'impact	Mesures d'atténuation préconisées		
	Itinéraires concernés	Nettoyage général de chantier	Population	Gêne des populations par les bruits de chantier	Eviter les travaux aux heures de repos		
			<b>Milieu biophysique</b>				
			Sol	Risque de pollution du sol par le déversement d'hydrocarbures et des déchets solides	Eviter le déversement des produits pétroliers		
			Air	Risque d'émission de poussière dans l'air	Limiter la vitesse à 20Km/h et arroser la plateforme à la traversée des agglomérations		
			<b>Milieu humain</b>				
			Sécurité routière	Risques d'accident de la circulation	Limiter la vitesse à 20 km/h et installer des panneaux de signalisation		
			Paysage	Risque de dégradation du paysage	Evacuer tous les déchets de chantier		
Phase d' exploitation	Sites des itinéraires	Mise en service des routes rurales réhabilitées	<b>Milieu biophysique</b>				
			Sol	Risque d'érosion du sol	Entretien et stabiliser du sol aux abords des routes		
			Végétaux	Risque de perturbation de la photosynthèse des végétaux	Réduire la vitesse en saison sèche		
			Air	Pollution atmosphérique	Utiliser des camions, véhicules et motos en bon état		
			<b>Milieu humain</b>				
			Trafic routier	Désenclavement et amélioration du trafic routier	Aucune mesure spécifique n'est à envisager		
			Santé	Amélioration des conditions d'évacuation de malades des localités concernées :	Aucune mesure spécifique n'est à envisager		
			Agriculture	Augmentation du rendement agricole	Aucune mesure spécifique n'est à envisager		
			Economie	Amélioration du revenu des agriculteurs	Aucune mesure spécifique n'est à envisager		
			Sécurité routière	Risque d'accident de la circulation	Sensibiliser les usagers sur le code de la route Installer et renforcer les panneaux de signalisation		

## 6.4 Gestion des risques et accidents

La phase d'identification des risques et accident est importante dans tout processus de gestion et de maîtrise des risques. La gestion des risques dans les travaux de RLTPC de routes rurales dans la région de Lôh-Djiboua est constituée par l'ensemble des mesures destinées à réduire les risques durant les différentes phases du sous-projet.

### ❖ Identification et description des risques et accidents

Plusieurs risques sont susceptibles d'impacter la santé et la sécurité des travailleurs et des populations sur les différents chantiers du sous-projet. Les plus significatifs sont :

#### ➤ Risques dus aux opérations de levage, manutentions manuelles et chute d'objets (buses)

Les chutes d'objets peuvent survenir soit au moment de leur manutention (dépose ou prise de la charge), soit au moment de la manutention d'une autre charge qui va déséquilibrer le stockage et provoquer la chute d'un autre objet mal fixé ou par glissement ou effondrement à partir d'un système de stockage mal conçu ou inadapté.

Les manutentions manuelles désignent toute opération de transport ou de soutien d'une charge dont le levage, la pose, la poussée, la traction, le port ou le déplacement exigent l'effort physique d'une ou de plusieurs personnes. Les opérations de pose et de dépose de buses pourraient constituer des risques.

#### ➤ Risques dus à la manipulation des engins de chantier

Les engins de chantier sont dangereux s'ils ne sont pas suffisamment maîtrisés ou manipulés par des conducteurs professionnels. Sont concernés comme engins les Bulldozer, les niveleuse, les compacteurs à rouleau vibrant, chargeuse, camion benne, les camions-grues.

#### ➤ Risques liés à la circulation

Les risques de circulation concernent ici les risques résultant du heurt d'une personne par un véhicule ou d'une collision entre véhicules ou entre véhicule et un obstacle.

#### ➤ Risque d'infection aux IST/VIH/SIDA

La présence de personnel de chantier est susceptible de générer des comportements à risques, notamment des rapports sexuels non protégés, les exposant ainsi à des risques d'infections aux IST/VIH/SIDA.

#### ➤ Risque de contamination et de propagation de la pandémie Coronavirus

Les risques de contamination et de propagation à la pandémie Coronavirus peuvent provenir des déplacements, des regroupements et du brassage entre les travailleurs et les populations riveraines. A cela peut s'ajouter l'inobservance des mesures de prévention prescrites par le gouvernement ivoirien et des autorités sanitaires.

Pour ce qui concerne ce sous-projet, les risques et accidents probables ainsi que les mesures préventives sont répertoriées dans le tableau 26 ci-dessous.

Tableau 26: Identification et gestion des risques du sous-projet

Source	Type de risques	Mesures préventives
Sécurité	Accidents de circulation	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Disposer des panneaux de signalisation pour guider les usagers ;</li> <li>- Respecter le code de la route au niveau des voies d'accès et de déviation ;</li> <li>- Equiper les engins de chantiers de bip de recul ;</li> <li>- Evaluer le risque pour chaque poste de travail (excavation, dépose ou prise de la charge/buses);</li> <li>- Réguler les flux de personnes au niveau du chantier.</li> </ul>
	Incendies	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Installer des extincteurs portatifs CO<sub>2</sub> de 2 kg à 9 kg disponibles au niveau de la base de chantier et des citernes à hydrocarbures ;</li> <li>- Réaliser des ¼ d'heure de sécurité-hygiène-environnement ;</li> <li>- Afficher des consignes de sécurité à la base de chantier ;</li> <li>- Créer un point de rassemblement des ouvriers.</li> </ul>
Hygiène et santé	Maladies professionnelles	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Disposer de poubelles dans les bureaux et de bacs à ordures pour la collecte des déchets ;</li> <li>- Prévoir des EPI adéquats pour le personnel de chantier et imposer le port effectif à toute personne sur les chantiers ;</li> <li>- Encourager le recrutement du personnel de ménage pour l'entretien des bureaux ;</li> <li>- Afficher les consignes liées à l'hygiène et à la santé ;</li> <li>- Réaliser des campagnes de sensibilisation sur les IST-VIH/SIDA, le paludisme, la dengue, la méningite, etc.</li> <li>- Réaliser une campagne sensibilisation sur la pandémie Coronavirus, et procéder à l'achat de gel hydroalcoolique, de seaux pour le lavage des mains et de cache-nez.</li> </ul>
Environnement biophysique	Erosion et pollution du sol	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Protéger le sol contre l'érosion par des enrochements ;</li> <li>- Eviter le déversement des hydrocarbures directement sur le sol.</li> </ul>
	Pollution de l'air	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Procéder à l'arrosage de la plateforme sous circulation en temps sec, au moins 2 fois/jour ;</li> <li>- Entretenir régulièrement les engins et véhicules de chantier pour réduire la fumée ;</li> <li>- Réaliser les visites techniques des véhicules aux périodes indiquées.</li> </ul>
	Pollution des eaux	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Eviter le déversement des hydrocarbures dans les eaux de la zone du sous-projet ;</li> <li>- Eviter l'obstruction des passages d'eau durant les travaux.</li> </ul>
	Migration de la faune sauvage	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Réaliser les travaux dans les emprises du sous-projet ;</li> <li>- Eviter la destruction des habitats naturels de la faune sauvage.</li> </ul>
	Perturbation du couvert végétal	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Réduire la destruction du couvert végétal en limitant les travaux dans l'emprise du sous-projet ;</li> <li>- Réhabiliter toutes les zones d'emprunt afin de restaurer la végétation.</li> </ul>
Environnement humain	Dégradation du cadre de vie	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Trier et évacuer les déchets de chantiers vers les zones de dépôt ;</li> </ul>
	Nuisances sonores	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Eviter les travaux bruyants aux heures de repos et pendant la nuit</li> </ul>
	Plaintes	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Informer les populations riveraines sur la consistance des travaux à réaliser, les impacts probables et les mesures d'atténuation ou de compensation prévues, au démarrage du chantier ;</li> <li>- Signer des protocoles d'accord avec les propriétaires des parcelles identifiées pour les zones d'emprunt ;</li> <li>- Arroser la traversée des agglomérations durant les travaux ;</li> <li>- Associer les autorités administratives et coutumières aux négociations ;</li> <li>- Eviter la profanation ou la destruction de sites sacrés ;</li> <li>- S'informer sur les us et coutumes des populations riveraines avant les travaux.</li> </ul>

### ❖ Procédures d'urgence en cas d'accident / incident

Les procédures d'urgence en cas d'accident ou d'incident pendant l'exécution des travaux sont les suivantes :

- procéder à application des gestes de premier secours
- appeler le responsable Hygiène Sécurité Environnement de l'entreprise en charge des travaux
- examiner la ou les victime(s) ;

- appeler la structure sanitaire avec laquelle l'entreprise en charge des travaux à contractualiser, au besoin informer (les Pompiers, Centre d'appels secours Samu, Police) selon la gravité de l'accident/incident)
- informer d'urgence la Mission de Contrôle, le Maître d'ouvrage délégué et l'UCP immédiatement ;
- élaborer un rapport circonstancié à transmettre à l'UCP dans les 24h à 48h suite à l'accident/incident.

### **6.5 Mécanisme de gestion des découvertes fortuites**

En cas de découverte fortuite de vestiges ou d'objet d'art, il convient de :

- arrêter les travaux sur le site et le délimiter ;
- faire la déclaration immédiate au Sous-préfet de la localité où les vestiges et/ou objets d'art ont été découverts ; et à son tour le Sous-préfet transmet, sans délai, cette déclaration au Préfet qui prévient aussitôt la Direction Régionale du Ministère de la Culture ;
- conserver provisoirement les vestiges ou objets découverts sur le terrain chez le propriétaire du terrain, dépositaire des objets trouvés sur son terrain et assumant à l'égard des vestiges et/ou objets d'art ont été découverts, la même responsabilité ;
- présenter à la Direction Régionale du Ministère de la Culture les lieux découverts ainsi que les locaux où les objets ont été déposés et prescrire toutes les mesures utiles pour leur conservation.

### **6.6 Dispositif de prévention pour éviter l'emploi des enfants sur les chantiers des travaux**

En vue d'éviter le recrutement des enfants sur les chantiers des travaux, l'entreprise devra prendre les mesures suivantes :

- sensibiliser les communautés riveraines sur les risques d'emploi des enfants mineurs sur les chantiers ;
- sensibiliser les élèves et les enseignants des écoles primaires des localités traversées sur les risques de recrutement des enfants mineurs sur les chantiers ;
- exiger des personnes à recruter la présentation d'un document d'identité (carte nationale d'identité, attestation d'identité, extrait de naissance...) mentionnant la date de naissance des candidats au recrutement.

### **6.7 Prévention des Violences Basées sur le Genre (VBG) : abus et exploitation sexuel/harcèlement sexuel**

Dans la région du Loh-Djiboua, les pratiques culturelles, traditionnelles et certaines croyances sont à la base de violences basées sur le genre, entre autres :

- le mariage précoce de la jeune fille ;
- le mariage forcé de la jeune fille ;
- le non-accès de la femme à la terre comme propriétaire foncière et au crédit ;
- la « disparition » de la femme dans la chaîne de production des cultures de rente au moment du partage des revenus ;
- la non-scolarisation de la petite fille ;
- l'exclusion de la femme de l'héritage familial ;
- les mutilations génitales des femmes ;
- le lévirat, etc.

Il faut donc agir sur les contraintes socioculturelles en influant sur ces résistances qui demeurent encore importantes.

Les violences basées sur le genre sont des pratiques qui empêchent l'égalité des hommes et des femmes à accéder à diverses opportunités qui se présentent dans leur milieu de vie. Pour ce faire, l'entreprise devra prendre les mesures suivantes :

- favoriser le recrutement des femmes autant qu'elles ont les capacités et les compétences pour occuper divers postes requis par les travaux ;
- construire des latrines séparées pour les femmes ;
- sensibiliser le personnel de chantier et les responsables de l'entreprise sur les droits des femmes en général et en milieu professionnel en particulier ;
- sensibiliser les communautés riveraines sur les droits des femmes.

### **6.8 Mécanisme de gestion des plaintes**

La réalisation du sous-projet peut engendrer des plaintes de la part de personnes se sentant lésées dans leurs droits ou se considérant victimes d'une situation quelconque pour laquelle elles souhaitent une réparation. Pour répondre à ces cas de plaintes, il est recommandé aux gestionnaires de projet, la mise en place de mécanismes de gestion de plaintes ou de griefs. Ce mécanisme est un instrument de règlement des conflits mais aussi un outil de dialogue avec les parties prenantes pour anticiper sur les plaintes.

#### **☐ Enregistrement des plaintes et traitement à l'amiable**

Au niveau des localités rurales traversées par les itinéraires, des comités locaux de gestion de plaintes seront mis en place et supervisés par la chefferie dans chaque localité traversée par le sous-projet. Composés de quatre (4) membres, notamment le Chef de village, un notable, le président des jeunes et la présidente des femmes. Toute personne se sentant lésée doit impérativement formuler sa plainte auprès dudit comité en renseignant un formulaire de plaintes édité à cet effet, et déposé auprès de tout membre du Comité. Le délai de traitement des plaintes et réclamations au niveau local est de 7 jours maximum.

Un comité préfectoral, composé du sous-préfet, des directions des services techniques déconcentrés tels que l'agriculture, la construction et l'équipement et l'entretien routier, représente le second niveau de traitement des plaintes. Les plaignants peuvent faire recours à ce second niveau en cas d'insatisfaction du traitement au premier niveau (village). La durée de traitement de la plainte est également de 7 jours.

Le troisième niveau est logé à l'UCP à travers le spécialiste en développement social, collecte auprès des autres niveaux, toutes les plaintes non traitées, et les plaintes sensibles. Ce comité statue et délibère soit à l'UCP soit dans la localités concernées par plainte en présence des plaignants et d'autres acteurs en fonction de la nature de la plainte. La durée de traitement de la plainte est également de 7 jours.

Tous les plaignants insatisfaits du verdict rendu à ces différents niveaux, peuvent faire recours à la justice. Mais, c'est souvent une voie qui n'est pas recommandée pour le projet, car pouvant constituer une voie de blocage et de retard des activités.

#### **☐ Responsabilité et suivi du MGP**

La responsabilité du mécanisme de gestion des plaintes est partagée entre d'une part, l'UCP du PSNDEA qui assurera le suivi global et d'autre part, les différentes autorités préfectorales et coutumières des localités qui, ensemble, assureront localement le suivi de la mise en œuvre du

mécanisme et la gestion de la documentation produite dont copie sera régulièrement acheminée vers l'UCP du PSNDEA.

**☐ Prévention des conflits**

Il est nécessaire d'identifier les conflits potentiels et de mettre en œuvre les mesures d'atténuation assez précocement dans le projet, en utilisant une approche participative, qui intègre toutes les catégories sociales potentiellement intéressées. C'est pourquoi, il est particulièrement important de veiller à l'information et au processus de participation de toute la communauté, et plus particulièrement des personnes affectées par le sous-projet.



## 7. PLAN DE GESTION ENVIRONNEMENTALE ET SOCIALE (PGES)

---

Le Plan de Gestion Environnementale et Sociale (PGES) vise à s'assurer que les mesures pour la réduction des impacts et de bonification proposée par le CIES sont mises en œuvre durant l'exécution des travaux et l'exploitation des itinéraires réhabilités. Il permet ainsi d'évaluer la conformité aux politiques et aux normes environnementales et sociales nationales, ainsi qu'aux politiques de sauvegardes environnementales et sociales de la Banque mondiale.

En outre, la mise en œuvre du PGES permet de savoir si les mesures proposées par le CIES sont efficaces et produisent des résultats escomptés. Il comprend un programme de surveillance environnementale et sociale et un programme de suivi environnemental et social.

### 7.1 Arrangements institutionnels de mise en œuvre et suivi du PGES

Il importe de définir très clairement les responsabilités des différents organismes impliqués dans la mise en œuvre et le suivi du PGES, cela en vue de permettre leur mise en œuvre effective.

#### 7.1.1 Unité de Coordination du Projet (UCP)

L'UCP du PSNDEA a pour rôle de s'assurer que chaque partie impliquée joue efficacement le rôle qui lui est dévolu. Dans la préparation du PGES, son rôle est d'informer les parties prenantes et de s'assurer de la parfaite coordination de la mise en œuvre du PGES. L'UCP assurera la supervision pour veiller à la prise en compte de toutes les exigences environnementales et sociales dans la mise en œuvre et le suivi du sous-projet.

#### 7.1.2 AGEROUTE

En tant que maître d'ouvrage délégué pour le volet « routes rurales », l'AGEROUTE à travers son expert environnementaliste devra assurer le contrôle et le suivi environnemental et social ainsi qu'apporter un appui à son homologue de la mission de contrôle sur les aspects environnementaux et sociaux des travaux de réhabilitation en RLTPC de 70 km de routes rurales dans la région du Lôh-Djiboua.

#### 7.1.3 Mission de contrôle (MdC)

En plus du contrôle traditionnel des travaux, la MdC sera chargée de veiller à la mise en œuvre de toutes les mesures environnementales et sociales. Elle est responsable au même titre que l'entreprise des travaux, de la qualité de l'environnement dans les zones d'influence du sous-projet. Ainsi, la MdC mettra à disposition, à temps plein, un spécialiste en environnement qui veillera à la mise en œuvre des mesures environnementales et sociales prescrites dans le PGES chantier.

Avant la réalisation des travaux, la MdC devra procéder à l'approbation du Plan de Gestion Environnementale et Sociale des travaux et de tous les autres documents contractuels (PAE, PPGED, PPSPS, Plan HSE, Plan COVID-19) élaborés par l'entreprise en charge des travaux.

#### 7.1.4 Entreprise en charge des travaux

L'entreprise en charge des travaux est responsable de la mise en œuvre des mesures prescrites dans le PGES. Un environnementaliste devra être mobilisé à temps plein au sein de chaque entreprise à cet effet prépare et soumet un PGES-chantier y compris un Plan Particulier de Sécurité et Protection de la Santé (PPSPS), un Plan Assurance Environnement (PAE), un Plan Particulier de Gestion et Elimination des Déchets (PPGED), un Plan COVID-19 avant le début des travaux, mis en œuvre par son environnementaliste, qui fait un rapport de mise en œuvre.

### **7.1.5 Agence Nationale De l'Environnement (ANDE)**

L'Agence Nationale De l'Environnement (ANDE), structure sous tutelle du Ministère de l'Environnement et du Développement Durable, devra valider le présent rapport et délivrer un permis environnemental avant le démarrage des travaux.

L'ANDE dans le cadre de sa mission régalienne, aura en charge la surveillance environnementale et sociale du sous-projet. Il canaliserait l'intervention des différents partenaires sur le chantier.

Pour la bonne exécution de sa mission, elle pourrait, au besoin, avoir recours aux compétences de la Direction Régionale de l'Environnement et du Développement Durable.

### **7.1.6 Collectivités locales**

Les activités dévolues à la collectivité, notamment les mairies, seront de :

- accompagner le sous-projet dans la surveillance environnementale et sociale ;
- participer aux séances de renforcement des capacités ;
- participer à la réception provisoire et définitive des travaux ;
- effectuer la médiation entre le Projet et les populations locales en cas de conflits ;
- informer les populations locales.

Elle devra également assurer la surveillance, après les travaux, et veiller à la pérennité des installations, contre les vols et les actes de vandalisme.

### **7.1.7 Organisations Non Gouvernementales (ONG) et association locales**

Les ONGs pourront aussi appuyer le sous-projet dans l'information et la sensibilisation des populations sur les aspects environnementaux et sociaux liés aux travaux, la gestion des plaintes ainsi qu'à l'exploitation des infrastructures.

## **7.2 Programme de mise en œuvre, de surveillance et de suivi environnemental et social**

Le programme de surveillance et de suivi vise à s'assurer que les mesures pour la réduction des impacts et les mesures de bonification seront mises en œuvre, afin qu'elles produisent les résultats escomptés.

### **7.3 Mise en œuvre des mesures environnementales et sociales**

Les entreprises en charge des travaux ont la responsabilité entière, d'appliquer effectivement et efficacement les mesures environnementales et sociales du PGES. La mise en œuvre impliquera l'intervention sur le terrain de toutes les équipes du chantier.

### **7.4 Surveillances environnementale et sociale**

Elle vise à s'assurer que l'entreprise respecte ses engagements et obligations légales en matière de protection de l'environnement, tout au long du sous-projet, que les mesures préconisées et les bonifications soient effectivement mises en œuvre pendant les travaux. Aussi, la surveillance environnementale et sociale a pour objectif de réduire les désagréments sur les milieux naturels et socio-économiques.

La surveillance environnementale et sociale sera assurée par l'ANDE.

### **7.5 Suivi environnemental et social**

Le suivi environnemental et social permettra de vérifier sur le terrain, la justesse de l'évaluation de certains impacts et l'efficacité de certaines mesures pour la réduction des impacts ou de compensation prévue par le CIES. Les connaissances acquises avec le suivi environnemental

et social permettront de corriger les mesures d'atténuation, et éventuellement de réviser certaines dispositions prises par le promoteur en termes de gestion de l'environnement.

Le suivi environnemental et social est assuré par les acteurs tels que la Mission de Contrôle (MdC), l'AGEROUTE, l'UCP et la Direction Régionale du MINEDD du Lôh-Djiboua. Elle veillera à la prise en compte des mesures environnementales et sociales préconisées dans le cadre de l'exécution du sous-projet.

#### **7.6 Matrice du plan de gestion environnementale et sociale**

Le PGES qui prend en compte la surveillance et le suivi en fonction des différentes activités du sous-projet est résumé dans le tableau suivant.

Tableau 27 : Matrice de synthèse du Plan de mise en œuvre des mesures environnementales et sociales

Phase du sous-projet	Activités/sources d'impact	Composante du milieu affecté	Description de l'impact	Mesures d'atténuation	Indicateur de suivi	Source de vérification	Responsabilité			Calendrier de réalisation	Coût en F CFA
							Exécution	Surveillance	Suivi		
Phase préparatoire et de construction	Installation du chantier  Transport des engins et équipements de chantier	<b>Milieu biophysique</b>									
		Sol	Risque d'érosion du sol	Compacter et protéger le sol contre l'érosion	Surface aménagée	Journal de chantier  Rapport de suivi	Entreprise	ANDE	MdC AGEROUTE UCP-PSNDEA	Démarrage des travaux	DQE
		Air	Pollution atmosphérique	Arroser le chantier et réduire la vitesse	Surface arrosée Panneaux de limitation de vitesse	Journal de chantier  Rapport de suivi	Entreprise	ANDE	MdC AGEROUTE UCP-PSNDEA	Démarrage des travaux	DQE
		<b>Milieu humain</b>									
		Vie sociale	Risque de développement de foyer de propagation de la maladie du COVID-19 et de méconnaissance de la consistance des travaux et de ces impacts	Informier et sensibiliser les populations sur la consistance des travaux, les impacts et les mesures d'atténuation avant le démarrage des travaux ainsi que sur le plan d'action COVID-19 des chantiers et base-vie	Nombre de séance de sensibilisation réalisé ; Nombre de cas de maladie au COVID-19 signalé ou répertorié sur le chantier et base-vie et population ;	Rapport de mission de suivi ; journal de chantier ;	Entreprise	ANDE	MdC AGEROUTE UCP-PSNDEA	Démarrage des travaux	4 000 000
		Cadre de vie	Dégradation du cadre de vie par les déchets de chantier	Regrouper et évacuer les déchets	Quantité de déchets évacuée	Journal de chantier  Rapport de suivi	Entreprise	ANDE	MdC AGEROUTE UCP-PSNDEA	Démarrage des travaux	DQE
		Nuisances sonores	Perturbation de la quiétude des populations	Utiliser des engins en bon état et éviter les travaux aux heures de repos	Nombre d'engins entretenus	Fiche technique des engins  Rapport de suivi	Entreprise	ANDE	MdC AGEROUTE UCP-PSNDEA	Démarrage des travaux	DQE

Phase du sous-projet	Activités/sources d'impact	Composante du milieu affecté	Description de l'impact	Mesures d'atténuation	Indicateur de suivi	Source de vérification	Responsabilité			Calendrier de réalisation	Coût en F CFA	
							Exécution	Surveillance	Suivi			
		Sécurité	Risque d'accident	Equiper le personnel de chantier et installer des panneaux de signalisation	Nombre d'ouvriers équipés Présence de panneaux de signalisation	Journal de chantier  Rapport de suivi	Entreprise	ANDE	MdC AGEROUTE UCP-PSNDEA	Phase des travaux	4 000 000	
		Sécurité	Risque d'incendie dû au stockage du carburant	Prévoir des mesures de sécurité anti-incendie sur le site d'installation de la citerne à carburant	Disposition de sécurité mise en place	Rapport de suivi	Entreprise	ANDE	MdC AGEROUTE UCP-PSNDEA	Phase des travaux	DQE	
	Travaux d'ouverture d'emprise, de terrassement, de construction d'ouvrages de drainage et d'exploitation de zones d'emprunt	<b>Milieu biophysique</b>										
		Sol	Risque d'érosion du sol	Aménager et protéger le sol contre l'érosion.	Nombre d'accident de déversement	Journal de chantier	Entreprise	ANDE	MdC AGEROUTE UCP-PSNDEA	Phase des travaux	DQE	
Air		Pollution atmosphérique	Arroser la plateforme et réduire la vitesse	Surface arrosée	Fiche de suivi	Entreprise	ANDE	MdC AGEROUTE UCP-PSNDEA	Phase des travaux	DQE		
	Eau	Risque de pollution des ressources en eau	Recueillir les huiles usagées et les faire recycler Mettre à disposition des dispositifs antipollution : kits d'intervention avec absorbants, barrages de confinement, plaques d'obturation, EPI, vannes de condamnation ; mettre en place	Nombre d'accident de déversement	Rapport d'analyse physico-chimique de l'eau	Entreprise	ANDE	MdC AGEROUTE UCP-PSNDEA	Phase des travaux	DQE		

Phase du sous-projet	Activités/sources d'impact	Composante du milieu affecté	Description de l'impact	Mesures d'atténuation	Indicateur de suivi	Source de vérification	Responsabilité			Calendrier de réalisation	Coût en F CFA
							Exécution	Surveillance	Suivi		
				<p>des fûts étanches pour la collecte des huiles usagées et les liquides hydrauliques, en vue de leur recyclage éventuel ou traitement adapté dans une filière spécialisée ;</p> <p>Etiqueter les produits dangereux présents sur le chantier ;</p> <p>Vérifier les compatibilités des produits chimiques présents sur le chantier ;</p> <p>Opter pour un stockage adapté et conforme à la réglementation : verrouillable, sur rétention, isolé de la chaleur/du froid, à l'abri des UV/de la pluie ;</p> <p>Former les équipes à la manipulation des produits chimiques ;</p> <p>Former les équipes à intervenir en cas de</p>							

Phase du sous-projet	Activités/sources d'impact	Composante du milieu affecté	Description de l'impact	Mesures d'atténuation	Indicateur de suivi	Source de vérification	Responsabilité			Calendrier de réalisation	Coût en F CFA
							Exécution	Surveillance	Suivi		
				pollution							
		Flore et faune	Perturbation de la végétation et de la faune locale liée à l'exploitation des zones d'emprunt	Limiter les travaux dans l'emprise du sous-projet	Emprise des travaux	Limites de l'emprise des travaux	Entreprise	ANDE	MdC AGEROUTE UCP-PSNDEA	Phase des travaux	DQE
<b>Milieu humain</b>											
		Nuisances sonores	Gène des travailleurs et des populations	-Utiliser des engins en bon état - Eviter les travaux bruyants aux heures de repos et la nuit	Horaires de travaux	Niveau sonore de la zone du projet	Entreprise	ANDE	MdC AGEROUTE UCP-PSNDEA	Phase des travaux	DQE
		Cadre de vie	Production de déchets de chantier	Evacuer les déchets de chantier dans une zone agréée par le Maître d'œuvre	Nombre de zone de dépôt	-Rapports de missions de suivi - Fiche de suivi des déchets	Entreprise	ANDE	MdC AGEROUTE UCP-PSNDEA	Phase des travaux	2 000 000
		Trafic routier	Risques de perturbation de la circulation	Créer des voies de déviation pour réduire la perturbation du trafic routier	Nombre de voies de déviation	Rapport de chantier	Entreprise	ANDE	MdC AGEROUTE UCP-PSNDEA	Phase des travaux	DQE
		Sécurité routière	Risques d'accident de circulation	Installer des panneaux de signalisation Sensibiliser les travailleurs et la population locale sur la sécurité routière	Nombre de panneaux de signalisation installé Nombre de campagne réalisée Nombre d'accident	-Journal de chantier -Rapport circonstancier	Entreprise	ANDE	MdC AGEROUTE UCP-PSNDEA	Phase des travaux	2 000 000
		Santé	Risque de contraction et de propagation des IST-	Réaliser des campagnes de sensibilisation	Nombre de campagne réalisé	Rapport de campagne	Entreprise ONG	ANDE	MdC AGEROUTE UCP-PSNDEA	Phase des travaux	2 000 000



Phase du sous-projet	Activités/sources d'impact	Composante du milieu affecté	Description de l'impact	Mesures d'atténuation	Indicateur de suivi	Source de vérification	Responsabilité			Calendrier de réalisation	Coût en F CFA
							Exécution	Surveillance	Suivi		
			VIH/SIDA								
			Risque de contamination et de propagation à la pandémie Coronavirus	- Réaliser une campagne de sensibilisation ; - Acheter du gel hydroalcoolique et cache-nez	Nombre de campagne réalisé ; Nombre de cas de maladies au COVID-19 signalé ou répertorié sur le chantier et base-vie et population ; Nombre et utilisation effective des kits de lavage des mains (eau et savon ou gels hydroalcooliques) ; Nombre et nature des kits achetés	Rapport de campagne ; Journal de chantier ; Rapport de mission de suivi, rapport de suivi de l'infirmier	Entreprise ONG	ANDE	MdC AGEROUTE UCP-PSNDEA	Phase des travaux	4 000 000
		Santé	Risque de maladie grave ou d'accident	Acquérir des boîtes à pharmacies et contractualiser avec un centre de santé le plus proche	-Nombre de contrat signé ; -Disponibilité de la boîte à pharmacie (chantier et base-vie)	-Rapport de mission de suivi ; -rapport de suivi de l'infirmier (centre de santé)	Entreprise	ANDE	MdC AGEROUTE UCP-PSNDEA	Phase des travaux	2 000 000
		Sécurité des travailleurs	Risque d'accident de travail lié à l'absence d'EPI adéquats	Doter les travailleurs d'EPI adéquats et adaptés à chaque tâche	Nombre d'ouvriers équipés	Fiche de suivi -Rapport circonstancié	Entreprise	ANDE	MdC AGEROUTE UCP-PSNDEA	Phase des travaux	-
		Communautés et groupes vulnérables (femme,	Risque de VBG, de conflits sociaux et d'emploi des	-Diffusion (affichage, sensibilisation) sur le	Nombre de travailleurs localement recrutés en	-Rapports de missions de suivi -Journal de	Entreprise ONG	ANDE	MdC AGEROUTE UCP-PSNDEA	Phase des travaux	4 000 000

Phase du sous-projet	Activités/sources d'impact	Composante du milieu affecté	Description de l'impact	Mesures d'atténuation	Indicateur de suivi	Source de vérification	Responsabilité			Calendrier de réalisation	Coût en F CFA
							Exécution	Surveillance	Suivi		
		jeune et enfant) Cohésion sociale	enfants	règlement intérieur et le code de bonne conduite -Vérification de l'âge des travailleurs recrutés ; -Sensibiliser sur le MGP -Engager par signature les travailleurs (Entreprise, sous-traitant, MdC) au respect du RI et CC. Contrôler l'âge des demandeurs d'emploi avant leur recrutement et tenir un registre des noms et âges de la main-d'œuvre recrutée	âge de travailler  Nombre de cas de VBG	chantier -Rapport circonstancié					
		Découverte fortuite de vestiges	Risque de découverte de vestiges et d'objets d'art	Arrêter les travaux et informer les autorités compétentes	Nature et nombre d'objets découverts	Rapport de suivi	Entreprise	ANDE	MdC AGEROUTE UCP-PSNDEA	Phase des travaux	1 000 000
		Culture agricole	Risque de perte de culture agricole et de revenu	Identifier et indemniser les personnes impactées	Nombre de personnes impactées et indemnisées  Nombre de pieds de cultures détruites	Rapport du PAR	Entreprise	ANDE	MdC AGEROUTE UCP-PSNDEA	Phase des travaux	Budget du PAR
<b>RLTPC</b>	Démantèlement et	<b>Milieu biophysique</b>									

Phase du sous-projet	Activités/sources d'impact	Composante du milieu affecté	Description de l'impact	Mesures d'atténuation	Indicateur de suivi	Source de vérification	Responsabilité			Calendrier de réalisation	Coût en F CFA	
							Exécution	Surveillance	Suivi			
	nettoyage de la base de chantier	Sol	Risque de pollution du sol par le déversement d'hydrocarbures et des déchets solides	Eviter le déversement des produits pétroliers	Nombre d'accident de déversement	Rapport de suivi de chantier	Entreprise	ANDE	MdC AGEROUTE UCP-PSNDEA	Phase de repli	DQE	
		Air	Risque d'émission de poussière dans l'air	Limiter la vitesse à 20Km/h et arroser la plateforme à la traversée des agglomérations	Nombre de chauffeur respectant la limitation de vitesse	Surface arrosée	Rapport de suivi de chantier	Entreprise	ANDE	MdC AGEROUTE UCP-PSNDEA	Phase de repli	DQE
		Végétation	Dégradation du couvert végétal dans les zones d'emprunt	Réhabiliter les zones d'emprunt pour restaurer la végétation	Nombre de zones d'emprunt réhabilité		Rapport de suivi de chantier	Entreprise	ANDE	MdC AGEROUTE UCP-PSNDEA	Phase de repli	1 000 000
	<b>Milieu humain</b>											
	Cadre de vie	Dégradation du cadre de vie liée à l'abandon des déchets	Evacuer tous les déchets de chantier	Quantité de déchets évacués		Rapport de suivi de chantier	Entreprise	ANDE	MdC AGEROUTE UCP-PSNDEA	Phase de repli	DQE	
	Population	Gêne des populations par les bruits de chantier	Eviter les travaux aux heures de repos	Horaires de travail		Niveau sonore de la zone du projet	Entreprise	ANDE	MdC AGEROUTE UCP-PSNDEA	Phase de repli	DQE	
	Cadre de vie	Dégradation du cadre de vie liée à l'abandon des déchets	Evacuer tous les déchets de chantier	Quantité de déchets évacués	Etat du cadre de vie		Rapport de suivi de chantier	Entreprise	ANDE	MdC AGEROUTE UCP-PSNDEA	Phase de repli	DQE
	<b>Milieu biophysique</b>											
	Nettoyage général de chantier	Sol	Risque de pollution du sol	Eviter le déversement	Qualité du sol		Rapport de suivi de chantier	Entreprise	ANDE	MdC AGEROUTE	Phase de repli	DQE

Phase du sous-projet	Activités/sources d'impact	Composante du milieu affecté	Description de l'impact	Mesures d'atténuation	Indicateur de suivi	Source de vérification	Responsabilité			Calendrier de réalisation	Coût en F CFA	
							Exécution	Surveillance	Suivi			
			par le déversement d'hydrocarbures et des déchets solides	des produits pétroliers		suivi			UCP-PSNDEA			
		Air	Risque d'émission de poussière dans l'air	Arroser la plateforme à la traversée des agglomérations	Surface arrosée	Rapport de suivi	Entreprise	ANDE	MdC AGEROUTE UCP-PSNDEA	Phase de repli	DQE	
		<b>Milieu humain</b>										
		Sécurité routière	Risques d'accident de la circulation	Limiter la vitesse à 20 Km/h et installer des panneaux de signalisation	Nombre de panneaux de signalisation	Rapport de suivi	Entreprise	ANDE	MdC AGEROUTE UCP-PSNDEA	Phase de repli	-	
		Paysage	Risque de dégradation du paysage	Evacuer tous les déchets de chantier	Quantité de déchets évacués	Rapport de suivi	Entreprise	ANDE	MdC AGEROUTE UCP-PSNDEA	Phase de repli	DQE	
Phase d' exploitation	Mise en service des itinéraires réhabilités	<b>Milieu biophysique</b>										
		Air	Pollution atmosphérique	Réduire la vitesse à la traversée des localités	Qualité de l'air	Rapport de suivi	Entreprise	ANDE	MdC AGEROUTE UCP-PSNDEA	Phase d'exploitation	-	
		<b>Milieu humain</b>										
		Sécurité routière	Risque d'accident de la circulation	Installer et renforcer les panneaux sur les sections dangereuses	Nombre de panneaux installés	Nombre d'accidents enregistrés	Entreprise	ANDE	MdC AGEROUTE UCP-PSNDEA	Phase d'exploitation	-	

## 7.7 Mécanisme de suivi-évaluation

La supervision est réalisée par les Experts en évaluation environnementale et sociale de l'AGEROUTE, de l'Unité de Coordination du Projet (UCP) dans le cadre de leurs missions de supervision ainsi que du Spécialiste en suivi-évaluation du Projet.

### 7.7.1 Dispositif de rapportage

Pour un meilleur suivi de la mise en œuvre du PGES, le dispositif de rapportage suivant est proposé :

- des rapports périodiques mensuels ou circonstanciés de mise en œuvre du PGES, produits par les environnementalistes de l'entreprise adjudicataire des travaux ;
- des rapports périodiques (mensuels) de suivi et contrôle produits par la MdC ;
- des rapports mensuels de supervision produits par l'AGEROUTE ;
- des rapports périodiques de surveillance de l'ANDE, sur la conformité du sous-projet ;
- des rapports circonstanciés de supervision de la mise en œuvre du PGES produit par l'UCP et transmis à la Banque mondiale.

### 7.7.2 Indicateur de suivi environnemental et social

Les indicateurs sont des paramètres dont l'analyse fournit des informations quantitatives ou qualitatives sur les impacts et les bénéfices environnementaux et sociaux des activités du sous-projet. 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 sous-projet, il est suggéré de suivre les principaux indicateurs de suivi par composantes environnementales et sociales, tel que présentés dans le tableau 28.

Tableau 28: Canevas de surveillance et de suivi environnemental et social

Éléments de suivi	Indicateurs	Moyens de vérification	Responsables et période	
			Surveillance	Suivi
Air	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Nombre d'ouvriers portant des EPI</li> <li>• Nombre de conducteurs respectant la limitation de vitesse</li> </ul>	Contrôle visuel lors des visites de terrain, enquêtes et rapports de mission	ANDE	MdC/AGEROUTE
Eaux	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Existence d'un système de collecte des eaux usées et d'évacuation des déchets</li> <li>• Taux de pollution des plans d'eau</li> </ul>		ANDE	MdC/AGEROUTE
Sols	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Nombre de ravinement et points d'érosion des sols</li> <li>• Existence d'un système de collecte de déchets</li> </ul>		ANDE	MdC/AGEROUTE
Végétation/faune	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Nombre d'arbres plantés</li> </ul>		ANDE	MdC/AGEROUTE
Environnement	<u>Activités socioéconomiques et conflits sociaux :</u>	Enquêtes auprès du personnel et des	ANDE	MdC/AGEROUTE

Eléments de suivi	Indicateurs	Moyens de vérification	Responsables et période	
			Surveillance	Suivi
Humain	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Nombre de séances d'IEC menées</li> <li>• Nombre de séances d'IEC sur les VBG</li> <li>• Nombre de séances d'IEC sur le travail des enfants</li> <li>• Nombre de personnes affectées et compensées</li> <li>• Nombre d'employés locaux recrutés</li> <li>• Nombre de conflits sociaux liés au projet</li> <li>• Existence d'un mécanisme de gestion de plainte</li> <li>• Nombre de plaintes enregistrées et traitées</li> </ul>	communautés et rapports de mission		
Mesures sanitaires, d'hygiène et de sécurité	<u>Hygiène et santé/Pollution et nuisances :</u> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Présence de déchets sur le chantier</li> <li>• Nombre de séance d'information et de sensibilisation sur le VIH/SIDA</li> <li>• Nombre d'employés vaccinés</li> <li>• Nombre d'ouvriers équipés d'EPI</li> <li>• Nombre de séance de sensibilisation sur la pandémie Coronavirus</li> </ul>	Contrôle visuel lors des visites de terrain, enquêtes et rapports de mission	ANDE	MdC/AGEROUTE
	<u>Sécurité dans les chantiers :</u> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Disponibilité de consignes de sécurité en cas d'accident</li> <li>• Nombre d'ouvriers respectant le port d'EPI</li> <li>• Existence d'une signalisation appropriée</li> <li>• Niveau de respect des horaires de travail</li> <li>• Nombre de programme de sensibilisation du personnel et des populations riveraines</li> <li>• Nombre d'accidents enregistrés</li> <li>• Nombre de voie de déviations aménagées et entretenues</li> <li>• Nombre de passage piéton aménagé</li> </ul>		ANDE	MdC/AGEROUTE
Equipement et habitats	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Nombre de perturbation des réseaux constatés</li> <li>• Durée de la perturbation des réseaux</li> </ul>	Contrôle visuel lors des visites de terrain, enquêtes et rapports de mission	ANDE	MdC/AGEROUTE

### 7.7.3 Mesures d'information et de sensibilisation

Dans le cadre de la réalisation du sous-projet, des séances d'information et de sensibilisation des acteurs et des populations riveraines seront menées. Le tableau 29 présente les acteurs ciblés par ces séances et les responsables concernés.

Tableau 29: Actions d'information et de sensibilisation

Acteurs ciblés	Actions	Responsable	Coût
Collectivités locales	<b>Information /sensibilisation sur le sous-projet</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>information sur le tracé et l'emprise des travaux, la durée des travaux</li> <li>sensibilisation sur les sauvegardes environnementales et sociales, la surveillance des travaux, la communication et la sensibilisation</li> <li>surveillance et entretien des ouvrages de drainage</li> <li>prévention et gestion des conflits</li> </ul>	UCP/AGEROUTE/ Entreprise	Inclus dans le PGES
Populations riveraines des zones de travaux	<b>Information/sensibilisation sur le sous-projet</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>information sur le tracé et l'emprise des travaux, la durée des travaux</li> <li>information sur la santé et sécurité lors des travaux</li> <li>sensibilisation sur les comportements à éviter (vols et vandalisme, indiscipline)</li> </ul>	UCP/AGEROUTE/ Entreprise	PM (inclus dans le contrat de l'entreprise)
Personnel de l'Entreprise	<b>Information et la sensibilisation sur la Santé et la sécurité au travail sur :</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>les risques en matière de sécurité liés aux tâches et aux soins</li> <li>les équipements de protection individuelle et la conduite des engins</li> <li>l'application des mesures de bonnes pratiques pendant les travaux</li> <li>le respect des us et coutumes lors des travaux</li> </ul>	Entreprise	Inclus dans le coût du marché de l'Entreprise
ANDE	<b>Appui dans le cadre de la surveillance environnementale et sociale</b>	UCP	Inclus dans le PGES
Expert Environnement de l'UCP	<b>Sensibilisation sur les questions de l'engagement citoyen</b>	UCP	Inclus dans le PGES

#### 7.7.4 Coût des mesures environnementales et sociale

Le coût global des mesures pour atténuer les impacts environnementaux et sociaux négatifs du projet dans la région du Lôh-Djiboua est estimé à **rente-cinq millions sept cent mille (35 700 000) francs CFA**. Les détails figurent dans le tableau suivant.

Tableau 30 : Coût du PGES

Mesures environnementales et sociales	Période	Unité	Quantité	Coût Unitaire (F CFA)	Montant total (F CFA)
<b>1. Mise en œuvre des mesures environnementales et sociales</b>					
1.1 Recrutement d'un Spécialiste en Environnement avec de fortes compétences en HSE au sein de chaque entreprise des travaux	Démarrage des travaux	Mois	08	-	Pris en compte dans le DQE
1.2 Acquisition des EPI et EPC et panneaux de signalisation	Travaux	Provision	04	1 000 000	4 000 000
1.3 Gestion des déchets liquides et solides	Travaux	Provision	04	500 000	2 000 000
1.4 Réhabilitation et reboisement compensatoire des zones d'emprunt	Travaux	Provision	01	1 000 000	1 000 000
1.5 Sensibilisation des travailleurs et populations riveraines sur les IST/VIH/SIDA, VBG, MGP	Travaux	Provision	04	1 000 000	4 000 000
1.6 Information et sensibilisation des populations sur la consistance des travaux, les impacts et les mesures	Démarrage des travaux	Provision	04	1 000 000	4 000 000



Mesures environnementales et sociales	Période	Unité	Quantité	Coût Unitaire (F CFA)	Montant total (F CFA)
d'atténuation avant le démarrage des travaux ainsi que le Plan d'action COVID-19 des chantiers et base-vie					
1.7 Mise en œuvre du Plan d'action de lutte contre la propagation COVID-19 sur les chantiers et base-vie (acquisition de kits de lavage de mains, de prise de température, gels hydroalcooliques, masque de protection, etc.)	Durant tout le chantier	Provision	04	1 000 000	4 000 000
1.8 Sensibilisation sur la sécurité routière	Travaux	Provision	04	500 000	2 000 000
1.9 Acquisition des boîtes à pharmacie et contrat avec un centre de santé dans chaque département	Travaux	Provision	04	500 000	2 000 000
1.10 Gestion de la découverte de vestiges archéologiques	Travaux	Provision	01	1 000 000	1 000 000
1.11 Mobilisation d'une ONG pour la sensibilisation sur le mécanisme de gestion des plaintes, conflits sociaux et travail des enfants	Travaux	Provision	04	500 000	2 000 000
<b>Sous-total 1</b>					<b>26 000 000</b>
<b>2. Surveillance et suivi environnemental et social</b>					
Surveillance et suivi environnemental et social	Travaux et exploitation	Provision (analyses laboratoires, missions spécifiques)	04	1 000 000	4 000 000
<b>Sous-total 2</b>					<b>4 000 000</b>
<b>3. Renforcement des capacités</b>					
Séances de formation (secourisme, équipier de première intervention santé sécurité au travail et risque électrique)	Démarrage des travaux	Provision (Atelier)	04	1 000 000	4 000 000
<b>Sous-total 3</b>					<b>4 000 000</b>
<b>Total</b>					<b>34 000 000</b>
<b>Coût indirect (5%)</b>					<b>1 700 000</b>
<b>Total provisoire PGES</b>					<b>35 700 000</b>

## 8. CONSULTATION DES PARTIES PRENANTES

---

La participation publique est instituée par le décret n°96-894 du 8 novembre 1996 déterminant les règles et procédures applicables aux études relatives à l'impact environnemental et social des projets de développement. Il stipule en son Article 35 que « Le public a le droit de participer à toutes les procédures et décisions qui pourraient avoir un effet négatif sur l'environnement ».

Elle comprend les aspects suivants :

- l'information préalable des autorités et des communautés ;
- la consultation des personnes affectées par le sous-projet ;
- l'enquête publique.

Cette procédure de participation publique permet de présenter le projet aux participants, d'apprécier les impacts sur l'environnement humain et de recueillir les avis, attentes et préoccupations des personnes affectées.

De même, la PO 4.01 (Evaluation environnementale) dispose que pour tous les projets de Catégorie A et B, les groupes affectés par le projet et les ONG locales sont consultés sur les aspects environnementaux et sociaux du sous-projet.

Dans le cadre de la présente étude, des consultations des parties prenantes ont été menées avec des populations des localités traversées par le sous-projet dans les trois départements de la région du Lôh-Djiboua, à savoir Divo, Guitry et Lakota.

### 8.1 Objectif de la consultation

Les consultations des parties prenantes ont été réalisées en vue de :

- fournir aux acteurs concernés, une information juste et pertinente sur le sous-projet de réhabilitation en RLTPC des itinéraires, notamment ses objectifs, la consistance des travaux prévus, les risques et impacts potentiels, positifs et négatifs ainsi que les mesures de mitigation y relatives ;
- recueillir leurs avis, préoccupations et suggestion sur le sous-projet (attente, craintes, suggestion et propositions de solutions) dans le cadre d'un dialogue instructif et participatif pour une mise en œuvre réussie du sous-projet ;
- définir les enjeux environnementaux et sociaux et convenir de façon concertée sur les actions prévues pour le sous-projet et particulièrement sur les mesures à entrevoir pour faire face aux risques et impacts négatifs potentiels.

### 8.2 Méthodologie adoptée

Des séances de consultations avec les parties prenantes et les acteurs intéressés, ont été organisées dans les chefs-lieux de départements et de sous-préfectures et communautés des villages traversés par les itinéraires à réhabiliter. Les consultations ont été réalisées à travers une démarche participative, par des réunions publiques, des entretiens semi-structuré et des focus group et à l'aide de guides d'enquête et d'entretien.

### 8.3 Résultats de la consultation des parties prenantes

Dans le cadre du CIES, les consultations ont été tenues du 27 novembre 2019 au 05 décembre 2019. Les consultations ont concernées : les autorités préfectorales des localités, les services techniques des ministères, notamment la Direction Régionale de l'Équipement et de l'Entretien Routier, la Direction Régionale de l'Agriculture et du Développement Rural, la Direction

Régionale de la Santé et de l'Hygiène Publique, La Direction Régionale de l'Education Nationale,, la Direction Régionale des Mines et de la Géologie, la Direction Régionale de l'Hydraulique ainsi que les populations départements ciblés (voir photo ci-dessous).

Les consultations des communautés villageoises des zones du sous-projet, ont concerné la chefferie et la notabilité, les producteurs agricoles, les associations de femmes et de jeunes, les personnes potentiellement affectées dans les localités départements de Divo, Guitry, Lakota et dans les sous-préfectures de Ogoudou et Hiré.

Les populations ont réagi librement et avec intérêt aux informations livrées sur le sous-projet. Leurs réactions ont permis de recueillir leurs avis, leurs préoccupations, ainsi que leurs suggestions et recommandations vis-à-vis du sous-projet. Pour l'essentiel, il ressort des différentes rencontres que les parties prenantes sont favorables à la réalisation du sous-projet. Elles l'ont exprimé par leur impatience de voir le sous-projet démarré le plutôt possible. A l'issue des échanges et rencontre, des recommandations ont été formulées. Ce sont :

- information et sensibilisation des parties prenantes au sous-projet avant et pendant les différentes phases d'exécution des travaux ;
- implication de l'ensemble des acteurs (services techniques et administratifs ainsi que les responsables coutumiers et religieux, les populations bénéficiaires) dans l'ensemble du processus de mise en œuvre du sous-projet ;
- élaboration et mise en œuvre d'un plan de communication et de sensibilisation de la population riveraine bénéficiaire ;

Spécifiquement, des propositions ont été formulées par les populations pour prendre en compte leurs préoccupations au sujet des itinéraires Cochem Dida-Issiakakro, Digako-Kadeko et Hiré-Léléblé. Elles sont résumées dans le tableau 31.

Tableau 31 : Synthèse des préoccupations des réunions d'information et de consultation publique

Itinéraires	Propositions
Cochem Dida-Issiakakro	Les chefs de villages et de campements riverains suggèrent que le sous-projet atteigne la localité de Broukpenda, située à 7 km d'Issiakakro. Cette proposition a été réitérée par les autorités administratives, notamment le Sous-préfet de Dairo-Didizo et le Secrétaire Général de préfecture de Guitry. En effet, selon les informations recueillies, la localité de Broukpenda est une grande zone productrice de cultures agricoles, et dont les produits vivriers approvisionnent toute la zone. Par conséquent, la population souhaite que les travaux soient prolongés jusqu'au village de Broukpenda afin que l'objectif visé par le sous-projet soit atteint sur ce tronçon.
Digako-Kadeko	Les acteurs rencontrés, notamment le sous-préfet de Gagoré et le Directeur Départemental de l'Equipement et de l'Entretien Routier de Lakota, ont rappelé que cet itinéraire est un bout de piste d'environ 5 km situé sur le tronçon Bogogoua-Gagoré (chef-lieu de sous-préfecture) Digako-Kadeko. Pour eux, il serait pertinent que le sous-projet commence à partir du village de Bogogoua pour atteindre les deux derniers villages en passant par le Chef-lieu de sous-préfecture. Selon les acteurs rencontrés, la prise en compte de cette proposition permettra d'éviter de créer les sentiments de frustration dans les autres localités, et subséquemment, rendre le sous-projet viable dans son environnement social.
Hiré-Léléblé	Le prolongement des travaux jusqu'à Taabo a été également suggéré. Cette proposition est justifiée par le fait que l'itinéraire Hiré-Léléblé-Taabo est un raccourci pour rallier l'autoroute du Nord.

Les comptes rendus des différentes séances d'information et de consultation des parties prenantes sont à l'annexe 2 du présent rapport. Ils donnent les détails des rencontres.

Photo 34 : Séance de consultation publique à la préfecture de Divo



Photo 35 : Photo de famille à la fin de la séance



Photo 36 : : Vue de la table de séance de la consultation publique à la préfecture de Lakota



Photo 37 : Vue de l'assemblée de la consultation publique à la préfecture de Lakota



Photo 38 : Vue de la table de séance de consultation publique à la préfecture de Guitry



Photo 39 : Vue de l'assemblée de la consultation publique à la préfecture de Guitry



Source : Enquêtes de terrain IGC – BEST FASO, Novembre 2019



## CONCLUSION

---

Les travaux de réhabilitation par RLTPC de 70 km dans la région de Lôh-Djiboua sont susceptibles de générer de nombreux avantages socio-économiques dans les départements de Divo, Guity et Lakota. De façon générale, le sous-projet contribuera à l'amélioration des conditions de vie des populations par le désenclavement des localités bénéficiaires, à la création d'opportunités d'emplois pour la jeunesse, le développement des activités socio-économique (locatives, AGR, etc.), l'amélioration des conditions de production agricole et l'accès aux marchés des filières agricoles, à la réduction du coût du transport. Par ailleurs, en vue de bonifier les impacts positifs, le recrutement de la main-d'œuvre locale est recommandé pour contribuer à l'amélioration des conditions de vie des jeunes déscolarisés.

Malgré, les impacts positifs majeurs, le sous-projet entrainera des risques et des impacts négatifs sur l'environnement et les populations ainsi que leurs biens. Ils se résument principalement à la destruction de la végétation et éventuellement au risque de pollution des eaux et des sols, d'érosion des sols, risques de propagation des maladies transmissibles (VIH-SIDA, Coronavirus), de destruction de cultures et pertes de revenus pour de nombreux exploitants agricoles, risques de conflit sociaux, de VBG, d'accident et de perturbation de sites sacrés (tombes).

La consultation des parties prenantes a fait ressortir la nécessité de réaliser le sous-projet. Toutefois, les préoccupations et suggestions des populations ont été prises en compte dans la formulation des mesures d'atténuation. C'est pourquoi, un mécanisme de gestion des plaintes aux niveaux local et préfectoral est prévu afin de relever les atteintes et traiter tous les cas de plaintes générés par la réalisation des travaux.

Au regard de l'intérêt que représente le sous-projet pour les localités bénéficiaires, les mesures de protection de l'environnement et de réduction des impacts sociaux sont préconisées par le CIES. Ils se résument en termes de mesures de protection du milieu récepteur, mesures d'hygiène, santé et sécurité des communautés riveraines et des travailleurs et mesures de prévention des risques de conflits, et de VBG.

Elles devront être effectivement mises en œuvre et faire l'objet de surveillance et suivi environnemental et social tel que prescrit par le Plan de Gestion Environnementale et Sociale (PGES).

Ce PGES établit également les responsabilités de mise en œuvre et de suivi des mesures par les acteurs du sous-projet. Les entreprises chargées des travaux seront responsables de la mise en œuvre du PGES et veilleront strictement à l'application de toutes les dispositions décrites dans le présent rapport. Les MdC assureront le contrôle et le suivi de la mise en œuvre du PGES pour le compte du PSNDEA dont l'UCP assumera la supervision globale du suivi environnemental et social. Quant à l'ANDE, elle sera chargée de la surveillance environnementale et sociale du sous-projet. En définitive, il ressort que la faisabilité environnementale et sociale du sous-projet sera acceptable, si toutes les mesures préconisées sont respectées de manière à atténuer les impacts négatifs.

Le coût global des mesures pour atténuer les impacts environnementaux et sociaux négatifs du sous-projet est estimé à **trente-cinq millions sept cent mille (35 700 000) francs CFA.**

## BIBLIOGRAPHIE

---

Institut National de la Statistique (2014) : Recensement Général de la Population et l'Habitation (RGPH 2014).

Groupe de la Banque mondiale (janvier 2019) : Situation économique en Côte d'Ivoire, huitième édition, 64p

Institut National de la Statistique (2013) : Rapport d'Etude des phénomènes de la traite et du travail des enfants dans les secteurs de l'agriculture, des mines, du transport, du commerce et du domestique, 140p

Institut National de la Statistique (juillet 2015) : Enquête sur le niveau des ménages en Côte d'Ivoire (ENV 2015), 91p

Journal Officiel de la République de Côte d'Ivoire (1996) : 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

Journal Officiel de la République de Côte d'Ivoire (1997) : Loi cadre n°96-766 du 03 octobre 1996, portant Code de l'Environnement

Journal Officiel de la République de Côte d'Ivoire (1999) : Loi cadre n°98-669 du 23 décembre 1998, portant Code de l'Eau

Journal Officiel de la République de Côte d'Ivoire (1998) : Décret n° 98-43 du 28 janvier 1998 relatif aux installations classées pour la protection de l'environnement impose des inspections périodiques réalisées par le service de l'Inspection des Installations Classées (SIIC)

Journal Officiel de la République de Côte d'Ivoire : Loi n° 83-788 du 2 août 1983, déterminant les règles d'emprise et de classement des voies de communication et des réseaux divers de l'Etat et des collectivités territoriales,

Ministère de l'Agriculture et du Développement Rural (2017) : Programme National d'Investissement Agricole de deuxième génération

Ministère du Plan et du Développement (2015) : Etudes monographiques et économiques des Districts de Côte d'Ivoire (PEMED-CI), Note de synthèse (District du Lôh-Djiboua 2015), 67p

Ministère du Plan et du Développement (juin 2019) : Rapport volontaire d'examen national de la mise en œuvre des Objectifs de Développement Durable en Côte d'Ivoire, 153p

Monographie du Département de Divo (2018), Préfecture de Divo, 27p ;

PPCA (2019) : Constat d'impact environnemental et social (CIES) des travaux de reprofilage lourd et de traitement de points critiques de 124 km de routes rurales régions du HAMBOL et du GBEKE, 201p

PSNDEA (janvier 2020) : Cadre de Gestion Environnementale et Sociale (CGE) version actualisée, Rapport final, 210p

PSNDEA (janvier 2020) : Cadre de Politique de Réinstallation (CPR) version actualisée, Rapport final, 206 p

## ANNEXES

---

Annexe 1 : Termes de références

Annexe 2 : Procès-verbaux des réunions d'information et de consultation publique

Annexe 3 : Comptes rendus des rencontres avec les chefs de services

Annexe 4 : Listes de présences des séances de consultations des parties prenantes

Annexe 5 : Courriers échangés



Statistiques des activités agricoles dans la région du Lôh-Djiboua

Tableau 32 : Statistiques des cultures pérennes de la région du Lôh-Djiboua (2017- 2018)

Départements	Spéculations	Rappel superficie globale estimée avant l'année 2018 (ha)		Superficie mis en place pendant l'année 2018 (ha)		Superficie totale à la fin de l'année 2017 (ha)		Superficie en production (ha)		Production en (t)			
										2017		2018	
		PV	PI	PV	PI	PV	PI	PV	PI	PV	PI	PV	PI
Divo	Cacao	107 067	-	1 646	-	108 917	-	108 917	-	65 350	-	71 885	-
	Café	20 393	-	300	-	20 693	-	20 093	-	6 028	-	6 631	-
	Palmier à huile	30 056	-	5 814	-	35 870	-	24 242	4 617	218 178	83 106	239 996	91 417
	Hévéa	6 250	-	32	-	6 282	-	6 218	-	5 472	-	6 019	-
Guitry	Cacao	45 931	-	2 500	-	48 431	-	48 825	-	39 295	-	43 225	-
	Café	1 803	-	106	-	1 909	-	1 697	-	509	-	560	-
	Hévéa	-	-	396	-	396	-	-	-	-	-	-	-
	Palmier à huile	10 916	12 590	850	-	11 766	12 590	10 066	-	80 529	-	88 582	-
	Agrume/plantivoire	-	-	-	-	-	-	98	458	815	22	897	24
Lakota	Cacao	59 312	-	121	-	59 433	-	55 281	-	37 591	-	40 128	-
	Café	9 467	-	116	-	9 583	-	9 467	-	3 493	-	2 934	-
	Palmier à huile	233	-	170	-	303	-	1 800	-	4 493	-	5 800	-
	Hévéa	2 179	-	15	-	2 194	-	1 310	-	1 277	-	1 400	-
Total	Cacao	212 310	-	4 267	-	216 577	-	213 023	-	142 236	-	155 238	-
	Café	31 663	-	522	-	32 185	-	31 257	-	10 030	-	10 125	-
	Palmier à huile	30 289	12 590	6 380	-	36 569	12 590	26 042	4 617	222 671	83 106	245 796	91 417
	Hévéa	19 345	-	897	-	20 242	-	17 594	-	87 278	-	96 001	-

Source : DR Agriculture et Développement Rural du Lôh-Djiboua, 2019

- PV : Plantation Villageoise
- PI : Plantation Industrielle

Tableau 33: Statistiques des cultures vivrières de la région du Lôh-Djiboua (2017- 2018)

Départements	Spécifications	Rappel superficie emblavée en 2017 (ha)	Superficie emblavée en 2018 (ha)	Rendement moyen en (t)	Production en (t)	
					2017	2018
Divo	Banane plantain	10 290	11 319	9.3	95 693	105 267
	Chou	89	98	7.6	676	744
	Gombo	227	250	4.3	976	1 074
	Maïs	3 130	3 443	0.6	1 878	2 066
	Manioc	17 050	18 755	9.5	161 975	178 173
	Piment	307	338	2.8	860	946
	Riz irrigué	3 807	4 188	1.5	7 711	6 282
	Riz pluvial	3 120	3 432	0.1	4 015	343
	Tomate	643	707	8	4 914	5 658
	Igname	8 886	9 775	4.9	51 542	47 896
Guitry	Riz	778	856	3	2334	2 567
	Maïs	1 080	1 188	1.5	1 620	1 782
	Igname	610	671	6.5	1620	1782
	Manioc	508	559	7	3 556	3 912
	Banane plantain	703	773	10	7 030	7 733
	Tomate	13	14	5.5	68.75	76
	Chou	13	14	8.8	114.4	126
	Piment	23	25	4.5	103.5	114
Lakota	Gombo	25	27	3	74.25	62
	Riz	4 038	5 007	3	12 114	15 021
	Maïs	3 418	3 046	1.5	5 115	4 569
	Manioc	1 335	1 406	12	16 020	16 872
	Banane plantain	150	128	11	1 650	1 408
	Aubergine	25	48	12	5 340	576

Source : DR Agriculture et Développement Rural du Lôh-Djiboua, 2019



**ANNEXE 1**  
**Termes de références**

MINISTÈRE DE L'ÉCONOMIE NUMÉRIQUE  
ET DE LA POSTE

---

DIRECTION DES PROJETS DES SYSTÈMES D'INFORMATION ET  
DES STATISTIQUES

---

PROJET DE SOLUTIONS NUMÉRIQUES POUR LE  
DÉSENCLAVEMENT DES ZONES RURALES ET L'e-AGRICULTURE

---

*Financement Groupe Banque Mondiale : Crédit IDA N° 6244-CI*

REPUBLIQUE DE CÔTE D'IVOIRE

*Union – Discipline – Travail*

---



Termes de référence

**RECRUTEMENT D'UN CONSULTANT POUR LA RÉALISATION D'UN CONSTAT  
D'IMPACT ENVIRONNEMENTAL ET SOCIAL (CIES) DE TRAVAUX DE  
REPROFILAGE LOURD ET TRAITEMENT DE POINTS CRITIQUES (RLTPC)  
DE 70 Km**

*Juillet 2019*

## **I. Liste des sigles et abréviations**

AGEROUTE	: Agence de Gestion des Routes
ANDE	: Agence Nationale De l'Environnement
BM	: Banque mondiale
CEDEAO	: Communauté Economique des Etats de l'Afrique de l'Ouest
CGES	: Cadre de Gestion Environnementale et Sociale
CIES	: Constat d'Impact Environnemental et Social
CPR	: Cadre de Politique de Réinstallation
ECOWS/PDDAA	: Programme Détaillé de Développement de l'Agriculture Africaine
EIES	: Etude d'Impact Environnemental et Social
FPI	: Financement de Projets d'Investissements
MENUP	: Ministère de l'Economie Numérique et de la Poste
MINADER	: Ministère de l'Agriculture et du Développement Rural
ONG	: Organisation Non Gouvernementale
PAP	: Personne Affectée par le Projet
PGES	: Plan de Gestion Environnementale et Sociale
PNIA	: Programme National d'Investissement Agricole
PO	: Politique Opérationnelle
PSNDEA	: Projet de Solutions Numériques pour le Désenclavement des zones rurales et l'E-Agriculture
QC	: Qualification de Consultant
RLTPC	: Reprofilage Lourd avec Traitement de Points Critiques
TDR	: Terme De Référence
TIC	: Technologie de l'Information et de la Communication
UCP	: Unité de Coordination du Projet

---

## TABLE DES MATIÈRES

---

<b>I.</b>	<b>Introduction</b>	<b>177</b>
<b>II.</b>	<b>Contexte et justification de l'étude</b> .....	<b>177</b>
<b>III.</b>	<b>Considérations d'ordre méthodologique</b> .....	<b>178</b>
<b>IV.</b>	<b>Objectifs de l'étude</b> .....	<b>178</b>
<b>V.</b>	<b>Consistance des travaux</b> .....	<b>180</b>
<b>VI.</b>	<b>Mission du Consultant</b> .....	<b>180</b>
1.	Validation du plan de travail avec l'UCP du PSNDEA.....	180
2.	Description du sous-projet, analyse du cadre politique, juridique et institutionnel et de la situation socio-environnementale et référence.....	181
3.	Description de la situation socio-environnementale initiale de la zone du sous-projet :.....	182
4.	Identification, analyse et évaluation des risques et impacts environnementaux et sociaux potentiels du sous-projet de réhabilitation des routes rurales : .....	183
5.	Recommandations .....	183
6.	Plan de gestion environnementale et sociale (PGES).....	184
7.	Consultation des parties prenantes, diffusion et publication du rapport .....	185
8.	Durée- déroulement et livrables de l'étude.....	186
9.	Profil et équipe du consultant .....	186
10.	Tableau d'utilisation des experts.....	187
<b>IV.</b>	<b>Contenu et présentation du rapport</b> .....	<b>188</b>
<b>V.</b>	<b>Méthode de sélection</b> .....	<b>189</b>



## **I. Introduction**

Le Gouvernement s'est doté en 2012 d'un Programme National d'Investissement Agricole pour la période 2012-2015 (Le PNIA 2016-2020 en cours de préparation) et en 2015 de la Loi n°2015-537 du 20 juillet 2015 portant orientation agricole en Côte d'Ivoire. Le PNIA couvre les activités prioritaires dans les secteurs de développement des produits végétaux, animaux et halieutiques. Il s'intègre dans un cadre global de politique agricole commune de la CEDEAO/Programme Détaillé de Développement de l'Agriculture Africaine (ECOWAS/PDDAA). Ce cadre vise à orienter et à appuyer les efforts régionaux et nationaux dans le secteur agricole afin de garantir la réalisation des objectifs de croissance de 6% et une part budgétaire de 10% de l'État consentie au secteur agricole (engagement de Maputo). La Loi d'orientation agricole précise les priorités et les rôles des acteurs dans le développement du secteur agricole.

En vue d'en tirer le meilleur parti en faveur des acteurs du monde agricole en Côte d'Ivoire, le Gouvernement à travers le Ministère de l'Economie Numérique et de la Poste (MENUP) et le Ministère de l'Agriculture et du Développement Rural (MINADER), en collaboration avec la Banque mondiale a défini en décembre 2012 à Grand Bassam, une stratégie d'utilisation des TIC pour le développement et la modernisation de l'agriculture.

C'est ainsi que le Gouvernement de Côte d'Ivoire a mis en vigueur le 14 novembre 2018 le Projet de Solutions Numériques pour le Désenclavement des zones rurales et l'e-Agriculture (PSNDEA).

Par la nature, les caractéristiques et l'envergure des travaux envisagés dans le cadre de l'exécution du Projet, le PSNDEA s'est vu classé en catégorie « B » selon les critères de catégorisation environnementale et sociale de la législation nationale et de la Banque mondiale. Trois (3) politiques opérationnelles de sauvegardes environnementales et sociales ont été déclenchées à savoir : (i) PO 4.01 « Evaluation Environnementale » ; (ii) PO 4.11 « Ressources Culturelles Physiques » et (iii) PO 4.12 « Réinstallation Involontaire ». Par conséquent, deux (2) instruments de sauvegardes ont été élaborés : (i) un Cadre de Gestion Environnementale et Sociale (CGES), et (ii) un Cadre de Politique de Réinstallation (CPR). Les activités ou sous-projet du PSNDEA devront faire l'objet d'une évaluation environnementale et sociale avant leur réalisation conformément au CGES.

## **II. Contexte et justification de l'étude**

Dans le cadre de la mise en œuvre de la composante 3 du PSNDEA, relative à la réhabilitation des routes rurales, les régions du Lôh-Djiboua, du Gôh, du Haut-Sassandra, du Poro, de la Bagoué, et du Bounkani ont été identifiées comme une priorité du fait que ces régions constituent des zones de fortes productions vivrières.

Pour ce faire, le PSNDEA envisage la réhabilitation de **130 km** de routes rurales dans la région du Lôh-Djiboua au titre du programme 758 km.

Dans cette perspective, douze (12) itinéraires ont été identifiés par le PSNDEA en collaboration avec les acteurs de la région du Lôh-Djiboua.

Au-delà des opportunités économiques, financières et sociales qu'offre ce sous-projet de réhabilitation des routes rurales dans la région du Lôh-Djiboua, il n'est pas sans conséquences sur l'environnement biophysique et humain. Afin de s'assurer de la prise en compte des paramètres sociaux et environnementaux pendant la réalisation des travaux de réhabilitation, les douze (12) itinéraires ont fait l'objet de sélection environnementale et sociale ou "screening". Six (06) itinéraires d'une longueur totale 70 km se sont vus classés dans la catégorie « B », le sous-projet pouvant être associé à des risques et impacts environnementaux et sociaux modérés. Par conséquent, la réalisation d'un Constat d'Impact Environnemental et Social (CIES) suivant la réglementation de la Côte d'Ivoire est requise.

La Loi n° 96-766 du 03 octobre 1996, portant Code de l'Environnement et le décret n° 96-894 du 08 novembre 1996 relatifs aux règles et procédures applicables aux études d'impact environnemental en République de Côte d'Ivoire, impliquent une obligation pour les projets d'investissement publics ou privés susceptibles de porter atteinte à l'environnement, d'être soumis soit à une Etude d'Impact Environnemental et Social (EIES), soit à un Constat d'Impact Environnemental et Social (CIES), selon leurs natures techniques, leurs ampleurs et selon la sensibilité de leurs milieux d'implantation.

Les présents termes de référence (TDR) ont été élaborés pour la réalisation de Constat d'Impact Environnemental et Social (CIES) des travaux de réhabilitation en RLTPC de 70 km de routes rurales. Ils situent le mandat et le profil du Consultant (firme) à recruter en vue de réaliser le CIES conformément au cadre politique, législatif et réglementaire en matière d'environnement de Côte d'Ivoire et aux politiques de sauvegarde de la Banque mondiale, notamment la PO 4.01 sur l'Evaluation Environnementale.

### **III. Considérations d'ordre méthodologique**

Le CIES doit être présenté d'une façon claire et concise et se limiter aux éléments pertinents à la bonne compréhension du sous-projet et de ses 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 des milieux biophysique et humain, il sera nécessaire de faire ressortir 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.

### **IV. Objectifs de l'étude**

Le but du CIES est (i) d'identifier les éléments sensibles existant dans l'environnement du sous-projet des travaux de réhabilitation des routes rurales ; (ii) de déterminer les activités du sous-projet susceptibles d'avoir des impacts sur l'environnement naturel et humain ; (iii) d'évaluer les risques et impacts environnementaux et sociaux potentiels du sous-projet et (iv) de recommander des mesures et actions de bonification des impacts positifs et d'atténuation des impacts négatifs afin de garantir sa durabilité environnementale et sociale.

De manière spécifique, et conformément au décret n° 96-894 du 08 novembre 1996, l'étude consistera à :

- décrire de façon synthétique l'ensemble du sous-projet (travaux de réhabilitation des routes rurales) et le contexte de sa réalisation (raisons et justifications environnementales, sociales 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 ainsi que les enjeux environnementaux et sociaux ;
- mener une revue du cadre politique, juridique et institutionnel en matière d'environnement ; identifier toutes les lacunes qui pourraient exister et faire des recommandations pour les combler dans le contexte des activités du sous-projet ;
- examiner les conventions et protocoles dont la Côte d'Ivoire est signataire en rapport avec les activités 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 ;
- identifier et analyser les impacts potentiels (positifs et négatifs, directs et indirects, cumulatifs ou associés) du sous-projet ; cette analyse des impacts devra considérer les risques de violence basées sur le genre et les conflits sociaux ainsi que l'emploi et les conditions de travail des mineurs (travail des enfants) ;
- évaluer les besoins de collectes des déchets solides ;
- traiter de la procédure de gestion des ressources culturelles physiques en cas de découvertes fortuites ;
- réaliser des consultations des parties prenantes au sous-projet (bénéficiaires, PAPs, autorités administratives et coutumières, opérateurs économiques, populations, etc.). Les procès-verbaux y compris les listes des participants à ces consultations seront annexés au rapport de CIES.
- élaborer un Plan de Gestion Environnementale et Sociale (PGES) ainsi qu'un programme de surveillance et de suivi environnemental et social pour assurer le respect des exigences légales, environnementales et sociales. Ce PGES devra par ailleurs, décliner les responsabilités institutionnelles de mise en œuvre dudit PGES, évaluer les capacités techniques, matérielles et organisationnelles des acteurs et proposer des mesures de renforcement des capacités y relatives si besoin est ;
- définir un mécanisme de gestion des plaintes en s'appuyant sur celui contenu dans le CGES;

- faire une analyse des risques et définir un mécanisme de gestion des risques et accidents.

Le contenu de cette étude exige un certain nombre de tâches à exécuter par le Consultant qui sera chargé de sa réalisation.

## **V. Consistance des travaux**

Les travaux concernés par le CIES portent sur la réhabilitation par Reprofilage Lourd avec Traitement de Points Critiques (RLTPC) de **70 km** de routes rurales sélectionnées à l'issue du screening dans la région du Lôh-Djiboua.

De façon générale, les travaux de réhabilitation des routes rurales comprennent notamment :

- le dégagement des emprises techniques requises ;
- la mise en forme, le réglage et le compactage de l'arase de la couche de roulement ;
- la fourniture et la mise en œuvre de matériaux naturels sélectionnés ;
- la réalisation des ouvrages de drainage et d'assainissement (buses, dalots, ponceau, pont, etc.).

Le tableau suivant présente la liste des itinéraires classés en catégorie « B » dans la région du Lôh-Djiboua.

**Tableau n°1 : Itinéraires classés en catégorie « B »**

N°	Région	Département	Itinéraire à réhabiliter en RLTPC	Longueur (en km)	Classification de la Banque mondiale	
1	Lôh-Djiboua	Divo	CFI – ABOULAYEDJAN	10	B	
2		Ogoudou	BEMAKOUASSIKRO – N'ZI N'DRIKRO	15	B	
3		Guitry		COCHEMDIDA – N'GORANKRO	9	B
4				COCHEMBAOULE – NOUVEAU QUARTIER	21	B
5		Lakota		DIGAKO – KADEKO	5	B
6		Hiré		HIRE - LELEBLE	10	B
		Total		70		

## **VI. Mission du Consultant**

Au regard du contexte et des objectifs de l'étude, le consultant (firme) procédera à :

- 1. Validation du plan de travail avec l'UCP du PSNDEA :** confirmation du plan de travail, particulièrement en ce qui concerne les itinéraires concernés par le CIES et les thèmes qui feront l'objet d'analyses plus spécifiques ainsi que des modalités d'intervention, notamment la participation des parties intéressées et des groupes et communautés potentiellement affectés, y compris les populations locales, le processus de consultation.

## 2. Description du sous-projet, analyse du cadre politique, juridique et institutionnel et de la situation socio-environnementale et référence :

- Description du sous-projet : le consultant décrira de façon synthétique le sous-projet et son contexte en se servant au tant que possible de cartes à une échelle appropriée. La description du sous-projet doit inclure les caractéristiques techniques de l'aménagement qui sera réalisé, les matériaux et ressources matérielles et humaines de chantier nécessaires, les installations et services, les activités d'installation, des travaux et d'exploitation, etc. permettant de mieux appréhender les risques et impacts environnementaux et sociaux y relatifs, ainsi que les mesures d'atténuation qui seront proposées. A cet égard, les éléments à décrire porteront sur les composantes, caractéristiques et modalités de fonctionnements. Cette description prendra en compte les points suivants :

- contexte et justification du sous-projet de réhabilitation des routes rurales ;
- analyse des alternatives ou options du sous-projet ;
- localisation géographique du sous-projet ;
- plan d'aménagement du site du sous-projet ;
- description du processus de mise en œuvre du sous-projet.

- Description du cadre politique, juridique et institutionnel de mise en œuvre du sous-projet :

Le consultant fera une synthèse de/des :

- (i) la politique nationale en matière de protection de l'environnement ;
- (ii) la législation et 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 et agricole (la Loi d'orientation agricole). Il rappellera les dispositions-clefs du Code de l'Environnement, du décret relatif aux EIES. Ces textes (Constitution, lois, décret, arrêtés, etc.) inventoriés devront être présentés dans une matrice comme suit :

Intitulé des textes réglementaires	Dispositions liées aux activités du projet
Constitution Ivoirienne de 2016	
Loi cadre n°96-776 du 3 octobre 1996 portant Code de l'Environnement	

(iii) conventions et accords internationaux et sous régionaux signés ou ratifiés par la Côte d'Ivoire et traitant des aspects environnementaux et sociaux relatifs à ce type de sous-projet ;

(iv) la description des politiques de sauvegardes environnementales et sociales de la Banque mondiale applicables au sous-projet 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 aussi bien sur

le plan national qu'à l'échelon local et régional lors de la réalisation des travaux de réhabilitation des routes rurales ;

(v) institutions publiques nationales, privées et autres dont les types d'intervention seront divers, à tous les stades de mise en œuvre du sous-projet. L'accent devra être mis sur les acteurs de la région du Lôh-Djiboua.

Par ailleurs, les textes inventoriés doivent être présentés dans une matrice comme suit :

Intitulé 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
Convention de BAMAKO sur l'interdiction d'importer en Afrique des déchets dangereux			

### 3. Description de la situation socio-environnementale initiale de la zone du sous-projet :

Cette section du CIES comprend la description des composantes des milieux naturels et socioéconomiques pertinentes de la zone d'intervention du sous-projet.

L'analyse de l'état initial de l'environnement naturel du sous-projet sera focalisée sur la :

- délimitation de la zone d'influence directe et indirecte du sous-projet ;
- description des composantes pertinentes de l'environnement biophysique:
  - données de l'état initial de la qualité de l'air et du niveau acoustique dans la zone du sous-projet ;
  - relief pédologique, géologique, climat, hydrogéologie, hydrographie (formations géologique, structure, texture des sols, ...) ;
  - végétation (les différentes formations végétations, les espèces végétales menacées, l'inventaire des espèces floristiques le long de l'itinéraire (zone du sous-projet)) ;
  - les zones écologiquement sensibles et aires protégées (cours d'eau, zones humides à caractère sacré ou non, forêts classées, arbres et forêts sacrés, parcs et réserves, mont...) ;
  - faune (l'inventaire des espèces, des différents habitats de la faune et la présence ou non des espèces rares ou menacées de disparition dans la zone du sous-projet) ;
- description des composantes du milieu humain ;

- établissements humains (caractéristiques démographiques: nombre d'habitants, densité; nombre de concessions et autres infrastructures touchées telles que habitats, marchés, ateliers, magasins, écoles, centres de santé, puits, forages d'eau; plantations, cultures de rentes et annuelles,...) ;
- sites culturels (cimetières, lieux et cours d'eaux sacrés ...), archéologiques et cultuels (église, mosquée, objet ou site d'adoration, etc.) ;
- mode de vie, composition du tissu social, cultures locales (interdits, us et coutumes, etc.) ;
- l'économie locale et régionale (pêche, agriculture, artisanat, tourisme et loisir, etc.) et le dynamisme des activités agricoles et économiques, etc.) ;
- etc.

L'analyse du milieu récepteur a pour objectif de faire apparaître, autant que faire se peut, le niveau de sensibilité de chaque composante de l'environnement susceptible d'être perturbée par les travaux de réhabilitation des routes rurales.

Concernant l'environnement socioéconomique, l'objectif étant à partir de cette description, de montrer en quoi le sous-projet est susceptible d'introduire des déséquilibres ou des déstructurations sur l'organisation socio-économique (changement de statuts sociaux, altération des modes de vie, bouleversement des valeurs, des croyances, et des groupes sociaux vulnérables).

#### **4. Identification, analyse et évaluation des risques et impacts environnementaux et sociaux potentiels du sous-projet de réhabilitation des routes rurales :**

##### **6.4**

Le Consultant identifiera les impacts aussi bien positifs que négatifs des travaux à réaliser. Il distinguera les impacts directs, indirects, cumulatifs ou associés. L'analyse des impacts sera présentée clairement selon la relation cause-effets (composante – activité - impacts) ; elle pourrait intégrer les modes de vie locaux et les droits d'accès aux ressources et sur l'égalité d'accès aux opportunités de développement, spécialement pour des groupes qui risquent d'être affectés par la destruction de biens. Le Consultant identifiera les risques que le sous-projet proposé provoque des déplacements physiques involontaires, destructions de bien et perturbation d'activités ou diminue l'accès aux ressources, ou altère le mode de vie des populations affectées, par rapport à la situation de départ. Les impacts seront évalués et classés par sources et degré d'importance.

#### **5. Recommandations**

Cette section, dans la réalisation du CIES, vise trois principaux objectifs à savoir :

Au regard de l'évaluation de l'importance des impacts, le consultant devra faire des recommandations visant à une intégration harmonieuse du sous-projet dans son environnement immédiat. Ainsi, il proposera des actions à mener pour une surveillance et un suivi environnemental et social adéquat et efficace des



activités du sous-projet en tenant compte des caractéristiques des composantes du milieu qui abrite ce sous-projet.

Ces actions devront être clairement identifiées et les moyens ou méthodes nécessaires pour l'accomplissement de chaque action devront être également précisés.

## **6. 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 mesures d'atténuation du CIES sous forme de plan opérationnel. Par conséquent, l'étude 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 doit indiquer :

- les risques et impacts environnementaux et sociaux potentiels résultant des activités des travaux de réhabilitation des routes rurales ;
- les mesures d'atténuation proposées ;
- les responsabilités institutionnelles pour l'exécution des mesures d'atténuation ;
- l'estimation des coûts de mise en œuvre du PGES;
- des indicateurs de suivi ;
- les responsabilités institutionnelles pour le suivi de l'application des mesures d'atténuation intégrant un programme de renforcement des capacités des acteurs de mise en œuvre ;
- 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 l'ANDE ;
- 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, échancier de réalisation) ;
  - les modalités concernant la production des rapports de suivi (nombre, fréquence);
- Une matrice de synthèse du plan de gestion environnementale et sociale sera élaborée et tiendra compte des aspects non exhaustifs 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.

## **7. Consultation des parties prenantes, diffusion et publication du rapport**

La prise en compte du développement durable dans la conception du 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, des communautés et personnes affectées par le projet 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 sous-projet, la consultation des acteurs, communautés et personnes affectées devra être amorcée le plus tôt possible afin que le sous-projet devienne plus acceptable socialement.

Le consultant précisera l'étendue des consultations qu'il aura entreprises en vue de recueillir les points de vue et les préoccupations de toutes les parties intéressées par la réalisation du sous-projet (communautés bénéficiaires, personnes affectées, autorités préfectorales et coutumières, structures techniques régionales, ONGs, etc.). Pour ce faire, un processus efficace d'information et de consultation des parties prenantes de la zone directe et indirecte d'influence du sous-projet devra être mis en place.

Les réunions d'information et de consultation des parties prenantes tenues pendant le processus de criblage socio-environnemental se poursuivront pendant la réalisation du CIES. Elles seront basées sur une approche participative afin de favoriser les conditions d'un développement équitable du sous-projet ainsi qu'à des solutions comprises et acceptées par tous.

Ainsi, le consultant décrira les préoccupations, attentes et suggestions des populations concernant le sous-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 comprendre : le calendrier ou programme de réalisation des consultations, y compris les entités rencontrées, les supports ayant servi pour la consultation (procès-verbaux, listes de présence, etc.), les voies appropriées pour la consultation (focus group, enquêtes, réunion publique, interview, etc.), la documentation des résultats des consultations.

Ces procès-verbaux et les listes de présence dûment signées par les différentes parties prenantes seront annexés au rapport du CIES.

Le consultant facilitera la coordination et la participation des ONGs, des secteurs privés et du secteur public pendant la réalisation du CIES ainsi que la formulation de ses conclusions et recommandations. Il documentera les différents échanges et sessions de concertation en mentionnant les propositions des parties prenantes et personnes affectées par le sous-projet.

## 8. Durée- déroulement et livrables de l'étude

### 8.1 Durée et déroulement de l'étude

La durée totale de l'étude est de 35 jours pour la réalisation de la mission de terrain et la rédaction du rapport du CIES y compris l'atelier de validation du rapport du CIES. Le bureau d'étude proposera dans son offre un planning d'exécution de l'étude comportant les éléments ci-dessous, en tenant compte des aspects liés aux périodes de consultation des autorités administratives locales et les autres parties intéressées (communautés bénéficiaires, personnes affectées) ainsi qu'aux enquêtes socio-économiques, etc.

- Préparation méthodologique : ----- 02 jours
- Réunion de cadrage avec l'UCP : ----- 01 jour
- Mission de terrain : ----- 12 jours
- Rédaction du rapport provisoire : ----- 15 jours
- Restitution du rapport provisoire : ----- 01 jour
- Validation du rapport provisoire à l'ANDE: ----- 01 jour
- Rédaction du rapport définitif (après observations de l'ANDE et de la Banque mondiale): --- 03 jours

La durée calendaire entre le démarrage effectif de l'étude et le dépôt du rapport final n'excèdera pas 50 jours.

### 8.2 Livrables de l'étude

Dans le cadre de la restitution du CIES, le consultant devra soumettre un rapport provisoire de l'étude sous format papier et électronique (MS WORD).

Après la réalisation de la revue de qualité par le client, le consultant transmettra 20 copies en version papier dont une copie originale du rapport provisoire (NB : les cartes, plans, graphiques et photos devront être en couleur pour toutes les copies) en vue de la validation en comité interministériel à l'ANDE.

Le Consultant devra fournir une version finale du rapport du CIES qui prend en compte à la fois les observations de la partie nationale (validation par l'ANDE) et celles de la Banque mondiale.

## 9. Profil et équipe du consultant

La Mission sera réalisée par un consultant. Le consultant à sélectionner devra justifier d'au moins cinq (05) années d'existence légale, d'au moins cinq (05) missions d'évaluations environnementales et sociales et d'au moins trois (03) missions d'Etude ou de Constat d'Impact Environnemental et Social (EIES/CIES) dont les rapports ont été approuvés avec attestations de bonne exécution fourni par le commanditaire de l'étude.

Le consultant sélectionné devra proposer une liste de trois (03) Experts et des spécialités requises pour l'élaboration du CIES. Cependant, il est recommandé de mettre sur pied une équipe pluridisciplinaire minimale composées des spécialités et expériences suivantes :

- **Le Chef de mission** sera un **Environnementaliste** de niveau d'étude minimum BAC+5 en gestion de l'environnement ou des ressources naturelles ou domaine équivalent (géographie, biologie, foresterie, etc.), possédant une expérience d'au moins 5 ans dans les évaluations environnementales et sociales en général et avoir mené au moins 3 missions d'études environnementale et sociale similaires dans le cadre de projets ou programmes cofinancés. Il/elle sera chargé (e) de coordonner les activités des membres de l'équipe et de la rédaction des différents rapports d'étape. En particulier, il/elle orientera les membres de l'équipe sur les activités à prendre en compte, précisera la méthodologie à mettre en œuvre et organisera les échanges ;
- **Un (01) Sociologue ou socioéconomiste** de niveau d'étude minimum BAC+5 en sociologie ou socioéconomie, ayant une expérience professionnelle d'au moins 3 ans dans le domaine des études socioéconomiques en milieu rural et dans le traitement d'impacts sociaux (acquisition foncière et/ou perte d'activités économiques des personnes ou groupes de personnes affectées par le projet (PAPs)). Il/elle devra être familiarisé(e) avec les dispositions de la politique opérationnelle PO. 4.12 de la Banque mondiale, et doit avoir mené au moins 2 missions d'études similaires dans le cadre de projets ou programmes cofinancés. Il/elle sera chargé(e) d'identifier les déterminants sociaux et analyser les répercussions possibles des travaux envisagés sur les activités socio-économiques et culturelles des communautés.
- **Un (01) Ingénieur de conception des travaux publics ou du génie civil (routier)** de niveau BAC+5, ayant une expérience d'au moins 3 ans dans la conduite d'études et/ou travaux de construction routière. Il/elle doit avoir mené au moins 2 missions de travaux de construction ou de réhabilitation/entretien sur les routes en terre.

#### 10. Tableau d'utilisation des experts

Le tableau ci-après donne le temps d'affectation de chaque expert du Consultant pour la réalisation des différentes étapes de la mission.

Désignation	Quantité (Homme. Jours)
-------------	-------------------------

	Environnementaliste	Sociologue	Ingénieur routier
Préparation méthodologique	2	2	2
Cadrage avec l'UCP	1	1	1
Mission de terrain (y compris consultation des parties prenantes)	12	12	8
Rédaction des rapports provisoires	15	10	2
Restitution du rapport provisoire	1	1	1
Validation du rapport provisoire à l'ANDE	1	1	1
Rédaction du rapport définitif (après observations de l'ANDE)	3	-	-
Total	35	27	14

## **II. Contenu et présentation du rapport**

Pour la rédaction du rapport de CIES et de son contenu, le consultant devra se référer au model indicatif ci-après :

- **Tables des matières**
- **Liste des sigles et acronymes**
- **Résumé exécutif (français et anglais)**
- **Introduction**
  - Contexte et justification du sous-projet ;
  - Objectifs de l'étude ;
  - Méthodologie de l'étude.
- **Description du sous-projet**
  - Promoteur du sous-projet ;
  - Localisation géographique des itinéraires du sous-projet ;
  - Description du sous-projet (consistance des travaux, technologie envisagée, différentes phases...) et de ses alternatives (incluant la situation sans le projet) ;

- **Cadre politique, juridique et institutionnel de l'évaluation environnementale et sociale du sous-projet**
- **Situation environnementale et socioéconomique de référence de la zone du sous-projet**
- **Identification, analyse et évaluation de l'importance des risques et impacts environnementaux et sociaux induits par le sous projet**
- **Recommandations pour la prévention et la gestion des risques, l'atténuation des impacts négatifs et la bonification des impacts positifs**
- **Plan de gestion environnementale et sociale**
  - Description des mesures (démarrage des travaux, pendant les travaux, pendant l'exploitation) et leurs coûts ;
  - Cadre organisationnel de mise en œuvre du PGES ;
  - Mécanisme de suivi-évaluation du PGES ;
  - Gestion des risques et accidents ;
  - Mécanisme de gestion des découvertes fortuites ;
  - Mécanisme de gestion des plaintes ;
  - Matrice de synthèse du PGES ;
- **Consultation des parties prenantes**
- **Conclusion**
- **Références bibliographiques**
- **Annexes**
  - Liste des personnes rencontrées ;
  - Procès-verbaux des consultations des parties prenantes ;
  - Support de communication (coupures de presse, opinions écrites, etc.) ;
  - Carte de situation du sous-projet ;
  - Plan de lotissement (tracé de la route à la traversée des localités) ;
  - Plan général du site avec les différentes installations (Bureaux, système de collecte, etc.) ;
  - TDRs de l'étude CIES)

### **III. Méthode de sélection**

Le Consultant sera recruté selon la méthode de sélection fondée sur les Qualifications du Consultant (QC), conformément aux règlements de passation de marchés pour les emprunteurs sollicitant le financement de projets d'investissements (FPI) du 1er juillet 2016. Un avis à manifestation d'intérêt sera publié.

## **ANNEXE 2**

**Procès-verbaux des réunions d'information et de  
consultation publique**



REPUBLIQUE DE CÔTE D'IVOIRE  
*Union – Discipline – Travail*



MINISTÈRE DE L'ÉCONOMIE  
NUMÉRIQUE ET DE LA POSTE

-----  
DIRECTION DES PROJETS DES  
SYSTÈMES D'INFORMATION ET DES  
STATISTIQUES

PROJET DE SOLUTIONS NUMÉRIQUES  
POUR LE DESENCLAVEMENT DES  
ZONES RURALES ET L'e-  
AGRICULTURE



MINISTÈRE DE L'AGRICULTURE  
ET DU DÉVELOPPEMENT RURAL

MINISTÈRE DE L'ÉQUIPEMENT  
ET DE L'ENTRETIEN ROUTIER

-----  
AGENCE DE GESTION DES ROUTES



**CONSTAT D'IMPACT ENVIRONNEMENTAL ET SOCIAL (CIES) DE  
TRAVAUX DE REPROFILAGE LOURD ET TRAITEMENT DE  
POINTS CRITIQUES (RLTPC) DE 70 KM DE ROUTES RURALES  
DANS LA RÉGION DU LOH-DJIBOUA**

## **PROCES VERBAL DE LA REUNION D'INFORMATION ET DE CONSULTATION PUBLIQUE A DIVO**

Date : 28-11-2019

Lieu : Salle de conférence de la Préfecture de Divo

### **ORDRE DU JOUR**

- Mot de bienvenue
- Présentation du projet
- Présentation de la consistance du CIES
- Échanges avec la population
- Clôture de la réunion

Le jeudi 28 Novembre 2019, de 11 heures 11 minutes à 12 heures 30 minutes, s'est tenue dans la salle de conférence de la Préfecture de Divo, une réunion d'information et de consultation publique des populations relative au projet de reprofilage lourd et de traitement de points critiques (RLTPC) de 70 kilomètres de routes en terre dans la région de Lôh-Djiboua. Cette réunion qui vise à informer, consulter et recueillir les avis et suggestions des différentes parties prenantes au projet, a enregistré la participation des autorités administratives, des chefs des services déconcentrés et des communautés villageoises.

Ont pris part à cette réunion :

- le Préfet de Région du Lôh-Djiboua, Préfet de Département de Divo,
- le Secrétaire Général de Préfecture de Divo,
- Le Sous-préfet de Nebo, assurant l'intérim du Sous-préfet de Divo,
- Le Directeur Général Adjoint du Conseil Régional du Lôh-Djiboua,
- La 4<sup>ème</sup> Adjointe au Maire, représentant le Maire de la Commune de Divo,
- Le Directeur Régional de l'Environnement,
- Le Chef de Service de Foncier de la Direction Régionale de l'Agriculture et du Développement Rural, représentant le Directeur Régional,
- Le Directeur Régional des Eaux et Forêts,
- Le Directeur Régional des Mines et de la Géologie,
- Sa majesté, le Chef central de Divo,
- Les consultants de IGC.

La liste de présence de cette réunion est annexée au présent procès-verbal.

INTERVENANTS	RESUME DE L'INTERVENTION
<b>INTRODUCTION</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Monsieur KOUAKOU Assouman, Préfet de Région du Lôh-Djiboua, Préfet de Département de Divo, Président de la cérémonie,</li> </ul>	<p>il a ouvert la réunion par le mot de bienvenue, tout en remerciant les personnes qui ont répondu à l'invitation. Il a ensuite donné l'objet de la rencontre en indiquant que la présente réunion s'inscrit dans le cadre d'un important projet qui concerne le reprofilage des routes en terre dans la région du Lôh-Djiboua. C'est un projet initié par l'Etat de Côte d'Ivoire à travers le Ministère de l'Economie Numérique et de la poste, en collaboration avec le Ministère de l'Agriculture et du Développement Rural. Avant de terminer ses propos introductifs et ouvrir la séance, Monsieur le Préfet de Région a relevé quelques retombées positives de la réalisation de ce projet, notamment le désenclavement des zones rurale, et surtout l'amélioration de la circulation sur les pistes rurales.</p> <p>La parole a été donnée par la suite à monsieur Kouakou Koffi, chef de la mission pour présenter le projet qui fait l'objet de la rencontre.</p>

INTERVENANTS	RESUME DE L'INTERVENTION
<b>PRESENTATION DU PROJET</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Monsieur KOUAKOU Koffi, Consultant sociologue, Chef de mission</li> </ul>	<p>Prenant la parole, a d'abord présenté le Cabinet en charge de l'étude. Il a indiqué que le bureau d'études Ingénierie Génie Civil (IGC) est une structure de droit ivoirien, spécialisée dans le contrôle et le suivi des travaux de génie civil, d'hydraulique, de génie rural, mais également dans les études environnementales et sociales.</p> <p>Le consultant a aussi souligné que suite à un appel d'offre, l'Ageroute, en sa qualité de maître d'ouvrage délégué, a retenu IGC pour réaliser le Constat d'Impact Environnemental et Social (CIES) du projet de reprofilage lourd et de traitement de points critiques de 70 Km de routes rurales dans la région du Lôh-Djiboua.</p> <p>le consultant socio-économiste a axé son exposé sur les points suivants :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- le contexte général du projet,</li> <li>- la méthodologie de l'Etude,</li> <li>- les attentes du Consultant.</li> </ul> <p>S'agissant du contexte du projet, il a indiqué que le projet s'inscrit dans le cadre de la mise en œuvre de la composante 3 du Projet de Solutions Numériques pour le Désenclavement des zones rurales et le e-Agriculture (PSNDEA). C'est un vaste projet qui concerne la réhabilitation des routes rurales dans les régions du Lôh-Djiboua, du Gôh, du Haut-Sassandra, du Poro, de la Bagoué, et du Bounkani, des régions connues comme zones de fortes productions vivrières. Pour ce faire, le PSNDEA envisage la réhabilitation de 130 km de routes rurales dans la région du Lôh-Djiboua au titre du programme 758 km.</p> <p>Dans cette perspective, douze (12) itinéraires ont été identifiés par le PSNDEA en collaboration avec les acteurs de la région du Lôh-Djiboua.</p> <p>Le consultant a terminé la première partie de son intervention en soulignant que la réalisation du projet vise à désenclaver les zones rurales et utiliser les TIC pour le développement et la modernisation de l'agriculture.</p> <p>Après avoir indiqué le contexte du projet, la parole est revenue à l'Expert Routier pour présenter le projet dans ses aspects techniques.</p>



INTERVENANTS	RESUME DE L'INTERVENTION
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Monsieur KODIA Yao Félix, Expert routier</li> </ul>	<p>L'Expert routier a d'abord donné la liste des itinéraires projets dans la région. Ce sont les tronçons:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- CFI-Aboulayedjan long de 10 km à cheval sur les sous-préfectures de Divo et de Guitry ;</li> <li>- Bemakouassikro- N'Zi N'Drikro- Kouadiobakro long de 15 km, également à cheval sur les sous-préfectures d'Ogoudou et d'hiré ;</li> <li>- Cochemdida-N'Gorankro-Issiakakro long de 09 km, situé dans la sous-préfecture de Dairo-Didizo ;</li> <li>- Cochembaoulé-Nouveau quartier de linéaire 21 km, situé également dans la sous-préfecture de Dairo-Didizo ;</li> <li>- Digako-Kadeko de longueur 5 km dans la sous-préfecture de Lakota ;</li> <li>- Et enfin Hiré-Leleble long de 10 km à cheval sur les sous-préfectures d'Hiré et de Taabo.</li> </ul> <p>S'agissant de l'emprise des travaux, l'Expert routier a souligné que les travaux se dérouleront dans l'emprise disponible avec des élargissements par endroit. La largeur varie de 8 à 11 mètres.</p> <p>Quant aux travaux, ils concernent essentiellement le traitement des routes en reprofilage lourd et avec la construction d'ouvrages de drainage et d'assainissement de type Buse et dalot. La réalisation de ces travaux nécessitera la mobilisation d'engins lourds tels les bulldozers, les chargeuses, etc., a précisé le consultant.</p> <p>Il a terminé ses propos en relevant que conformément la réglementation nationale en matière de protection de l'environnement, les travaux se dérouleront en quatre phases que sont :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- La phase d'installation des chantiers ;</li> <li>- La phase de construction ;</li> <li>- La phase de fin des chantiers et repli ;</li> <li>- Et enfin, la phase d'exploitation.</li> </ul>

- Monsieur KOUAKOU Koffi, Expert sociologue, Chef de mission

Reprenant la parole pour présenter l'étude relative au projet de reprofilage, l'Expert Sociologue a relevé qu'au regard des dispositions réglementaires nationales et des exigences des bailleurs de fonds en matière de sauvegarde environnementale et sociale, la mise œuvre dudit projet requiert des études environnementales et sociales préalables, notamment le Constat d'Impact Environnemental et social (CIES). Abordant la méthodologie, l'Expert Sociologue a tout d'abord indiqué que la mission du Consultant porte sur le Constat d'Impact Environnemental et Social (CIES). Selon lui, ces études sont menées pour répondre, d'une part, à des exigences des Partenaires au développement (Institutions financières internationales), et d'autre part, pour respecter les prescriptions environnementales de la loi-cadre n°96-766 du 3 octobre 1996 portant Code de l'Environnement.

Selon le consultant sociologue, les études environnementales et sociales visent également à prendre en compte dès la conception d'un projet, les impacts environnementaux et sociaux (positifs et négatifs) susceptibles de se produire pendant sa réalisation, en vue de favoriser son intégration dans l'environnement naturel et socioéconomique.

Dans cette optique, l'étude exige préalablement la tenue d'une réunion d'information et de consultation des parties prenantes au projet, notamment les autorités administratives, les chefs de services déconcentrés et les populations de la zone du projet. Cette réunion est un cadre d'échange avec les parties prenantes pour exprimer les préoccupations, les contraintes, ainsi les craintes liées à la réalisation du projet, et permet aussi d'obtenir leur implication pour la réussite du projet, a indiqué le consultant.

Au titre des activités à mener au cours de ces études, le consultant a souligné entre autres :

la réunion d'information et de consultation publique qui fait l'objet de la présente rencontre ;

les enquêtes dans la zone du projet pour identifier les impacts du projet, ainsi que les contraintes dans l'emprise du projet.

Le Consultant a, en outre, indiqué que la réalisation d'un tel projet présente de nombreux impacts aussi bien positifs que négatifs sur les milieux environnemental et social.

Des impacts positifs, Il a souligné notamment :

- la création d'emplois ;
- le développement d'activités économiques et augmentation de revenu ;
- les opportunités de créations d'emploi, etc.

s'agissant des impacts négatifs, le consultant a relevé entre autres :

- Perturbation momentanées de la circulation ;
- Pertes de cultures liées à la destruction des cultures agricoles situées dans l'emprise du projet ; Etc.

Pour atténuer les impacts négatifs, le consultant a fait savoir que des mesures seront proposées par le consultant dans le rapport du Constat d'Impact Environnemental et Social.

Le Consultant a terminé son propos par une note de sensibilisation à l'endroit de l'assistance sur :

- l'adhésion au projet ;
- le bon accueil des agents intervenant sur le projet ;

Toutes ces attentes se résument, selon le consultant, en une synergie d'action entre les parties prenantes.



INTERVENANTS	RESUME DE L'INTERVENTION
<b>ECHANGES : Réactions et propositions</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Monsieur ANON Beda, Directeur Général Adjoint du Conseil Régional du Lôh Djiboua</li> </ul>	<p>a d'abord remercié l'équipe des experts du Cabinet IGC pour la bonne nouvelle qui va certainement réjouir les populations des localités bénéficiaires ; il a, aussi, souhaité savoir les critères de choix de ces itinéraires. Il a terminé en suggérant des séances de sensibilisation auprès des populations avant le démarrage des travaux.</p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Monsieur KOUAKOU Koffi, Sociologue, chef de mission</li> </ul>	<p>a répondu pour dire selon les termes de référence, le choix de ces tronçons a été fait en collaboration avec les autorités administratives, notamment les préfets et sous-préfets, mais également avec les services déconcentrés du Ministère de l'Agriculture et du Développement Rural.</p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Madame AMIAN Affoué Rosalie, la 4<sup>ème</sup> Adjointe au Maire,</li> </ul>	<p>est revenue sur la question relative au choix des itinéraires, avant de suggérer que les travaux sur le tronçon CFI-Aboulayedjan touchent aussi le village sur les Rails avec certains campements aux alentours.</p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Monsieur KOUASSI Salomon, de la Direction Régionale de l'Equipement et de l'Entretien Routier</li> </ul>	<p>a demandé la mise à disposition de la liste des itinéraires à la direction régionale de l'Equipement et de l'Entretien Routier. Il a également voulu savoir le maître d'œuvre du projet.</p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Monsieur KODIA Yao, Expert Routier</li> </ul>	<p>Répondant cette préoccupation, a indiqué que le projet est en sa phase études ; par conséquent, les éléments concernant sa phase travaux ne sont pas encore connus. Il a rassuré pour dire que ces éléments suivront une fois les études achevées et validées.</p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Madame N'GUESSAN Josiane, Sous-préfet de Nébo, assurant l'intérim du Sous-préfet de Divo,</li> </ul>	<p>a d'abord remercié l'équipe des experts de IGC avant de suggérer que le projet prenne en compte d'autres tronçons aussi importants que ceux retenus ; car les attentes sont nombreuses en ce qui concerne le traitement des routes rurales dans la région.</p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Sa majesté, Nanan ALIKO,</li> </ul>	<p>a traduit sa reconnaissance au gouvernement pour cette initiative qui réjouit les populations, toutefois, il souhaité que d'autres itinéraires dans le département Divo, chef-lieu de région, fassent également l'objet de traitement.</p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Monsieur GNONAN Kassi de la Direction Régionale de l'Environnement</li> </ul>	<p>a suggéré que les mesures en matière de protection de l'environnement physique et humain soient respectées par les entreprises exécutant les travaux. Il a insisté sur l'arrosage du chantier pendant les travaux pour atténuer le soulèvement de la poussière.</p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Monsieur KOUAKOU Assouman, Préfet de Région du Lôh-Djiboua, Préfet de Département de Divo, Président de la cérémonie,</li> </ul>	<p>avant de lever la séance, monsieur le Préfet de Région du Lôh-Djiboua, Préfet du Département de Divo, a réitéré ses remerciements à l'assistance pour sa disponibilité. il a également exhorté les chefs de services à faciliter les activités des experts sur le terrain en vue de la réussite de ce projet tant attendu par les populations. Il a aussi insisté sur la doléance de Sa majesté, Chef ALIKO relative à un nombre important de tronçons à</p>

INTERVENANTS	RESUME DE L'INTERVENTION
	<p>traiter dans le département de Divo, Chef-lieu de Région du Lôh-Djiboua.</p> <p>Il a, par ailleurs, réaffirmé la disponibilité des autorités à accompagner et appuyer les équipes dans la mise en œuvre du projet. Il a toutefois décrié le fait que les autorités locales ne sont pas suffisamment associées dans la gestion des projets.</p> <p>Pour terminer, il a demandé aux différentes parties présentes de relayer l'information donnée à toutes les populations.</p> <p>La séance a été levée à 12 heures 30 minutes.</p>

Fait à Divo, le 28 Novembre 2019

**Le Consultant**

**KOUAKOU Koffi,**  
Consultant, Expert sociologue



**Le Président de la séance**

**KOUAKOU Assouman,** Préfet de Région du Lôh-Djiboua,  
Préfet de Département de Divo





REPUBLIQUE DE COTE D'IVOIRE

Union - Discipline - Travail

MINISTERE DE L'ECONOMIE NUMERIQUE  
ET DE LA POSTE

DIRECTION DES PROJETS DES SYSTEMES  
D'INFORMATION ET DES STATISTIQUES













**CONSTAT D'IMPACT ENVIRONNEMENTAL ET SOCIAL (CIES) DE TRAVAUX  
DE REPROFILAGE LOURD ET TRAITEMENT DE POINTS CRITIQUES (RLTPC)  
DE 70 KM DE ROUTES RURALES DANS LA REGION DU LOH-DJIBOUA**

**Liste de présence de la réunion d'information et de consultation publique à DIVO**

Date: 28/11/2019

N°	NOM ET PRENOMS	SERVICE /VILLAGE	CONTACTS Téléphone / Email	EMARGEMENT
01	KOUAKOU ASSOMAN	Préfet de Région	07-07-97-22	
02	DINHÉ KONE	SG Préfecture	05 60 71 47	
03	N'GUESSAN JOSIANE	Secr. préfet NEBO	07 44 54 55	

N°	NOM ET PRENOMS	SERVICE / VILLAGE	CONTACTS Téléphone / Email	EMARGEMENT
01	AMESSAN GNANORAH JEAN	Direction régionale ↳ Eau & Forêt	07923557	
02	Tsitue yapo Michel Jannès	Direction régionale des mines et géologie Bivo	07047086 geologie01atroubue@gmail.com	
03	GNANAN RASSIO Régis	Direction régionale Environnement	08658697 gnananregis@gmail.com	
04	KOUASSI N'DRI BROU Salomon.	DREER / BIVO.	brousalomon2@ gmail.com.	
05	Ali Sogbe Daniel	S/b travaux Conseil Régional Lotté	alisesogbe@gmail.com	
06	Kouyo Savaneux	Radio Sud Bandama	5353 1054	
07	Anon Bèda Gabin	Consul régional	07510360	
08	AMIAN AFFOUÉ Rosalie	Mairie	07-91-93-33	
09	Tebbo ALIKO	Président du collectif des chefs de parti	08500289	
10	Gnewoko Franck	Construction BIVO	09955588	

REPUBLIQUE DE CÔTE D'IVOIRE

*Union – Discipline – Travail*



MINISTÈRE DE L'ÉCONOMIE  
NUMÉRIQUE ET DE LA POSTE

.....  
DIRECTION DES PROJETS DES  
SYSTÈMES D'INFORMATION ET DES  
STATISTIQUES

PROJET DE SOLUTIONS  
NUMÉRIQUES POUR LE  
DÉSENCLAVEMENT DES ZONES  
RURALES ET L'e-AGRICULTURE



MINISTÈRE DE L'AGRICULTURE  
ET DU DÉVELOPEMENT RURAL

MINISTÈRE DE L'ÉQUIPEMENT  
ET DE L'ENTRETIEN ROUTIER

.....  
AGENCE DE GESTION DES ROUTES



**CONSTAT D'IMPACT ENVIRONNEMENTAL ET SOCIAL (CIES) DE  
TRAVAUX DE REPROFILAGE LOURD ET TRAITEMENT DE  
POINTS CRITIQUES (RLTPC) DE 70 KM DE ROUTES RURALES  
DANS LA RÉGION DU LOH-DJIBOUA**

**PROCES VERBAL DE LA REUNION D'INFORMATION ET  
DE CONSULTATION PUBLIQUE A GUITRY**

Date : 02-12-2019

Lieu : Salle de conférence de la Préfecture de  
Guitry

**ORDRE DU JOUR**

- Mot de bienvenue
- Présentation du projet
- Présentation de la consistance du CIES
- Echanges avec la population
- Clôture de la réunion



Le lundi 02 Décembre 2019, de 10 heures 45 minutes à 11 heures 51 minutes, s'est tenue dans la salle de conférence de la Préfecture de Guitry, une réunion d'information et de consultation publique des populations relative au projet de reprofilage lourd et de traitement de points critiques (RLTPC) de 70 kilomètres de routes en terre dans la région de Lôh-Djiboua. Cette réunion qui vise à informer, consulter et recueillir les avis et suggestions des différentes parties prenantes au projet, a enregistré la participation des autorités administratives, des chefs des services déconcentrés et des communautés villageoises.

Ont pris part à cette réunion :

- le Secrétaire Général de la Préfecture de Guitry, représentant le Préfet de Département de Guitry,
- Le Sous-préfet de Dairo-Didizo, assurant l'intérim du sous-préfet de Guitry,
- Le 1<sup>er</sup> Adjoint au Maire, représentant le Maire de la Commune de Guitry,
- Le Directeur départemental de l'Agriculture et du développement rural,
- Les chefs des villages riverains,
- Les consultants de IGC.

La liste de présence de cette réunion est annexée au présent procès-verbal.

INTERVENANTS	RESUME DE L'INTERVENTION
<b>INTRODUCTION</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Monsieur GUEU Gilbert, Secrétaire Général de la préfecture, représentant le Préfet de Département de Guitry, Président de la cérémonie,</li> </ul>	<p>il a ouvert la réunion par le mot de bienvenue, tout en remerciant les personnes qui ont répondu à l'invitation. Il a ensuite donné l'objet de la rencontre en indiquant que la présente réunion s'inscrit dans le cadre d'un important projet qui concerne le reprofilage des routes en terre dans la région du Lôh-Djiboua. C'est un projet initié par l'Etat de Côte d'Ivoire à travers le Ministère de l'Economie Numérique et de la poste, en collaboration avec le Ministère de l'Agriculture et du Développement Rural. Avant de terminer ses propos introductifs et ouvrir la séance, Monsieur le Secrétaire Général a relevé quelques retombées positives de la réalisation de ce projet, notamment le désenclavement des zones rurale, et surtout l'amélioration de la circulation sur les pistes rurales.</p>

INTERVENANTS	RESUME DE L'INTERVENTION
<b>PRESENTATION DU PROJET</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Monsieur KOUAKOU Koffi, Consultant sociologue, Chef de mission</li> </ul>	<p>a d'abord présenté le Cabinet en charge de l'étude. Il a indiqué que le bureau d'études Ingénierie Génie Civil (IGC) est une structure de droit ivoirien, spécialisée dans le contrôle et le suivi des travaux de génie civil, d'hydraulique, de génie rural, mais également dans les études environnementales et sociales.</p> <p>Le consultant a aussi souligné que suite à un appel d'offre, l'Ageroute, en sa qualité de maître d'ouvrage délégué, a retenu IGC pour réaliser le Constat d'Impact Environnemental et Social (CIES) du projet de reprofilage lourd et de traitement de points critiques de 70 Km de routes rurales dans la région du Lôh-Djiboua.</p> <p>le consultant socioéconomiste a axé son exposé sur les points suivants :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- le contexte général du projet,</li> <li>- la consistance du projet,</li> <li>- la méthodologie de l'Etude,</li> <li>- les attentes du Consultant.</li> </ul> <p>S'agissant du contexte du projet, il a indiqué que le projet s'inscrit dans le cadre de la mise en œuvre de la composante 3 du Projet de Solutions Numériques pour le Désenclavement des zones rurales et le e-Agriculture (PSNDEA). C'est un vaste projet qui concerne la réhabilitation des routes rurales dans les régions du Lôh-Djiboua, du Gôh, du Haut-Sassandra, du Poro, de la Bagoué, et du Bounkani, des régions connues comme zones de fortes productions vivrières.</p> <p>Pour ce faire, le PSNDEA envisage la réhabilitation de 130 km de routes rurales dans la région du Lôh-Djiboua au titre du programme 758 km.</p> <p>Dans cette perspective, douze (12) itinéraires ont été identifiés par le PSNDEA en collaboration avec les acteurs de la région du Lôh-Djiboua.</p> <p>Le consultant a terminé la première partie de son intervention en soulignant que la réalisation du projet vise à désenclaver les zones rurales et utiliser les TIC pour le développement et la modernisation de l'agriculture.</p> <p>Après avoir indiqué le contexte du projet, la parole est revenue à l'Expert Routier pour présenter le projet dans ses aspects techniques.</p>

INTERVENANTS	RESUME DE L'INTERVENTION
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Monsieur KODIA Yao Félix, Expert routier</li> </ul>	<p>L'Expert routier a d'abord donné la liste des itinéraires projets dans le département. Ce sont :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- CFI-Aboulayedjan long de 10 km ;</li> <li>- Cochemdida-N'Gorankro-Issiakakro long de 09 km;</li> <li>- Cochembaoulé-Nouveau quartier de linéaire 21 km.</li> </ul> <p>S'agissant de l'emprise des travaux, l'Expert routier a souligné que les travaux se dérouleront dans l'emprise disponible avec des élargissements par endroit. La largeur varie de 8 à 11 mètres.</p> <p>Quant aux travaux, ils concernent essentiellement le traitement des routes en reprofilage lourd et avec la construction d'ouvrages de drainage et d'assainissement de type Buse et dalot. La réalisation de ces travaux nécessitera la mobilisation d'engins lourds tels les bulldozers, les chargeuses, etc.</p> <p>Il a terminé ses propos en relevant que conformément la réglementation nationale en matière de protection de l'environnement, les travaux se dérouleront en quatre phases que sont :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- La phase d'installation des chantiers ;</li> <li>- La phase de construction ;</li> <li>- La phase de fin des chantiers et repli ;</li> <li>- Et enfin, la phase d'exploitation.</li> </ul>

- Monsieur KOUAKOU Koffi, Expert sociologue,  
Chef de mission

Reprenant la parole pour présenter l'étude relative au projet de reprofilage, l'Expert Sociologue a relevé qu'au regard des dispositions réglementaires nationales et des exigences des bailleurs de fonds en matière de sauvegarde environnementale et sociale, la mise œuvre dudit projet requiert des études environnementales et sociales préalables, notamment le Constat d'Impact Environnemental et social (CIES). Abordant la méthodologie, l'Expert Sociologue a tout d'abord indiqué que la mission du Consultant porte sur le Constat d'Impact Environnemental et Social (CIES). Selon lui, ces études sont menées pour répondre, d'une part, à des exigences des Partenaires au développement (Institutions financières internationales), et d'autre part, pour respecter les prescriptions environnementales de la loi-cadre n°96-766 du 3 octobre 1996 portant Code de l'Environnement.

Selon le consultant sociologue, les études environnementales et sociales visent également à prendre en compte dès la conception d'un projet, les impacts environnementaux et sociaux (positifs et négatifs) susceptibles de se produire pendant sa réalisation, en vue de favoriser son intégration dans l'environnement naturel et socioéconomique.

Dans cette optique, l'étude exige préalablement la tenue d'une réunion d'information et de consultation des parties prenantes au projet, notamment les autorités administratives, les chefs de services déconcentrés et les populations de la zone du projet. Cette réunion est un cadre d'échange avec les parties prenantes pour exprimer les préoccupations, les contraintes, ainsi les craintes liées à la réalisation du projet, et permet aussi d'obtenir leur implication pour la réussite du projet, a indiqué le consultant.

Au titre des activités à mener au cours de ces études, le consultant a souligné entre autres :  
la réunion d'information et de consultation publique qui fait l'objet de la présente rencontre ;  
les enquêtes dans la zone du projet pour identifier les impacts du projet, ainsi que les contraintes dans l'emprise du projet.

Le Consultant a, en outre, indiqué que la réalisation d'un tel projet présente de nombreux impacts aussi bien positifs que négatifs sur les milieux environnemental et social.

Des impacts positifs, Il a souligné notamment :

- la création d'emplois ;
- le développement d'activités économiques et augmentation de revenu ;
- les opportunités de créations d'emploi, etc.



INTERVENANTS	RESUME DE L'INTERVENTION
<b>ECHANGES : Réactions et propositions</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Monsieur DAGO Dominique, 1<sup>er</sup> Adjoint au Maire</li> </ul>	<p>a soulevé deux préoccupations : la première est relative à la réglementation en vigueur en matière de gestion des sites d'emprunt, et la seconde concerne ce qui est prévue en cas de destruction des cultures agricoles et autres biens.</p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Monsieur KOUAKOU Koffi, Sociologue, chef de mission</li> </ul>	<p>a répondu pour dire qu'en matière de gestion des sites d'emprunt des matériaux, c'est le ministère des mines et de la géologie qui est compétent. Les entreprises qui vont réaliser les travaux doivent donc prendre attache avec les services déconcentrés de ce ministère en vue de remplir toutes les formalités une fois le site identifié. Il a également souligné qu'une négociation préalable avec les propriétaires terriens est indispensable avant d'engager toute démarche administrative.</p> <p>Quant aux cultures agricoles impactées, le consultant a indiqué que les textes tels que le Décret N°2013-224 du 13 Mars 2013 et le Décret N°2014-25 du 22 Janvier 2014 concernant l'indemnisation des populations dans le domaine de l'agriculture exigent leur application. Cependant, au regard des impacts qui sont jugés modérés dans la réalisation de ce projet, la question des indemnisations des cultures détruites n'est pas abordée. Une sensibilisation des populations est donc envisagée avec l'implication des autorités administratives et coutumières pour le déroulement du projet.</p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Monsieur KOUADIO Opalé, Chef du village de Tiégba</li> </ul>	<p>a attiré l'attention de l'assistance sur les problèmes récurrents dans la gestion des sites d'emprunts entre les entreprises et les propriétaires terriens. Il souhaite que la réglementation en la matière soit appliquée afin d'éviter tout blocage des travaux.</p> <p>Il a, par ailleurs, précisé que le tronçon CFI-Aboulayedjan est situé dans le département de Guitry.</p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Monsieur NAHI Guy-Charles, Directeur des services techniques de la Mairie de Guitry,</li> </ul>	<p>a voulu savoir les détails concernant la date de démarrage, le délai d'exécution, le contrôle des travaux, etc.</p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Monsieur KODIA Yao, Expert Routier</li> </ul>	<p>Répondant cette préoccupation, a indiqué que le projet en sa phase études ; par conséquent, les éléments concernant sa phase travaux ne sont pas encore connus. Il a rassuré que ces éléments suivront une fois les études achevées et validées.</p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Monsieur GODE Alfred, Chef du village de COCHEMDIDA</li> </ul>	<p>a d'abord remercié l'équipe des experts de IGC avant d'affirmer l'engagement de sa notabilité à faire de la sensibilisation auprès des populations pour la mise à disposition des sites d'emprunt des matériaux et la renonciation de toute indemnisation afin de faciliter la mise en œuvre du projet.</p>

INTERVENANTS	RESUME DE L'INTERVENTION
<ul style="list-style-type: none"> <li>Monsieur N'DRI Thierry-Alexis, Sous-préfet de Dairo-Didizo, et Intérimaire de Guitry,</li> </ul>	<p>a voulu d'abord savoir les critères de choix des tronçons avant de suggérer que les travaux ne s'arrêtent à Issiakakro concernant le tronçon le COCHEMDIDA-N'Gorankro-Issiakakro, mais qu'ils soient prolongés pour atteindre Broukpanda, soit 7 km de plus, afin de rendre le désenclavement total de cette zone à forte production agricole.</p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>ANI GODE, Secrétaire Général du Chef de COCHEMDIDA</li> </ul>	<p>a relevé que des travaux de traitement sont en cours sur 4km sur le tronçon COCHEMBAOULE-Nouveau quartier. Il suggère qu'il n'y ait de déduction sur le linéaire indiqué dans les TDR, mais que ce linéaire soit reporté sur le tronçon de COCHIMDIDA-Issiakakro pour atteindre Broukpanda.</p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>Monsieur GUEU Gilbert, Secrétaire Général de Préfecture de Guitry, représentant le Préfet de Département de Guitry, Président de la cérémonie,</li> </ul>	<p>avant de lever la séance, le Secrétaire Général a réitéré ses remerciements à l'assistance pour sa disponibilité. il a également exhorté les chefs de village à faciliter les activités des experts sur le terrain en vue de la réussite de ce projet tant attendu par les populations.</p> <p>Il a aussi insisté sur la suggestion du Sous-préfet de Dairo-Didizo relative au prolongement du tronçon projet de COCHEMDIDA-Issiakakro jusqu'à Broukpanda, une localité importante en termes de population et de production agricole (cultures vivrières et Cacao).</p> <p>Il a par ailleurs réaffirmé la disponibilité des autorités pour accompagner et appuyer les équipes dans la mise en œuvre du projet.</p> <p>Pour terminer, il a demandé aux différentes parties présentes de relayer l'information donnée à toutes les populations.</p> <p>La séance a été levée à 11 heures 51 minutes.</p>

Fait à Guitry, le 02 Décembre 2019

**Le Consultant**



**KOUAKOU Koffi,**  
Consultant, Expert sociologue

**Le Président de la séance**

Secrétaire Général de Préfecture de Guitry




**GUEU Gilbert**  
Grade II, 3<sup>ème</sup> Ech.



REPUBLIQUE DE COTE D'IVOIRE

Union - Discipline - Travail

MINISTRE DE L'ECONOMIE NUMERIQUE  
ET DE LA POSTE

DIRECTION DES PROJETS DES SYSTEMES  
D'INFORMATION ET DES STATISTIQUES



**CONSTAT D'IMPACT ENVIRONNEMENTAL ET SOCIAL (CIES) DE TRAVAUX  
DE REPROFILAGE LOURD ET TRAITEMENT DE POINTS CRITIQUES (RLTPC)  
DE 70 KM DE ROUTES RURALES DANS LA REGION DU LOH-DJIBOUA**







**Liste de présence de la réunion d'information et de consultation publique à GUITRY**

*Dak : 02/12/2013*

N°	NOM ET PRENOMS	SERVICE /VILLAGE	CONTACTS Téléphone / Email	EMARGEMENT
01	GUEU GILBERT	Préfecture/Guitry	01.85.39.39	<i>[Signature]</i>
02	N'DAF Thierry Alexis	Sous-préfet/Bairo-Bidig	01.39.90.39	<i>[Signature]</i>
03	DAGO Dominique	Mairie de Guitry	07 78 48 03	<i>[Signature]</i>



N°	NOM ET PRENOMS	SERVICE / VILLAGE	CONTACTS Téléphone / Email	EMARGEMENT
04	FOUMATHOU GARDON	IS Agriculture	58-36-90-37	Jam
05	BAH ZAKPA JULES	Assistant des PUA	48 06 77 70	<del>Signature</del>
06	NTAHILEBO Guy-Ch.	ST Mairie	47 12 38 81	Nuif
07	KOUADJO OKPALE Félix	chef du village Tregbe	08 26 80 25	CA.
08	Koné lacina	secrétaire du chef du village et Aloulapochan	46-74-65-63	<del>Signature</del>
09	Souzo Aboulaye	chef du village d'Aloulapochan	45-56-79-16	esw
10	BASSONO Abdoulaye	Secrétaire du chef DOKRO	08.09.90.69	<del>Signature</del>
11	DIALLO Saidou	REPRESENTANT du chef DOKRO	55-07-31-85	V
12	BOUO Mamadou	Représentation du chef Temple-Komakouba	43-29-90-51	Signature
13	KONAN NIBRI GERMAIN	PRÉSIDENT DES JEUNES N'DOKRO	78 81 58 69	<del>Signature</del>

N°	NOM ET PRENOMS	SERVICE / VILLAGE	CONTACTS Téléphone / Email	EMARGEMENT
13	ANI GOBE	Cochon-D	69.25.01.89	
14	GOBE ALFRED	Cochon-D	09-9624.00	
15	N' GUESSANI YAO	N' Gorankro	09-32.85.08	
16	DABO ABDOLE	Cochon-D	58-18-81.76	
17	N'ZI KOUAKOU	N' Gorankro	79-68-15.02	
18	KOUASSI N'DRI SYLVAIN	N'Drikro	09 63 30 72	Avec 12
19	FRODO KOUAKOU ARSENE	Président des JEUNES SIEN'DRIKRO	03 70 12 15	

REPUBLIQUE DE CÔTE D'IVOIRE  
*Union – Discipline – Travail*



MINISTÈRE DE L'ÉCONOMIE  
NUMÉRIQUE ET DE LA POSTE

-----  
DIRECTION DES PROJETS DES  
SYSTÈMES D'INFORMATION ET DES  
STATISTIQUES

PROJET DE SOLUTIONS  
NUMÉRIQUES POUR LE  
DÉSENCLEAVEMENT DES ZONES  
RURALES ET L'e-AGRICULTURE



MINISTÈRE DE L'AGRICULTURE  
ET DU DÉVELOPPEMENT RURAL

MINISTÈRE DE L'ÉQUIPEMENT  
ET DE L'ENTRETIEN ROUTIER

-----  
AGENCE DE GESTION DES ROUTES



**CONSTAT D'IMPACT ENVIRONNEMENTAL ET SOCIAL (CIES) DE  
TRAVAUX DE REPROFILAGE LOURD ET TRAITEMENT DE  
POINTS CRITIQUES (RLTPC) DE 70 KM DE ROUTES RURALES  
DANS LA RÉGION DU LOH-DJIBOUA**

**PROCES VERBAL DE LA REUNION D'INFORMATION ET  
DE CONSULTATION PUBLIQUE A OGOUDOU**

Date : 03-12-2019

Lieu : le bureau du Sous-Préfet d'Ogoudou

**ORDRE DU JOUR**

- . Mot de bienvenue
- . Présentation du projet
- . Présentation de la consistance du CIES
- . Echanges avec la population
- . Clôture de la réunion



Le mardi 03 Décembre 2019, de 12 heures 57 minutes à 13 heures 18 minutes, s'est tenue dans le bureau du Sous-Préfet d'Ogoudou, une réunion d'information et de consultation publique des populations relative au projet de reprofilage lourd et de traitement de points critiques (RLTPC) de 70 kilomètres de routes en terre dans la région de Lôh-Djiboua. Cette réunion qui vise à informer, consulter et recueillir les avis et suggestions des différentes parties prenantes au projet, a enregistré la participation des communautés villageoises riveraines.

Ont pris part à cette réunion :

- Le Sous-préfet d'Ogoudou, présidente de la cérémonie,
- Les chefs des villages riverains,
- Les consultants de IGC.

La liste de présence de cette réunion est annexée au présent procès-verbal.

INTERVENANTS	RESUME DE L'INTERVENTION
<b>INTRODUCTION</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Madame KONE née BAMBA Djénéba, Sous-Préfet d'Ogoudou, Présidente de la cérémonie,</li> </ul>	<p>Elle a ouvert la réunion par le mot de bienvenue, tout en remerciant les personnes qui ont répondu à l'invitation. elle a ensuite donné l'objet de la rencontre en indiquant que la présente réunion s'inscrit dans le cadre d'un important projet qui concerne le reprofilage des routes en terre dans la région du Lôh-Djiboua. C'est un projet initié par l'Etat de Côte d'Ivoire à travers le Ministère de l'Economie Numérique et de la poste, en collaboration avec le Ministère de l'Agriculture et du Développement Rural.</p>



INTERVENANTS	RESUME DE L'INTERVENTION
<b>PRESENTATION DU PROJET</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Monsieur KOUAKOU Koffi, Consultant sociologue, Chef de mission</li> </ul>	<p>a d'abord présenté le Cabinet en charge de l'étude. Il a indiqué que le bureau d'études Ingénierie Génie Civil (IGC) est une structure de droit ivoirien, spécialisée dans le contrôle et le suivi des travaux de génie civil, d'hydraulique, de génie rural, mais également dans les études environnementales et sociales.</p> <p>Le consultant a aussi souligné que suite à un appel d'offre, l'Ageroute, en sa qualité de maître d'ouvrage délégué, a retenu IGC pour réaliser le Constat d'Impact Environnemental et Social (CIES) du projet de reprofilage lourd et de traitement de points critiques de 70 Km de routes rurales dans la région du Lôh-Djiboua.</p> <p>le consultant socio-économiste a axé son exposé sur les points suivants :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- le contexte général du projet,</li> <li>- la consistance du projet,</li> <li>- la méthodologie de l'Etude,</li> <li>- les attentes du Consultant.</li> </ul> <p>S'agissant du contexte du projet, il a indiqué que le projet s'inscrit dans le cadre de la mise en œuvre de la composante 3 du Projet de Solutions Numériques pour le Désenclavement des zones rurales et le e-Agriculture (PSNDEA). C'est un vaste projet qui concerne la réhabilitation des routes rurales dans les régions du Lôh-Djiboua, du Gôh, du Haut-Sassandra, du Poro, de la Eagoué, et du Bounkani, des régions connues comme zones de fortes productions vivrières.</p> <p>Pour ce faire, le PSNDEA envisage la réhabilitation de 130 km de routes rurales dans la région du Lôh-Djiboua au titre du programme 758 km.</p> <p>Dans cette perspective, douze (12) itinéraires ont été identifiés par le PSNDEA en collaboration avec les acteurs de la région du Lôh-Djiboua.</p> <p>Le consultant a terminé la première partie de son intervention en soulignant que la réalisation du projet vise à désenclaver les zones rurales et utiliser les TIC pour le développement et la modernisation de l'agriculture.</p>

INTERVENANTS	RESUME DE L'INTERVENTION
	<p>Dans le cadre de la mise en œuvre dudit projet dans la région du Loh-Djiboua, le consultant a fait savoir qu'un itinéraire de la sous-préfecture d'Ogoudou, a été retenu ; c'est celui de Bemakouassikro- N'Zi N'Drikro- Kouadiobakro, de linéaire 15 km.</p> <p>S'agissant de l'emprise des travaux, l'Expert a souligné que les travaux se dérouleront dans l'emprise disponible avec des élargissements par endroit. La largeur varie de 8 à 11 mètres.</p> <p>Quant aux travaux, ils concernent essentiellement le traitement des routes en reprofilage lourd et avec la construction d'ouvrages de drainage et d'assainissement de type Buse et dalot. La réalisation de ces travaux nécessitera la mobilisation d'engins lourds tels les bulldozers, les chargeuses, etc., a précisé le consultant.</p> <p>Par ailleurs, l'Expert Sociologue a relevé qu'au regard des dispositions réglementaires nationales (la loi-cadre n°96-766 du 3 octobre 1996 portant Code de l'Environnement), et des exigences des bailleurs de fonds en matière de sauvegarde environnementale et sociale, la mise œuvre d'un tel projet requiert des études environnementales et sociales préalables, notamment le Constat d'Impact Environnemental et social (CIES).</p> <p>Selon le consultant sociologue, les études environnementales et sociales visent également à prendre en compte dès la conception d'un projet, les impacts environnementaux et sociaux (positifs et négatifs) susceptibles de se produire pendant sa réalisation, en vue de favoriser son intégration dans l'environnement naturel et socioéconomique.</p> <p>Dans cette optique, l'étude exige préalablement la tenue d'une réunion d'information et de consultation des parties prenantes au projet, notamment les autorités administratives, les chefs de services déconcentrés et les populations de la zone du projet. Cette réunion est un cadre d'échange avec les parties prenantes pour exprimer les préoccupations, les contraintes, ainsi les craintes liées à la réalisation du projet, et permet aussi d'obtenir leur implication pour la réussite du projet, a indiqué le consultant.</p> <p>Au titre des activités à mener au cours de ces études, le consultant a souligné entre autres :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>la réunion d'information et de consultation publique qui fait l'objet de la présente rencontre ;</li> <li>les enquêtes dans la zone du projet pour identifier les impacts du projet, ainsi que les contraintes dans</li> </ul>

INTERVENANTS	RESUME DE L'INTERVENTION
	<p>l'emprise du projet.</p> <p>Le Consultant a, en outre, indiqué que la réalisation d'un tel projet présente de nombreux impacts aussi bien positifs que négatifs sur les milieux environnemental et social.</p> <p>Des impacts positifs, Il a souligné notamment :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- la création d'emplois ;</li> <li>- le développement d'activités économiques et augmentation de revenu ;</li> <li>- les opportunités de créations d'emploi, etc.</li> </ul> <p>s'agissant des impacts négatifs, le consultant a relevé entre autres :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Perturbation momentanées de la circulation ;</li> <li>- Pertes de cultures liées à la destruction des cultures agricoles situées dans l'emprise du projet ; Etc.</li> </ul> <p>Pour atténuer les impacts négatifs, le consultant a fait savoir que des mesures seront proposées par le consultant dans le rapport du Constat d'Impact Environnemental et Social.</p> <p>Le Consultant a terminé son propos par une note de sensibilisation à l'endroit de l'assistance sur :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- l'adhésion au projet ;</li> <li>- le bon accueil des agents intervenant sur le projet ;</li> </ul> <p>Toutes ces attentes se résument, selon le consultant, en une synergie d'action entre les parties prenantes.</p>
<b>ECHANGES : Réactions et propositions</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Monsieur SAN Kouadjané, Chef du village de Zérédougou</li> </ul>	<p>a d'abord remercié l'équipe des experts du Cabinet IGC pour la bonne nouvelle qui va certainement réjouir les populations des localités bénéficiaires. Il a affirmé, au nom des chefs de campement présents, l'adhésion totale des populations riveraines au projet. Il a, également, fait savoir que les chefs de villages et de campements prendront toutes les dispositions pour faire de la sensibilisation auprès des populations en vue de la réalisation du projet.</p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Madame KONE, née BAMBA Djénéba, Sous-préfet d'Ogoudou, Présidente de la cérémonie,</li> </ul>	<p>avant de lever la séance, madame le sous-préfet d'Ogoudou, a réitéré ses remerciements à l'assistance pour sa disponibilité. Elle a également exhorté les chefs de villages et de campements à faciliter les activités des experts sur le terrain en vue de la réussite de ce projet tant attendu par les populations.</p> <p>En outre, elle a insisté sur le contrôle et le suivi des travaux afin garantir la qualité des travaux pendant la phase d'exécution du projet et la durabilité des ouvrages. Elle a par ailleurs réaffirmé la disponibilité des autorités à accompagner et appuyer les équipes dans la mise en œuvre du projet.</p> <p>Pour terminer, elle a demandé aux chefs de villages et</p>

INTERVENANTS	RESUME DE L'INTERVENTION
	de campements présents de relayer l'information donnée à toutes les populations. La séance a été levée à 13 heures 18 minutes.

Fait à Ogoudou, le 03 Décembre 2019

Le Consultant



**KOUAKOU Koffi,**  
Consultant, Expert sociologue

La Présidente de la séance



**KONE née BAMBA Djénéba,**  
sous-préfet d'Ogoudou





REPUBLIQUE DE COTE D'IVOIRE

Union - Discipline - Travail

MINISTRE DE L'ECONOMIE NUMERIQUE  
ET DE LA POSTE

DIRECTION DES PROJETS DES SYSTEMES  
D'INFORMATION ET DES STATISTIQUES



**CONSTAT D'IMPACT ENVIRONNEMENTAL ET SOCIAL (CIES) DE TRAVAUX  
DE REPROFILAGE LOURD ET TRAITEMENT DE POINTS CRITIQUES (RLTPC)  
DE 70 KM DE ROUTES RURALES DANS LA REGION DU LOH-DJIBOUA**

**Liste de présence de la réunion d'information et de consultation publique à OGOUDOU**

Date: 03/12/2019.

N°	NOM ET PRENOMS	SERVICE /VILLAGE	CONTACTS Téléphone / Email	EMARGEMENT
01	KONE née BARBA Généba	Sous-Préfet d'Ogoudou	05 69 74 56 badjene@gmail.com	
02	Kouakou Koufi G	Consultant IGC	07 17 17 4 1 kfgouya@gmail.com	
03	YAO Bazine	Consultant IGC.	07 59 35 72	

N°	NOM ET PRENOMS	SERVICE /VILLAGE	CONTACTS Téléphone / Email	EMARGEMENT
01	SAN Kouadyani	chef Zeridoukro	08-67-19-95	P1
02	N'Guessan Amani <sup>Aimé</sup> <del>Amani</del>	representant chef N'Zin-N'DRIKRO	67-67-01-62	
03	Kouakou Amani	Président de femme ATHUA	08-87-34-68	
04	Kouassi Koffi	chef Athua	47-70-44-60	
05	Brou N-Elise	P. femme Athua	43-75-13-76	
06	Kouakou Amani	V.P.F Athua	57-59-88-88	
07	Kouassi Koffi F.	Berna Kouakro	49-76-48-04	
08	YAO Kouadio Felix	Expert Routes IGE	53 40 06 06	

REPUBLIQUE DE CÔTE D'IVOIRE  
*Union – Discipline – Travail*



MINISTÈRE DE L'ÉCONOMIE  
NUMÉRIQUE ET DE LA POSTE

DIRECTION DES PROJETS DES  
SYSTÈMES D'INFORMATION ET DES  
STATISTIQUES

PROJET DE SOLUTIONS  
NUMÉRIQUES POUR LE  
DESENCLAVEMENT DES ZONES  
RURALES ET L'e-AGRICULTURE



MINISTÈRE DE L'AGRICULTURE  
ET DU DÉVELOPPEMENT RURAL

MINISTÈRE DE L'ÉQUIPEMENT  
ET DE L'ENTRETIEN ROUTIER

AGENCE DE GESTION DES ROUTES



**CONSTAT D'IMPACT ENVIRONNEMENTAL ET SOCIAL (CIES) DE  
TRAVAUX DE REPROFILAGE LOURD ET TRAITEMENT DE  
POINTS CRITIQUES (RLTPC) DE 70 KM DE ROUTES RURALES  
DANS LA RÉGION DU LOH-DJIBOUA**

**PROCES VERBAL DE LA REUNION D'INFORMATION ET  
DE CONSULTATION PUBLIQUE A HIRE**

Date : 04-12-2019

Lieu : Salle de réunion de la Sous-Préfecture de  
Hiré

**ORDRE DU JOUR**

- . Mot de bienvenue
- . Présentation du projet
- . Présentation de la consistance du CIES
- . Echanges avec la population
- . Clôture de la réunion



Le mercredi 04 Décembre 2019, de 10 heures 28 minutes à 11 heures 22 minutes, s'est tenue dans la salle de réunion de la Sous-Préfecture de Hiré, une réunion d'information et de consultation publique des populations relative au projet de reprofilage lourd et de traitement de points critiques (RLTPC) de 70 kilomètres de routes en terre dans la Région de Lôh-Djiboua. Cette réunion qui vise à informer, consulter et recueillir les avis et suggestions des différentes parties prenantes au projet, a enregistré la participation des chefs de villages et de communautés.

Ont pris part à cette réunion :

- Le Sous-préfet de Hiré, président de la cérémonie ;
- Les chefs des villages de Hiré et de Gnakankro ;
- Les chefs de communautés Baoulé et malienne ;
- Les chefs de quartiers ;
- Les consultants de IGC.

La liste de présence de cette réunion est annexée au présent procès-verbal.

INTERVENANTS	RESUME DE L'INTERVENTION
<b>INTRODUCTION</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Monsieur AHUI Roger, Sous-Préfet de Hiré, Président de la cérémonie,</li> </ul>	<p>Ila ouvert la réunion par les remerciements à l'endroit des personnes qui ont répondu à l'invitation. Il a ensuite donné l'objet de la rencontre en indiquant que la présente réunion s'inscrit dans le cadre d'un important projet qui concerne le reprofilage des routes en terre dans la région du Lôh-Djiboua. C'est un projet initié par l'Etat de Côte d'Ivoire à travers le Ministère de l'Economie Numérique et de la poste, en collaboration avec le Ministère de l'Agriculture et du Développement Rural.</p> <p>Après ses propos introductifs, monsieur le Sous-préfet, président de la cérémonie, a donné la parole à monsieur KOUAKOU Koffi, Chef de la mission, pour présenter le projet et l'étude, objets de la présente séance.</p>

INTERVENANTS	RESUME DE L'INTERVENTION
<b>PRESENTATION DU PROJET</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Monsieur KOUAKOU Koffi, Consultant socioéconomiste, Chef de mission,</li> </ul>	<p>Prenant la parole, il a d'abord présenté le Cabinet en charge de l'étude. Il a indiqué que le bureau d'études Ingénierie Génie Civil (IGC) est une structure de droit ivoirien, spécialisée dans le contrôle et le suivi des travaux de génie civil, d'hydraulique, de génie rural, mais également dans les études environnementales et sociales.</p> <p>Le consultant a aussi souligné que suite à un appel d'offre, l'Ageroute, en sa qualité de maître d'ouvrage délégué, a retenu IGC pour réaliser le Constat d'Impact Environnemental et Social (CIES) du projet de reprofilage lourd et de traitement de points critiques de 70 Km de routes rurales dans la région du Lôh-Djiboua.</p> <p>le consultant socio-économiste a axé son exposé sur les points suivants :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- le contexte général du projet,</li> <li>- la consistance du projet,</li> <li>- la méthodologie de l'Etude,</li> <li>- les attentes du Consultant.</li> </ul> <p>S'agissant du contexte du projet, il a indiqué que le projet s'inscrit dans le cadre de la mise en œuvre de la composante 3 du Projet de Solutions Numériques pour le Désenclavement des zones rurales et le e-Agriculture (PSNDEA). C'est un vaste projet qui concerne la réhabilitation des routes rurales dans les régions du Lôh-Djiboua, du Gôh, du Haut-Sassandra, du Poro, de la Bagoué, et du Bounkani, des régions connues comme zones de fortes productions vivrières.</p> <p>Pour ce faire, le PSNDEA envisage la réhabilitation de 130 km de routes rurales dans la région du Lôh-Djiboua au titre du programme 758 km.</p> <p>Dans cette perspective, douze (12) itinéraires ont été identifiés par le PSNDEA en collaboration avec les acteurs de la région du Lôh-Djiboua.</p> <p>Le consultant a terminé la première partie de son intervention en soulignant que la réalisation du projet vise à désenclaver les zones rurales et utiliser les TIC pour le développement et la modernisation de l'agriculture.</p>

INTERVENANTS	RESUME DE L'INTERVENTION
	<p>Dans le cadre de la mise en œuvre dudit projet dans la région du Loh-Djiboua, le consultant a fait savoir qu'un itinéraire de la sous-préfecture de Hiré, a été retenu ; c'est celui de Hiré-Leleble, de linéaire 10 km.</p> <p>S'agissant de l'emprise des travaux, l'Expert a souligné que les travaux se dérouleront dans l'emprise disponible avec des élargissements par endroit. La largeur varie de 8 à 11 mètres.</p> <p>Quant aux travaux, ils concernent essentiellement le traitement des routes en reprofilage lourd et avec la construction d'ouvrages de drainage et d'assainissement de type Buse et dalot. La réalisation de ces travaux nécessitera la mobilisation d'engins lourds tels les bulldozers, les chargeuses, etc., a précisé le consultant.</p> <p>Par ailleurs, l'Expert Sociologue a relevé qu'au regard des dispositions réglementaires nationales (la loi-cadre n°96-766 du 3 octobre 1996 portant Code de l'Environnement), et des exigences des bailleurs de fonds en matière de sauvegarde environnementale et sociale, la mise œuvre d'un tel projet requiert des études environnementales et sociales préalables, notamment le Constat d'Impact Environnemental et social (CIES).</p> <p>Selon le consultant sociologue, les études environnementales et sociales visent également à prendre en compte dès la conception d'un projet, les impacts environnementaux et sociaux (positifs et négatifs) susceptibles de se produire pendant sa réalisation, en vue de favoriser son intégration dans l'environnement naturel et socioéconomique.</p> <p>Dans cette optique, l'étude exige préalablement la tenue d'une réunion d'information et de consultation des parties prenantes au projet, notamment les autorités administratives, les chefs de services déconcentrés et les populations de la zone du projet. Cette réunion est un cadre d'échange avec les parties prenantes pour exprimer les préoccupations, les contraintes, ainsi les craintes liées à la réalisation du projet, et permet aussi d'obtenir leur implication pour la réussite du projet, a indiqué le consultant.</p> <p>Au titre des activités à mener au cours de ces études, le consultant a souligné entre autres :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>la réunion d'information et de consultation publique qui fait l'objet de la présente rencontre ;</li> <li>les enquêtes dans la zone du projet pour identifier les impacts du projet, ainsi que les contraintes dans l'emprise du projet.</li> </ul>

INTERVENANTS	RESUME DE L'INTERVENTION
	<p>Le Consultant a, en outre, indiqué que la réalisation d'un tel projet présente de nombreux impacts aussi bien positifs que négatifs sur les milieux environnemental et social.</p> <p>Des impacts positifs, Il a souligné notamment :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- la création d'emplois ;</li> <li>- le développement d'activités économiques et augmentation de revenu ;</li> <li>- les opportunités de créations d'emploi, etc.</li> </ul> <p>s'agissant des impacts négatifs, le consultant a relevé entre autres :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Perturbation momentanées de la circulation ;</li> <li>- Pertes de cultures liées à la destruction des cultures agricoles situées dans l'emprise du projet ; Etc.</li> </ul> <p>Pour atténuer les impacts négatifs, le consultant a fait savoir que des mesures seront proposées par le consultant dans le rapport du Constat d'Impact Environnemental et Social.</p> <p>Le Consultant a terminé son propos par une note de sensibilisation à l'endroit de l'assistance sur :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- l'adhésion au projet ;</li> <li>- le bon accueil des agents intervenant sur le projet ;</li> </ul> <p>Toutes ces attentes se résument, selon le consultant, en une synergie d'action entre les parties prenantes.</p>
<b>ECHANGES : Réactions et propositions</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Monsieur ANY Moïse, Chef du village de Hiré</li> </ul>	<p>a d'abord remercié l'équipe des experts du Cabinet IGC pour la bonne nouvelle qui va certainement réjouir les populations. Il a affirmé, au nom des chefs présents, l'adhésion totale des populations au projet. Il a, également, fait savoir que le tronçon Hiré-Leleblé est très important pour les localités de Hiré et de Taabo, dans la mesure qu'il permet de ravitailler la ville Taabo en vivres, mais également de rallier Taabo et l'autoroute. Il suggère par conséquent que les travaux soient prolongés jusqu'à Taabo, afin de faciliter la circulation sur ce tronçon long seulement 21 km et rallier facilement l'autoroute à partir de Hiré.</p> <p>Aussi, a-t-il relevé un tronçon tout autant important pour la ville ; c'est celui de Hiré-Kassekro-Forêt classée de Doka. Il souhaite qu'il fasse aussi l'objet de traitement.</p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Monsieur YAO Konan, Chef de la communauté Baoulé à Hiré</li> </ul>	<p>a voulu savoir la durée de vie d'une route traitée en reprofilage lourd, et la structure à laquelle reviennent le suivi et l'entretien.</p>



INTERVENANTS	RESUME DE L'INTERVENTION
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Monsieur KODIA Yao, Expert routier</li> </ul>	<p>a répondu à cette préoccupation en indiquant qu'une route traitée a une durée de vie 6 mois. Après cette période, elle doit faire l'objet d'entretien régulier tous les 3 mois pour la maintenir en bon état. Quant à l'entretien, il revient au ministère de l'équipement et l'entretien routier.</p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Monsieur KONAN Kouadio, Chef du village de Gnankro</li> </ul>	<p>a appuyé la doléance du chef de Hiré, relative au prolongement du projet sur le tronçon Hiré-Leleble jusqu'à Taabo long de 21 Km.</p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Monsieur KOUADIO Djolé Nicolas, chefferie du quartier résidentiel</li> </ul>	<p>s'est réjoui de cette information qui est une bonne nouvelle pour la localité ; car selon lui, la localité de Hiré souffre beaucoup en termes de routes. Il salue par conséquent l'avènement de ce projet ; toutefois, il juge bon que les travaux de reprofilage sur le tronçon Hiré-Leleble atteignent la ville de Taabo pour désenclaver totalement cette zone importante pour les sous-préfectures de Hiré et de Taabo.</p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Monsieur GBOHOUROU Bosso Jean, chef de quartier Assayé 1</li> </ul>	<p>a suggéré que l'information soit portée à la population du village de Bouakakro, qui a des intérêts sur le tronçon projet.</p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Monsieur AHUI Roger, Sous-Préfet de Hiré, Président de la cérémonie,</li> </ul>	<p>avant de lever la séance, monsieur le sous-préfet de Hiré, a réitéré ses remerciements à l'assistance pour sa disponibilité. Il a également réitéré les propositions relatives, d'une part au prolongement des travaux de traitement du tronçon Hiré-Leleble jusqu'à Taabo, et d'autre part à la prise en compte dans le projet du tronçon Hiré-Kassékro-Forêt classée Doka.</p> <p>Pour terminer, il a demandé aux chefs de villages et de communautés présents de relayer l'information donnée à toutes les populations.</p> <p>La séance a été levée à 11 heures 22 minutes.</p>

Fait à Hiré, le 04 Décembre 2019

**Le Consultant**



**KOUAKOU Koffi,**  
Consultant, Expert sociologue

**Le Président de la séance**



**AHUI Roger,**  
Sous-préfet de Hiré



REPUBLIQUE DE COTE D'IVOIRE

Union - Discipline - Travail

MINISTRE DE L'ECONOMIE NUMERIQUE  
ET DE LA POSTE

DIRECTION DES PROJETS DES SYSTEMES  
D'INFORMATION ET DES STATISTIQUES



**CONSTAT D'IMPACT ENVIRONNEMENTAL ET SOCIAL (CIES) DE TRAVAUX  
DE REPROFILAGE LOURD ET TRAITEMENT DE POINTS CRITIQUES (RLTPC)  
DE 70 KM DE ROUTES RURALES DANS LA REGION DU LOH-DJIBOUA**

**Liste de présence de la réunion d'information et de consultation publique à HIRE**

Date: 04/12/2019.

N°	NOM ET PRENOMS	SERVICE / VILLAGE	CONTACTS Téléphone / Email	EMARGEMENT
1	AHUI Roger	Sous-PREFECTURE HIRE	07 93 64 15 ahuiroger@gmail.com	
2	ANDJ G. MOISE	CHEF HIRE	07-98-56-10 chefandy7@gmail.com	
3	Yao Konan	chef Central des Baoulé	07.14.54.68	

N°	NOM ET PRENOMS	SERVICE / VILLAGE	CONTACTS Téléphone / Email	EMARGEMENT
4	KOMAN Kouadio	chef de <del>Centre</del>	06160014	<del>Signature</del>
5	YAO Kouamé Jules	Secrétaire du chef Bavule'	08520742	Yao
6	KOMAN Nday	Notable Bavule'	09203553	<del>Signature</del>
7	ABOHOYOU BOSSO jean	CHEF quartier <del>central</del>	67521881	M. Jean
8	MORY Tound	CHEF Maliou	73455839	<del>Signature</del>
9	ZIANT EMILE	Agriculture	08770851	<del>Signature</del>
10	Kouadio Djole Nicolas	chef Adj. Quartier-Residentiel	09197955	Jakoo
11	KIPPE Djalie	Conseiller de la Préfecture		Ju
12	Djéha Kouamé Bienvenu	Vice-président Jeune Hiré Bavule	59.04.25.65	<del>Signature</del>
13	Roukhou Kouamé	Coordinateur sociologie IGC	07171741	<del>Signature</del>



REPUBLIQUE DE CÔTE D'IVOIRE

Union – Discipline – Travail



MINISTRE DE L'ECONOMIE  
NUMERIQUE ET DE LA POSTE

DIRECTION DES PROJETS DES  
SYSTEMES D'INFORMATION ET DES  
STATISTIQUES

PROJET DE SOLUTIONS  
NUMERIQUES POUR LE  
DESENCLAVEMENT DES ZONES  
RURALES ET L'e-AGRICULTURE



MINISTRE DE L'AGRICULTURE  
ET DU DEVELOPEMENT RURAL

MINISTRE DE L'EQUIPEMENT  
ET DE L'ENTRETIEN ROUTIER

AGENCE DE GESTION DES ROUTES



**CONSTAT D'IMPACT ENVIRONNEMENTAL ET SOCIAL (CIES) DE  
TRAVAUX DE REPROFILAGE LOURD ET TRAITEMENT DE  
POINTS CRITIQUES (RLTPC) DE 70 KM DE ROUTES RURALES  
DANS LA REGION DU LOH-DJIBOUA**

**PROCES VERBAL DE LA REUNION D'INFORMATION ET  
DE CONSULTATION PUBLIQUE A LAKOTA**

Date : 05-12-2019

Lieu : Salle de conférence de la Préfecture de  
Lakota

**ORDRE DU JOUR**

- . Mot de bienvenue
- . Présentation du projet
- . Présentation de la consistance du CIES
- . Echanges avec la population
- . Clôture de la réunion

Le jeudi 05 Décembre 2019, de 10 heures 45 minutes à 11 heures 51 minutes, s'est tenue dans la salle de conférence de la Préfecture de Lakota, une réunion d'information et de consultation publique des populations relative au projet de reprofilage lourd et de traitement de points critiques (RLTPC) de 70 kilomètres de routes en terre dans la région de Loh-Djiboua. Cette réunion qui vise à informer, consulter et recueillir les avis et suggestions des différentes parties prenantes au projet, a enregistré la participation des autorités administratives, des chefs des services déconcentrés et des communautés villageoises riveraines.

Ont pris part à cette réunion :

- le Secrétaire Général de la Préfecture de Lakota, représentant le Préfet de Département de Lakota,
- Le Sous-préfet de Gagoré,
- Le Directeur départemental de l'Agriculture et du développement rural,
- Le Directeur départemental de l'Equipement et de l'Entretien Routier,
- Les chefs des villages riverains,
- Les consultants de IGC.

La liste de présence de cette réunion est annexée au présent procès-verbal.

INTERVENANTS	RESUME DE L'INTERVENTION
<b>INTRODUCTION</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Monsieur KOHUE Djédjé Marcelin, Secrétaire Général de préfecture, représentant le Préfet de Département de Lakota, Président de la cérémonie,</li> </ul>	<p>il a ouvert la réunion par le mot de bienvenue, tout en remerciant les personnes qui ont répondu à l'invitation. Il a ensuite donné l'objet de la rencontre en indiquant que la présente réunion s'inscrit dans le cadre d'un important projet qui concerne le reprofilage des routes en terre dans la région du Loh-Djiboua. C'est un projet initié par l'Etat de Côte d'Ivoire à travers le Ministère de l'Economie Numérique et de la poste, en collaboration avec le Ministère de l'Agriculture et du Développement Rural. Avant de terminer ses propos introductifs et ouvrir la séance, Monsieur le Secrétaire Général a relevé quelques retombées positives de la réalisation de ce projet, notamment le désenclavement des zones rurales, et surtout l'amélioration de la circulation sur les pistes qui desservent les localités rurales.</p>

INTERVENANTS	RESUME DE L'INTERVENTION
<b>PRESENTATION DU PROJET</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Monsieur KOUAKOU Koffi Georges, Consultant socioéconomiste, Chef de mission</li> </ul>	<p>a d'abord présenté le Cabinet en charge de l'étude. Il a indiqué que le bureau d'études Ingénierie Génie Civil (IGC) est une structure de droit ivoirien, spécialisée dans le contrôle et le suivi des travaux de génie civil, d'hydraulique, de génie rural, mais également dans les études environnementales et sociales.</p> <p>Le consultant a aussi fait savoir que suite à un appel d'offre, l'Ageroute, en sa qualité de maître d'ouvrage délégué, a retenu IGC pour réaliser une étude de Constat d'Impact Environnemental et Social (CIES) relatif au projet de reprofilage lourd et de traitement de points critiques de 70 Km de routes rurales dans la région du Lôh-Djoiboua.</p> <p>Après la présentation du cabinet, le consultant a axé son exposé relatif au projet sur les points suivants :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- le contexte général du projet,</li> <li>- la consistance du projet,</li> <li>- la méthodologie de l'Etude,</li> <li>- les attentes du Consultant.</li> </ul> <p>S'agissant du contexte du projet, il a indiqué que le projet s'inscrit dans le cadre de la mise en œuvre de la composante 3 du Projet de Solutions Numériques pour le Désenclavement des zones rurales et le e-Agriculture (PSNDEA). C'est un vaste projet qui concerne la réhabilitation des routes rurales dans les régions du Lôh-Djiboua, du Gôh, du Haut-Sassandra, du Poro, de la Bagoué, et du Bounkani, des régions connues comme des zones de fortes productions vivrières.</p> <p>Pour ce faire, le PSNDEA envisage la réhabilitation de 130 km de routes rurales dans la région du Lôh-Djiboua au titre du programme de 758 km à traiter.</p> <p>Dans cette perspective, douze (12) itinéraires ont été identifiés par le PSNDEA en collaboration avec les acteurs de la région du Lôh-Djiboua.</p> <p>Le consultant a terminé la première partie de son intervention en soulignant que la réalisation du projet vise à désenclaver les zones rurales et utiliser les TIC pour le développement et la modernisation de l'agriculture.</p> <p>Après avoir situé le projet dans son contexte, la parole est revenue à l'Expert Routier pour présenter le projet dans ses aspects techniques.</p>

INTERVENANTS	RESUME DE L'INTERVENTION
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Monsieur KODIA Yao Félix, Expert routier</li> </ul>	<p>L'Expert routier a indiqué que sur 6 tronçons retenus dans la Région, un est localisé dans le département de Lakota. Il s'agit de l'itinéraire DIGAKO-KADEKO. Au regard des travaux à réaliser, l'emprise requise va varier entre 8 et 11 mètres de large, a souligné l'Expert routier a souligné.</p> <p>Quant aux travaux, ils concernent essentiellement le traitement des routes en terre en reprofilage lourd avec la construction d'ouvrages de drainage et d'assainissement de type Buse et dalot.</p> <p>Aussi, la réalisation des travaux, nécessitera-t-elle la mobilisation d'engins lourds tels les bulldozers, les chargeuses, etc.</p> <p>Il a terminé son exposé en relevant que, conformément à la réglementation nationale en matière de protection de l'environnement, les travaux se dérouleront en quatre phases que sont :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- La phase d'installation des chantiers ;</li> <li>- La phase de construction ;</li> <li>- La phase de fin des chantiers et repli ;</li> <li>- Et enfin, la phase d'exploitation.</li> </ul>



- Monsieur KOUAKOU Koffi, Expert sociologue, Chef de mission

Reprenant la parole pour présenter l'étude relative au projet de reprofilage, l'Expert Sociologue a relevé qu'au regard des dispositions réglementaires nationales et des exigences des bailleurs de fonds en matière de sauvegarde environnementale et sociale, la mise œuvre dudit projet requiert des études environnementales et sociales préalables, notamment le Constat d'Impact Environnemental et social (CIES). Abordant la méthodologie, l'Expert Sociologue a tout d'abord indiqué que la mission du Consultant porte sur le Constat d'Impact Environnemental et Social (CIES). Selon lui, ces études sont menées pour répondre, d'une part, à des exigences des Partenaires au développement (Institutions financières internationales), et d'autre part, pour respecter les prescriptions environnementales de la loi-cadre n°96-766 du 3 octobre 1996 portant Code de l'Environnement.

Selon le consultant sociologue, les études environnementales et sociales visent également à prendre en compte dès la conception d'un projet, les impacts environnementaux et sociaux (positifs et négatifs) susceptibles de se produire pendant sa réalisation, en vue de favoriser son intégration dans l'environnement naturel et socioéconomique.

Dans cette optique, l'étude exige préalablement la tenue d'une réunion d'information et de consultation des parties prenantes au projet, notamment les autorités administratives, les chefs de services déconcentrés et les populations de la zone du projet. Cette réunion est un cadre d'échange avec les parties prenantes pour exprimer les préoccupations, les contraintes, ainsi les craintes liées à la réalisation du projet, et permet aussi d'obtenir leur implication pour la réussite du projet, a indiqué le consultant.

Au titre des activités à mener au cours de ces études, le consultant a souligné entre autres :  
la réunion d'information et de consultation publique qui fait l'objet de la présente rencontre ;  
les enquêtes dans la zone du projet pour identifier les impacts du projet, ainsi que les contraintes dans l'emprise du projet.

Le Consultant a, en outre, indiqué que la réalisation d'un tel projet présente de nombreux impacts aussi bien positifs que négatifs sur les milieux environnemental et social.

Des impacts positifs, Il a souligné notamment :

- la création d'emplois ;
- le développement d'activités économiques et augmentation de revenu ;
- les opportunités de créations d'emploi, etc.

INTERVENANTS	RESUME DE L'INTERVENTION
<b>ECHANGES : Réactions et propositions</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Monsieur GBAZALE Tito Faustin, Chef du village de Digako</li> </ul>	<p>a, d'emblée, traduit sa reconnaissance au gouvernement, pour cette initiative qui réjouit la population riveraine, ainsi tout ce qui pratique le tronçon projet. Il a également remercié les experts porteurs de l'information. Pour terminer, il a exprimé l'adhésion totale de la population de son village au projet.</p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Monsieur OUATTARA Sahouï, Directeur Départemental de l'Equipement et de l'Entretien Routier</li> </ul>	<p>a d'abord voulu savoir les critères de choix des tronçons projets, avant de relever que le département souffre énormément en termes d'infrastructures routières en général, mais de façon spécifique en termes de routes en terres traitées reliant les localités rurales. Selon lui, pour que le projet soit pertinent et viable dans son environnement social, les travaux, dans le cadre de ce projet, doivent prendre leur point de départ à BOGOGOUA pour atteindre DIGAKO en passant par GAGORE, le chef-lieu de Sous-préfecture et se prolonger pour finir à KADEKO. C'est qui fait un linéaire de 23 km.</p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Monsieur DALI LOBA, Directeur Départemental de l'Agriculture et du Développement Rural</li> </ul>	<p>est revenu sur les itinéraires qui ont été visités au cours de la phase préparatoire du projet. Il a souligné qu'au total trois tronçons ont été visités, dont celui de DIGAKO-KADEKO. Selon lui, pour éviter que le projet crée des sentiments de frustration dans son milieu social, il a appuyé la suggestion faite par le Directeur Départemental de l'Equipement et de l'Entretien Routier, à savoir le traitement de la route à partir de BOGOGOUA pour atteindre KADEKO.</p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Monsieur YAPI Yapi, Sous-préfet de GAGORE</li> </ul>	<p>a également jugé pertinente la proposition du Directeur Départemental de l'Equipement et de l'Entretien Routier, avant de proposer des bretelles dont le traitement pourrait fortement contribuer au désenclavement total de toute la zone du projet. Ce sont les tronçons :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- BRIHIRI-ANTOINEKRO, long de 5 km ;</li> <li>- KADEKO-N'DRIKRO, long de 3 km ;</li> <li>- Et enfin KADEKO-AGOKOUAMEKRO, dont le linéaire est de 4 Km.</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Monsieur KOHUE Djédjé Marcelin, Secrétaire Général de Préfecture de Lakota, représentant le Préfet de Département de Lakota, Président de la cérémonie,</li> </ul>	<p>avant de lever la séance, il a réitéré ses remerciements à l'assistance pour sa disponibilité. Il a également exhorté les chefs de village à faciliter les activités des experts sur le terrain en vue de la réussite de ce projet tant attendu par les populations. Il a aussi insisté sur la proposition du Sous-préfet de GAGORE et du Directeur Département de l'Equipement et de l'Entretien Routier relative au prolongement du tronçon projet de BOGOGOUA-KADEKO en passant GAGORE et DIGAKO</p>

INTERVENANTS	RESUME DE L'INTERVENTION
	<p>Il a aussi relevé que le linéaire de 5km de route à traiter est insuffisant par rapport au besoin en termes de routes à traiter dans tout le département. Par conséquent, il appuie toutes les propositions faites dans le sens de l'augmentation du linéaire à traiter dans le département.</p> <p>Il a par ailleurs réaffirmé la disponibilité des autorités pour accompagner et appuyer les équipes dans la mise en œuvre du projet.</p> <p>Pour terminer, il a demandé aux différentes parties présentes de relayer l'information donnée à toutes les populations.</p> <p>La séance a été levée à 11 heures 51 minutes.</p>

Fait à Lakota, le 05 Décembre 2019

**Le Consultant**



**KOUAKOU Koffi Georges,**  
Consultant, Expert socioéconomiste

**Le Président de la séance**



**KOHUE Djédjé Marcelin,**  
Secrétaire Général de Préfecture





REPUBLIQUE DE COTE D'IVOIRE

Union - Discipline - Travail

MINISTERE DE L'ECONOMIE NUMERIQUE  
ET DE LA POSTE

DIRECTION DES PROJETS DES SYSTEMES  
D'INFORMATION ET DES STATISTIQUES


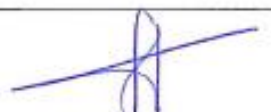













**CONSTAT D'IMPACT ENVIRONNEMENTAL ET SOCIAL (CIES) DE TRAVAUX  
DE REPROFILAGE LOURD ET TRAITEMENT DE POINTS CRITIQUES (RLTPC)  
DE 70 KM DE ROUTES RURALES DANS LA REGION DU LOH-DJIBOUA**

**Liste de présence de la réunion d'information et de consultation publique à LAKOTA**

Date: 05/12/2019.

N°	NOM ET PRENOMS	SERVICE / VILLAGE	CONTACTS Téléphone / Email	EMARGEMENT
01	KOHUE Djédjé OI.	Préfecture Lakota	58 82 83 30	
02	YAPI YAPI	Secr. Préfet GAGNE	57 01 69 00 brouyapi35@cihoiv.fr	
03	OUATTARA SAHOUTI	DD EQUIPEMENT ET ENTRETIEN ROUTIER LAKOTA	58 51 03 11 ouattarasahouti@yahoo.fr	

N°	NOM ET PRENOMS	SERVICE / VILLAGE	CONTACTS Téléphone / Email	EMARGEMENT
04	DALI LOBA G.	DA OBI <del>central</del>	Lobagastindalialykhwa 0941 52 57	
05	GBAZALÉ TITO <del>Faustin</del>	chef central de Digako	40 97 09 69 / 07 72 60 54	
06	DAGO Claude	chef de quartier Digako	55 72 06 76	
07	DAGO <del>Joua</del> Maxime	chef de terre	02 28 38 42	
08	GBADJALE GMATTO SAULIN	chef de terre.	46 68 09 05 53 64 25 10	
09	DAGO DOBE ANTOINE	chef de KADEKO	40 29 24 18	
10	OUATTARA Kouamé Germain	chef de terre sekodjoko	03-58-66-27	
11	Kouakou Amencou Aubette	présidente des femmes de sekodjoko	42-47-01-91	
12	Kouakou Koffi	consultant Igc	07 17 17 41	
13	Touo Bossène	consultant Igc	07 59 35 72	

N°	NOM ET PRENOMS	SERVICE / VILLAGE	CONTACTS Téléphone / Email	EMARGEMENT
14	DAHIE GAHE ERIC	DPT des jeunes BiGAKO	76174768	
15	DALAN <del>ok</del> regamon	Présidente. F	78-24-27-05	
16	OKO DOBI ABRAHEM	Président des Jeunes de Digone	56316678	

## **ANNEXE 3**

# **Comptes rendus des rencontres avec les chefs de services**

**REPUBLIQUE DE CÔTE D'IVOIRE**

*Union – Discipline – Travail*





Dans le cadre du constat d'Impact Environnemental et Social (CIES) des travaux de reprofilage lourd et de traitement de points critiques (RLTPC) de 70 Km de routes rurales dans la région du LOH-DJIBOUA, des rencontres individuelles ont été menées en vue de présenter le projet et collecter des données auprès des services publics et parapublics. Ces rencontres se sont articulées autour des points suivants :

- Présentation du projet
- Echanges
- Recueil de données

Étaient présents, confère listes de présence en annexe.

### **Rencontre avec les chefs de services administratifs**

#### **1. Compte rendu de la séance de travail à la direction régionale de l'Agriculture et du Développement Rural du 27/11/2019**

La séance de travail avec cette structure administrative déconcentrée de l'Etat s'est déroulée de 11h15 mn à 11h45 mn

Elle avait pour objet la présentation du projet, la prise en compte des préoccupations et le recueil de données auprès des responsables cette structure technique. Les différentes parties étaient composées de Messieurs Kouakou Koffi Georges (Consultant sociologue, Chef de Mission), AKA Jean Claude (consultant socio-économique), Monsieur Diomande Didier (Expert routier) pour le compte du Cabinet IGC et de Messieurs Roch Maya (Chef de service foncier), Vei Patrice (Service Production et de la commercialisation) pour le compte des services de l'agriculture).

Après les civilités usuelles, Monsieur Kouakou a pris la parole pour présenter le projet dans un exposé liminaire. Les représentants du ministère intervenant à leur tour ont affirmé avoir accueilli avec beaucoup d'engouement cette bonne nouvelle et ont assuré de leur totale adhésion. Ils ont fait remarquer que ce projet permettrait de désenclaver ces zones à forte production agricole. Poursuivant leur propos, ils ont traduit la disponibilité de leur structure à accompagner le projet. Avant de mettre à la disposition de la mission les données sollicitées. Les photos suivantes illustrent la séance de travail.



*Photos : séance de travail entre l'équipe de la mission et les responsables de la Direction Régionale de l'Agriculture et du Développement Rural*

## **2. Compte rendu de la séance de travail la direction régionale de l'Education nationale du 28/11/2019**

La séance de travail avec cette structure administrative déconcentrée de l'Etat s'est déroulée de 14h03 mn à 14h30mn

Elle avait pour objet la présentation du projet, la prise en compte des préoccupations et le recueil de données auprès des responsables cette structure technique. Les différentes parties étaient composées de Messieurs Kouakou Koffi Georges (Consultant sociologue, Chef de Mission), AKA Jean-Claude (consultant socio-économique), Monsieur Diomande Didier (Expert routier) pour le compte du Cabinet IGC et M. TRAORE Inza (Directeur Régional) pour le compte du dit Ministère.

Après les civilités usuelles, Monsieur Kouakou a pris la parole pour présenter le projet dans un exposé liminaire. Le responsable des mines de la région de Loh-Djiboua intervenant à son tour a d'abord apprécié la démarche de la mission avant d'assurer de son adhésion au projet. Il a indiqué que ce projet permettrait de désenclaver ces zones à forte potentielle humaine et d'importante production agricole. Mais également, il aidera à augmenter le taux de scolarisation de la région car il y a plein d'enfants dans ces zones qui n'arrivent pas à aller à l'école du fait du mauvais état des voies. Une situation qui ne favorise non plus l'établissement des jugements des enfants. Poursuivant son propos, il a traduit la disponibilité de sa structure à accompagner le projet. Avant d'inscrire son l'équipe à mettre à la disposition de la mission les données sollicitées.





*Photo : rencontre avec le Directeur Régional de l'Education Nationale, de l'Enseignement et de la Formation Professionnelle*

### **3. Compte rendu de la séance de travail la direction régionale des mines du 27/11/2019**

La séance de travail avec cette structure administrative déconcentrée de l'Etat s'est déroulée de 15 h 03 mn à 15h30mn

Elle avait pour objet la présentation du projet, la prise en compte des préoccupations et le recueil de données auprès des responsables cette structure technique. Les différentes parties étaient composées de Messieurs Kouakou Koffi Georges (Consultant sociologue, Chef de Mission), AKA Jean-Claude (consultant socio-économique), Monsieur Diomandé Didier (Expert routier) pour le compte du Cabinet IGC et de Monsieur Okou (Directeur régional des mines) pour le compte du dit Ministère.

Après les civilités usuelles, Monsieur Kouakou a pris la parole pour présenter le projet dans un exposé liminaire. Le responsable des mines de la région de Loh-Djiboua intervenant à son tour a d'abord apprécié la démarche de la mission avant d'assurer de son adhésion au projet. Il a indiqué que ce projet permettrait de désenclaver ces zones à forte production agricole. Poursuivant son propos, il a traduit la disponibilité de sa structure à accompagner le projet. Avant de rassurer l'équipe quant à la disponibilité des données sollicitées.



*Photos : séance de travail entre l'équipe de la mission et les responsables de la direction régionale des mines et de la Géologie*

#### **4. Compte rendu de la séance de travail la direction régionale de l'hydraulique du 27/11/2019**

La séance de travail avec cette structure administrative déconcentrée de l'Etat s'est déroulée de 15h11 mn à 15 h 25mn

Elle avait pour objet la présentation du projet, la prise en compte des préoccupations et le recueil de données auprès des responsables cette structure technique. Les différentes parties étaient composées de Messieurs Kouakou Koffi Georges (Consultant sociologue, Chef de Mission), Aka Jean-Claude (consultant socio-économique), Monsieur Diomande Didier (Expert routier) pour le compte du Cabinet IGC et de Monsieur Okou (Directeur régional de l'Hydraulique) le compte du dit Ministère.

Après les civilités usuelles, Monsieur Kouakou a pris la parole pour présenter le projet dans un exposé liminaire. Le responsable des mines de la région de Loh-Djiboua intervenant à son tour a d'abord apprécié la démarche de la mission avant d'assurer de son adhésion au projet. Il a indiqué que ce projet permettrait de désenclaver ces zones à forte production agricole. Poursuivant son propos, il a traduit la disponibilité de sa structure à accompagner le projet. Avant de transmettre les données sollicitées à l'équipe.





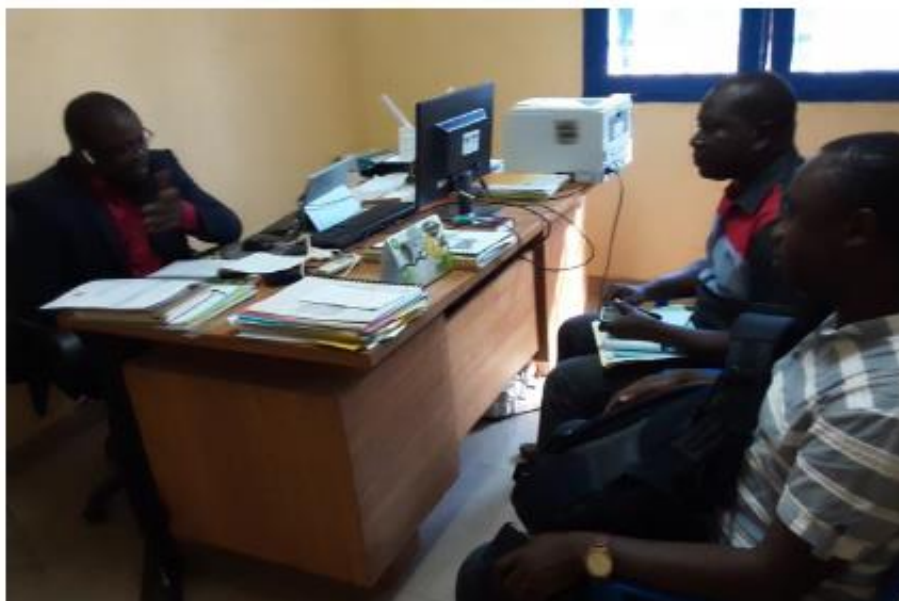
*Photo : entretien entre l'Expert sociologue et le Directeur régional*

#### **5. Compte rendu de la séance de travail la direction régionale de la santé du 28/11/2019**

La séance de travail avec cette structure administrative déconcentrée de l'Etat s'est déroulée de 14h03 mn à 14h30mn

Elle avait pour objet la présentation du projet, la prise en compte des préoccupations et le recueil de données auprès des responsables cette structure technique. Les différentes parties étaient composées de Messieurs Kouakou Koffi Georges (Consultant sociologue, Chef de Mission), AKA Jean-Claude (consultant socio-économique), Monsieur Diomandé Didier (Expert routier) pour le compte du Cabinet IGC et Docteur N'Goran konan Norbert (Directeur Adjoint) pour le compte du dit Ministère.

Après les civilités usuelles, Monsieur Kouakou a pris la parole pour présenter le projet dans un exposé liminaire. Le responsable des mines de la région de Loh-Djiboua intervenant à son tour a d'abord apprécié la démarche de la mission avant d'assurer de son adhésion au projet. Il a indiqué que ce projet permettrait de désenclaver ces zones à forte potentielle humaine et d'importante production agricole. Mais également, il aidera à sauver des vies, car lorsque la voie est bonne les évacuations sanitaires peuvent se faire rapidement Poursuivant son propos, il a traduit la disponibilité de sa structure à accompagner le projet. Avant de rassurer l'équipe quant à la disponibilité



**ANNEXE 4**

**Courriers échangés**

Réf. :

Abidjan, le 25 novembre 2019

Dossier suivi par  
KOUAKOU Koffi Georges  
Contact 07 17 17 41

Monsieur le Préfet du Département  
de Lakota

LAKOTA

Projet : Constat d'Impact Environnemental et Social (CIES) de travaux de reprofilage lourd et traitement de points critiques (RLTPC) de 70 Km de routes rurales dans la région du LOH-DJIBOUA

Objet : Mission d'information et de consultation publique et de collecte de données

Monsieur le Préfet,

Dans le cadre de la mise en œuvre de Solutions Numériques pour le Désenclavement des zones rurales et l'e- Agriculture, piloté par Ministère de l'Economie Numérique et de la Poste, nous avons été mandatés pour réaliser la mission de Constat d'Impact Environnemental et Social (CIES) de travaux de reprofilage lourd et traitement de points critiques (RLTPC) de 70 Km de routes rurales dans la région du LOH-DJIBOUA.

Nous venons par la présente, porter à votre connaissance de l'organisation d'une mission d'information et de consultation publique et de collecte de données. Cette mission séjournera dans la région du LOH-DJIBOU du mardi 26 novembre au samedi 07 décembre 2019 selon le programme ci joint. Elle prévoit l'organisation d'une réunion publique des populations concernées par l'itinéraire DIGAKO – KADEKO, le jeudi 05 décembre 2019 à Lakota.

A cet effet, nous avons l'honneur de solliciter l'assistance de vos services compétents pour l'organisation et le bon déroulement de la réunion d'information et de consultation publique. La liste des personnes à convier figure dans ledit programme.

Vous remerciant d'avance pour votre sollicitude, nous vous prions d'agréer, Monsieur le Préfet, l'expression de nos salutations distinguées.

La Gérante



OSSEPE Aké Madeleine

PJ:

- Programme de la mission

Lakota, le 05/12/2019  
Vu pour la  
Stance de Travail  
ROHUE DUBITE Marcelin  
Secrétaire Général de  
Préfecture



ETUDES, CONTROLE, FORMATION ET ASSISTANCE  
-----  
GENIE CIVIL-HYDRAULIQUE-GENIE RURAL ET ENVIRONNEMENT

Vu le SP  
le 04/12/2019



Réf. :

Abidjan, le 25 novembre 2019

Dossier suivi par  
KOUAKOU Koffi Georges  
Contact 07 17 17 41

Monsieur le Sous-Préfet d'Hiré

HIRE

**Projet :** Constat d'Impact Environnemental et Social (CIES) de travaux de reprofilage lourd et traitement de points critiques (RLTPC) de 70 Km de routes rurales dans la région du LOH-DJIBOUA

**Objet :** Mission d'information et de consultation publique et de collecte de données

Monsieur le Sous-Préfet,

Dans le cadre de la mise en œuvre de Solutions Numériques pour le Désenclavement des zones rurales et l'e- Agriculture, piloté par Ministère de l'Economie Numérique et de la Poste, nous avons été mandatés pour réaliser la mission de Constat d'Impact Environnemental et Social (CIES) de travaux de reprofilage lourd et traitement de points critiques (RLTPC) de 70 Km de routes rurales dans la région du LOH-DJIBOUA.



Réf. :

Dossier suivi par  
**KOUAKOU Koffi Georges**  
Contact 07 17 17 41



Abidjan, le 25 novembre 2019

**Madame le Sous-Préfet d'Ogoudou**

OGOUDOU

Projet : Constat d'Impact Environnemental et Social (CIES) de travaux de reprofilage lourd et traitement de points critiques (RLTPC) de 70 Km de routes rurales dans la région du LOH-DJIBOUA

Objet : Mission d'information et de consultation publique et de collecte de données



**Madame le Sous-Préfet,**

Dans le cadre de la mise en œuvre de Solutions Numériques pour le Désenclavement des zones rurales et l'e- Agriculture, piloté par Ministère de l'Economie Numérique et de la Poste, nous avons été mandatés pour réaliser la mission de Constat d'Impact Environnemental et Social (CIES) de travaux de reprofilage lourd et traitement de points critiques (RLTPC) de 70 Km de routes rurales dans la région du LOH-DJIBOUA.

Nous venons par la présente, porter à votre connaissance de l'organisation d'une mission d'information et de consultation publique et de collecte de données. Cette mission séjournera dans la région du LOH-DJIBOU du **mardi 26 novembre au samedi 07 décembre 2019** selon le programme ci joint. Elle prévoit l'organisation d'une réunion publique des populations concernées par l'itinéraire **BEMAKOUASSIKRO – N'ZI N'DRIKRO**, le **mardi 03 décembre 2019** à Ogoudou.

A cet effet, nous avons l'honneur de solliciter votre assistance pour l'organisation et le bon déroulement de la réunion d'information et de consultation publique. La liste des personnes à convier figure dans ledit programme.

Vous remerciant d'avance pour votre sollicitude, nous vous prions d'agréer, Madame le **Sous-Préfet**, l'expression de nos salutations distinguées.

La Gérante



OSSEPE Aké Madelaine

PJ:

- Programme de la mission

Réf. :

Abidjan, le 25 novembre 2019

Dossier suivi par  
**KOUAKOU Koffi Georges**  
Contact 07 17 17 41

**Monsieur le Préfet du Département  
de Guitry**

GUITRY

**Projet :** Constat d'Impact Environnemental et Social (CIES) de travaux de reprofilage lourd et traitement de points critiques (RLTPC) de 70 Km de routes rurales dans la région du LOH-DJIBOUA

**Objet :** Mission d'information et de consultation publique et de collecte de données

**Monsieur le Préfet,**

Dans le cadre de la mise en œuvre de Solutions Numériques pour le Désenclavement des zones rurales et l'e- Agriculture, piloté par Ministère de l'Economie Numérique et de la Poste, nous avons été mandatés pour réaliser la mission de Constat d'Impact Environnemental et Social (CIES) de travaux de reprofilage lourd et traitement de points critiques (RLTPC) de 70 Km de routes rurales dans la région du LOH-DJIBOUA.

Nous venons par la présente, porter à votre connaissance de l'organisation d'une mission d'information et de consultation publique et de collecte de données. Cette mission séjournera dans la région du LOH-DJIBOU du mardi 26 novembre au samedi 07 décembre 2019 selon le programme ci joint. Elle prévoit l'organisation d'une réunion publique des populations concernées par les itinéraires COCHEMDIDA – N'GORANKRO et COCHEMBAOULE – NOUVEAU QUARTIER, le lundi 02 décembre 2019 à Guitry.

A cet effet, nous avons l'honneur de solliciter l'assistance de vos services compétents pour l'organisation et le bon déroulement de la réunion d'information et de consultation publique. La liste des personnes à convier figure dans ledit programme.

Vous remerciant d'avance pour votre sollicitude, nous vous prions d'agréer, Monsieur le Préfet, l'expression de nos salutations distinguées.



- Programme de la mission



Réf. :

Abidjan, le 25 novembre 2019

Dossier suivi par  
**KOUAKOU Koffi Georges**  
Contact 07 17 17 41

**Monsieur le Préfet de la région du  
LOH-DJIBOU, Préfet du  
Département de Divo**

DIVO

**Projet :** Constat d'Impact Environnemental et Social (CIES) de travaux de reprofilage lourd et traitement de points critiques (RLTPC) de 70 km de routes rurales dans la région du LOH-DJIBOUA

**Objet :** Mission d'information et de consultation publique et de collecte de données

**Monsieur le Préfet de Région,**

Faisant suite au courrier n° 02231/MENUP/CAB/PNSDEA daté 22 novembre 2019, du Ministère de l'Economie Numérique et de la Poste, nous venons par la présente, porter à votre connaissance de l'organisation d'une mission d'information et de consultation publique et de collecte de données. Cette mission séjournera dans la région du LOH-DJIBOU du mardi 26 novembre au samedi 07 décembre 2019 selon le programme ci joint.

A cet effet, nous avons l'honneur de solliciter l'assistance de vos services compétents pour la collecte de données monographiques de la région du LOH-DJIBOU puis l'organisation et le bon déroulement des réunions d'information et de consultation publique. Les dates et la liste des personnes à convier figurent dans ledit programme.

Vous remerciant d'avance pour votre sollicitude, nous vous prions d'agréer, Monsieur le **Préfet de Région**, l'expression de nos salutations distinguées.

La Gérante



- P.J.
- Liste des itinéraires du projet
  - Programme de la mission
  - Liste des données à collecter auprès des services publics