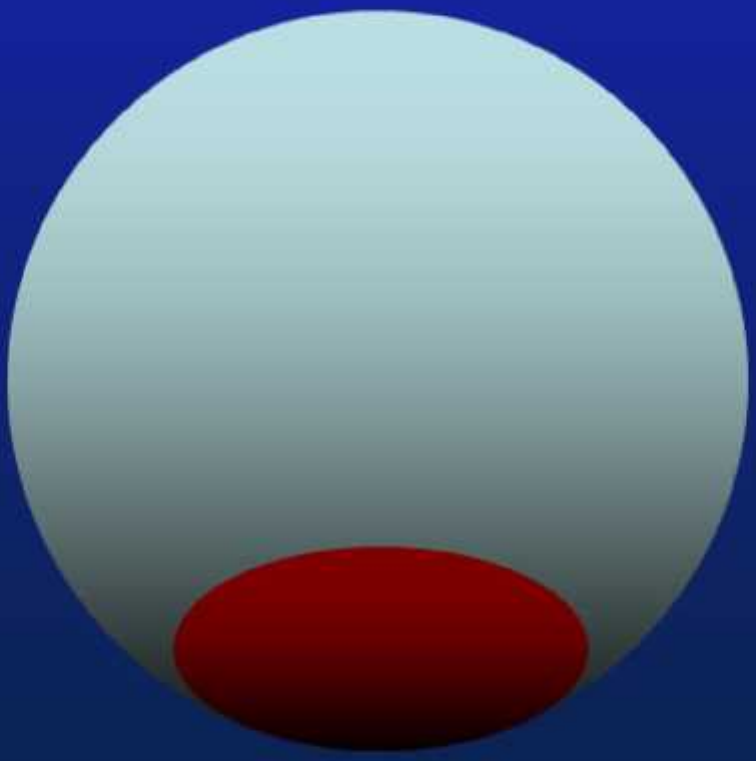
République du Mali
Un peuple, un but, une foi

UEMOA

République de Côte d'Ivoire
Union - Discipline - Travail

RAPPORT D'ETUDE D'IMPACT ENVIRONNEMENTAL ET SOCIAL



ETUDES TECHNIQUES DETAILLEES DES TRAVAUX DE CONSTRUCTION DES POSTES DE CONTROLE JUXTAPOSES DE ZEGOUA (FRONTIERE ENTRE LE MALI ET LA COTE D'IVOIRE)

PCJ ZEGOUA

2B/S2 110-TER-CIV-13-2016-BI-05 2D308 Ver. 02

terrabo
Ingénieur Conseil

SARL au capital 20 000 000 F CFA
Abidjan-Cocody Deux Plateaux, Rue des Jardins
06 BP 791 Abidjan 06 - Côte d'Ivoire
Tél. : +225 22 42 40 40 Fax : +225 22 42 05 89
RCCM : CI ABJ 2004 B 4 722 CC : 0501773 K
Email : terrabo@aviso.ci - www.terrabo.com

SCANNING SYSTEMS
A Tassec Investment Holdings ' Company
SA au capital 300 000 000 F CFA
Tél. : +225 22 42 40 40 Fax : +225 22 42 05 89
RCCM : CI-ABJ-2008-B-4753 - CC : 0619472 C
Email : info@scannsystems.com - www.scannsystems.com

REPUBLIQUE DU MALI
Un peuple, un but, une foi

REPUBLIQUE DE COTE D'IVOIRE
Union - Discipline - Travail

SCANNING SYSTEMS
A Tassec Investment Holdings ' Company

ETUDES TECHNIQUES DETAILLEES DES TRAVAUX DE CONSTRUCTION DES POSTES DE CONTROLE JUXTAPOSES DE ZEGOUA (FRONTIERE ENTRE LE MALI ET LA COTE D'IVOIRE)

PCJ ZEGOUA

2G/S2 310-TER-CIV-13-2018-BI-05 2D308.001 Ver. 02

VOLUME II : RAPPORT D'ETUDE D'IMPACT ENVIRONNEMENTAL ET SOCIAL

Version définitive

Février 2020

terrabo
Ingénieur Conseil

Table des matières

Liste des figures vi
Liste des tableaux vii
Liste des abréviations utilisées vii
RESUME SYNTHETIQUE 1
1. INTRODUCTION 10
1.1. Contexte et justification du projet 10
1.2. Contexte et Objectif de l'étude 11
1.3. Consistance de la mission 12
1.4. Présentation du Bureau d'études 12
1.5. Statut et portée du présent rapport 13
2. METHODES EMPLOYEES 14
2.1. Séances de travail avec les parties prenantes au projet 14
2.2. Revue documentaire 14
2.3. Visite de reconnaissance et de remise du site des PCJ au Consultant 15
2.4. Enquêtes et collectes de données de terrains 15
2.4.1. Levé topographique 16
2.4.2. Comptage routier 16
2.4.3. Enquête socio-économique 16
2.4.4. Enquête auprès des services intervenant aux postes de contrôle frontaliers 16
2.5. Séance d'information et de consultation publique des parties prenantes 17
2.6. Traitement et rédaction du rapport 18
3. CADRE POLITIQUE JURIDIQUE ET INSTITUTIONNEL 20
3.1. Cadre politique en matière de protection de l'environnement 20
3.1.1. Au niveau de l'UEMOA 20
3.1.2. Au niveau du Mali 21
3.1.3. Au niveau de la Côte d'Ivoire 23
3.2. Cadre juridique en matière de protection de l'environnement dans les deux pays en relation avec le projet 25
3.2.1. Cadre juridique du Mali 25
3.2.2. Cadre juridique de la Côte d'Ivoire 35
3.2.3. Conventions internationales et régionales 38
3.3. Cadre juridique en matière d'intégration régionale 42
3.3.1. Contexte juridique sous régional de création des PCJ 42
3.3.2. Régime juridique des postes de contrôle juxtaposés 43
3.4. Cadre institutionnel 44
3.4.1. Organisations de la sous région Ouest Africaine 44
3.4.2. Institutions nationales des deux pays impliquées dans la contruction des PCJ 46
3.4.3. Institutions Maliennes directement impliquées dans la gestion environnementale du projet de PCJ 49
3.4.4. Institutions ivoiriennes impliquées dans la gestion environnementale des PCJ de Zégoua 60
3.5. Liens du projet avec les politiques des partenaires au développement 63
3.5.1. Politique de l'UEMOA 63
3.5.2. Politiques de Sauvegarde Environnementale et Sociale de la Banque Mondiale 63
3.5.3. Directives de la Banque Africaine de Développement (BAD) 68
3.5.4. Politiques et procédures de la Banque Ouest Africaine de Développement (BOAD) en matière de gestion environnementale et sociale 68
3.6. Classification environnementale du projet des PCJ 69
3.7. Objectifs du Développement Durable 69
4. PRESENTATION DU PROJET 71
4.1. Situation géographique du site des PCJ 71
4.2. Présentation et description des postes de contrôle frontaliers actuels en Côte d'Ivoire et au Mali 72
4.2.1. Description des postes de contrôle frontalier du Mali 72

4.2.2. Description des postes de contrôle frontalier de la Côte d'Ivoire ... 76
4.3. Description des PCJ de Zégoua ... 82
4.3.1. Définition des PCJ ... 82
4.3.2. Justification des PCJ et avantages attendus ... 82
4.3.3. Limites des PCJ et défis à relever ... 84
4.4. Approche stratégique pour la conception des PCJ de Zégoua ... 84
4.5. Définition des personnes et des biens passant par les PCJ de Zégoua ... 84
4.6. Définition des zones ... 85
4.7. Définition des circuits ... 85
4.7.1. Circuit des véhicules de passagers ... 85
4.7.2. Circuit des véhicules de marchandises ... 88
4.7.3. Circuit des véhicules d'hydrocarbure ... 90
4.7.4. Circuit des véhicules de bétail ... 92
4.8. Plan d'aménagement ... 94
5. ETAT INITIAL DE LA ZONE DU PROJET ... 96
5.1. Données générales de la zone du projet ... 96
5.1.1. Situation administrative des deux pays ayant en commun la gestion des PCJ ... 96
5.1.2. Situation et organisation administrative du cercle de Kadiolo ... 97
5.1.3. Situation et organisation administrative du département de Ouangolodougou ... 98
5.1.4. Projet de création d'une Zone économique Sikasso-Korhogo-Bobodioulasso (ZE-SKB) ... 99
5.1.5. Zones d'influence du projet ... 99
5.2. Caractéristiques générales de la zone du projet ... 100
5.2.1. Environnement physique ... 100
5.2.2. Environnement biologique ... 104
5.2.3. Environnement humain ... 105
5.3. Résultats du comptage du trafic sur le poste de Zégoua ... 110
5.3.1. Evolution journalière du trafic sens 1 Mali vers la Cote d'Ivoire ... 110
5.3.2. Evolution journalière du trafic sens 2 Côte d'Ivoire vers Mali ... 112
5.3.3. Trafic sur le corridor de Zégoua ... 113
5.4. Estimation du nombre de voyageurs sur le corridor de Zégoua ... 115
5.5. Trafic de marchandises sur le corridor de Zégoua ... 116
5.5.1. Evolution du trafic futur sur les postes de contrôle juxtaposés de ZÉGOUA ... 118
5.5.2. Hypothèse de croissance sur l'évolution du trafic ... 118
5.5.3. Genre et groupes vulnérables ... 119
5.5.4. Niveau de pauvreté des populations ... 121
5.6. Zone d'influence directe (site de construction des PCJ et ses environs immédiats) ... 124
5.6.1. Situation adminstrative et géographique de la ville de Zégoua ... 124
5.6.2. Environnement biophysique ... 124
5.6.3. Environnement humain ... 125
5.6.4. Accès à l'eau et assainissement ... 131
5.6.5. Gestion des déchets solides ... 131
5.6.6. Acces à l'électricité ... 132
5.6.7. Activités économiques ... 132
5.6.8. Services déconcentrés de l'Etat dans la commune de Zégoua ... 136
6. ENJEUX ENVIRONNEMENTAUX ET SOCIAUX ... 137
6.1. Enjeux environnementaux ... 137
6.2. Enjeux socio-économiques ... 137
6.3. Enjeux politiques et institutionnels ... 138
6.4. Simplification et harmonisation des procédures douanières ... 139
7. IMPACTS ENVIRONNEMENTAUX ET SOCIAUX ... 140
7.1. Méthodes d'identification et d'évaluation de l'importance des impacts potentiels du projet ... 140
7.1.1. Méthode d'identification des impacts ... 140
7.1.2. Activités sources d'impacts ... 141
7.1.3. Récepteurs d'impacts ... 141
7.1.4. Evaluation des impacts ... 142
7.1.5. Impacts potentiels du projet ... 143
7.2. Analyse des alternatives ... 148
7.3. Analyse de la situation « sans projet » ... 148
7.4. Analyse des impacts environnementaux avec la situation avec le projet ... 148

7.5. Justification du choix du scénario « avec le projet » 149
7.6. Impacts positifs en phase de préparation et d'installation 149
7.6.1. Milieu physique 149
7.6.2. Milieu biologique 149
7.6.3. Milieu humain 149
7.7. Impacts négatifs en phase préparatoire et d'installation 150
7.7.1. Milieu physique 150
7.7.2. Milieu biologique 150
7.7.3. Milieu socio-économique 150
7.8. Impacts positifs significatifs liés à la phase de construction 152
7.8.1. Milieu biophysique 152
7.8.2. Milieu humain 152
7.9. Impacts négatifs significatifs liés à la phase de construction 153
7.9.1. Milieu physique 153
7.9.2. Milieu biologique 154
7.9.3. Milieu humain 154
7.10. Impacts positifs significatifs liés à la phase d'exploitation et d'entretien 157
7.10.1. Milieu physique 157
7.10.2. Milieu biologique 157
7.10.3. Milieu humain 157
7.11. Impacts négatifs significatifs liés à la phase d'exploitation et d'entretien 159
7.11.1. Milieu physique 159
7.11.2. Milieu biologique 159
7.11.3. Milieu humain 159
7.12. Impacts spécifiques sur les localités situées à proximité du site des PCJ 160
7.12.1. Villes de Zégoua et de Pogo 160
7.12.2. Villes de Kadiolo, Sikasso (Mali) et Ouangolodougou (Côte d'Ivoire) 162
8. INFORMATION ET CONSULTATION PUBLIQUE 166
8.1. Mesures générales de protection de l'environnement 166
8.2. Procédures et modalités 166
8.2.1. Séance d'information et de Consultation du public 166
8.2.2. Enquête Publique 167
8.3. Organisation de séances d'information et de consultation de la population 167
8.3.1. Information et consultation de la population locale 167
8.3.2. Information et consultation des services et des forces de sécurités en poste à la frontière de Zégoua 167
8.4. Synthèse des perceptions, préoccupations et recommandations sur le projet 168
8.4.1. Attentes des populations et des bénéficiaires 168
8.4.2. Synthèses des préoccupations, doléances et des craintes 169
8.4.3. Synthèses des suggestions et recommandations 169
8.4.4. Avis, suggestions, observations et recommandations des services et structures intervenants au poste frontaliers de Zégoua 170
8.4.5. Avis, suggestions, observations et recommandations des services et structures intervenants au poste frontaliers de Pogo 172
9. PLAN DE GESTION ENVIRONNEMENTALE ET SOCIALE 175
9.1. Objectifs du PGES 175
9.2. Mesures relatives à la phase préparatoire des travaux 176
9.2.1. Mesures générales relatives au respect de l'environnement lors de la préparation du chantier 176
9.2.2. Choix et organisation du site d'installation de la base de l'entreprise 177
9.2.3. Mesures relatives à l'installation du chantier 178
9.2.4. Choix et conditions de gestion des sites d'emprunt et carrière 178
9.2.5. Choix et condition de gestion des sites de dépôt 179
9.2.6. Choix des sites de prélèvement de l'eau pour le besoins des travaux 179
9.2.7. Mesures pour la sécurité du personnel 180
9.2.8. Conditions de recrutement du personnel local 180
9.2.9. Promouvoir la parité du genre dans le recrutement 180
9.2.10. Mesures relatives à la libération de l'emprise 181
9.3. Mesures relatives à la phase des travaux des PCJ 181
9.3.1. Mesures spécifiques visant les impacts sur le milieu physique et biologique 181
9.3.2. Mesures spécifiques visant les impacts sur le milieu humain 182
9.4. Mesures d'atténuation des impacts négatifs relatives à la phase d'exploitation des PCJ 183
9.4.1. Mesures spécifiques visant les impacts sur le milieu physique et biologique 183
9.4.2. Mesures d'atténuation des impacts négatifs sur le milieu humain 185
9.4.3. Mesures de bonification des impacts positifs 189

9.4.4. Mesures pour les procedures de dedouanement et de contrôle des personnes aux PCJ 190
9.5. Autres mesures d'accompagnement et de bonification 192
9.5.1. Formation et sensibilisation 192
9.5.2. Renforcement des capacités 192
9.5.3. Construction des hangars et box pour l'installation du petit commerce du corridor 192
9.6. Analyse des risques professionnels 195
9.6.1. Identification et évaluation des impacts 195
9.6.2. Plan d'Intervention d'Urgence (PIU) 201
9.7. Plan de communication du projet de construction des PCJ de Zégoua 203
9.7.1. Objectifs du plan de communication 203
9.7.2. Identification des parties prenantes au Projet 203
9.7.3. Positionnement et conception de l'axe de communication 205
9.7.4. Orientation pour création des messages à diffuser 206
9.7.5. Plan d'actions 206
9.7.6. Canaux de communication, médias, planning stratégique et moyens 206
9.7.7. Mise en œuvre de la stratégie de communication 207
9.7.8. Budgétisation du plan de communication 207
9.7.9. Objectifs opérationnels 207
9.7.10. Chronogramme de mise en œuvre 208
9.8. Mécanisme de gestion des Plaintes 208
9.8.1. Règlement à l'amiable 208
9.8.2. Etapes de traitement des plaintes 208
9.8.3. Différentes voies d'accès sont possibles pour déposer une plainte 209
9.8.4. Règlement par voie judiciaire 209
9.8.5. Clôture et archivage 210
9.9. Programme de surveillance environnementale et suivi environnemental 210
9.9.1. Activités de surveillance 210
9.9.2. Activités de suivi environnemental 211
9.10. Procédures du suivi 211
9.10.1. Conduite des activités de suivi 211
9.10.2. Matrice du PGES 213
10. COUTS DES MESURES ENVIRONNEMENTALES ET SOCIALES 219
10.1. Coûts des mesures environnementales et sociales 219
10.2. Coût des mesures des impacts sur le milieu biophysique 219
10.2.1. Qualité de l'air 219
10.2.2. Mesures contre l'altération des sols et le suivi physicochimique 219
10.2.3. Remise en état des gites d'emprunts 220
10.2.4. Aménagement paysager 220
10.3. Coût des mesures sur le milieu humain 220
10.3.1. Santé et sécurité 220
10.3.2. Suivi et surveillance environnementale 220
10.3.3. Budget Du Comité De Suivi 220
10.3.4. Construction et aménagement des espaces pour le petit commerce du corridor 220
10.3.5. Renforcement des capacités 220
10.3.6. Coûts des mesures d'information et de sensibilisation 221
10.3.7. Cout de la mise en œuvre du Plan de communication 221
10.4. Récapitulatif du coût indicatif des mesures environnementales et sociale 221
11. RECOMMANDATIONS 223
12. CONCLUSION 226
13. REFERENCES BIBLIOGRAPHIQUES 227
14. ANNEXES 228

Liste des figures

Figure 1 : Séance de travail avec la Mairie de Zégoua 18
Figure 2 : Séance de travail avec les chefs de service des structures décentralisées de Zégoua 18
Figure 3 : Localisation du site projet 72
Figure 4 : Configuration actuelle du poste frontalier de Zégoua (République du Mali) 72
Figure 5 : Vue du Bâtiment de la police d'immigration de Zégoua (Don de OIM) 73
Figure 6 : Aperçu de la barrière de la police et de la gendarmerie au poste frontalier de Zégoua 73
Figure 7 : Schémas de la configuration actuelle du poste frontalier de Pogo (République de la Côte d'Ivoire) 76
Figure 8 : Vue des camions de marchandises à l'entrée des bureaux de la douane de Pogo et des locaux de l'INHP au poste frontalier avancé de Pogo 76
Figure 9 : Vue des bâtiments abritant les bureaux de la douane de Pogo et les installations du pése-essieux/pont bascule 77
Figure 10 : Vue du poste de police frontalier avancé de Pogo 77
Figure 11 : Circuit des véhicules de passagers 87
Figure 12 : Circuit des véhicules de marchandises 89
Figure 13 : Circuit des véhicules d'hydrocarbure 91
Figure 14 : Circuit des véhicules de bétail 93
Figure 15 Plan d'Aménagement 94
Figure 16 : Vue d'ensemble du plan d'Aménagement en 3D 95
Figure 17 : Localisation des PCJ de Zégoua 97
Figure 18 : Carte administrative du cercle de Kadiolo 98
Figure 19 : Vue la cartographie de la zone du projet 99
Figure 20 : Variation moyenne mensuelle de la pluviométrie à Sikasso (2005-2015) 101
Figure 21 : Evolution moyenne mensuelle de la température à Sikasso (2005 - 2015) 101
Figure 22 : Evolution moyenne mensuelle de la vitesse du vent à Sikasso (2005-2015) 102
Figure 23 : Evolution moyenne mensuelle de l'insolation à Sikasso (2005 - 2015) 102
Figure 24 : hydrographie du sud du Mali 104
Figure 25 : Cartographie de la formation végétale du cercle de Kadiolo 105
Figure 26 : Carte de la potentialité agricole du cercle de Kadiola 108
Figure 27 : Evolution du trafic journalier sens 1 Mali-Cote d'ivoire 111
Figure 28 : Evolution du trafic journalier cumulés des deux sens 115
Figure 29: Une vue du trafic observé sur le corridor de Zégoua 119
Figure 30 : Cartographie de la commune de Zégoua 124
Figure 31 : Végétation rencontrée dans la zone du projet 125
Figure 32 : Vue des enfants talibés ou enfants mendiants dans la zone du projet 128
Figure 33 : Vue de la typologie des bâtis dans la ville de Zégoua 128
Figure 34 : Structure du tissu urbain de la ville de Zégoua 129
Figure 35 : Vue d'un champ d'anacardiers et d'une rizière dans la commune rurale de Zégoua 133
Figure 36 : Activités commerciales au marché hebdomadaire de Zégoua 133
Figure 37 : Vue d'une activité artisanale de service à Zégoua 134
Figure 38 : Vue d'un complexe hôtelier le Foundara à 4 km du site du projet 134
Figure 39 : Vue d'une Agence Bancaire et les bâtiments des transitaires à Zégoua 135
Figure 40 : Synthèse de la démarche d'évaluation de l'importance des impacts 143

Figure 41 : Planches photos de la consultation publique 168

Liste des tableaux

Tableau 1 : Programme de la mission d'enquête de terrain 17
Tableau 2 : Conventions internationales et régionales signées par le Mali en relation avec l'environnement du projet 38
Tableau 3 : Conventions internationales et régionales signées par la Côte d'Ivoire en relation avec l'environnement du projet 41
Tableau 4 : Liste des infrastructures, équipements et personnel des services des postes de contrôle frontaliers actuels au Mali 74
Tableau 5 : Synthèse des expressions des besoins en personnels et infrastructures 75
Tableau 6 : Liste des infrastructures, équipements et personnel des services des postes de contrôle frontaliers actuels en Côte d'Ivoire 78
Tableau 7 : Synthèse des expressions des besoins en personnels et infrastructures 81
Tableau 8 : Evolution des directions dominantes du vent à Sikasso (2005-2015) 102
Tableau 9 : Récapitulatif des paramètres météorologiques de Sikasso 103
Tableau 10 : Statistique agricole du cercle de Kadiolo 107
Tableau 11 : Effectif du cheptel dans le cercle de Kadiolo en 2016 108
Tableau 12 : Répartition de l'évolution du trafic journalier sens 1 ML-CI 110
Tableau 13 : Résultats de l'évolution du trafic journalier sens 2 CI-ML 112
Tableau 14 :Répartition de l'évolution du trafic journalier par type de véhicules 113
Tableau 15 : Estimation du nombre des voyageurs hebdomadaire en direction de la Cote d'ivoire 115
Tableau 16 :Estimation du nombre des voyageurs hebdomadaire en direction du Mali 116
Tableau 17 :Cumul du nombre des voyageurs en transit au poste frontalier de Zégoua. 116
Tableau 18 : statistiques des échanges de marchandises (en nombre de véhicules) de la Cote d'Ivoire vers le Mali. . 116
Tableau 19 : statistiques des échanges de marchandises du Mali vers la Cote d'ivoire 117
Tableau 20 : statistiques du commerce de Bétail et de volaille entre le mali et la Côte d'Ivoire. 117
Tableau 21 : Prévision de l'évolution du trafic à l'horizon 2035 118
Tableau 22 : Répartition de la population communale de Zégoua 126
Tableau 23 :Répartition des édifices religieuses sur l'ensemble du tissu urbain. 127
Tableau 24 : Infrastructures scolaires de Zégoua 130
Tableau 25 : Campagne agricole 2012-2013 132
Tableau 26 : Récapitulatif des calamités enregistrées dans la commune de Zégoua 1er au 31 décembre 2019. 136
Tableau 27 : Grille d'évaluation de l'importance des impacts 142
Tableau 28 : Impacts possibles associés aux différentes activités en phase préparatoire 144
Tableau 29 : Impacts possibles associés aux différentes activités en phase construction sur le milieu humain 145
Tableau 30 : Impacts possibles associés aux différentes activités en phase construction sur le milieu biophysique 146
Tableau 31 : Impacts possibles associés aux différentes activités en phase d'exploitation et d'entretien des PCJ 147
Tableau 32 : Matrice d'identification et d'analyse des impacts négatifs en phase de préparation et d'installation 151
Tableau 33 : Evaluation des impacts négatifs et positifs en phase de préparation et d'installation 152
Tableau 34 : Evaluation de l'importance des impacts en phase de construction des PCJ 163
Tableau 35 : Evaluation de l'importance des impacts en phase exploitation et entretien des PCJ 165
Tableau 36 : Caractéristiques des produits stockés ou en transit dans les PCJ 184
Tableau 37 : Mesures relatives à la protection de l'environnement en phase d'exploitation 193
Tableau 38 : Niveaux des facteurs (F, G) de la grille d'évaluation des risques professionnels 195
Tableau 39 : Différents risques traités par thème 196

Tableau 40 : Risque d'incendie, d'explosion 196
Tableau 41 : Risque lié à l'électricité 197
Tableau 42 : Risque lié au bruit 197
Tableau 43 : Risque lié aux vibrations 198
Tableau 44 : Risque de chute 198
Tableau 45 : Risque lié à la manutention manuelle 199
Tableau 46 : Risque lié à la manutention manuelle 199
Tableau 47 : Risques liés aux effondrements et aux chutes d'objets 200
Tableau 48 : Résultats de l'analyse des risques 201
Tableau 49 : Mesures de sécurité et d'hygiène 202
Tableau 50 : Liste des parties prenantes 204
Tableau 51 : Coût opérationnel des prestations de communication 207
Tableau 52 : Principales activités du suivi environnemental 212
Tableau 53 : Programme global de suivi en phases préparatoire et de construction 214
Tableau 54 : Programme global de suivi en phase exploitation 217
Tableau 55 : Coût des mesures environnementales et sociales 221

Liste des abréviations utilisées

SIGLES	DEFINITIONS
AEDD	Agence de l'Environnement et du Développent Durable
AEP	Adduction d'eau potable
AGEROUTE	Agence de Gestion des Routes (Côte d'Ivoire)
AGR	Activités Génératrices de Revenus
ANGESEM	Agence Nationale de Gestion des Stations d'Epuration du Mali
APD	Avant-projet détaillé
APS	Avant-projet sommaire
ARV	Anti rétroviraux
BAD	Banque Africaine de Développement
BB	Béton bitumineux
BOAD	Banque Ouest Africaine de Développement
CAFO	Coordination des Associations et ONG Féminines
CCD	Convention de lutte contre la désertification
CEDEAO	Communauté Economique des Etats de l'Afrique de l'Ouest
CNF	Comité National de Facilitation
CMDT	Compagnie malienne parapublique pour le développement des textiles
CPS	Cellule de planification et de Statistique
CPS / SEEUDE	Cellule de planification et de Statistique du Secteur Eau, Environnement, Urbanisme et Domaines de l'Etat
CPT	Cahier des Prescriptions Techniques
CSCOM	Centre de Santé Communautaire
CRFE	Comité régional de facilitation des échanges
DAF	Direction Administrative et Financière
DAO	Dossier d'appel d'offres
DGCT	Direction Générale des Collectivités Territoriale
DGPC	Direction Générale de la Protection Civile
DNA	Direction Nationale de l'Agriculture
DNACPN	Direction nationale de l'assainissement et du contrôle de la pollution et des nuisances
DNAT	Direction Nationale de l'Aménagement du Territoire
DNDC	Direction nationale des domaines et du cadastre
DNEF	Direction Nationale des Eaux et Forêts
DNH	Direction Nationale de l'Hydraulique
DNPIA	Direction Nationale des Productions et des Industries Animales
DNPSES	Direction Nationale de la Protection Sociale et de l'Economie Solidaire
DNSV	Direction Nationale des Services Vétérinaires
DNUH	Direction Nationale de l'Urbanisme et de l'Habitat
DRPIA	Direction régionale des Productions et des Industries Animales
DSRP	Document stratégique de réduction de la pauvreté.
ECOMOG	Economic Community of West African States Cease-fire

	Monitoring Group
EDM	Energie Du Mali
EDSM	Enquête Démographique et de Santé
EMOP	Enquête modulaire et permanente auprès des ménages
EPTA	Étude des Prescriptions Techniques Environnementales d'Activité
EMACI	Entrepôt Malien de Côte d'Ivoire
FAD	Fonds Africain de Développement
GES	Gestion des eaux sanitaires
GIE	Groupements d'Intérêt Économique
ICTAAL	Instruction sur les Conditions Techniques d'Aménagement des Autoroutes de Liaison, Circulaire du 12 décembre 2000, SETRA
IST	Infections sexuellement transmissibles
LNE	Laboratoire National des Eaux
MATP	Ministère de l'Aménagement du Territoire et de la Population
MCAU	Ministère de la Construction, de l'Assainissement et de l'Urbanisme
MEE	Ministère de l'Énergie et de l'Eau
MOD	Maîtrise d'Ouvrage Déléguée
MSIPC	Ministère de la Sécurité Intérieure et de la Protection Civile
MST	Maladie Sexuellement Transmissible
NEPAD	Nouveau partenariat pour le développement de l'Afrique
NES	Normes environnementales et sociales
NIES	Notice d'impact environnemental et social
OFT	Observatoire de la Fluidité des Transports
OIML	Organisation Internationale de Métrologie Légale
OMS	Organisation Mondiale de la Santé
ONG	Organisations Non Gouvernementales
PACITR	Programme d'Actions Communautaires des Infrastructures et du Transport Routiers
PRFETR	Programme Régional de Facilitation des Echanges et du Transport
PACT	Programme d'action à court terme
PAP	Personne Affectée par le Projet
PCB	Polychlorés Biphényles
PCJ	Postes de Contrôle Juxtaposés
PCT	Polychlorés Terphényles
PGES	Plan de Gestion Environnementale et Sociale
PIB	Produit Intérieur Brut
PK	Point kilométrique
PL	Poids Lourds
PMA	Paquet Minimum d'Activités
PMI	Protection maternelle et infantile
PN	Pression Nominale
PNA	Politique Nationale de l'Assainissement
PNAE	Plan National d'Action Environnemental

PNPE	Politique Nationale de Protection de l'Environnement
PNUE	Programme des Nation Unies pour l'Environnement
PPTE	Pays Pauvres Très Endettés
PVC	Polyvinylchloride
PV / VIH	Personnes vivant avec le VIH
RCI	République de Côte d'Ivoire
RGPH	Recensement Général de la Population et de l'Habitat
SIDA	Syndrome immunodéficience acquise
SLPIA	Service local des Productions et des Industries Animales
SOMAGEP	Société Malienne de Gestion de l'Eau Potable
TDR	Termes de référence
TMJA	Trafic Journalier Moyen Annuel
TRIE	Transport routier inter-Etats
UAPIA	Unité des Productions et Industries Animales
UEMOA	Union Economique et Monétaire Ouest Africaine
VIH / SIDA	Virus de l'Immunodéficience Humain / Syndrome Immunodéficience Acquise
VUL	Véhicules utilitaires légers

RESUME SYNTHETIQUE

Projet	:	Projet de construction des postes de contrôle juxtaposés de Zégoua à la frontière Mali-Cote d'Ivoire
Promoteur	:	SCANNING SYSTEMS
Consultant	:	TERRABO-Ingénieur Conseil
Mission	:	Etude d'Impact Environnemental et Social
Zone du projet	:	Mali, Région administrative de Sikasso, Cercle de Kadiolo
Portée du rapport	:	Rapport d'Etude d'Impact Environnemental et Social

1. Contexte et justification du projet

Le projet de construction des postes de contrôle juxtaposés de Zégoua s'inscrit dans le programme de modernisation des interfaces de réception des marchandises au passage frontalier entre les deux Etats. Il est envisagé, également, comme une contribution à la sécurisation des recettes de porte et à la rationalisation du trafic routier inter-Etats. En effet, les obstacles non tarifaires à la fluidité du trafic dont les arrêts sur les couloirs routiers se traduisent par des contrôles redondants et le paiement de taxes sans reçu qui constituent une charge financière et cause de retards entravent le libre développement de l'activité de transport.

2. Localisation du site du projet

Le site retenu dédié à la construction des PCJ de Zégoua à la frontière entre le Mali et la Côte d'Ivoire; intègre l'espace actuellement utilisé par les services de la Douane Malienne. Avec une superficie d'environ 14 ha, le site est en partie exploité par les services des douanes. L'espace comprend des bâtiments administratifs, des équipements et des parkings. L'environnement immédiat du site est occupé par des bâtis, des ménages, des commerces, des écoles, des administrations, ainsi que la route nationale qui borde sa façade ouest. Le poste de contrôle de Zégoua est classé sur le corridor Abidjan – Bamako.

3. Consistance des travaux

L'aménagement général de la plateforme s'est fondé sur le fonctionnement des PCJ, de l'évaluation des effectifs prévisionnels du personnel à affecter dans les différents services, du flux journalier du trafic de voyageurs, de marchandises et de véhicules devant circuler au niveau des PCJ, des équipements et infrastructures à installer dans les différents services devant opérer au niveau des PCJ. L'analyse des différentes opérations dans les PCJ de Zégoua ont abouti à la définition de six (6) zones d'activités distinctes et une (1) zone d'extension. Ces zones auront des statuts différents (communautaire ou non) et seront spécialisées en fonction des activités qui y seront menées. Il est proposé sept (7) zones faisant partie intégrante des PCJ de Zégoua.

Ce sont :

- Zone A : zone de contrôle des passagers (véhicules personnels, minicar et autocars) ;
- Zone B : zone administrative ;
- Zone C : zone de contrôle des marchandises ;
- Zone D : zone de l'ECOR ;
- Zone E : zone de contrôle des Hydrocarbures ;
- Zone F : zone de contrôle du bétail ;
- Zone G : zone d'extension.

4. Cadre politique règlementaire institutionnel de l'étude

La réalisation de l'EIES du présent projet obéit à un cadre politique, législatif, institutionnel et règlementaire du Mali et de la Cote d'Ivoire.

Cadre institutionnel de l'étude

Le projet de construction des postes frontaliers de contrôles juxtaposés sur les différents corridors des pays de la sous-région Ouest Africaine fait intervenir des organisations supranationales créées par les pays et des institutions nationales qui appuient ces organisations au sein de chaque pays. Pour le projet de construction des PCJ de Zégoua à la frontière entre la Côte d'Ivoire et le Mali le cadre institutionnel se présente comme suit.

Constitution malienne

La constitution malienne fait du droit à un environnement sain un droit de la personne humaine. Dans le même temps, elle fait de la protection de l'environnement un devoir commun aux citoyens et à l'Etat. En effet, l'article 15 de la constitution dispose que : «Toute personne a droit à un environnement sain. La protection, la défense de l'environnement et la promotion de la qualité de la vie sont un devoir pour tous et pour l'Etat ». La norme constitutionnelle étant une norme supérieure aux dispositions législatives et réglementaires, les mesures arrêtées par ces dernières doivent s'y conformer.

Institutions maliennes directement impliquées dans la gestion environnementale du projet des PCJ

Conformément aux articles 5, 6 et 7 du Règlement n°15 /2009/CM/UEMOA portant régime foncier des PCJ aux frontières des pays membres de l'UEMOA, l'Etat malien a transféré à l'UEMOA, un terrain de 14 hectares dont une partie est occupée par les bureaux de la douane Malienne. A cet effet, le site étant situé sur le territoire malien , la gestion des aspects environnementaux et sociaux liés à la construction du PCJ reviendra aux institutions Maliennes. Dans la pratique, la gestion environnementale fait appel à l'intervention de diverses institutions du gouvernement du Mali.

Cadre politique réglementaire et institutionnel de l'étude de la Côte d'Ivoire

Au plan institutionnel, il faut dire qu'en Côte d'Ivoire la politique du Gouvernement en matière de protection de l'environnement et de développement durable est conduite par le Ministère de l'Environnement et du Développement Durable. Ce dernier assure la mise en application du décret portant sur les études d'impact environnemental des projets de développement à travers l'Agence Nationale De l'Environnement (ANDE), structure placée sous sa tutelle.

La réalisation de ce projet s'appuie d'une part, sur le cadre défini dans la politique nationale en matière de protection de l'environnement, tel que le Plan National d'Action pour l'Environnement (PNAE) qui situe les enjeux environnementaux en Côte d'Ivoire, d'autre part, sur les textes législatifs et réglementaires tels que :

- la Loi n°2000-513 du 1er août 2000 portant constitution de la côte d'ivoire en ses articles 19 et 28 ;
- la Loi n° 96-766 du 3 octobre 1996 portant Code de l'Environnement ;
- la Loi n°98-755 du 23 décembre 1998 portant Code de l'Eau ;
- la loi n° 96-669 du 29 août 1996 portant Code Pétrolier ;
- le Décret n°96-894 du 8 novembre 1996 déterminant les règles et procédures applicables aux Etudes relatives à l'Impact Environnemental des projets de développement ;
- le Décret n°2005-03 du 6 janvier 2005 portant Audit Environnemental ;
- Décret n° 98-43 du 28 janvier 1998 relatif aux installations classées pour la protection de l'environnement;
- Etc.

A ces textes nationaux, il faut ajouter les conventions, les accords et les traités internationaux relatifs à l'environnement signés et ratifiés par la Côte d'Ivoire. On citera par exemple :

- convention de LONDRES pour la prévention de la pollution des eaux de mer par les hydrocarbures (1954)
- convention sur l'intervention en haute mer en cas d'accident entraînant ou pouvant entraîner une pollution par les hydrocarbures (1969)
- convention de RAMSAR sur les zones humides d'importance internationale particulièrement comme habitat des oiseaux d'eau (1971)
- convention de LONDRES pour la prévention de la pollution par les navires, Convention MARPOL (1978)
- convention d'ABIDJAN relative à la coopération en matière de protection et de mise en valeur du milieu marin et des zones côtières de la région de l'Afrique de l'Ouest et du Centre (1981).
- Etc.

5. Etat initial de l'environnement du projet

Situation administrative

Le Cercle de Kadiolo est situé dans la 3ème région administrative, à l'extrême sud de la République du Mali. Il couvre une superficie de 5 375 km². Il est limité à l'est par la République du Burkina Faso, à l'ouest par le département de Tingrela (République de Côte d'Ivoire), au sud par les sous-préfectures de M'bengué, et Niellé (R.C.I), au Nord par le Cercle de Sikasso et au Nord - Ouest par le Cercle de Kolondiéba. Il est composé de neuf (9) communes rurales que sont : Kadiolo, Fourou, Loulouni, Misséni, Zégoua, Dioumaténé, Kaî, Nimbougou et Diou. La population du Cercle de Kadiolo a été estimée en 2018 à 325 355 habitants pour densité de 57,17 habitants/km².(source Schéma Local d'Aménagement du Territoire (SLAT) 2018.

Environnement physique

Relief

Le relief peu accidenté est dominé par des plaines, des bas-fonds et des plateaux. D'une manière générale les sols de la Commune sont pauvres à cause des effets de l'érosion pluviale et de la faible capacité de rétention des eaux de pluie.

Climat

Le climat est de type tropical soudanien, caractérisé par une pluviométrie abondante (1300 à 1500 mm d'eau par an) par rapport à la moyenne du Mali. La saison des pluies longue de 5 à 6 mois avec plus 90 jours de pluie par an est alternée par une saison sèche. En saison des pluies le vent dominant est la mousson chargée d'humidité qui souffle du Sud-Ouest au Nord-Est et saison sèche l'harmattan, vent chaud et sec vient du Nord-Est. En décembre (mois le plus froid) la température moyenne est de 24°C. En saison des pluies, la moyenne des maxima atteint 29°C.,

végétation

Le paysage végétal rencontré sur le site du projet est essentiellement de type de savanicole et se rattache au domaine soudanais. On rencontre une savane arbustive avec une herbacée comportant surtout des graminées en touffes (Andropogon tectorum, Hyparrhenia chrysagyrea), mais également des géophytes. En saison sèche, la végétation est détruite par les feux de brousse. Mais pendant les saisons des pluies, il se reconstitue rapidement.

Hydrographie et ressources en eau

La région de Sikasso est arrosée par de grands fleuves tels que le Bagoé, le Bafing, le Baoulé et le Sankarani. On note également la présence de quelques cours permanent et semi permanent. Le Bafing : il constitue une limite naturelle de 76,5 km entre les cercles de Koutiala

et de Sikasso. Le Bagoé : il sert de limite naturelle entre les cercles de Sikasso et de Bougouni, avec 108 km de longueur environ. Le Baoulé : il est la plus importante rivière du cercle de Bougouni avec 52 km de longueur.

Ressources en eau

La région de Sikasso comprenant le cercle de Kadiolo est arrosée par de grands fleuves tels que le Bagoé, le Bafing, le Baoulé et le Sankarani. On note également la présence de quelques cours d'eau tel que le Mani, le Kagnaka, le Famogoko, le Koronko, le Goléko, le Tiendagaba, Kankélaba.

- **Le Bafing** : il constitue une limite naturelle de 76,5 km entre les cercles de Koutiala et de Sikasso.
- **Le Bagoé** : il sert de limite naturelle entre les cercles de Sikasso et de Bougouni, avec 108 km de longueur environ.
- **Le Baoulé** : il est la plus importante rivière du cercle de Bougouni avec 52 km de longueur

Sols rencontrés

On rencontre des sols argileux tantôt rougeâtres, tantôt calcaires souvent composés de cristallins. A côté des collines et élévations, on trouve des sols minéraux bruts sur cuirasse. Les terres non arables se composent de sols mal drainés et de sols profonds sur cuirasse.

Environnement biologique

Flore

La zone du projet appartient à la zone sud-soudanienne caractérisée par la savane arborée, avec de hautes herbes et des galeries de forêts. On y rencontre quelques espèces végétales parmi lesquelles dominent *le Berlinia heudolotii / Berlinia Grandiflora (Magnolia),* le Raphia sudanica (Raphia), le Manguigera indica (Manguier). Les espèces dominantes sont Berlinia heudolotiana/Grandiflora le Raphia sudanica qui est une espèce partiellement protégée selon la législation, le Mangifera indica Acacia albida au nord, Vitellaria paradcoca vers le sud, et Adansonia digitata un peu partout.

Faune

Les potentialités cynégétiques de l'aire d'étude sont particulièrement faibles et témoignent de l'influence de la gestion des sols, de l'eau et de la végétation, sur la pérennité des espèces fauniques. L'accroissement des surfaces agricole, les feux de végétation, les défrichements, la raréfaction de l'eau et la chasse conduisent le gibier à se réfugier dans les zones particulièrement inaccessibles à l'homme, où la densité démographique est très faible. La faune dans les localités traversées, se résume aujourd'hui à la présence de singes (*Cercopithecus aethiops)* , de rats Rattus, d'écureuils (*Sciurus vulgaris)*, de reptiles, d'hérissons (*Erinaceus europaeus)*, d'oiseaux comme les tisserins *(Ploceus cucullatus),.*

6. Environnement humain

Données démographiques

La population totale du cercle de Kadiolo est estimée en 2018 à 325 355 habitants dont 167 654 hommes (51,53%) et 157 701 femmes (48,47%), donc un déséquilibre en faveur des hommes. (Source les résultats du Schéma Local d'Aménagement du Territoire (SLAT) 2018).Ce déséquilibre s'explique par la venue massive des bras valides de la gent masculine sur les sites d'orpaillage de Fourou, de Misséni et les déplacés liés à la guerre civile qu'a connue la Côte d'Ivoire. Cette population est composée en majorité de sénoufo, de Tagouas, des bambaras, des bozos, des Bwa et de peuls éleveurs. Les sénoufos représentent la proportion la plus la majeure partie de la population. Les langues parlées sont le Sénoufo et le Bambara La proportion de la population autochtone représente 80 % de la population rurale contre 5% a population allochtone. Les femmes sont très dynamiques dans la transformation des produits agricoles locaux (néré, karité, etc.) et la population d'une

manière générale reste solidement attachée aux valeurs ancestrales. La densité de population de la zone varie entre 50 et 57,17 habitants au km2.

Organisation et gestion du foncier

Dans le milieu rural, la gestion du foncier est assurée par les familles. Ainsi la famille ou le clan du descendant du fondateur des terroirs est le propriétaire terrien. C'est le droit du premier occupant qui prévaut dans la tenure et la propriété foncière. Le terroir villageois se divise en grands champs collectifs dont les limites, quoique rarement matérialisées, sont fixes et respectées depuis des générations. Si l'attribution d'un droit d'usage ou le prêt de terre à titre gratuit ou symbolique est fréquente, dans l'ensemble des zones rurales traversées, les transactions de type commercial sur les terres sont proscrites. En effet, la terre est considérée comme bien collectif inaliénable. Notons cependant que les changements démographiques, économiques et les mutations sociales qui se produisent conduisent à une rupture progressive du système lignager de la gestion foncière.

Organisation sociale, politique et religieuse

La population autochtone du cercle de Kadiolo et de la commune de Zégoua est composée de Senoufo. La société sénoufo, restée très traditionaliste, n'a pas de frontière très précise entre les différentes institutions sociales, économiques et religieuses, qui sont toutes étroitement solidaires. Le sentiment religieux imprègne toutes les manifestations sociales. Le Poro, aux mains des vieillards initiés, est une organisation politico socio religieuse qui constitue élément charnière de toute la vie sociale des Sénoufo. Les Sénoufo pratiquent ces cultes religieux la nuit, dans l'enceinte du bois sacré. Cette religion comporte deux cultes : le culte de la famille et le culte du village, ayant chacun leur fétiche protecteur.

Organisation sociale, politique et religieuse

La population autochtone du cercle de Kadiolo et de la commune de Zégoua est composée de Senoufo. La société sénoufo, restée très traditionaliste, n'a pas de frontière très précise entre les différentes institutions sociales, économiques et religieuses, qui sont toutes étroitement solidaires. Le sentiment religieux imprègne toutes les manifestations sociales. Le Poro, aux mains des vieillards initiés, est une organisation politico socio religieuse qui constitue l'élément charnière de toute la vie sociale des Sénoufo. Les Sénoufo pratiquent ces cultes religieux la nuit, dans l'enceinte du bois sacré. Cette religion comporte deux cultes : le culte de la famille et le culte du village, ayant chacun leur fétiche protecteur.

7. Activités économiques

Agriculture L'agriculture constitue la principale activité des populations de la région de Sikasso et du cercle de Kadiolo. Grâce à une pluviométrie relativement importante, la région est l'une des plus arrosées et des plus fertiles du pays. Les différentes cultures pratiquées sont le coton, l'anacarde la mangue pour les cultures d'exportation et la production des céréales comme le mil, le sorgho, le maïs, tubercules, fruits et le riz pour les cultures vivrières. En dehors du karité et du néré la production fruitière est très importante dans la commune et concerne : l'orange, la mangue, le citron, banane.

Commerce

Le commerce est au centre de la vie à Zégoua compte tenu de sa position de ville carrefour. Il occupe la plus grande partie de la population. Les principales activités commerciales de la ville de Zégoua se concentrent le long de l'artère principale (route nationale RN7) qui traverse la ville de Zégoua. Ces activités commerciales se distinguent par leurs caractères informels et de très petites tailles et gravitent autour des activités agricoles , de l'élevage de petit bétail (moutons, poulets, etc.), du commerce de détail ou de l'entrepreneuriat de survie :maçons, menuisiers, plombiers, mécaniciens, électriciens, etc.

Industrie et Artisanat

L'artisanat est essentiellement dominé par la fabrication de matériels agricoles (houes, charrues, multiculteurs). L'artisanat de service (tailleurs et mécaniciens) et l'artisanat d'art

(bijoutiers, cordonniers) constituent également des activités en évolution dans la ville de Zégoua. Parmi ces différentes catégories d'artisanat, seuls les mécaniciens et les menuisiers sont organisés. Au niveau de la petite industrie de production. on note l'existence d'une boulangerie moderne et de douze (12) boulangeries artisanales. Les données sur la transformation des produits agricoles concernent la transformation du Néré de l'amande de Karité, les unités de décorticage de Riz, de Patte Arachide, et l'Usine d'égrainage de Coton de Kadiolo,

D'une manière générale, L'artisanat à Zégoua se caractérise par son manque d'organisation et de formation.

8. Impacts potentiels

En phase travaux

Pendant cette phase, les impacts sur le milieu physique seront négatifs et se résument comme suit :

- l'augmentation de la concentration des polluants atmosphériques tels que les gaz. d'échappement et de poussières émis par les engins roulants;
- une dégradation des vues habituelles au niveau du paysage.

Au plan socio-économique, on enregistre des impacts positifs et négatifs. Les impacts positifs sont :

- l'augmentation des revenus des populations à travers les activités commerciales, de pêche, d'agriculture, de tourisme et d'hôtellerie du fait de la présence des travailleurs ;
- le développement des activités du transport ;
- etc.

Les impacts négatifs sont :

- l'accroissement spontané de la population entrainant une pression sur les composantes de l'environnement socio-économique (infrastructures communautaires, électricité, denrées alimentaires, eau potable, etc.).

En phase de mise en service et d'exploitation des PCJ

Pendant cette phase, les impacts sur le milieu physique seront négatifs et se résument comme suit :

- la qualité de l'air sera temporairement perturbée par les poussières et fumées générées par le trafic des camions poids lourds et les véhicules de transport en commun ;
- la perturbation de l'ambiance sonore des riverains des PCJ lors des activités de pesage, lors des entrées et des sorties des gros porteurs du site des PCJ.

9. Milieu humain

Prostitution et dépravation des mœurs

En phase d'exploitation, avec l'afflux des étrangers et des touristes, les PCJ pourraient être un site d'attraction des prostitués et un lieu de dépravations des mœurs si des mesures rigoureuses de contrôle ne sont pas prises.**Densification du trafic dans les environs du site et sur la voie principale.**

Le transport des matériaux de construction et des équipements accroît le trafic sur la route conduisant au site, une telle densification du trafic de véhicules lourds sur ce tronçon pourrait être à l'origine d'accidents et impacter l'état de la route et des ouvrages construits.

Impacts sociaux entre populations locales et personnel de la plateforme

La crainte majeure porte sur les risques de conflits sociaux entre les populations locales et le personnel de la plateforme. En effet, l'exploitation des PCJ nécessitera de la main-d'œuvre

qualifiée et non qualifiée, ce qui constituera une source réelle d'augmentation des revenus. La non-utilisation de la main-d'œuvre locale (si elle existe) pourrait susciter des frustrations et générer des conflits, compte tenu du chômage, ce qui peut nuire à la bonne marche des PCJ. Lors des consultations, des attentes ont été formulées concernant le recrutement de la main-d'œuvre locale.

Mesure d'atténuation

Des mesures d'atténuation ont été proposées et résumées dans le PGES pour permettre à l'entreprise en charge des travaux de minimiser les risques et impacts significatifs pendant les différentes phases du projet lors de sa mise œuvre.

Mesures d'atténuation des impacts sur le milieu physique

Mesures d'atténuation à la pollution de l'air

Des mesures relatives à la gestion des impacts et nuisances pendant les travaux de construction des infrastructures : il s'agira de :

- d'élaborer et de mettre en œuvre un programme détaillé d'actions en faveur de la protection de l'environnement, la santé, l'hygiène et la sécurité ;
- de limiter la destruction de la végétation à l'emprise des travaux.

Mesures d'atténuation des impacts sur le milieu humain.

Mesure relative à la Gestion des Déchets

Pendant les travaux, les déchets solides tels que les matériaux d'emballages, les pots vides et autres conteneurs et les morceaux de tuyaux et de fer, les gravats, etc. ainsi que les déchets toxiques (solvants, lampes au mercure, batteries, produits chimiques toxiques, etc.) doivent être triés et transférés pour être traités ou stockés de manière adéquate.

Emploi, petites activités commerciales autour du chantier

Il est recommandé à l'entreprise de recruter la majeure partie de son personnel dans le village du site du projet et environs et privilégier les emplois féminins s'il le faut. Toute chose qui permet pendant les travaux de donner des emplois aux jeunes et améliorer les conditions de vie des populations.

Estimation des créations d'emplois

Les emplois directs considérés dans le cadre de la présente évaluation se limitent au personnel directement mobilisé par l'exploitant des PCJ pour assurer son bon fonctionnement. Il est composé de personnel pour la gestion administrative du site et pour les besoins de gardiennage et d'entretien courant.
Les estimations d'emplois directs sont indiquées dans le tableau ci-après :

Estimations des créations d'emplois directs au niveau des PCJ (2020)

PCJ ZEGOUA	
Cadres	3
TS/Agents de maîtrise	5
Ouvriers/employés	70
TOTAL PERSONNEL	78

Il est à souligner que les activités des PCJ, créeront en plus des emplois directs estimés ci-dessus, des emplois indirects estimés à au moins le tiers d'emplois directs.

Mesures d'atténuation de l'impact sur la sécurité

Des équipements de protection individuelle (EPI) devront être prévus et mis à la disposition du personnel. Le personnel sera formé à l'utilisation des EPI en fonction des besoins suivants :

- protection de la tête ;
- protection des yeux et du visage ;
- protection auditive ;
- chaussure de sécurité .

Mesures d'accompagnement

Aménagement des espaces pour le petit commerce et la restauration

Il faut rappeler que les petites activités commerciales concernent la restauration et la vente de détail et autres produits courants nécessaires aux ouvriers. Cependant, des contrôles de la qualité de la petite restauration doivent être exécutés par les services d'hygiène publics.

Santé, sécurité et risques divers

Le suivi sanitaire du personnel doit être de rigueur. Ce suivi s'insérera dans le schéma sanitaire de la Direction régionale de la santé de Sikasso.

Des séances de sensibilisation des risques de contamination du VIH/SIDA seront entreprises.

L'entreprise veillera à établir des mesures d'hygiène et de sécurité sur le chantier: signalisation du chantier lors des travaux de construction, équipements de sécurité pour les travailleurs (port de chaussures de sécurité, de lunette de protection pour les soudeurs et de casque), mesures à prendre pour prévenir et éliminer la pollution par les déchets solides et les eaux usées du chantier.

Pour atténuer les risques d'accident, il est recommandé :

- la limitation de vitesse des camions et autres engins roulants sur les sites des chantiers et des carrières à 20 km/h ;
- la limitation de vitesse dans les autres cas à 80 km/h en rase campagne (pour la recherche des matériaux) et à maximum 40 km/h dans les agglomérations;
- le contrôle et la visite techniques des véhicules à moteur.

La zone du projet étant située dans une région de savane où la pratique de feux de brousse pour la chasse est courante, l'entreprise sensibilisera son personnel sur les mesures à observer pour minimiser cette pratique pendant le chantier.

10. Réunion d'Information et consultation de la population locale

L'information et la consultation des populations de Zégoua et de Kadiolo se sont faites à travers des consultations publiques, des entretiens structurés par le consultant et le maître d'ouvrage et appuyés par les autorités administratives Maliennes.

La première réunion qui s'est tenue le mercredi **26 septembre 2018**, dans la salle des fêtes de la mairie de Zégoua a porté sur l'organisation de l'enquête socioéconomique.

Cette rencontre avait pour objectif d'informer la population, les autorités administratives et les services douaniers sur le projet de construction des PCJ et de recueillir les observations éventuelles et les suggestions. La deuxième rencontre d'information et de consultation publique qui s'est tenue le jeudi **17 janvier 2019**,avait pour objectif d'informer la population du projet de construction des PCJ et de recueillir les données socio-culturelles, les opinions, les craintes et les suggestions de la population sur le projet. La population a eu droit à un exposé sur l'intérêt du projet pour les deux pays, les enjeux socio-économiques pour le cercle de Kadiolo et la Commune de Zégoua. Les autorités administratives et les populations ont donné un avis favorable à la réalisation du projet. Par ailleurs, il a été demandé aux autorités administratives et à toutes les parties prenantes de prendre une part très active à

l'étude d'impact environnemental qui devra identifier les impacts du projet et préconiser des mesures d'atténuation et de bonification.

11. RECOMMANDATIONS

Les recommandations ci-après sont formulées pour un aménagement et un fonctionnement réussi des PCJ de Zégoua. Ces recommandations portent sur les points suivants :

- formation des agents pour la simplification et harmonisation des procédures ;
- plan pour la gestion des situations d'urgence ;
- point de contrôle sanitaire ;
- considérations pour les communautés frontalières ;
- harmonisation fonctionnement des PCJ avec les habitudes des communautés riveraines ;
- simplification des procédures frontalières pour les communautés locales et les petits commerçants ;
- considérations liées au genre dans l'exploitation des PCJ ;
- contrôle des piétons et des passagers des transports publics ;
- contrôle des passagers en moyen de transports privés ;
- considérations liées au genre dans l'exploitation des PCJ ;
- TIC et échange des données ;
- procédures simplifiées pour le dédouanement des marchandises ;
- renforcement de la sécurité à travers la gestion des frontières dans les PCJ.

12. CONCLUSION

Les études techniques d'impact environnemental et social des travaux de construction et de l'aménagement des postes de contrôle juxtaposées de Zégoua ont permis de mieux cerner les différents enjeux environnementaux et sociaux du Projet. L'analyse des impacts a montré des impacts significatifs positifs surtout pendant la phase d'exploitation et des impacts négatifs notoires durant la phase d'exécution des travaux, mais réductibles avec l'application des mesures d'atténuation proposées. Pour que le projet s'intègre de façon harmonieuse dans son environnement, des mesures d'atténuation, de compensation, d'optimisation, un programme de surveillance et de suivi environnemental puis le coût des mesures environnementales sont proposés dans un Plan de Gestion Environnementale et sociale (PGES). Le coût global brut des mesures environnementales et sociales proposées dans le PGES rentrant dans le cadre des travaux du présent projet s'élève à **quatre cent millions (400 000 000) francs CFA**.

1. INTRODUCTION

Sommaire

1. INTRODUCTION 10
1.1. Contexte et justification du projet 10
1.2. Contexte et Objectif de l'étude 11
1.3. Consistance de la mission 12
1.4. Présentation du Bureau d'études 12
1.5. Statut et portée du présent rapport 13

1.1. Contexte et justification du projet

Le Programme d'Actions communautaires des Infrastructures et des Transports Routiers (PACITR) est une initiative régionale des pays membres de l'Union Economique et Monétaire Ouest Africaine (UEMOA), conçu d'une part, pour faciliter la gestion des corridors reliant les pays membres, et d'autre part, pour améliorer leurs secteurs des transports. Il est également destiné à résoudre les problèmes de circulation des personnes et des biens au sein de l'Union. Ce Programme a été adopté par la décision n°007/2001/CM/UEMOA, du 20 septembre 2001 non seulement dans un souci d'amélioration de la compétitivité des économies des Etats membres de la sous-région en rendant les échanges intra-régionaux plus fluides grâce à l'élimination des barrières non tarifaires, sur les corridors, afin de rapprocher la région du marché international et de réduction des coûts de transports, mais également de permettre au secteur des transports dans les pays membres de jouer son rôle capital dans l'intégration. En effet, les infrastructures de transports créent des liaisons physiques entre les États et constituent la base matérielle sur laquelle se développent les échanges commerciaux et culturels entre eux.

Le projet de construction des postes de contrôle juxtaposés de Zégoua s'inscrit dans le programme de modernisation des interfaces de réception des marchandises au passage frontalier entre les deux Etats. Il est envisagé, également, comme une contribution à la sécurisation des recettes de porte et à la rationalisation du trafic routier inter-Etats.
En effet ,les obstacles non tarifaires à la fluidité du trafic dont les arrêts sur les couloirs routiers se traduisent par des contrôles redondants et le paiement de taxes sans reçu qui constituent une charge financière et cause de retards entravent le libre développement de l'activité de transport.

C'est fort de ce constat et afin d'améliorer la fluidité des échanges le long des axes routiers inter-Etats et au niveaux des postes-frontière, que la CEDEAO et l'UEMOA ont convenu d'élaborer et de mettre en œuvre un Programme régional de facilitation des transports et de transit routiers de l'Afrique de l'Ouest qui comporte cinq composantes principales, dont l'une des composantes majeures est la création de Postes de Contrôle Juxtaposés.

Dans le cadre de la mise en œuvre dudit programme, l'UEMOA a concédé à la société SCANNING SYSTEMS, le financement, la réalisation et l'exploitation des Postes de contrôle juxtaposés à la frontière Mali-Côte d'Ivoire, précisément à Zégoua.

Le projet a pour objectif global d'améliorer la compétitivité des économies des Etats membres de la sous-région, en fluidifiant les échanges intra-régionaux par l'élimination des barrières non tarifaires, sur les corridors. Spécifiquement il vise la simplification des procédures de contrôle aux points de passage des frontières entre les Etats pour les personnes, marchandises et moyens de transport, par la mise en place de moyens modernes en termes d'infrastructures, d'équipements et de traitement administratif et douanier, dans le but de rendre le trafic plus fluide et réduire les coûts qui y sont associés.

Le site retenu pour la construction des PCJ de Zégoua intègre l'espace actuellement utilisé par les services de la Douane Malienne pour ses opérations. D'une surface d'environ 14 ha et partiellement exploité par les services de la Douane , il comprend des bâtiments, des équipements et des parkings. L'environnement immédiat du site est entouré de bâtis, des commerces, des services et administrations auxiliaires de la douane et des transports, ainsi que la route nationale RN7 qui borde la façade ouest du site.

Fort de l'expérience spécifique acquise dans l'exploitation des PCJ pilote de Cinkansé opérationnelle depuis 2011, SCANNING SYSTEMS a réalisé avec un cabinet d'architecture, des études préalables d'aménagement et de définition de bâtiments types. Des modifications pourront être apportées suivants les projets/sites au portefeuille de SCANNING SYSTEMS pour les adapter à chaque situation particulière.

Le projet de construction des postes de contrôle juxtaposés de Zégoua à la frontière entre la Côte d'Ivoire et le Mali s'inscrit dans le programme de modernisation des interfaces de réception des marchandises au passage frontalier entre les Etats. Il est envisagé, également, comme une contribution à la sécurisation des recettes de porte et à la rationalisation du trafic routier inter-Etats.

A la suite d'une consultation restreinte, la société SCANNING SYSTEMS a retenu le bureau d'étude TERRABO-Ingénieur Conseil, aux fins de l'exécution de l'étude technique économique et environnementale du projet de construction des postes de contrôle juxtaposés de Zégoua.

1.2. Contexte et Objectif de l'étude

L'objet global du projet est d'améliorer la compétitivité des économies des Etats membres de la sous-région, en rendant les échanges inter-régionaux plus fluides grâce à l'élimination des barrières non tarifaires, sur les corridors, afin de rapprocher la région du marché international.

L'objectif spécifique du projet est de simplifier les procédures de contrôle aux points de passage des frontières entre les Etats pour les personnes, marchandises et moyens de transport, par la mise en place de moyens modernes en termes d'infrastructures, d'équipements et de traitement administratif et douanier, dans le but de rendre le trafic plus fluide et de réduire les coûts qui y sont associés.

Par ailleurs, il est envisagé d'équiper ces postes d'installation de contrôle des gabarits, poids et charges à l'essieu des véhicules lourds. Des équipements radio seront également installés pour les contrôles douaniers et de sûreté.

C'est dans ce cadre global visant à remettre en état, moderniser et entretenir les infrastructures essentielles des transports que la Commission de l'UEMOA, et les Gouvernements du Mali et de la Côte d'Ivoire, sur financement de la société Scanning Systems, entreprennent de réaliser les travaux de construction des postes de contrôle juxtaposés de Zégoua à la frontière entre le Mali et la Côte d'Ivoire.

Les prestations du Consultant ont consisté à la réalisation de l'étude technique détaillée et l'étude d'impact environnemental et social des travaux de construction des PCJ à Zégoua à la frontière entre le Mali et la Côte d'Ivoire.

Les principales activités de l'étude technique ont consisté à faire :

- la conception et aménagement de la plate-forme du poste, de la zone de contrôle de la plateforme ainsi que des locaux de cette zone de contrôle ;
- l'étude des VRD (réseau d'adduction d'eau, anti-incendie, téléphone, informatique, éclairage de la plate-forme, etc.), assainissement et parkings y compris les éventuels parkings spécifiques pour les citernes d'hydrocarbures ;
- la définition et l'étude des bâtiments principaux nécessaires au contrôle y compris tous corps d'état ;

- la définition et l'étude des bâtiments annexes (logements, infirmerie, magasin de stockage, toilettes extérieures, guérites d'entrée et de sortie, préau, château d'eau, bâche à eau, local groupe, etc.) y compris tous corps d'état ;
- la définition et l'étude des bâtiments de contrôle des véhicules (local technique de pèse essieu, dalle en béton pour la zone de pesée, gabarit, etc.).

Quant à l'étude d'impact environnemental et social (EIES), l'objectif est de déterminer des impacts sur l'environnement physique et humain et de définir un plan de gestion environnemental et social du site du projet (PGES).

1.3. Consistance de la mission

La présente étude d'impact sur l'environnement a pour objectif d'analyser l'influence du projet de construction des postes de contrôle juxtaposés de Zégoua à la frontière entre la Côte d'Ivoire et le Mali sur l'environnement.

Conformément aux termes de référence (TDR), l'Étude d'Impact environnemental et social consiste à :

- identifier les impacts importants du projet ;
- établir le profil de pauvreté dans la zone du projet ;
- étudier l'impact du projet sur la réduction de la pauvreté et analyser les questions liées au genre et aux maladies sexuellement transmissibles (IST, VIH/SIDA), à la demande des services sociaux, aux ressources naturelles, à l'occupation de terroirs et au développement incontrôlé, aux flux migratoires, à la dégradation des valeurs ancestrales, des us et coutumes ;
- évaluer et comprendre le fonctionnement du trafic et la nature des marchandises transportées ;
- organiser des rencontres avec les populations afin de les sensibiliser sur ces différentes questions ainsi que sur celles de la préservation de l'environnement ;
- proposer, en sus des mesures d'atténuation classiques, des mesures de lutte contre le réchauffement climatique dans la zone, d'amélioration du cadre de vie de la population riveraine et du bien-être social ;
- examiner les problèmes des emprunts et des terrains d'habitations touchés par le projet ;
- élaborer un plan de gestion environnementale et social (PGES) dont le but est de définir les mesures d'atténuation et de bonification, de suivi, de consultation et de renforcement institutionnel, à mettre en œuvre durant l'exécution et la mise en service du projet ;
- établir le coût des mesures d'atténuation et l'inclure dans le coût du projet ;
- proposer les différentes spécifications à introduire dans le DAO des travaux.

1.4. Présentation du Bureau d'études

Le bureau d'études est TERRABO-Ingénieur Conseil, sis à Cocody Deux-Plateaux, Rue des Jardins, 06 BP 791 Abidjan 06, Côte d'Ivoire, Tél. : (225) 22 42 40 40, Fax : (225) 22 42 05 89, E-mail : terrabo@aviso.ci ; Web : www.terrabo.com.

Ses domaines d'activités sont :
- Transport
- Eau et Energie
- Bâtiment et Immobilier
- Environnement et Société
- Industrie et Télécommunications

Les Métiers :
- Ingénierie ;
- Assistance-Conseil
- Recherche-Développement

- Formation

1.5. Statut et portée du présent rapport

Le présent document constitue le rapport de l'étude d'impact environnemental et social (EIES) initié dans le cadre de la construction des postes de contrôle juxtaposés de Zégoua sur le territoire malien.

Il a pour objectif d'une part d'éclairer les différentes parties prenantes sur les contraintes environnementales et sociales liées à l'exécution des travaux et sur les mesures de protection à envisager ; et d'autre part de faciliter leur prise de décision quant à la pertinence environnementale et sociale du projet. Instituée par le Décret n°2013-41 du 30 janvier 2013, l'évaluation environnementale déterminant les règles et procédures applicables aux études d'évaluation environnementale et sociale des projets de développement.

Le présent document est structuré comme suit :

- 1 : Introduction
- 2 : Approche méthodologique
- 3 : Cadre politique, institutionnel et règlementaire
- 4 : Présentation du projet
- 5 : Description de l'état initial de la zone du projet
- 6 : principaux enjeux environnementaux et sociaux
- 7 : Identification Analyse et évaluation environnementale
- 8 : Information et consultation publique
- 9 : Plan de gestion environnementale et sociale
- 10 : Coûts des mesures environnementales et sociales
- 11 : Recommandations
- 12 : Conclusion
- 13 : Références bibliographiques
- 14 : Annexes

2. METHODES EMPLOYEES

Sommaire

2. METHODES EMPLOYEES 14
2.1. Séances de travail avec les parties prenantes au projet 14
2.2. Revue documentaire 14
2.3. Visite de reconnaissance et de remise du site des PCJ au Consultant 15
2.4. Enquêtes et collectes de données de terrains 15
2.4.1. Levé topographique 16
2.4.2. Comptage routier 16
2.4.3. Enquête socio-économique 16
2.4.4. Enquête auprès des services intervenant aux postes de contrôle frontaliers 16
2.5. Séance d'information et de consultation publique des parties prenantes 17
2.6. Traitement et rédaction du rapport 18

Pour atteindre les objectifs énoncés plus haut, une série d'activités a été menée: collecte de données générale sur la zone du projet, visites de la zone d'étude, séance de travail avec les acteurs du projet, réalisation des levés topographiques, réalisation des enquêtes routières, organisation de séances d'information et de consultation des Autorités locales et des populations de la zone du projet et analyse des impacts environnementaux et sociaux.

2.1. Séances de travail avec les parties prenantes au projet

Dès la notification de l'approbation du Contrat, le Consultant a eu plusieurs rencontres avec la société Scanning Systems et le Point du Focal ivoirien du projet de construction des PCJ dont les principales sont les suivantes :

- le 17 août 2018, réunion de démarrage de l'étude dans les locaux de Scanning Systems;
- le 20 septembre 2018: rencontre du président du Comité National de Facilitation des Transports.

Ces séances ont permis déjà de faire :

- la présentation du personnel du Maître d'ouvrage intervenant dans le cadre de ces études ;
- l'identification par le Maître d'ouvrage des personnes ressources pour la mise à la disposition du Consultant des documents existants ;
- la présentation du personnel clé ;
- la mise à la disposition du Consultant de certains documents utiles à la mission ;
- la prise en compte des dernières recommandations de l'UEMOA et de la CEDEAO.

2.2. Revue documentaire

La recherche de la documentation sur le projet a été faite auprès de la Commission de l'UEMOA et l'Observatoire de la Fluidité du Transport. Les documents remis sont :

- les rapports des études de fonctionnalité, techniques et environnementales réalisés dans le cadre du projet de construction de postes de contrôle juxtaposés ;
- les décisions, les conventions, les décrets et les arrêtés pris par l'UEMOA dans le cadre du programme communautaire de construction des PCJ entre les pays membres de l'UEMOA et du projet de facilitation du commerce et de transport entre les pays membres de la CEDEAO.

Les informations sur l'environnement physique, biologique et humain de la zone du projet ont été extraites de la documentation existante. Il s'agit des rapports d'étude réalisés dans la zone du projet, les rapports du recensement général de la population et de l'habitation de 2009 du Mali.

L'exploitation de ces documents a permis de présenter le cadre légal et institutionnel, et de faire la description de la situation biophysique et socio-économique de la zone du projet.

2.3. Visite de reconnaissance et de remise du site des PCJ au Consultant

Du lundi 24 au samedi 29 septembre 2018, a eu lieu une mission de reconnaissance et de remise à disposition du site devant abriter les postes de contrôle juxtaposés de Zégoua. La mission a vu la participation de l'ensemble des parties prenantes, à savoir :

- l'Observatoire de la Fluidité des Transports, représenté par son Président du Comité de Gestion Monsieur Roger YANGBA.
- la société SCANNING SYSTEMS en charge de la construction et l'exploitation des postes de contrôle juxtaposés de Zégoua, représenté par le Directeur Technique M. YAO Barthélémy ;
- le Bureau d'étude TERRABO-Ingénieur Conseil, adjudicataire de l'Appel d'offres de l'étude technique détaillée des travaux de construction des PCJ de Zégoua, représenté par M. SAVANE Sory, chef du service bâtiment et immobilier ;
- les autorités politiques et administratives de la Région du Kadiolo et de Zégoua avec à leur tête le Maire de la commune rurale de Zégoua, Monsieur COULIBALY Bakary ;
- les services de la Douane Malienne , représentée par Monsieur Modibo DOUMBIA ;
- les autorités villageoises de Zégoua , à savoir le chef de village Monsieur Seydou OUATTARA.

Au cours de cette visite, le site retenu pour la construction des postes de contrôles juxtaposés de Zégoua a été présenté à la délégation de Scanning Systems, au représentant de l'OFT à l'ensemble de la délégation ivoirienne, aux populations et au consultant en charge de l'étude technique et d'impact environnemental et social.

Au cours de cette visite de terrain, l'objectif global du projet a été rappelé par Scanning Systems à toutes les parties à savoir la fluidité du trafic des marchandises et la facilitation des formalités administratives de traversée de la frontière entre la Côte d'Ivoire et le Mali.

Les populations riveraines du site du projet et des gérants des activités commerciales (bureaux de transit et commerçants) ont été conviées à une réunion de concertation tenue à la salle des fêtes de la Mairie. Au cours de cette rencontre, le projet de construction des PCJ leur a été présenté et expliqué. Ils ont par ailleurs été sensibilisés sur le bien-fondé du projet et leur implication aux études techniques, environnementales et sociales a été également sollicitée afin de prendre en compte dès maintenant leurs préoccupations, évaluer les contraintes socioculturelles et réduire autant que possible les pressions sociales sur l'environnement du projet.

2.4. Enquêtes et collectes de données de terrains

Le Consultant a réalisé plusieurs missions d'enquête et de collectes de données de terrain à savoir :

- le levé topographique ;
- le comptage routier ;
- l'enquête socioéconomique ;

- la collecte de données sur le fonctionnement des postes de contrôle existants entre le Mali et la Côte d'Ivoire.

2.4.1. Levé topographique

Dès la remise du site de construction des PCJ de Zégoua , le Consultant a procédé au levé de l'état des lieux (implantation de la polygonale de base et levés de détails). Les résultats de travaux topographiques ont permis de délimiter et de faire l'état des lieux du terrain sur lequel sera proposé un plan d'aménagement pour construction des PCJ de Zégoua.

La délimitation a permis de circonscrire la zone d'influence directe du projet et décrire ses caractéristiques biophysiques et socioéconomiques.

2.4.2. Comptage routier

Des comptages de trafic routier ont été réalisés en janvier 2019 (17 au 22 janvier 2019) pendant une semaine et 24 heures sur 24 pour enregistrer et caractériser le trafic frontalier entre la Côte d'Ivoire et le Mali.

Les résultats de ces comptages ont permis de déterminer :

- le niveau de trafic et sa composition par typologie de véhicules ;
- le flux de trafic par période ;
- le trafic moyen journalier par type de véhicules.

Les données du trafic et les tendances du développement du secteur des transports devront permettre d'évaluer le volume de véhicules susceptibles de passer aux PCJ.

Au niveau de l'analyse environnementale ces données ont permis d'identifier le profil des usagers et les enjeux liés aux activités de transport.

2.4.3. Enquête socio-économique

Les données socio-économiques de la présente étude, notamment celles relatives à la population se trouvant dans la zone d'influence du projet sont issues en partie d'enquêtes de terrain.

L'enquête a consisté à mener des consultations avec certains groupes sociaux. Il s'est agi essentiellement d'entretiens avec des personnes ressources, les autorités traditionnelles et coutumières de Zégoua, les chefs des ménages complétées par des observations. Les informations recueillies sont d'ordre quantitatif et qualitatif.

L'enquête a par ailleurs permis de faire un dénombrement des gérants des activités commerciales installées de manière anarchique sur le site dédié à la construction des postes de contrôle juxtaposés.

Ces enquêtes ont permis de déterminer les enjeux sociaux et de recueillir les avis de la population sur le projet.

2.4.4. Enquête auprès des services intervenant aux postes de contrôle frontaliers

Une mission de collecte de données auprès des différents services intervenant aux postes frontaliers des deux pays a été réalisée. L'objectif de cette mission est d'inventorier toutes les opérations accomplies par les structures fonctionnelles depuis l'entrée jusqu'à la sortie des postes frontaliers des deux pays. De façon spécifique il s'est agi de :

- identifier les différents postes de contrôle existants entre la frontière de la Côte d'Ivoire et le Mali ;
- informer et consulter les agents sur le bien-fondé du projet ;
- décrire la nature de leur mission aux postes frontaliers ;
- décrire les procédures utilisées dans l'accomplissement de leur mission ;

- collecter des données statistiques sur le trafic des marchandises, des personnes (voyageurs et piétons), de véhicules (transport de personnes et de marchandises) ;
- collecter les informations relatives aux procédures de contrôles effectués pour chaque usager avec les temps de traitement ;
- décrire le personnel actuel aux postes pour accomplir la mission ;
- décrire les différentes installations se trouvant sur les postes (bureaux, matériels de travail,);
- recueillir les avis des agents sur le projet.

Le programme de la mission et les activités réalisées sont rappelés dans le tableau 1 ci-après.

Tableau 1 : Programme de la mission d'enquête de terrain

N°	Activités	Date
1	Séance de travail avec la mairie de Zégoua Réunion avec les autorités administratives, les responsables des services en charge des contrôles frontaliers de Zégoua et les syndicats de transporteurs du Mali - Côte d' Ivoire Réunion présidée par le Préfet en présence de tous les services invités	Mercredi 26 septembre 2018
2	Séance de travail avec les autorités administratives, les responsables des services en charge des contrôles frontaliers et les syndicats de transporteurs	Jeudi 27 septembre 2018
3	Rencontres avec les responsables des différents services qui interviennent aux différents postes de contrôle de Zégoua	Jeudi 27 septembre 2018
4	Rencontre et collecte de données auprès des services recensés (Douane, Police, Eaux et forêts, vétérinaire, santé, OMT, OMC, EMACI)	Jeudi 27 septembre 2018
5	Collecte de données auprès des services de Zégoua et de Kadiolo	Vendredi 28 septembre 2018
6	Enquête auprès des services présents aux différents points/corridors de contrôles et les syndicats de transporteurs	jeudi 15 janvier 2019
7	Enquête auprès des services présents aux différents points/corridors de contrôles et les syndicats de transporteurs-Mali	jeudi 16 janvier 2019
8	Séance d'information et de consultation des parties prenantes au projet	jeudi 17 janvier 2019

2.5. Séance d'information et de consultation publique des parties prenantes

La première réunion d'information et de consultation publique des populations sur le projet de construction des postes de contrôle juxtaposés de Zégoua à la frontière entre le Mali et la Côte d'Ivoire s'est tenue le mercredi 26 septembre 2018, de 10 h 20 mn à 13 h 10 mn, à la salle des fêtes de la Mairie de Zégoua. Cette rencontre a consisté à présenter le projet de construction des PCJ de Zégoua aux autorités administratives de Zégoua et à l'ensemble de la population de la zone du projet.

La deuxième réunion d'information et de consultation publique des populations sur le projet de construction des postes de contrôle juxtaposés de Zégoua s'est tenue le jeudi 17 janvier 2019, de 10 h 05 mn à 12 h 32 mn, à la salle des fêtes de la Mairie de Zégoua. Cette réunion qui vise à informer, consulter et recueillir les avis et suggestions des différentes entités de la zone du projet, a vu la participation de toutes les composantes sociales de la ville de Zégoua du cercle de Kadiolo et des villages de la zone d'influence du projet. Ce sont notamment :

- le Sous-préfet de Kadiolo, représentant le Préfet de cercle de Kadiolo ;
- le Maire de la commune de Zégoua ;
- le Chef de service local de l'Hydraulique de Zégoua ;
- le représentant de la direction de la douane de Zégoua ;
- le Capitaine de la police frontalière de l'immigration de Zégoua ;
- le Poste de Secours Routier de la Protection Civile de Zégoua ;
- le Représentant du Directeur Régional de l'Environnement et de l'assainissement du cercle de Kadiolo ;
- le Directeur régional de l'EMACI ;
- le groupement professionnel des transitaires de Zégoua ;

- les Chefs de village, les Chefs de terre, les Présidentes de femmes et les Présidents de jeunesse des villages de la commune de Zégoua ;
- les Chefs des quartiers de la ville de Zégoua ;
- les Guides religieux ;
- les Représentants de la presse ;
- etc.

Cette consultation des parties prenantes a permis de présenter le projet, d'en apporter des éclaircissements, de recueillir leurs avis, les préoccupations des uns et des autres sur les impacts socio-environnementaux positifs et négatifs susceptibles d'être générés par les investissements prévus. Elle a en outre permis d'examiner de manière participative les différents types d'infrastructures sociales ou socio-économiques à réaliser au bénéfice des communautés qui soient compatibles avec leurs besoins en matière de développement.

Le compte-rendu de cette réunion est à l'annexe 1 du présent rapport. Les figures ci-après illustrent les séances de travail organisées par le Consultant avec la mairie et les chefs de service de Zégoua.

Figure 1 : Séance de travail avec la Mairie de Zégoua

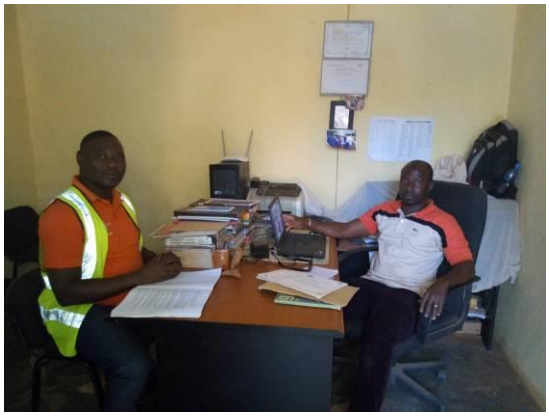


Figure 2 : Séance de travail avec les chefs de service des structures décentralisées de Zégoua

2.6. Traitement et rédaction du rapport

Outre la description du cadre institutionnel, réglementaire et environnemental du projet, le traitement des informations recueillies a permis de faire l'analyse des impacts environnementaux du projet de construction des postes de contrôle juxtaposées de Zégoua à la frontière entre le Mali et la Côte d'Ivoire. Cette analyse a consisté à :

- l'identification et la hiérarchisation des impacts potentiels du projet. Ils ont été décrits en termes de : importance forte, moyenne, faible, direct ou indirect, de délai d'apparition, de réversible ou d'irréversible et de durée de l'impact. Des

mesures ont été proposées afin de minimiser ou de compenser les impacts négatifs. Des propositions de renforcement des impacts positifs sont également faites. Toutes ces propositions ont tenu compte du contexte législatif et institutionnel au niveau national et au niveau de l'UEMOA, ainsi que des réalités locales ;

– l'élaboration d'un plan de gestion environnementale et sociale (PGES) comprenant une proposition de mesures d'atténuation, un programme de surveillance et de suivi environnemental, les programmes de sensibilisation à la santé, à la protection de l'environnement et de renforcement des capacités et une évaluation des coûts environnementaux et sociaux.

3. CADRE POLITIQUE JURIDIQUE ET INSTITUTIONNEL

Sommaire

3. CADRE POLITIQUE JURIDIQUE ET INSTITUTIONNEL 20
3.1. Cadre politique en matière de protection de l'environnement 20
3.1.1. Au niveau de l'UEMOA 20
3.1.2. Au niveau du Mali 21
3.1.3. Au niveau de la Côte d'Ivoire 23
3.2. Cadre juridique en matière de protection de l'environnement dans les deux pays en relation avec le projet 25
3.2.1. Cadre juridique du Mali 25
3.2.2. Cadre juridique de la Côte d'Ivoire 35
3.2.3. Conventions internationales et régionales 38
3.3. Cadre juridique en matière d'intégration régionale 42
3.3.1. Contexte juridique sous régional de création des PCJ 42
3.3.2. Régime juridique des postes de contrôle juxtaposés 43
3.4. Cadre institutionnel 44
3.4.1. Organisations de la sous région Ouest Africaine 44
3.4.2. Institutions nationales des deux pays impliquées dans la contruction des PCJ 46
3.4.3. Institutions Maliennes directement impliquées dans la gestion environnementale du projet de PCJ 49
3.4.4. Institutions ivoiriennes impliquées dans la gestion environnementale des PCJ de Zégoua 60
3.5. Liens du projet avec les politiques des partenaires au développement 63
3.5.1. Politique de l'UEMOA 63
3.5.2. Politiques de Sauvegarde Environnementale et Sociale de la Banque Mondiale 63
3.5.3. Directives de la Banque Africaine de Développement (BAD) 68
3.5.4. Politiques et procédures de la Banque Ouest Africaine de Développement (BOAD) en matière de gestion environnementale et sociale 68
3.6. Classification environnementale du projet des PCJ 69
3.7. Objectifs du Développement Durable 69

3.1. Cadre politique en matière de protection de l'environnement

3.1.1. Au niveau de l'UEMOA

Dans l'espace UEMOA, la préoccupation des pays pour l'environnement s'est manifestée à la suite des événements suivants :

- la croissance économique des années 50 et 60 basée sur une exploitation non surveillée de l'environnement naturel ;
- la rareté des ressources et la vulnérabilité économique, reconnues dans les années 70 (exemples Club de Rome (1970) et Conférence du PNUE à Stockholm (1972)) ;
- le concept de développement durable introduit dans les années 80 (rapport Brundtland) ;
- les nouvelles approches consécutives au développement économique mettant l'accent sur la capacité de préservation de l'environnement et la gestion des ressources intégrées ;
- les engagements pris à la conférence de Rio en 1992.

Pour avoir une politique commune au sein de l'UEMOA, les Etats ont défini un cadre politique dont les fondements sont établis par plusieurs actes.

L'article 101 du Traité de l'UEMOA consacré aux politiques sectorielles prévoit l'institution d'un cadre juridique chargé de définir lesdites politiques qui seront mises en œuvre par les Etats membres. L'environnement faisant partie des politiques sectorielles de l'UEMOA, même si cette disposition ne le précise pas, il est permis de penser que

l'élaboration d'un cadre juridique prévu par le Traité est la manifestation d'une volonté politique de se pencher sur les questions relatives à la protection de l'environnement.

Au niveau de l'UEMOA, le chapitre IV du Protocole évoque les objectifs et les principes directeurs de la politique d'amélioration de l'environnement et les modalités de leur mise en œuvre.

Les objectifs à atteindre par l'UEMOA ont été définis dans le Protocole additionnel n°II en son article 10. Ils sont relatifs à la lutte contre la désertification, la protection des ressources naturelles et la biodiversité, à l'amélioration du cadre de vie en milieu rural et urbain, à l'exploitation des énergies renouvelables et enfin à la lutte contre l'érosion côtière.

L'UEMOA participe activement au processus de mise en œuvre de la Convention de lutte contre la désertification (CCD), notamment à travers son programme sous-régional de lutte contre la désertification en Afrique de l'Ouest et au Tchad (PASR).

Le Conseil des ministres de l'UEMOA a adopté une recommandation relative à la mise en œuvre d'un programme de première génération en matière de gestion de l'environnement. Il détermine les composantes du programme et les mesures à entreprendre pour l'harmonisation des politiques en cette matière. Les composantes du programme sont huit sous- programmes énumérés à l'article 2 de la recommandation dont certains éléments sont identiques aux objectifs définis dans le Protocole adopté par la Conférence des chefs d'Etat et de gouvernement.

Les huit sous-programmes sont :
- la lutte contre la désertification ;
- la préservation de la biodiversité ;
- la gestion des pollutions ;
- la gestion des écosystèmes transfrontaliers ;
- la lutte contre l'érosion côtière ;
- la gestion des ressources en eau ;
- la promotion des énergies de substitution ;
- et le renforcement des capacités.

Par ailleurs, le Département du Développement rural et de l'Environnement de l'Union, structure de suivi des questions environnementales effectue régulièrement des missions sur le terrain.

3.1.2. Au niveau du Mali

Le cadre politique au Mali est encadré par la Politique Nationale de Protection de l'Environnement (PNPE), adoptée en 1998 et actualisée en novembre 2019. Son but est d'engager le Gouvernement et l'ensemble du peuple à intégrer la protection de l'environnement dans toute décision qui touche la conception, la planification et la mise en œuvre des politiques et programmes de développement. L'objectif principal est de contribuer au développement économique, social durable et à la recherche de la sécurité alimentaire et lutter contre toute forme de pollution ou nuisance, contre le processus de dégradation des ressources naturelles et la désertification.

Au niveau de la coopération internationale, il s'agit de développer des programmes de coopération sous –régionale et internationale en matière de protection de l'environnement et plus particulièrement autour des ressources partagées et veiller au respect et à la mise en œuvre des diverses conventions, accords et traités internationaux signés et ratifiés par le Gouvernement du Mali, dans le domaine de la protection de l'environnement. La Convention Internationale de Lutte Contre la Désertification (CCD) et le Plan National d'Action Environnementale (PNAE) constituent un cadre stratégique de référence en matière de planification environnementale.

L'objectif visé est le développement durable, avec l'élaboration d'une politique nationale de l'environnement basée sur une analyse approfondie de la situation

environnementale, la mise en œuvre de programmes d'action aux différents niveaux et l'adoption de mesures concrètes pour soutenir l'ensemble des actions. Le PNAE fait référence à l'étude d'impact environnemental et social, comme un outil décisif pour la gestion de l'environnement.

Les axes stratégiques qui sous-tendent la politique nationale de protection de l'environnement sont les suivants :

- préserver et renforcer les acquis techniques et méthodologiques, par la capitalisation et la diffusion des acquis techniques et méthodologiques ;
- promouvoir une approche globale et multisectorielle au niveau de la conception et de la mise en œuvre des programmes, projets et activités de protection de l'environnement ;
- prevenir toute nouvelle dégradation des ressources ;
- promouvoir la restauration et la récupération des zones et sites dégradés ;
- mmettre en place des cadres de coordination et de concertation ;
- renforcer les capacités nationales en matière de protection de l'environnement ;
- mmettre en place un système de contrôle, de suivi et de surveillance continue de l'environnement.

Cadre stratégique pour la relance économique et le Développement Durable (CREDD 2019-2023)

Le Cadre stratégique pour la Relance Economique et le Développement Durable est le nouveau cadre de référence pour la conception, la mise en œuvre et le suivi des différentes politiques et stratégies de développement tant au niveau national que sectoriel. Il est à la fois une reformulation et un prolongement du CSCRP 2012-2017 et intègre les priorités des différents cadres stratégiques existants : Cadre Stratégique pour la Croissance et la Réduction de la Pauvreté (CSCRP 2012-2017), Programme d'Actions du Gouvernement (PAG 2013-2018), Plan pour la Relance Durable du Mali (PRED 2013-2014), Programme de Développement Accéléré des Régions du Nord (PDA/RN), Stratégie spécifique de Développement des Régions du Nord et les nouveaux défis découlant de l'Accord pour la Paix et la Réconciliation du Mali. Le CREDD (2016-2018) est arrivé à terme et a été remplacé par le nouveau CREDD (2019-2023).

Le nouveau CREDD est une opérationnalisation de la vision à long terme de l'Etude Nationale Prospective (ENP) « 2040 », en tant que nouveau document de référence à moyen terme et cela conformément aux conclusions de la Journée de la prospective de janvier 2014. Il se fonde aussi sur les Objectifs de Développement Durable (ODD), la revue de la mise en œuvre du CREDD (2016-2018).

La mission du CREDD (2019-2023) est de « servir pour toutes les parties prenantes, de cadre intégrateur des politiques sectorielles et des stratégies régionale et locale ». Son objectif est de Promouvoir un développement inclusif et durable en faveur de la réduction de la pauvreté et des inégalités dans un Mali uni et apaisé, en se fondant sur les potentialités et les capacités de résilience en vue d'atteindre les Objectifs de Développement Durable (ODD) à l'horizon 2030. Le CREDD se décline en cinq (5) axes stratégiques, vingt et un (21) objectifs globaux et cinquante-neuf (59) objectifs spécifiques.

En plus du CREDD, certaines politiques sectorielles sont concernées par ce projet hospitalier. Il s'agit de:

La Politique Nationale de Protection de l'Environnement

Cette politique a été actualisée et adoptée en novembre 2019. Elle est le cadre de référence en matière de l'environnement au Mali.

Son but est « d'engager le Gouvernement et l'ensemble du peuple malien à intégrer la protection de l'environnement dans toute décision qui touche la conception, la planification et la mise en œuvre des politiques, programmes et activités de développement » (Ministère de l'aménagement du territoire, de l'environnement et de

l'urbanisme,

La Politique nationale de protection de l'environnement (PNPE) constitue le cadre fédérateur de toutes politiques ayant une incidence sur l'environnement. Aussi, elle est un cadre qui permet d'orienter pour une gestion et une planification environnementale efficaces et durables. C'est ce cadre qui permet à notre pays d'intervenir dans les questions environnementales tant au plan national qu'au plan international. Pour la résolution des problèmes environnementaux, des plans d'action ont été adoptés élaborés pour prendre en compte l'ensemble des problématiques environnementales du pays.

La PNPE est fondée sur une démarche particulière qui consiste à définir les orientations en matière d'environnement. Il ne s'agit pas d'une multitude de politiques et de mesures sectorielles déconnectées des autres secteurs d'activités, mais plutôt comme des lignes d'action transversales porteuses de synergie, qui permettent d'inscrire les différentes politiques et programmes nationaux dans un cadre global et cohérent d'intervention, en vue d'un développement durable.

La mise en œuvre de la politique de protection de l'environnement devrait permettre d'apporter une contribution significative aux questions fondamentales qui concernent la lutte contre la désertification, la sécurité alimentaire, la prévention et la lutte contre les pollutions, la lutte contre la pauvreté qui constitue autant de contraintes à lever pour assurer le développement socio-économique du Mali.

La PNPE est fondée sur les principes suivants :
- le principe d'équité et d'égalité ;
- le principe de prévention et précaution ;
- le principe d'implication / responsabilisation ;
- le principe d'internalisation des coûts de l'environnement ;
- le principe du ''pollueur–payeur''.

D'autres politiques sont à prendre en compte dans le cadre de l'EIES. Il s'agit de la Politique Nationale de l'Assainissement, la Politique Nationale Forestière, la Politique Nationale de l'Eau, la Politique Nationale Domaniale et Foncière, la Politique Nationale de l'Aménagement du Territoire, la Politique Nationale du Patrimoine Culturel, etc.

Politique Nationale de l'aménagement du Territoire
La Politique nationale d'Aménagement du territoire assure l'égalité des chances entre les citoyens en garantissant en particulier à chacun d'entre eux un égal accès à l'emploi et aux services sociaux de base sur l'ensemble du territoire et réduit les disparités de développement entre collectivités territoriales par une péréquation de leurs ressources en fonction de leurs charges et par une modulation des aides publiques. Elle renforce l'attractivité, la compétitivité, la complémentarité et la solidarité entre les régions.

Les principales orientations retenues pour la mise en œuvre de la Politique nationale d'Aménagement du Territoire sont :
- l'exploitation rationnelle de l'espace national et notamment la répartition de la population à travers celle des activités économiques sur l'ensemble du territoire national ;
- la valorisation et l'exploitation rationnelle des ressources naturelles ;
- la répartition spatiale appropriée des villes et des établissements humains, à travers la maîtrise de la croissance des agglomérations et une armature urbaine équilibrée ;
- le soutien aux activités économiques modulé selon les territoires ;
- la protection et le développement du patrimoine écologique national ;
- la protection, la restauration et la valorisation du patrimoine culturel ;
- la cohérence des choix nationaux avec les projets d'intégration sous régionaux et régionaux.

3.1.3. Au niveau de la Côte d'Ivoire

A l'instar de nombreux pays, après la conférence des Nations Unies sur l'environnement et le développement à Rio de Janeiro en 1992, la protection de l'environnement s'est inscrite parmi les priorités de la Côte d'Ivoire qui l'a, à juste titre, perçue comme une condition du développement durable. C'est dans cette optique, qu'a été élaboré en 1992, le Plan National d'Action Environnemental (PNAE) afin d'évaluer l'état de l'environnement et de jeter les bases de la gestion rationnelle des ressources naturelles et la protection soutenue de l'environnement. La mise en œuvre du PNAE-CI repose sur le respect de six stratégies : la continuité, le dialogue et la participation, la cohérence, la concentration (d'efficacité), la coordination et la coopération et l'échange.

Le processus du PNAE fait recourir à l'Etude d'Impact Environnemental comme outil d'intégration de l'environnement dans la conception, la réalisation et le fonctionnement des projets.

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

La gestion de l'environnement évolue dans un cadre transversal pouvant faire intervenir de multiples partenaires. Il se caractérise donc par une multiplicité d'intervenants et par des restructurations périodiques et récurrentes. Les institutions s'occupant de problèmes environnementaux se retrouvent dans pratiquement tous les ministères. Cette pluralité institutionnelle est de nature à amoindrir l'efficacité des actions et empêcher le suivi efficace des programmes et des projets de développement.

Afin de pouvoir résoudre de manière appropriée les problèmes environnementaux, la législation ivoirienne exige que les évaluations environnementales (impact environnemental, audit environnemental, constat environnemental,) soient explicitement prises en considération dans le cycle des projets de développement.

Les évaluations environnementales constituent l'outil réglementaire le plus performant pour réorienter les actions de développement dans le sens de la viabilité environnementale. Elles ont pour but de s'assurer que les options de développement envisagées sont écologiquement rationnelles et durables et que toutes les conséquences environnementales sont identifiées dès le début du cycle d'un projet et pris en compte dans sa conception.

La politique nationale environnementale repose notamment sur les conventions internationales importantes :

- ***la Conférence de Rio sur l'Environnement et le Développement (1992)*** qui a proposé à travers l'Agenda 21" une base de référence permettant de bâtir un cadre global structurant les relations entre les problèmes environnementaux et la stratégie de développement.
- ***la Convention des Nations Unies sur la Lutte Contre la Désertification* (1994).**

En matière stratégique, les grands axes retenus concernent :

- l'information, la sensibilisation, la responsabilisation, l'éducation et la formation des populations sur le processus de développement durable ;
- l'intégration des aspects environnementaux dans tous les programmes de développement, d'éducation et de formation ;
- le transfert des responsabilités en matière de gestion et de protection de l'environnement et de ses ressources naturelles aux communautés rurales ;
- l'implication active des partenaires de développement au processus d'élaboration et de réalisation des programmes de développement et de protection de l'environnement ;
- la décentralisation des pouvoirs de décision et d'exécution aux autorités

territoriales et aux populations locales ;
- l'adaptation de l'environnement institutionnel, juridique, législatif et réglementaire à cette dynamique de gestion participative et intégrative.

3.2. Cadre juridique en matière de protection de l'environnement dans les deux pays en relation avec le projet

3.2.1. Cadre juridique du Mali

3.2.1.1. Réglementation en matière de protection de l'environnement

La Constitution

La constitution malienne fait du droit à un environnement sain un droit de la personne humaine. Dans le même temps, elle fait de la protection de l'environnement un devoir commun aux citoyens et à l'Etat. En effet, l'article 15 de la constitution dispose que : « Toute personne a droit à un environnement sain. La protection, la défense de l'environnement et la promotion de la qualité de la vie sont un devoir pour tous et pour l'Etat ». La norme constitutionnelle étant une norme supérieure aux dispositions législatives et réglementaires, les mesures arrêtées par ces dernières doivent s'y conformer. À partir de cette disposition, on pourrait considérer qu'un projet qui porte atteinte à la qualité de la vie et à l'environnement sans être accompagné de mesures d'atténuation peut être considéré comme anticonstitutionnel. Au titre des dispositions constitutionnelles doit être aussi évoqué l'article 13 qui garantit le droit de propriété. Conformément à cet article, nul ne peut être exproprié que pour cause d'utilité publique et contre une juste et préalable indemnisation.

Loi n° 01-020 du 30 mai 2001 relative aux pollutions et aux nuisances

Cette loi constitue le texte législatif de base de la lutte contre la pollution et les nuisances. Elle définit la nuisance comme «toute agression contre le milieu naturel ou artificiel entourant l'homme et causant un désagrément ou dommage à ce dernier » et la pollution comme «toute contamination ou modification directe ou indirecte de l'environnement provoquée par un acte susceptible d'influer négativement sur le milieu, de provoquer une situation préjudiciable pour la santé, la sécurité, le bien-être de l'homme, de la faune, de la flore ou des biens collectifs et individuels ». Selon l'article 3 de la loi, toute activité susceptible de porter atteinte à l'environnement et à la qualité du cadre de vie est soumise à une autorisation préalable du ministre chargé de l'environnement sur la base d'un rapport d'étude sur l'environnement.

Décret N° 2018-0991/P-RM du 31 Décembre 2018 relatif à l'étude et à la notice d'impacts environnemental et social.

En application de la loi n°01-020 du 30 mai 2001, relative aux pollutions et aux nuisances, les autorités maliennes ont adopté un nouveau décret (Décret N° 2018-0991/P-RM du 31 Décembre 2018 relatif à l'étude d'impact environnemental et social) qui insiste sur l'impact social des projets. Ce décret fixe les règles et procédures relatives à l'étude d'impact environnemental et social. Les modifications intervenues en juin 2009 concernent trois dispositions (articles 12, 13 et l'annexe du décret du 26 juin 2008) dont la plus importante est celle concernant le 5e alinéa de l'article 12, relative au montant des différents frais payés par le promoteur du projet pour couvrir les divers frais de suivi environnemental.

L'article 2 dudit décret précise l'objet de l'étude d'impact environnemental et social:

- La prévention de la dégradation de l'environnement et de la détérioration du cadre de
  vie des populations suite à la réalisation des projets ;
- La réduction et/ou la réparation des dommages causés à l'environnement par l'application des mesures d'atténuation, de compensation ou de correction des effets
  néfastes issus de la réalisation des projets ;
- L'optimisation de l'équilibre entre le développement économique, social et environnemental ;

- la participation des populations et organisations concernées aux différentes phases des projets ;
- la mise à disposition d'informations nécessaires à la prise de décision.

Les projets soumis à l'étude d'impact environnemental et social ne peuvent connaître un début de réalisation sans l'autorisation du ministre chargé de l'environnement délivrée en la forme d'un permis environnemental qui rend obligatoire la mise en œuvre des actions d'atténuation des impacts environnemental et social.
Par ailleurs, deux autres préalables doivent être remplis en direction des populations de la zone d'implantation. En premier lieu, le promoteur doit informer les populations, particulièrement les personnes susceptibles d'être affectées par le projet. En second lieu, une consultation publique est organisée autour du projet, par le représentant de l'Etat ou le maire du lieu d'implantation, pour permettre aux populations de faire valoir leurs préoccupations.

Code domanial et Foncier (CDF)
Le Code domanial et foncier actuellement en vigueur a été adopté en 2000 par une Ordonnance modifiée par la loi de ratification. Dans le CDF, la question de l'accès à la terre, d'une manière générale, et de la propriété foncière, en particulier, est réglée par les dispositions relatives aux titres formels et aux droits de détention coutumière.

Concernant les titres formels, le CDF dispose en son article 35 que «la cession des terrains de l'Etat peut se faire à l'amiable ou par adjudication publique». Elle peut également intervenir après mise en valeur à la suite de la transformation d'une concession rurale, d'un permis d'occuper ou d'un bail avec promesse de vente en titre définitif de propriété. Il faut donc distinguer la concession rurale, la concession urbaine ou rurale à usage d'habitation, le bail emphytéotique et le bail avec promesse qui sont des titres provisoires du titre foncier qui est définitif, inattaquable et constitue, devant les juridictions maliennes, le point de départ unique de tous les droits réels existant sur l'immeuble au moment de l'immatriculation. Concernant les droits coutumiers, comme ceux que l'on rencontre principalement dans la zone du projet, ils sont reconnus et confirmés par le CDF. En effet, l'article 43 de ce texte dispose que «les droits coutumiers exercés collectivement ou individuellement sur les terres non immatriculées sont confirmés. Aucun individu, aucune collectivité, ne peut être contraint de céder ses droits si ce n'est pour cause d'utilité publique et moyennant une juste et préalable indemnisation».

En cas de reprise des terres par l'Etat, le code fait une distinction entre les terres immatriculées et celles détenues en vertu des droits coutumiers. Il dispose en effet que l'expropriation pour cause d'utilité publique ne s'applique qu'aux terres immatriculées, tandis que les droits coutumiers font l'objet de purge. Cependant, même dans ce dernier cas, c'est la procédure d'expropriation pour cause d'utilité publique qui s'applique. Il faut, pour cela, que lesdits droits coutumiers aient été constatés par une commission dont le décret de création n'a toujours pas été adopté. En conséquence, dans la pratique, au cours d'opérations de purge de droits coutumiers, ce sont les réalisations faites sur le terrain qui sont remboursées.

Loi n° 02- 006 / ANRM du 31 janvier 2002 portant Code de l'eau
Elle fixe le régime des eaux et constitue à présent le principal instrument juridique de protection et de gestion du domaine hydraulique.

L'article 14 du Code de l'eau interdit tout déversement ou écoulement, rejet ou dépôt direct ou indirect dans les eaux des matières de toute nature susceptibles de porter atteinte à la santé publique ainsi qu'à la faune et à la flore aquatique.

Loi n°10-28 du 27 juillet 2010 déterminant les principes fondamentaux relatifs à la gestion des ressources du domaine forestier national.
La présente loi détermine les principes fondamentaux relatifs à la gestion des ressources du domaine forestier national. Elle définit les conditions de conservation, de protection, d'exploitation, de transport, de commercialisation, de mise en valeur et d'utilisation durable des ressources forestières.

Loi n°2018-036 relative à la gestion de la faune sauvage et de son habitat
Cette loi fixe les conditions générales de conservation, de protection , de mise en valeur et d'exploitation de la faune sauvage et de son habitat. Elle est formée par 164 articles répartis en 5 titres et 3 annexes, à savoir: Généralités et définitions (I): Composition et répartition du domaine faunique national (II); Gestion du domaine faunique (III), comprenant les dispositions relatives aux aires protégées, aux périodes de chasse, aux espèces protégées, à l'aménagement de l'habitat de la faune.

Le Code du travail

Loi n° 2017-021/ du 12 juin 2017 portant modification de la loi n° 92-020 du 23 septembre 1992 portant Code du travail en République du Mali Contient notamment des dispositions relatives au principe de non-discrimination et à l'égalité de rémunération, à l'interdiction du travail forcé, à l'apprentissage, à la suspension et à la rupture du contrat de travail, au repos hebdomadaire et à la négociation et conclusion d'une convention collective. Le travail est protégé, au plan national, par le code du même nom qui définit la nature du contrat de travail (articles 18 et 19) et les conditions requises pour le conclure (articles 14 à 17), l'exécuter (article 20), le suspendre (articles 34 à 38) et le résilier (39 à 56). En plus des règles relatives au contrat de travail, il réglemente les institutions professionnelles et la liberté syndicale (articles 232 à 279).

3.2.1.2. Actes légaux de nature sociale

Plusieurs lois, décrets, arrêtés et ordonnances régissent la gestion de l'environnement au Mali.

- Loi N° 91-147 du 23/02/91 relative à la protection de l'environnement et du cadre de vie et, son décret d'application n°95-325 du 14/09/95;
- Loi N° 92-013/AN-RM du 17 septembre 1991 instituant une normalisation au plan national et un système de contrôle qualité pour assurer la préservation de la santé, et la protection de la vie et de l'environnement.

L'article 2 de ce décret stipule que, « conformément aux règles relatives à la protection de l'environnement et du cadre de vie, les actions menées lors de l'exécution des grands travaux doivent préserver les ressources naturelles et minimiser la dégradation de l'environnement et du cadre de vie. » Tout projet de grands travaux doit être accompagné d'une étude d'impact environnemental selon l'article 3. De plus, l'article 4 mentionne que « tout projet de grands travaux sur le territoire de la République du Mali doit tenir compte des préoccupations du programme « Agenda 21 » adopté en juin 1992 à Rio de Janeiro, des législations et réglementations nationales en vigueur ». du décret n° 98-415/p-rm du 24 décembre 1998, fixant le cadre institutionnel de la gestion des questions environnementales.
Ce décret fixe le cadre institutionnel de la gestion des questions environnementales.

Décrets relatifs à l'étude d'impact environnemental et social

Les décrets suivants encadrent la procédure d'évaluation environnementale et sociale applicable au Mali :

- Décret N° 03-594/P-RM du 31 décembre 2003 relatif à l'étude d'impact sur l'environnement ;
- Décret N° 08-346/P-RM du 26 Juin 2008 relatif à l'étude d'impact environnemental et social ;
- Décret N° 09-318/P-RM du 26 Juin 2009, Portant modification du décret relatif à l'Étude d'Impact Environnementale et Social.

- Décret N° 2018-0991/P-RM du 31 Décembre 2018 relatif à l'étude et à la notice d'impacts environnemental et social ;
- Décret N°2018-0992/P-RM DU 31 décembre 2018 fixant les règles et les modalités relatives à l'Evaluation environnementale stratégique (EES) ;
- Décret N° 2018-0993/P-RM du 31 Décembre 2018 relatif à l' audit environnemental.

La présente étude est menée conformément au nouveau DECRET N°2018-0991/P-RM DU 31 DECEMBRE 2018 fixant les règles et les modalités relatives à l'Etude et à la notice d'impacts environnemental et social.

3.2.1.3. Processus d'évaluation environnementale et d'approbation de projet au Mali

Au Mali, la protection de l'environnement est ancrée dans la Constitution du Mali promulguée le 25 février 1992. En effet, l'article 15 stipule que : « Toute personne a droit à un environnement sain. La protection, la défense de l'environnement et la promotion de la qualité de la vie sont un devoir pour tous et pour l'État ».

Avec la signature de la Convention sur la conservation de la biodiversité, le Mali s'est engagé à mettre en œuvre des procédures permettant l'évaluation des impacts des projets sur l'environnement. C'est ainsi que le Décret N° 03-594/P-RM du 31 décembre 2003 relatif à l'étude d'impact sur l'environnement a vu le jour, fixant les règles et procédures relatives à l'étude d'impact sur l'environnement. La responsabilité et l'administration sont confiées à la Direction Nationale de l'Assainissement et du Contrôle des Pollutions et des Nuisances (DNACPN) du Ministère chargé de l'Environnement. Ce décret a néanmoins été actualisé par le Décret N° 08-346/P-RM du 26 juin 2008 relatif à l'étude d'impact environnemental et social, confirmant les rôles des deux instances mentionnées ci-haut et ajoutant les Évaluations Environnementales Stratégiques. Enfin, ce dernier décret a été modifié partiellement par le Décret N° 09-318/P-RM du 26 Juin 2009, Portant modification du décret relatif à l'Étude d'Impact Environnemental et Social afin de préciser quelques articles causant problème.

Selon l'article 2 du Décret N° 03-394 , « [l]'étude d'impact sur l'environnement permet d'identifier et d'évaluer les effets que la réalisation d'un projet est susceptible d'avoir sur l'environnement naturel et humain et de définir les mesures permettant de supprimer, atténuer ou compenser les impacts négatifs du projet sur l'environnement en vue d'assurer la compatibilité des activités visées avec l'environnement.».

Le Décret N° 08-346 en ses articles 4, 6 classe les projets en catégories A, B et C et définit les projets soumis à une étude d'impact environnemental et social. En effet, l'étude d'impact peut être présentée sous deux formes, soit une étude d'impact sur l'environnement ou une notice d'impact environnemental et social (NIES) en fonction de la gravité des risques de l'activité projetée, la dimension du projet et la sensibilité du milieu d'implantation. Le Décret rend obligatoire l'étude d'impact environnemental et social pour tout projet de catégories A et B. Ainsi, les projets des catégories A et B sont soumis à l'Étude d'Impact Environnemental et Social (EIES) qui se caractérise par :

- l'identification et l'évaluation détaillée des impacts ;
- la description des méthodes utilisées pour la consultation publique ;
- le plan de gestion environnementale et sociale (PGE)S ;
  L'étude est sanctionnée par un rapport d'Étude d'Impact Environnemental et Social.

Les projets de la ***catégorie C*** sont soumis à une étude d'impact (ÉI) simplifiée sous la forme d'une notice d'impact environnemental et social (NIES) qui se caractérise par :

- l'identification et l'évaluation sommaire des impacts ;
- un plan de suivi et de surveillance ;
  L'article 10 du *Décret N° 08-346 du 26 juin 2008* indique : « Nul ne peut entreprendre l'exécution des projets visés à l'article 6 ci–dessus sans au préalable, avoir obtenu le Permis Environnemental ou l'approbation de la Notice d'Impact Environnemental et Social ».

La procédure d'acquisition du permis environnemental ou d'approbation de la notice d'impact environnementale et sociale (NIES) est présentée à la figure 4.1 et est marquée par les étapes suivantes :

- l'envoi par le promoteur d'une demande timbrée à l'administration compétente ;

–
– Le paiement par le promoteur de tous les frais liés au processus d'EIES (acquisition de directives, la visite de terrain pour l'approbation des TDR, la visite du site du projet par les membres du Comité Interministériel d'Analyse Environnementale, l'analyse du rapport d'EIES;
– la consultation publique, la supervision liée au suivi et à la surveillance environnementale ,etc.) ;
– l'approbation des termes de référence (TDR) de l'EIES par l'administration compétente ;
– l'information par le promoteur des populations de la zone, en faisant connaître aux autorités locales et à toutes les personnes concernées, les éléments relatifs au projet ;
L'organisation par le représentant de l'État ou le maire du lieu d'implantation du projet d'une consultation publique ayant pour objet de recueillir les avis des populations concernées par le projet ;
– l'élaboration et le dépôt auprès de l'administration compétente, par le promoteur, du rapport d'EIES (en 15 exemplaires), pour des fins d'analyse environnementale ;
– l'analyse du rapport d'EIES, par un comité technique interministériel qui effectue au préalable une visite de terrain ;
– la production par le promoteur, d'un rapport final intégrant toutes les observations faites par le comité technique interministériel et, dépôt en cinq (5) copies auprès de l'administration compétente, pour l'acquisition du permis environnemental ;
– la délivrance par décision du ministre chargé de l'Environnement, d'un permis environnemental pour la réalisation du projet avec ou sans modification et aux conditions qu'il détermine.

Le promoteur doit par la suite assurer le suivi et la surveillance de l'environnement de son projet et évaluer l'efficacité des mesures appliquées pour supprimer, atténuer et compenser les conséquences dommageables sur l'environnement tel que mentionné dans le décret N° 03-394. Il doit aussi vérifier l'évolution de l'état de l'environnement. Les ajustements nécessaires doivent être réalisés le cas échéant.
Avant la fin du projet, le promoteur doit procéder à un audit environnemental. Si l'analyse de celui-ci conclut au respect par le promoteur de ses engagements et obligations, le ministre chargé de l'environnement délivre un quitus environnemental dont l'obtention est nécessaire pour dégager la responsabilité environnementale du promoteur.

3.2.1.4. Droit foncier et aménagement du territoire

Plusieurs lois, décrets, arrêtés et ordonnances régissent le droit foncier et l'aménagement du territoire au Mali.

– Loi n° 86-91/AN-RM du 1 août 1996 portant code domanial et foncier;
– Loi n° 93-008 / AN-RM du 11 février 1993 déterminant les conditions de libre administration des Collectivités Territoriales, modifiée par la loi n° 96 – 056 du 16 octobre 1996;
– Loi n° 94-004/P-RM du 9 mars 1994, Portant création de l'Office du Niger avec le statut d'Établissement Public à Caractère Industriel et Commercial (EPIC);
– Loi n° 95-004 du 18 janvier 1995 fixant les conditions de gestion des ressources forestières ;
– Loi n° 98-066 du 30 septembre 1998 remplacée par la loi n° 2017 -051 du 02 octobre 2017 portant code des collectivités territoriales.

– L'article 22 de la loi n° 2017 – 051 précise que le conseil communal règle par délibération les affaires de la commune, notamment celles relatives au développement économique, social et culturel Ainsi, il délibère entre autres sur :
–
- Le schéma d'aménagement du territoire communal, en cohérence avec celui du cercle
- La création et la gestion des équipements collectifs d'intérêt communal
- La gestion du domaine communal
- Les projets du jumelage et les actions de coopération avec d'autres collectivités

maliennes ou étrangères.

- Par ailleurs, l'article 25 du code des collectivités précise que le conseil communal est obligatoirement consulté pour la réalisation de tout projet d'aménagement ou d'équipement de l'Etat ou de tout autre collectivité ou d'organisme public ou privé sur le territoire de la commune

Par ailleurs, le guide juridique « Les ressources naturelles, les collectivités et leurs territoires » mentionne que le partage de la gestion des ressources naturelles entre les différents niveaux de Collectivités décentralisées, dégagées dans la Loi N°95-034 par les articles 14 et 17 pour les communes, 83 et 120 pour les cercles, 131, 161 et 169 pour les régions, n'est pas absolu. En effet, pour des raisons stratégiques, économiques ou pour des raisons de quiétude publique, la gestion de certaines ressources naturelles peut être transférée à l'État par une loi, un décret ou une ordonnance pris à cette fin.

Loi N° 2017-052 du 02 octobre 2017 déterminant les conditions de la libre Administration des Collectivités Territoriales.
Elle définit le domaine public naturel des collectivités territoriales, qui comprend toutes les dépendances du domaine public de l'État situées sur le territoire de ladite collectivité et dont l'État lui a transféré la conservation et la gestion. La loi stipule que les collectivités territoriales sont responsables de la gestion de l'aménagement de la conservation et de la sauvegarde de l'équilibre écologique de leur domaine. À ce titre, elles sont chargées d'élaborer un schéma d'aménagement du territoire, qui précisera les domaines forestier, agricole, pastoral, faunique, piscicole et minier, ainsi que le domaine de l'habitat.

Ordonnance N°00-027 / P - RM du 22 mars 2000 portant code domanial et foncier, modifiée puis ratifiée par la loi N° 02-008 du 12 février 2002.
Le Code domanial et foncier (Ordonnance N° 00-27 du 22 mars 2000 portant code domanial et Foncier modifiée et ratifiée par la Loi N° 02-008 du 26 mars 2002) dispose que les titulaires des permis d'exploitation sont régis par le régime d'occupation provisoire. Ils n'ont à ce titre aucun droit sur les ressources naturelles, sols, eaux et ne peuvent interdire ou compromettre les activités des propriétaires coutumiers et occupants de bonne foi non concurrentiels de leurs activités légales.
Les canaux d'irrigation ou de drainage lorsqu'ils sont exécutés dans un but d'utilité publique font partie du domaine public immobilier artificiel lequel comprend les aménagements et ouvrages réalisés pour des raisons d'intérêt général ou d'utilité publique ainsi que les terrains qui les supportent déterminés par la loi ou ayant fait l'objet d'une procédure de classement (article 8).

3.2.1.5. Ordonnance n° 00-020 / prm du 15 mars 2000 portant organisation du service public de l'eau potable

Le régime de propriété et de domanialité des installations d'eau est réglé par le Code de l'Eau, ainsi que par la législation domaniale et foncière en vigueur. L'État autorise les collectivités territoriales décentralisées non desservies par le service public à développer et exploiter des installations d'eau en vue de satisfaire les besoins du public. Le Maître d'ouvrage réalise et publie annuellement un document définissant les résultats et les prévisions de développement de la politique de service public de l'Eau sur le territoire dont il a la responsabilité. Les propriétaires des terrains privés ou ayant des droits sur ces terrains, les usagers du domaine public ou privé national et les gestionnaires délégués ne sont pas autorisés à entreprendre des actes ou travaux susceptibles de nuire à la construction, à l'exploitation et à la maintenance des installations d'eau. Le Gestionnaire délégué a le droit d'établir à demeure des canalisations souterraines ou des supports pour conduites d'eau sur le domaine public ou privé de l'État. Il peut bénéficier de l'autorisation d'occuper le domaine public ou privé de l'État. Il est créé un compte d'affectation spécial du Trésor dénommé « Fonds National de Solidarité pour l'Eau ». Tout exploitant a le devoir de maintenir ses installations en bon état de fonctionnement et dans des conditions qui ne mettent pas en danger les personnes ou les biens, conformément aux dispositions contenues dans la réglementation en vigueur et la Convention de Délégation de gestion.

3.2.1.6. Décret n° 04-183 / prm du 11 juin 2004 fixant les conditions et les procédures d'obtention des

autorisations et de concession sur les eaux de qualité.

Loi n°02-006 du 31 janvier 2002 portant code de l'eau en république du mali.
Les ressources en eau sont régies par la Loi N°02-006 du 31 janvier 2002 portant sur le code de l'eau en République du Mali. Cette loi fixe les règles d'utilisation, de conservation, de protection et de gestion des ressources en eau. Au plan politique, le code de l'eau stipule que « la protection de l'eau, sa mise en valeur et le développement de la ressource utilisable, dans le respect des équilibres naturels, est un devoir pour tous : l'État, les collectivités territoriales, les citoyens ». L'article 14 mentionne qu'il est « interdit tout déversement ou écoulement, rejet, dépôt direct ou indirect dans les eaux, des matières de toute nature susceptible de porter atteinte à la santé publique ainsi qu'à la faune et à la flore aquatiques… ». L'article 15 spécifie que des normes de qualité des eaux peuvent être fixées par les autorités compétentes de l'État. On y spécifie également, à l'article 16, que toute personne exerçant une activité de source de pollution doit envisager une mesure propre à enrayer ou prévenir le danger.

Par ailleurs, l'article 58 précise qu'«un arrêté du ministre chargé de l'Irrigation fixe les conditions techniques générales liées à la réalisation des projets, l'exploitation et l'entretien des installations nécessaires à l'irrigation. »

Présentement, en l'absence de normes Maliennes de la qualité de l'eau, les normes utilisées au Mali et applicables à la qualité de l'eau sont les normes de l'OMS (OMS, 2011).

Loi n° 02-006 du 31 janvier 2002 portant code de l'eau

Selon l'article 2, cette loi fixe les règles d'utilisation, de conservation, de protection et de gestion des ressources en eau et précise que l'eau est un bien relevant du domaine public, que son usage appartient à tous pourvu qu'il ne soit pas contraire à l'intérêt public. Il s'exerce dans le cadre de la solidarité entre usagers. Le Schéma directeur d'aménagement des eaux fixe les objectifs généraux d'utilisation, de mise en valeur et de protection quantitative et qualitative des ressources en eau ainsi
que des écosystèmes aquatiques. Celui-ci fait l'objet d'une révision tous les cinq ans.
L'article 14 précise qu'il est interdit tout déversement ou écoulement, rejet, dépôt direct ou indirect dans les eaux des matières de toute nature susceptibles de porter atteinte à la santé publique ainsi qu'à la faune et à la flore aquatiques.

Toutefois, le ministre chargé de l'Environnement peut, après enquête publique et avis conformes des ministres chargés de l'Eau et de la Santé, autoriser et réglementer les déversements et écoulements visés à l'alinéa précédent dans le cas où ceux-ci pourraient être effectués dans les conditions garantissant l'absence de nuisance.
L'article 16 précise que toute personne physique ou morale, publique ou privée exerçant une activité, source de pollution ou pouvant présenter des dangers pour la ressource en eau et l'hygiène du milieu doit envisager toute mesure propre à enrayer ou prévenir le danger constaté ou présumé. Tout pollueur doit supporter les coûts de ses activités polluantes.

L'article 18 précise qu'aucune dérivation des eaux du domaine public, de quelque manière et dans quelque but que ce soit, en les enlevant momentanément ou définitivement à leurs cours, susceptible de nuire au libre écoulement ou de réduire la ressource en eau ne peut être faite sans autorisation préalable de l'administration chargée de l'eau après avis du Conseil National de l'Eau.
Toutefois, l'autorisation n'est pas requise pour des prélèvements d'eaux de surface destinés à des fins domestiques et ne dépassant pas un seuil de volume fixé par décret pris en Conseil des Ministres, sur proposition du ministre chargé de l'Eau.

L'article 26 précise que l'assainissement des agglomérations contre les effets nuisibles des eaux vise à assurer l'évacuation rapide et complète des eaux usées domestiques et industrielles ainsi que des eaux fluviales susceptibles de causer des nuisances ou d'inonder les lieux habités, dans des conditions conciliables avec les nécessités de la santé publique et de l'environnement.

L'article 33 précise que l'administration chargée de l'eau prend en charge, avec la participation, le cas échéant des collectivités territoriales concernées, tous travaux tendant à la réalisation d'ouvrages de protection contre les inondations lorsque ces travaux présentent un caractère d'utilité publique.
L'article 36 précise qu'aucun ouvrage hydraulique de prévention des inondations, aucune plantation ou obstacle ne peut être réalisé sans autorisation préalable de l'administration chargée de l'eau.
L'article 37 mentionne que sur les digues de protection contre les inondations, il est interdit de construire, de laisser subsister des ouvrages ou obstacles quelconques ou d'exercer quelque activité que ce soit , susceptible de dégrader ces digues et de nuire à l'écoulement des eaux.

Le chapitre V précise les dispositions qui sont propres aux différents usages de l'eau.
L'article 69 précise que les Conseils Régionaux et Locaux de l'Eau ont pour mission d'émettre un avis sur toutes questions relatives à l'Eau soumises par l'Administration chargée de l'eau. A cet effet, ils peuvent :

- Formuler des propositions relatives à la gestion des ressources en eau du bassin ou sous-marin Hydrographique ou des systèmes aquifères;
- Formuler des propositions de solutions à tous conflits d'usage de l'eau;
- Proposer la révision du Schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux, d'en assurer le suivi et l'évaluation au niveau régional et local.

Les Comités de Bassins ou de Sous-Bassins ont pour mission de garantir une gestion concertée des ressources à l'échelle du bassin et du sous-bassin.

A cet effet, ils peuvent :
- Formuler des propositions relatives à la gestion des ressources du bassin ou sous-bassin hydrographique ou systèmes aquifères;
- Proposer la révision du plan directeur d'aménagement et de gestion des eaux des bassins et sous-bassins hydrographiques ou des systèmes aquifères.

3.2.1.7. Gestion des déchets solides et Réglementation

Deux décrets encadrent la gestion des déchets solides.

Décret n°01-394/p-rm du 6 septembre 2001, fixant les modalités de gestion des déchets solides.

Il fixe les modalités de gestion des déchets solides. En effet, selon l'article 4, toute personne dont l'activité produit des déchets solides est tenue de les éliminer conformément aux dispositions du présent décret. En vertu de l'article 15, « les déchets plastiques ne peuvent être traités, stockés ou déposés que dans des installations ou équipements particulièrement agréés dans le but de leur l'élimination ». Par ailleurs, si des déchets dangereux étaient produits, on peut lire selon l'article 33 qu'ils « ne peuvent être traités en vue de leur élimination ou valorisation que dans des installations autorisées par les ministres chargés de l'Environnement et de la Santé. »

Le chapitre 3 de ce décret traite du transport et du dépôt des déchets solides. Pour les déchets présentant des dangers potentiels tels que les déchets chimiques, leur traitement en vue de leur élimination ou valorisation doit se faire dans des installations autorisées par les administrations compétentes.

Décret n° 07-135/p-rm du 16 avril 2007 fixant la liste des déchets dangereux

Il fixe la liste des déchets dangereux en République du Mali. L'article 2 énumère la liste de ces déchets et des constituants considérés comme dangereux au Mali. Les mélanges et émulsions huile/eau ou hydrocarbure/eau qui pourraient faire partie des composantes des génératrices ou de la machinerie figurent notamment dans cette liste. Les déchets considérés comme dangereux sont les suivants :

3.2.1.8. Flux de déchets

- déchets cliniques provenant des soins médicaux dispensés dans les hôpitaux ;
- déchets issus de la production et de la préparation de produits pharmaceutiques ;
- déchets de médicaments et de produits pharmaceutiques ;
- déchets issus de la production, de la préparation et de l'utilisation des biocides et des produits phytopharmaceutiques ;
- déchets issus de la fabrication, de la préparation et de l'utilisation des produits de préservation du bois ;
- déchets issus de la production, de la préparation et de l'utilisation des solvants organiques ;
- déchets cyanurés de traitements thermiques et d'opérations de trempe ;
- déchets d'huiles minérales impropres à l'usage initialement prévu;
- mélanges et émulsions huile/eau ou hydrocarbure/eau;
- Substances et articles contenant, ou contaminés par, des Polychlorés Biphényles (PCB), des polychlorés Terphényles (PCT);
- résidus goudronneux de raffinage, de distillation, ou de toutes opérations de pyrolyse;
- déchets issus de la production, de la préparation, et de l'utilisation d'encres, de colorants, de pigments, de peintures, de laques ou de vernis;
- déchets issus de la production, de la préparation, et de l'utilisation de résines, de latex, de plastifiants ou de colles et adhésifs;
- déchets issus des substances chimiques, non identifiées, et/ou nouvelles qui proviennent d'activités de recherche, de développement, ou d'enseignement, et dont les effets sur l'homme et/ou sur l'environnement ne sont pas connus;
- déchets à caractère explosible non soumis à une législation différente;
- déchets issus de la production, de la préparation, et de l'utilisation de produits et matériels photographiques;
- déchets issus de traitement de surface des métaux et matières plastiques;
- résidus d'opérations d'élimination de déchets industriels;
- tous déchets radioactifs.

3.2.1.9. Santé et sécurité

Loi n°92-020 portant code du travail en République du Mali

Elle régit les relations de travail entre les travailleurs et les employeurs exerçant leur activité professionnelle sur l'étendue de la République du Mali. L'article L.171 précise que des décrets déterminent notamment les mesures relatives à l'organisation et au fonctionnement des organismes ayant pour mission d'aider à l'observation des prescriptions d'hygiène et de sécurité, et de contribuer à l'amélioration des conditions de travail et à la protection de la santé des travailleurs. Dans son article L.131 sur la durée du travail: Dans tous les établissements visés à l'article L.3, la durée légale du travail ne peut, en principe, excéder 40 heures par semaine. Toutefois dans les exploitations agricoles, les heures de travail sont fixées à 2352 heures par an. Au-delà de cette heure, donnera lieu à défaut de convention collective ou d'accord d'entreprise ou d'établissement, à une majoration de salaire dans les conditions et selon les taux minimum voir 10% du salaire réel global rapportant à l'exécution du travail pour les jours ouvrable et 50% pour les jours non ouvrables.

En ce qui concerne les associations professionnelles, elle est connue association par arrêté du ministre chargé du travail sont assimilées aux syndicats professionnels et jouissent des mêmes droit selon l'Article L.253 et l'Article L.187: Les enfants ne peuvent être employés dans aucune entreprise, même comme apprentis, avant l'âge de quatorze ans, sauf dérogation écrite édictée par arrêté du ministre chargé du Travail, compte tenu des circonstances locales et des tâches qui peuvent être réalisées.

Direction Nationale de Protection Sociale et de l'Économie Solidaire (DNPSES)

La DNPSES a été créée par l'Ordonnance N°2016-002/P-RM du 16 février 2016 qui augmente les domaines d'intervention de la structure avec l'intégration des

mécanismes de filets sociaux.

Elle a pour missions d' :

- élaborer les éléments de la politique nationale en matière de sécurité sociale et de promotion des coopératives, associations, mutuelles et autres groupements ;
- assurer la coordination et le contrôle des services publics régionaux, subrégionaux, des organismes de prévoyance, de sécurité sociale et des organismes mutualistes qui concourent à la mise en œuvre de ladite politique.

A ce titre, elle est chargée de : (i) procéder à toute recherche et études nécessaires à l'élaboration de ladite politique ;(ii) élaborer les projets de programmes ou de plan d'actions pour l'expansion du secteur de l'économie solidaire, notamment par le renforcement des capacités des coopératives associations et mutuelles ; (iii) veiller à créer les conditions nécessaires à l'accès des couches vulnérables au microcrédit ;
(iv) veiller à la mise en œuvre des décisions et programmes, coordonner l'activité des services d'exécution et évaluer leurs résultats ; (v) élaborer et assurer le suivi de l'application de la législation et de la réglementation relatives aux coopératives, associations et mutuelles ; (vi) élaborer les statistiques et établir les indications de sécurité sociale ; et (vii) veiller à la mise en œuvre de toutes mesures relatives à l'amélioration de la qualité des prestations offertes au public.

Décret n°2015-0889-P-RM du 31 décembre 2015 déterminant le plan d'organisation des secours au Mali plan ORSEC.

Ce décret détermine le Plan d'Organisation des Secours (Plan ORSEC). Le Plan ORSEC est un document réglementaire permettant la coordination des secours sous une autorité unique. Le plan ORSEC est activé dans les situations de crises majeures ou de catastrophes mettant en péril des vies humaines et occasionnant des pertes matérielles considérables sur les infrastructures socioéconomiques vitales d'une manière générale: calamités naturelles telles que: inondation, sécheresse, invasions acridiennes, invasions aviaires, épidémies, vents violents, feux de brousse, épizooties); incendies; accidents technologiques explosions; risques biologiques et nucléaires; accidents dans les mines; conflits communautaires; ruptures de barrages; accident de transport: routier, aérien, ferroviaire, fluvial; mouvements de foules, paniques, émeutes, conflits sociaux et guerre; attentats terroristes; attentat sur les monuments et édifices intégrés dans le patrimoine national et international; tout événement faisant apparaître une notion de risque collectif et/ou évolutif pour les personnes, les biens et l'environnement.

Le plan ORSEC s'articule autour du dispositif institutionnel suivant: un Poste de Commandement Fixe; un Poste de Commandement des Opérations ou Poste Avancé; une Cellule Information et Relation Publique; des Groupes Opérationnels. Ce décret prévoit au niveau de la Commune: le Plan ORSEC communal; au niveau du Cercle: le Plan ORSEC local; au niveau de la Région et du district: le Plan ORSEC régional; et au niveau national: le Plan ORSEC national.

A ce Plan ORSEC sont annexés des plans spécifiques adaptés à chaque type de crises ou catastrophes: plan inondation; plan de transport de matières dangereuses; plan de perturbation importante sur un réseau d'eau potable; plan sauvetage aéroterrestre; plan d'accident de chemin de fer; plans particuliers d'intervention; plan de secours fluvial ; plan électro-secours; plan NRBC (jaune); plans particuliers d'intervention (PPI); plan de Mise en Sureté des Établissements Scolaires; plan invasion acridienne; plan incendie; plan invasion aviaire; plan feu de brousse.

Dans le cadre de sa mission, la DGPC s'appuie sur les dispositions législatives suivantes :

- Décret N°2016-0346/P-RM du 19 mai portant approbation du document de stratégie nationale sur la réduction des risques de catastrophes au Mali ;
- Arrêté N°4243/MSPC-SG du 24 novembre 2016 portant approbation du Schéma

National d'analyse et de couverture des risques au Mali.

3.2.2. Cadre juridique de la Côte d'Ivoire

3.2.2.1. Réglementation en matière de protection de l'environnement

Afin de se donner un cadre juridique approprié à la protection et à une gestion durable de l'environnement, la Côte d'Ivoire a élaboré plusieurs textes. Les textes réglementaires pertinents applicables dans le cadre du présent projet sont présentés ci-dessous :

i) Constitution ivoirienne

La Constitution ivoirienne fait de l'environnement une priorité :

- Article 19 : le droit à un environnement sain est reconnu à tous ;
- Article 28 : 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.

ii) Loi n° 96-766 du 3 octobre 1996 portant Code de l'Environnement :

Cette loi fixe le cadre général des champs de renforcement des textes juridiques et institutionnels relatif à l'environnement :

- Article 22 : l'autorité compétente peut refuser la délivrance d'un permis de construire si le projet peut affecter le caractère ou l'intégrité des zones voisines.
- Article 35.1- Principe de précaution : Lors de la planification ou de l'exécution de toute action, des mesures préliminaires sont prises de manière à éviter ou à réduire tout risque ou tout danger pour l'environnement. Toute personne dont les activités sont susceptibles d'avoir un impact sur l'environnement doit, avant d'agir, prendre en considération les intérêts des tiers ainsi que la nécessité de protéger l'environnement. Si, à la lumière de l'expérience ou des connaissances scientifiques, une action est jugée susceptible de causer un risque ou un danger pour l'environnement, cette action n'est entreprise qu'après une évaluation préalable indiquant qu'elle n'aura pas d'impact préjudiciable à l'environnement.
- Article 35.2- Substitution : Si, à une action susceptible d'avoir un impact préjudiciable à l'environnement, peut être substituée une autre action qui présente un risque ou un danger moindre, cette dernière action est choisie même si elle entraîne des coûts plus élevés en rapport avec les valeurs à protéger.
- Article 35.3- Préservation de la diversité biologique : Toute action doit éviter d'avoir un effet préjudiciable notable sur la diversité biologique.
- Article 35.4 -Non dégradation des ressources naturelles : Pour réaliser un développement durable, il y a lieu d'éviter de porter atteinte aux ressources naturelles telles que l'eau, l'air et les sols qui, en tout état de cause, font partie intégrante du processus de développement et ne doivent pas être prises en considération isolément. Les effets irréversibles sur les terres doivent être évités dans toute la mesure du possible.
- Article 35.5 : Principe ''Pollueur-payeur'' : Toute personne physique ou morale dont les agissements et/ou les activités causent ou sont susceptibles de causer des dommages à l'environnement est soumise à une taxe et/ou à une redevance. Elle assume, en outre, toutes les mesures de remise en état.
- Article 35.6 : le public a le droit de participer à toutes les procédures et décisions qui pourraient avoir un effet négatif sur l'environnement.
- Article 39 : tout projet susceptible d'avoir un impact sur l'environnement doit faire l'objet d'une étude d'impact préalable.
- Article 41 : l'examen des études d'impact environnemental par le Bureau d'études d'impact environnemental, donne lieu au versement d'une taxe au Fonds National de l'Environnement dont l'assiette sera précisée par décret.
- Article 57 : l'État fixe les seuils critiques des polluants atmosphériques.
- Article 74 : un observatoire de la Qualité de l'Air sera créé pour mettre en œuvre cette loi.
- Article 75 : toutes les activités susceptibles de nuire à la qualité de l'air, des eaux

tant de surface que souterraines sont interdites.

iii) **Loi n°95-553 du 18 juillet 1995, portant code Minier**

- Article 76 : les activités régies par le code minier doivent être conduites de manière à assurer la protection de la qualité de l'environnement, la réhabilitation des sites exploités et la conservation de la flore.
- Article 79 : les bénéficiaires d'autorisation sont soumis aux dispositions législatives et réglementaires particulières régissant la préservation de l'environnement et la protection du patrimoine forestier.

iv) **Loi No 65-425 du 20 décembre 1965 portant code forestier**

- Article 1 : sont considérés comme forêts les formations végétales dont les fruits exclusifs ou principaux sont les bois de chauffage et à charbon et qui, accessoirement, peuvent produire d'autres matières telles que bambous, écorces, latex, résines, gommes, graines et fruits.
- Article 2 : Sont considérés comme périmètres de protection :
  1) les versants montagneux protégés de l'érosion par leur couverture végétale ;
  2) les terrains où pourraient se produire des ravinements et des éboulements dangereux ;
  3) les bassins versants des sources.

v) **Loi no 98-755 du 23 décembre 1998 portant code de l'eau**

Il définit les mécanismes destinés à une gestion durable de cette ressource renouvelable. Il institue la notion de gestion par bassin versant hydrographique, renforce le cadre institutionnel du secteur de l'eau et met un accent particulier sur la planification et la coopération en matière de gestion de la ressource.

- Article 1 : Les déversements, dépôts de déchets de toute nature ou d'effluent radioactifs, susceptibles de provoquer ou d'accroître la pollution des ressources en eau sont interdits.
- Article 49 : Tout rejet d'eaux usées dans le milieu récepteur doit respecter les normes en vigueur.
- Article 51 : Il est interdit de déverser dans la mer, les cours d'eau, les lacs, les lagunes, les étangs, les canaux, les eaux souterraines, sur leur rive et dans les nappes alluviales, toute matière usée, tout résidu fermentescible d'origine végétale ou animale, toute substance solide ou liquide, toxique ou inflammable susceptibles de constituer un danger ou une cause d'insalubrité, de provoquer un incendie ou une explosion.

vi) **Décret d'application 96-894 de novembre 96 détermine les règles et procédures applicables aux études d'impact environnementales des projets de développement**

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

- Article 2 : sont soumis à Etude d'Impact Environnemental (EIE), les projets situés sur ou à proximité de zones à risques ou écologiquement sensibles (annexe III du décret).
- Article 12 : décrit le contenu d'une EIE, un modèle d'EIE est en annexe IV du décret.
- Article 16 : le projet à l'étude dans l'EIE est soumis à une enquête publique. L'EIE est rendue publique dans le cadre de ce processus et fait partie du dossier constitué dans ce but.
- Dans ses annexes, ce décret spécifie également les particularités liées aux études relatives à l'environnement.
- Annexe 1 : donne les catégories de projets soumis à étude d'impact environnemental ;
- Annexe 2 : donne les catégories de projets soumis au constat d'impact environnemental ;

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

vii) **Décret 98-43 de janvier 1998 relatif aux installations classées pour la protection de l'environnement**

En son article 1, il est stipulé ceci:" sont soumis aux dispositions du présent décret, les usines, dépôts, chantiers, carrières, stockages souterrains, magasins, ateliers, et de manière générale les installations qui peuvent présenter des dangers ou des inconvénients pour la protection de l'environnement"

viii) **Décret n°2005-03 du 06 janvier 2005 portant Audit Environnemental**

En application des dispositions de l'article 50 de la loi no 96-766 du 3 octobre 1996 portant Code de l'Environnement, les modalités de mise en œuvre de l'audit environnemental.

- Article 2 : l'audit environnemental a pour objet d'apprécier, de manière périodique, l'impact que tout ou partie des activités, des modes opératoires ou de l'existence d'un organisme ou ouvrage est susceptible, directement ou indirectement, de générer sur l'environnement
- Article 5 : un individu ou un groupe d'individus, ainsi que l'autorité administrative communale, départementale, régionale ou nationale, concernés ou affectés par les impacts environnementaux, d'un organisme ou d'un ouvrage, peuvent saisir le ministre chargé de l'environnement pour exiger un audit environnemental.

ix) **Arrêté n° 000972 du 14 novembre 2007 portant application du décret n° 96-894 du 08 novembre 1996 déterminant les règles et procédures applicables aux études relatives à l'impact environnemental des projets de développement:**

Cet arrêté précise en ses articles 26 et 27 les coûts de la redevance relative à l'élaboration des Termes de Référence (TDR) et de la validation des rapports d'Etude d'Impact Environnemental.

x) **Arrêté n° 000973 du 14 novembre 2007 portant application du décret n°2005-03 du 06 janvier 2005 portant Audit Environnemental**

Cet arrêté précise également les redevances relatives à l'audit environnemental ainsi que l'Étude des Prescriptions Techniques Environnementales d'Activité (EPTA).

3.2.2.2. Actes légaux de nature sociale

Actes sur l'approche participative et l'information du public

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

Code du Travail

- La loi n° 95-15 du 12 janvier 1995, portant Code du Travail, tel que modifiée par

la loi n° 97-400 du 11 juillet 1997 réglemente le secteur de l'emploi ou des activités professionnelles. Le Code du Travail est applicable sur tout le territoire de la République de Côte d'Ivoire. Il régit les relations entre employeurs et travailleurs résultant de contrats conclus pour être exécutés sur le territoire de la République de Côte d'Ivoire. Il régit également l'exécution occasionnelle, sur le territoire de la République de Côte d'Ivoire, d'un contrat de travail conclu pour être exécuté dans un autre Etat.

- La loi n° 99-477 du 2 août 1999 Portant code de prévoyance sociale qui institue un Service Public de la Prévoyance Sociale ayant pour but de fournir des prestations à l'effet de pallier les conséquences financières de certains risques ou de certaines situations, en matière :

i) d'accidents du travail et de maladies professionnelles ;

ii) de maternité ;

iii) de retraite, d'invalidité et de décès ;

iv) d'allocations familiales.

3.2.2.3. Actes sur la gestion du foncier

Au niveau du secteur foncier l'implication des populations est mise en évidence à travers les textes réglementaires suivants :

- la loi n°98 -750 du 23 décembre 1998 relative au domaine foncier rural qui précise les caractéristiques du Domaine Foncier Rural et natures des droits (coutumiers) qui s'y exercent.
- le décret du 25 novembre 1930 réglemente l'expropriation pour cause d'utilité publique et l'occupation temporaire en Afrique Occidentale Française.
- le décret n° 95-817 du 29 septembre 1995 fixe les règles d'indemnisation pour destruction de cultures.
- l'arrêté n° 4028/MINAGRA/du 12 mars 1996 porte sur la fixation du barème d'indemnisation des cultures.

3.2.3. Conventions internationales et régionales

Le Mali et la Côte d'Ivoire ont ratifié plusieurs conventions internationales en matière d'environnement. Les matières concernées sont constituées des ressources en eau, des ressources forestières, fauniques et halieutiques, des pollutions et nuisances engendrées par les activités humaines. Il reste entendu que ces différentes matières seront touchées ou influencées par certaines activités du projet.

3.2.3.1. Au niveau du Mali

Le tableau n°2 ci-après donne la liste des Conventions internationales et régionales signées par le Mali ,en relation avec l'environnement du projet.

Tableau 2 : Conventions internationales et régionales signées par le Mali en relation avec l'environnement du projet

Libelle Du Texte	Statut			
	Lieu et date d'adoption	Entrée en vigueur	Signature par le Mali	Ratification par le Mali
Convention sur la diversité biologique	Rio de Janeiro,13/06/1992	29/09/1994	22/09/1993	29/09/1995
	Objectif visé : Engagement à conserver la diversité biologique, à utiliser les ressources biologiques de manière durable et à partager équitablement les avantages découlant de l'utilisation des ressources génétiques			
Protocole de Carthagène sur la prévention des risques biotechnologiques relatifs à la Convention biologique	Montréal, 29/01/2000	11/09/2003	-	04/06/2002
	Objectif visé : Il vise à donner aux États (aux parties signataires) quelques moyens juridiquement opposables de prévenir, à échelle mondiale, les "risques biotechnologiques", avérés ou potentiels, induits par la « biotechnologie » et/ou ses produits (Organismes génétiquement modifiés (OGM), ou certains de leurs sous-produits à risque)			

Libelle Du Texte	Statut			
	Lieu et date d'adoption	Entrée en vigueur	Signature par le Mali	Ratification par le Mali
Convention sur la conservation des espèces migratrices appartenant à la faune sauvage	Bonn,23/06/1979	01/11/1983	28/07/1987	01/10/1987
	Objectif visé : Conclue sous l'égide du Programme de l'Environnement des Nations Unies, elle vise à conserver les espèces migratrices terrestres, marines et aviennes qui traversent régulièrement les frontières internationales, notamment les eaux internationales. Tous les cétacés et les espèces d'albatros de l'hémisphère sud sont répertoriés par la CMS			
Convention africaine sur la conservation de la nature et des ressources naturelles	Alger, 15/09/1968	16/06/1969	15/09/1968	20/06/1974
	Objectif visé : La présente Convention a pour objectifs d'améliorer la protection de l'environnement et de promouvoir la conservation et l'utilisation durable des ressources naturelles en vue de mettre en place des politiques et des programmes de développement qui soient écologiquement rationnels, économiquement sains et socialement acceptables.			
Convention internationale pour la protection des végétaux	Rome, 06/12/1951	03/04/1952	31/08/1987	31/08/1987
	Objectif visé : Texte relatif à la protection des cultures contre les organismes nuisibles, approuvé par la Conférence de la FAO.			
Convention de Stockholm sur les polluants organiques persistants	Stockholm, 22/05/2001	17/05/2004	23/05/2001	24/04/2003
	Objectif visé : La convention interdit un certain nombre de substances chimiques très polluantes faisant partie des douze vilains : l'aldrine, le chlordane, la dieldrine, l'endrine, l'heptachlore, l'hexachlorobenzène, le mirex, le toxaphène et les polychloro-biphényles (PCB). Elle restreint très fortement l'utilisation du DDT. Elle prévoit également de prévenir et de réduire la formation et le rejet de dioxines et de furane			
Convention-cadre des Nations Unies sur les changements climatiques	New York, l9/05/1992	21/03/1994	22/09/1992	28/12/1994
	Objectif visé : Cette convention établit un accord-cadre global concernant les efforts intergouvernementaux permettant de relever le défi présenté par les changements climatiques. Elle reconnaît que le système climatique est une ressource commune dont la stabilité peut être affectée par des émissions industrielles et d'autres émissions de dioxyde de carbone et d'autres gaz à effet de serre			
Protocole de Kyoto à la convention-cadre sur les changements climatiques	Kyoto, 11/12/1997	16/02/2005	27/01/1999	28/03/2002
	Objectif visé : La reconnaissance que les pays développés sont essentiellement responsables des hauts niveaux actuels d'émissions de GES dans l'atmosphère, résultant de plus de150 ans d'activités industrielles, le Protocole impose une charge plus lourde sur les nations développées, conformément au principe des « responsabilités communes, mais différenciées. » En vertu du Traité, les pays doivent réaliser leurs objectifs, essentiellement par le biais de mesures nationales			
Convention de Bamako sur l'interdiction de importation en Afrique et le contrôle de mouvements transfrontaliers des déchets toxiques en Afrique	Bamako, 31/01/1991	20/03/1996	31/09/1991	21/02/1996
	Objectif visé : Cette convention interdit l'importation de tous les déchets dangereux et radioactifs sur le continent africain pour une raison quelconque et vise à minimiser et à contrôler les mouvements transfrontaliers des déchets dangereux sur le continent africain. La Convention couvre d'autres déchets que ceux énumérés par la Convention de Bâle.			
Convention de Vienne pour la protection de la couche d'ozone	Vienne, 22/03/1985	22/091988	28/10/1994	-
	Objectif visé : Cette convention établit un cadre pour la coopération et la formulation des mesures convenues pour protéger la santé humaine et l'environnement contre les effets néfastes résultant des modifications de la couche d'ozone par les activités humaines. Les obligations spécifiques relatives au contrôle et à l'élimination des substances appauvrissant la couche d'ozone (SACO) sont stipulées dans le Protocole de Montréal sur les substances qui appauvrissent la couche d'ozone (non ratifiée par le Mali)			
	Bâle,22/03/1998	05/05/1992	14/09/2000	15/09/2000

Libelle Du Texte	Statut			
	Lieu et date d'adoption	Entrée en vigueur	Signature par le Mali	Ratification par le Mali
Convention de Bâle sur le contrôle des mouvements transfrontaliers des déchets toxiques et leur élimination	**Objectif visé :**Conçu afin de réduire la circulation des déchets dangereux entre les pays. Il s'agissait plus particulièrement d'éviter le transfert de déchets dangereux des pays développés vers les Pays en développement (PED). La convention a aussi pour but de minimiser la quantité et la toxicité des déchets produits, et d'aider les PED à gérer de façon raisonnable les déchets, nocifs ou pas, qu'ils produisent.			

Les conventions auxquelles l'état Malien a adhéré dans le cadre de la culture au niveau de l'UNESCO			
Convention	**Domaine d'intervention**	**Date de signature / ratification par la République du Mali**	**Pertinence par rapport au projet**
Convention pour la protection du patrimoine mondial, culturel et naturel adoptée à Paris (France), le 19 novembre 1972.	La convention vise à assurer l'obligation d'identifier, de protéger, de conserver, de mettre en valeur et de transmettre aux générations futures le patrimoine culturel et naturel.	Entrée en vigueur le 17 décembre 1975 Ratifiée le 05 avril 1977	L'exécution des fouilles est susceptible d'occasionner la destruction de biens enfouis.
Convention pour la sauvegarde du patrimoine culturel immatériel adoptée à Paris (France), le 17 octobre 2003	La convention vise : **a)** la sauvegarde du patrimoine culturel immatériel ; **b)** le respect du Patrimoine culturel immatériel des communautés, des groupes et des individus concernés ; **c)** la sensibilisation aux niveaux local, national et international à l'importance du patrimoine culturel immatériel et de son appréciation mutuelle ; **d)** la coopération et l'assistance internationales.	Ratifiée le 03 juin 2005	L'exécution des fouilles est Susceptible d'occasionner la destruction de biens enfouis.
Convention pour la protection et la promotion de la diversité des expressions culturelles adoptée à Paris (France), le 20 octobre 2005	Les objectifs de la présente Convention sont : a) de protéger et promouvoir la diversité des expressions culturelles ; b) de créer les conditions permettant aux cultures de s'épanouir et interagir librement de manière à s'enrichir mutuellement ; c) d'encourager le dialogue entre les cultures afin d'assurer des échanges culturels plus intenses et équilibrés dans le monde en faveur du respect interculturel et d'une culture de la paix ; d) de stimuler l'interculturalité afin de développer l'interaction culturelle dans l'esprit de bâtir des passerelles entre les peuples ; e) de promouvoir le respect de la diversité des expressions culturelles et la prise de conscience de sa valeur aux niveaux local, national et international ; f) de réaffirmer l'importance du lien entre culture et développement pour tous les pays, en particulier les pays en développement, et d'encourager les actions menées aux plans national et international pour que soit reconnue la véritable valeur de ce lien ; g) de reconnaître la nature spécifique des activités, biens et services culturels en tant que porteurs d'identité, de valeurs et de sens ; h) de réaffirmer le droit souverain des États de conserver, d'adopter et de mettre en œuvre les politiques et mesures qu'ils jugent appropriées pour la protection et la promotion de la diversité des expressions culturelles sur leur territoire ; i) de renforcer la coopération et la solidarité internationales dans un esprit de partenariat afin, notamment, d'accroître les capacités des pays en développement de protéger et promouvoir la diversité des expressions culturelles.	Ratifiée le 09 novembre 2006	La réalisation du projet va favoriser l'expression des diversités culturelles à travers la participation des populations de divers horizons.

Les conventions auxquelles l'état Malien a adhéré dans le cadre de la culture au niveau de l'UNESCO			
Convention	**Domaine d'intervention**	**Date de signature / ratification par la République du Mali**	**Pertinence par rapport au projet**
Convention de la Haye (adhésion par le Mali aux Conventions de l'UNESCO) de 1954 pour la protection des biens culturels en cas de conflit armé et ses deux Protocoles (1954 et 1999)	La Convention de La Haye, comme on l'appelle généralement, est le premier traité multilatéral portant exclusivement sur la protection du patrimoine culturel durant les hostilités. Elle a été adoptée à la suite des destructions massives de patrimoine occasionnées par la Seconde Guerre mondiale. La Convention est l'un des outils fondamentaux du droit international de la protection des biens culturels en cas de conflit armé. Elle a été complétée par un Premier Protocole du 14 mai 1954 puis par un Deuxième Protocole signé le 26 mars 1999 et entré en vigueur le 9 mars 2004.	Signé le 26 mars 1999 et entré en vigueur le 9 mars 2004.	La partie Nord du Mali est occupée par les djihadistes.
Convention de 2001, relatif à la protection et à la promotion du patrimoine Subaquatique en attente de ratification par le Mali	La Convention vise à permettre aux États de mieux protéger leur patrimoine subaquatique. Les principes essentiels de la Convention de 2001 sont les suivants : Obligation de préserver le patrimoine subaquatique Préservation in situ comme l'option première Refus de l'exploitation commerciale Formation et partage de l'information.	En attente de ratification par le Mali	La réalisation du projet pourrait perturber les cours d'eau de la zone du projet.

3.2.3.2. Au niveau de la Côte d'Ivoire

Un inventaire des Conventions internationales et régionales signées par la Côte d'Ivoire en relation avec l'environnement du projet est résumé dans le tableau 3 ci-après.

Tableau 3 : Conventions internationales et régionales signées par la Côte d'Ivoire en relation avec l'environnement du projet

Intitulés des conventions ou accords	Objectif visé	Années de ratification
Convention de LONDRES relative à la conservation de la faune et flore à l'état naturel (1933)	Contrôler l'exportation et l'importation d'espèces sauvages par le biais d'un système réglementaire aux termes duquel ce commerce ne peut avoir lieu que s'il est couvert par des permis délivrés par une autorité compétente.	**1938**
Convention de RASMAR sur les zones humides d'importance internationale particulièrement comme habitat des oiseaux d'eau (1971)	Garantir la conservation et l'utilisation rationnelle des zones humides .utilisation rationnelle des zones humides essentiellement en vue de fournir un habitat aux oiseaux d'eau.	**1993**
Convention de l'UNESCO sur le patrimoine mondial, culturel et naturel (1972)	Assurer l'identification, la protection, la conservation, la mise en valeur et la transmission aux générations futures du patrimoine culturel et naturel les monuments naturels, les sites naturels, les formations géologiques et physiographiques.	**1977**
Convention de WASHINGTON sur le commerce international des espèces de faunes et flore sauvages menacés d'extinction, CITES (1975)	Veiller à ce que le commerce international des spécimens d'animaux et de plantes sauvages ne menace pas la survie des espèces auxquelles ils appartiennent	**1993**
Protocole de MONTREAL relatif à des substances qui appauvrissent la couche d'Ozone (1987)	Protéger la santé humaine et l'environnement contre les effets néfastes résultants ou susceptibles de résulter des activités humaines qui modifient ou sont susceptibles de modifier la couche d'ozone.	**1992**
Convention de BÂLE sur le contrôle des mouvements transfrontaliers des déchets dangereux et de leur élimination (1989)	La Convention vise à contrôler les mouvements transfrontières de matières et de déchets recyclables dangereux ainsi que la promotion de la gestion écologique	**1994**

Intitulés des conventions ou accords	Objectif visé	Années de ratification
Convention cadre des Nations Unies à RIO JANERO sur la diversité biologique (1992)	Elaborer des stratégies, plans ou programmes nationaux tendant à assurer la conservation et l'utilisation durable de la diversité biologique ou adapter à cette fin ses stratégies, plans ou programmes existants; et intégrer, la conservation et l'utilisation durable de la diversité biologique dans les plans, programmes et politiques sectoriels ou intersectoriels pertinents.	**1994**
Convention de STOCKHOLM sur les polluants organiques persistants (2001)	Contrôler, réduire ou éliminer les rejets, les émissions ou les fuites de polluants organiques persistants. Trois types de mesures sont obligatoires aux termes du Protocole,	**2003**
Convention de BOHN sur la conservation des espèces migratoires appartenant à la faune sauvage (1987)	Protection et la conservation des espèces migratoires appartenant à la faune sauvage pour la Conservation et préservation de la biodiversité	**2003**

3.3. Cadre juridique en matière d'intégration régionale

3.3.1. Contexte juridique sous régional de création des PCJ

Les différents Etats de la sous-région Ouest Africaine à travers la CEDEAO e l'UEMOA ont fixé les bases juridiques pour le processus d'intégration régionale et ils ont pris des textes relatifs aux échanges commerciaux, à la facilitation des transports et particulièrement sur la construction et la gestion des postes de contrôle juxtaposés sur les différents corridors. Parmi ces actes, on notera en particulier ceux ci-dessous, relatifs aux transports terrestres, au transit inter-États et aux postes de contrôle juxtaposés dans les frontières :

3.3.1.1. Au niveau international et de la CEDEAO

la Convention Internationale du 8 juillet 1965 dite Convention de New York sur le Commerce de transit des pays sans littoral ;

la Convention A/P4/5/1982 du 29 Mai 1982 relative au transit routier inter-état de la CEDEAO signée à Lomé, le 29 mai 1982. Elle cherche à faciliter les mouvements de marchandises dans la sous-région. Ces marchandises doivent être couvertes par la Déclaration de transport routier dans le Carnet standard de la CEDEAO pour le transit routier inter-état (TRIE), toutefois les États membres peuvent imposer des documents supplémentaires. Les marchandises seront transportées dans des moyens de transport satisfaisant selon les conditions fixées par la Convention (marquage, emballages, scellement, etc.). Les bureaux de transit aux frontières ne doivent pas effectuer le contrôle des matériels de la cargaison, à moins de soupçonner des irrégularités (Article 18) ; la Résolution C/RES1/12/88 du 6 décembre 1988 (Banjul) et portant sur l'application du programme du Haut Comité des transports terrestres.

Le Conseil des ministres a décidé de la prise en compte des points suivants :

- le transport de marchandises en transit ne sera pas, dans l'État traversé, frappé de droits de douane ou de droits sur les importations et les exportations ou même de toute autre taxation spécifique au transit, ceci par référence à la Convention de New York de 1965 sur le commerce des pays enclavés, et bien que bon nombre des États de la CEDEAO n'aient pas ratifié cette Convention ;
- les États membres réduiront le nombre de postes de contrôle routier ;
- tous les États membres ratifieront les conventions internationales sur le transit et le transport routier. Les États membres appliqueront la limite convenue d'une charge à l'essieu de 11,5 tonnes et mettront en vigueur la lettre de voiture CEDEAO dans les termes également convenus ;
- la Convention additionnelle A/SP1/5/90 du 30 mai 1990 (Banjul) portant institution d'un mécanisme de garantie de transit routier Inter-États des marchandises ;
- le protocole A/P1/1/03 relatif à la définition de la notion de produits originaires des États membres de la Communauté Économique des États de l'Afrique de

l'Ouest (CEDEAO) ;
- la Décision A/DEC/13/01/03 en date du 31 janvier relative à l'établissement d'un programme régional de transport routier et de facilitation pour aider le commerce intracommunautaire et les mouvements de franchissement des frontières.

Le programme prévoit :

- l'établissement de postes frontières communs à deux États;
- la mise en place d'observatoires pour identifier les pratiques blâmables;
- la réalisation d'une campagne de sensibilisation pour l'application de la Convention sur le transit Inter-États de marchandises.

3.3.1.2. Au niveau de l'UEMOA

- l'Acte additionnel N° 04/1996 instituant un régime tarifaire préférentiel transitoire des échanges au sein de l'UEMOA et son mode de financement ;
- la Recommandation n° 04/97/CM relative à la mise en œuvre d'un programme d'actions communes dans les domaines des infrastructures et des transports routiers (PACITR), s'articulant autour de plusieurs axes dont la création par les États de postes frontaliers juxtaposés de contrôle ;
- le protocole additionnel N° III/2001 instituant les règles d'origine des produits de l'UEMOA ;
- la Décision n° 08/2001 relative à l'adoption du programme communautaire d'implantation sur un site unique de postes de contrôle juxtaposés aux frontières entre les États membres de l'UEMOA ;
- La Directive n° 08/2005 relative à la réduction des points de contrôle sur les axes routiers inter-États de l'UEMOA ;
- le Règlement n° 14/2005 relatif à l'harmonisation des normes et des procédures de contrôle du gabarit et de la charge à l'essieu des véhicules de transport de marchandises dans les États membres de l'UEMOA. Les mesures de facilitation édictées par les Organisations sous-régionales (l'UEMOA, CEDEAO) et visant à simplifier, harmoniser et rationaliser les procédures en matière de transport de transit, ne sont pas toujours mises en application par les États pris individuellement.

A cet environnement juridique international et sous-régional, s'ajoutent les accords bilatéraux ainsi que les réglementations nationales des deux (2) pays pris pour la facilitation des échanges.

3.3.2. Régime juridique des postes de contrôle juxtaposés

L'érection des postes de contrôle juxtaposés aux frontières des Etats membres de l'UEMOA trouve son fondement juridique dans le règlement n°15/2009/CM/UEMOA fixant régime juridique des postes de contrôle juxtaposés aux frontières des Etats membres de l'Union Economique et Monétaire Ouest Africaine (UEMOA).
Ledit règlement fixe le régime juridique des PCJ aménagés aux frontières entre deux Etats membres de l'UEMOA sur le réseau routier Communautaire et le champ d'application. A ce titre, il couvre notamment :

- le statut, le financement, la configuration, le zonage et l'accès, l'aménagement et l'équipement, la gestion et l'exploitation des PCJ ;
- le contrôle frontalier et l'exercice extraterritorial dudit contrôle ;
- le régime des activités auxiliaires de transport et de transits et les activités commerciales dans les PCJ ;
- le droit et la réglementation applicables dans les PCJ ;
- la répartition des pouvoirs et les rapports entre les diverses autorités dans les PCJ, les structures de consultation et de coordination.
- le titre III du règlement fixe le statut des PCJ ayant trait à la délimitation, au statut des terrains et au régime domanial des PCJ.

Les PCJ dans l'espace communautaire UEMOA sont financés par fonds propres ou avec l'appui de partenaires au développement. Les utilisateurs et usagers des terrains,

des installations, des équipements, des outillages et autres services sont assujettis au paiement de redevances dont les taux et les modalités par PCJ sont fixés par un règlement d'exécution.
L'aménagement et les équipements minimum des PCJ sont fixés par le règlement n°15/2009/CM/UEMOA.

Le cadre général communautaire des contrôles, l'ordre d'intervention des services de contrôle, l'interpellation et la saisie par l'Etat de localisation, contrôle des gabarits, poids et charges à l'essieu des véhicules lourds, l'activité de dédouanement... sont abordés par le titre VII. Enfin, le droit et la réglementation applicables dans les PCJ sont abordés en dernier ressort par le titre IX du règlement n°15/2009/CM/UEMOA.

Dans le cadre du projet de construction des postes de contrôle juxtaposés sur les corridors, les deux pays ont pris des actes pour sa mise en œuvre, faciliter les transports et les échanges commerciaux.

3.4. Cadre institutionnel

Le projet de construction des postes frontaliers de contrôles juxtaposés sur les différents corridors des pays de la sous-région Ouest Africaine fait intervenir des organisations supranationales créées par les pays et des institutions nationales qui appuient ces organisations au sein de chaque pays. Pour le projet de construction des PCJ de Zégoua à la frontière entre la Côte d'Ivoire et le Mali le cadre institutionnel se présente ci-après.

3.4.1. Organisations de la sous région Ouest Africaine

La Communauté Économique Des États de l'Afrique de l'Ouest (CEDEAO) et l'Union Économique et Monétaire Ouest Africaine (UEMOA) ont été créées respectivement en 1975 et en 1994. Ce sont deux (2) regroupements sous régionaux qui ont pour mission de promouvoir l'Intégration économique dans tous les domaines de l'activité économique, notamment l'industrie, les transports, les télécommunications, l'énergie, l'agriculture, les ressources naturelles, le commerce, les questions monétaires et financières, les questions sociales et culturelles, etc.

L'aboutissement des efforts d'intégration visés par les deux institutions étant la suppression des frontières entre les Etats membres de la communauté, la création des PCJ se trouve être une étape fondamentale dans le double objectif de faciliter le passage aux frontières par l'accélération des formalités et d'amorcer la mise en place des conditions favorisant la suppression des frontières.

3.4.1.1. Union Économique et Monétaire Ouest Africaine (UEMOA)

L'Union Economique et Monétaire Ouest Africaine (UEMOA) a été créée par le Traité signé à Dakar le 10 janvier 1994 par les Chefs d'Etat et de Gouvernement des sept pays de l'Afrique de l'Ouest ayant en commun l'usage d'une monnaie commune, le Franc CFA. Il s'agit du Bénin, du Burkina Faso, de la Côte d'Ivoire, du Mali, du Niger, du Sénégal et du Togo. Le Traité est entré en vigueur le 1er août 1994, après sa ratification par les États membres. Le 02 mai 1997, la Guinée-Bissau est devenue le 8ème État membre de l'Union.

La mission essentielle assignée à l'UEMOA est la création d'un espace économique harmonisé et intégré au sein duquel est assurée une totale liberté de circulation des personnes, des capitaux, des services et des facteurs de production, ainsi que les droits des résidences et d'établissement.

Les objectifs de l'UEMOA sont :

- renforcer la compétitivité des activités économiques et financières des États membres;
- assurer la convergence des performances et des politiques économiques des États membres;

- créer entre les Etats membres, un marché commun basé sur la libre circulation des personnes, biens et services, ainsi que sur un tarif extérieur commun et une politique commerciale;
- instituer une coordination des politiques sectorielles nationales par la mise en œuvre d'actions communes, et éventuellement, de politiques communes;
- harmoniser, dans la mesure du nécessaire au bon fonctionnement du marché commun, les législations des États membres et particulièrement le régime de la fiscalité.

Pour son fonctionnement, l'UEMOA est structurée en quatre (4) Organes de Direction à savoir :

- la Conférence des Chefs d'Etat : elle est l'autorité suprême de l'Union et tranche toute question n'ayant pu trouver de solution par accord unanime du Conseil des Ministres. Elle se réunit au moins une fois par an et prend ses décisions à l'unanimité ;
- le Conseil des Ministres : il définit la politique monétaire et de crédit de l'Union afin d'assurer la sauvegarde de la monnaie commune et de pourvoir au financement de l'activité et du développement économique des Etats membres ;
- la Commission de l'UEMOA elle exerce, en vue du bon fonctionnement et de l'intérêt général de l'Union, le pouvoir d'exécution, délégué par le Conseil des Ministres. Elle transmet à la Conférence et au Conseil les recommandations et avis qu'elle juge utiles à la préservation et au développement de l'Union. Elle exécute le budget de l'Union.

Le fonctionnement de ces organes de directions s'appuie sur un organe de contrôle et des organes consultatifs.

L'organe de contrôle est constitué de la Cour de Justice, de la Cour des Comptes et de la Cour Interparlementaire. Les organes consultatifs constitués d'institutions spécialisées autonomes que sont la Banque Centrale des États de l'Afrique de l'Ouest (BCEAO) et la Banque Ouest-Africaine de Développement (BOAD).

Le présent projet de construction des postes de contrôle juxtaposés de Zégoua à la frontière entre la Côte d'Ivoire et le Mali s'inscrit dans le cadre du Programme d'Actions Communautaires des Infrastructures et du Transport Routiers (PACITR) de l'UEMOA. Le Projet est financé par la Commission de l'UEMOA qui à ce titre coordonne les différentes activités pour sa mise en œuvre.

3.4.1.2. Communauté Economique Des Etats de l'Afrique de l'Ouest (CEDEAO)

La Communauté économique des Etats de l'Afrique de l'Ouest (CEDEAO) est une organisation intergouvernementale ouest-africaine créée le 28 mai 1975. C'est la principale structure destinée à coordonner les actions des pays de l'Afrique de l'Ouest. Sa mission principale est de promouvoir la coopération et l'intégration avec pour objectif de créer une union économique et monétaire ouest-africaine. En 1990, son pouvoir est étendu au maintien de la stabilité régionale avec la création de l'ECOMOG, groupe militaire d'intervention qui devient permanent en 1999. La CEDEAO compte aujourd'hui 15 États membres. Selon le FMI, le PIB PPA global des États membres de la Cédéao s'élève à 564,86 milliards de dollars US ce qui en fait la 25e puissance économique du Monde. La CEDEAO est composée de quinze (15) pays membres de l'Afrique de l'Ouest.

Sur le plan structurel, la CEDEAO est composée de huit (8) institutions principales :

- la Conférence des Chefs d'Etats et du gouvernement ;
- le Conseil des ministres ;
- le Parlement de la Communauté ;
- le Conseil économique et social ;
- la Cour de justice de la Communauté ;
- la commission ;
- la Banque d'investissement et de développement de la CEDEAO ;

– l'Organisation Ouest-Africaine de la santé.

La CEDEAO est régie par un arsenal juridique et réglementaire comprenant, les statuts, les traités, les protocoles, les décisions et résolutions et déclarations du Conseil des ministres et de l'Autorité des Chefs d'Etats et de Gouvernements.

Les commissions suivantes ont la charge de mener à bien les missions de la présidence de la CEDEAO :

– Commission de l'Administration des finances ;
– Commission de l'Agriculture, Environnement et des Ressources en eau ;
– Commission de Développement Humain et du Genre ;
– Commission de l'Infrastructure ;
– Commission de la Politique macro-économique ;
– Commission des Affaires politiques, Paix et Sécurité ;
– Commission de Commerce, Douane et libre circulation des personnes.

3.4.2. Institutions nationales des deux pays impliquées dans la contruction des PCJ

Au niveau des deux pays, différentes structures étatiques sont impliquées dans la facilitation des transports et du commerce sur le corridor Abidjan-Yamoussoukro-Ferkéssedougou-Pogo-Zégoua-Sikasso-Bamako et elles appuient la Commission de l'UEMOA pour la réalisation du projet.

3.4.2.1. Institutions Maliennes

Au niveau du Mali, deux départements ministériels sont directement concernés par les travaux de construction des PCJ de Zégoua. Il s'agit : du Ministère des Infrastructures et de l'Equipement (MIE) et du Ministère des Transports (MT).

Le Ministère de l'Equipement et des Infrastructures

Le Ministère de l'Equipement et des Infrastructures élabore et met en œuvre la politique nationale dans le domaine de l'Equipement et des Transports. À ce titre, il exerce notamment les attributions suivantes :
– l'élaboration et la mise en œuvre des mesures devant assurer le désenclavement intérieur et extérieur du pays ;
– la conception, la construction et l'entretien des routes, des ouvrages d'art, des rails, des aérodromes et ports fluviaux ;
– l'élaboration et le contrôle de l'application des règles dans les domaines de la topographie et de la cartographie ;
– le développement de la météorologie et de ses différentes applications ;
– la recherche et l'expérimentation dans le domaine des travaux publics ;
– le développement des transports terrestres, maritimes, fluviaux et aériens ;
– l'élaboration et la mise en œuvre des règles relatives à la circulation et à la sécurité routières.

Ministère des Transports (MT)

Ce Ministère est chargé de conduire et de mettre en œuvre la politique nationale en matière de transport à savoir :
– la promotion, l'organisation, la réglementation et le contrôle des transports collectifs routiers, ferroviaires et aériens ;
– la promotion, l'organisation, la réglementation et le contrôle des transports collectifs urbains et interurbains ;
– la promotion des transports en milieu rural ;
– la promotion du transport privé ;
– l'initiation, l'application et le contrôle de la réglementation relative à la sécurité des transports routiers, ferroviaires et aériens.

3.4.2.2. Institutions ivoiriennes

Comité de pilotage du projet de construction des Postes Frontaliers à Contrôle

Juxtaposés sur les corridors Abidjan-Bamako

Dans le cadre de la mise en œuvre du Programme Régional de Facilitation des Transports et du Transit Routier Inter-Etat, un Comité de Pilotage pour le projet de construction des PCJ sur les corridors-Lagos et Abidjan-Ouagadougou et Abidjan-Bamako a été créé par arrêté interministériel. Ce comité de Pilotage comprend :

- le ministre chargé des Transports ou son représentant ;
- le ministre chargé de la Construction, de l'Urbanisme et de l'Habitat ou son représentant ;
- le ministre chargé du Plan ou son représentant ;
- le ministre chargé de l'Economie et des Finances ou son représentant ;
- le ministre chargé de l'Intégration Africaine ou son représentant ;
- le ministre chargé des Mines et de l'Energie ou son représentant ;
- le Représentant du Comité National de Facilitation des Transports.

La présidence et la vice-présidence du Comité de Pilotage sont respectivement assurées par le représentant du ministre chargé des Transports et le représentant du ministre chargé de la Construction, de l'Urbanisme et de l'Habitat.

Le Comité de Pilotage est le cadre de concertation, de coordination, de supervision de l'exécution du projet. Il veille à la conduite, à bonne fin, du projet. De manière spécifique le Comité de Pilotage est chargé de valider :

- les programmes annuels ou trimestriels du projet ;
- les budgets annuels et trimestriels du projet ;
- les rapports de suivi et d'évaluation des activités du projet ;
- les rapports relatifs à la gestion financière et comptable.

A ce titre et conformément au règlement n°15/2009/CM/UEMOA portant régime des PCJ aux frontières des Etats membres de l'UEMOA, il revient de prime abord au Comité de Pilotage d'identifier, d'acquérir et de mettre gracieusement à la disposition de l'UEMOA le terrain de construction des PCJ de Zégoua.

Le Comité de Pilotage est également responsable de la mise en œuvre du Programme Régional de Facilitation des Transports et du Transit Routier Inter-Etat. Pour se faire le Comité de Pilotage s'appuie sur un Comité Technique.

Comité Technique du projet de construction des Postes Frontaliers à Contrôle Juxtaposés sur les corridors-Lagos, Abidjan- Ouagadougou et Abidjan-Bamako

Créé par le même arrêté interministériel que le Comité de Pilotage, le Comité Technique est composé des membres suivants :

- le Secrétaire Général de l'Observatoire de la Fluidité des Transports ou son représentant ;
- le Directeur Général de la Douane ou son représentant ;
- le Directeur Général de la Police ou son représentant ;
- le Directeur Général de l'Agence de Gestion des Routes ou son représentant ;
- le Directeur Chargé de l'Assainissement, de la Construction et de la Maintenance ou son représentant ;
- le Directeur Général de l'Urbanisme et du Foncier ou son représentant ;
- le Sous-préfet de la localité du poste ou son représentant (ici il s'agit du Sous-Préfet de Ouangolodougou) ;
- le Secrétaire Permanent du Comité National de la Facilitation.

La présidence du Comité Technique est assurée par le représentant de l'Observatoire de la Fluidité des Transports. Le Secrétaire Permanent du Comité National de Facilitation, en sa qualité de coordinateur du projet, assure le Secrétariat du Comité Technique.

En sa qualité de structure d'appui au Comité de Pilotage, le Comité Technique est la structure opérationnelle de la mise en œuvre du Programme Régional de Facilitation des Transports et du Transit Routier Inter-Etat.

Comité National de la Facilitation

En application de la décision A/DEC.3/08/94 relative à la création des comités nationaux de suivi pour l'application effective des Décisions et Protocoles de la CEDEAO dans le domaine des transports, le gouvernement ivoirien par arrêté n°40MT/CAB du 10 février 2010 a créé un Comité National de Facilitation des Transports (CNF). Le CNF est composé de représentants des administrations publiques nationales, des organisations sous régionales, des organisations des opérateurs économiques et des organisations professionnelles. La structure du CNF se compose comme suit :

Administrations publiques nationales

- l'Observatoire de la Fluidité des Transports: 4 représentants ;
- la Direction Générale des Transports et de la Circulation : 1 représentant ;
- la Direction Générale de la Police Nationale : 1 représentant ;
- le Commandement Supérieur de la Gendarmerie Nationale : 1 représentant ;
- la Direction Générale des Eaux et Forêts :1 représentant ;
- la Direction Générale de l'Agence de Gestion des Routes: 1 représentant.

Organisations sous régionales
La Cellule Nationale de la CEDEAO et la Cellule Nationale de l'UEMOA sont représentées chacune par un représentant.

Organisation des opérateurs économiques et des organisations professionnelles
Les structures ci-après sont représentées par une personne :

- la Chambre de Commerce et d'Industrie ;
- la Carte Brune ;
- la Communauté ;
- l'Office Ivoirien des Chargeurs ;
- le Port Autonome d'Abidjan ;
- le Port Autonome de San Pedro ;
- les Organisations Professionnelles des Conducteurs routiers.

Observatoire de la Fluidité des Transports

L'Observatoire de la Fluidité des Transports (OFT) a été créé par le décret 2001-669 du 29 octobre 2001 relatif à la fluidité et à la continuité des transports. Il a pour objet, le contrôle et la régulation de l'ensemble des activités et opérations dont l'exécution est susceptible de faire obstacle à la continuité et à la fluidité des transports.

A ce titre, l'OFT est chargé du suivi de la fluidité et de la continuité de la circulation sur les voies de communication, les lieux d'embarquement, de débarquement et des infrastructures accessoires. La vision de l'OFT est de moderniser la politique des transports, par la fluidité de la circulation des biens et des personnes. Pour ce faire, l'OFT compte :

- impliquer tous les acteurs dans la lutte contre les entraves à la fluidité et à la continuité des transports ;
- renforcer son cadre juridique et ses capacités d'intervention ;
- mener régulièrement des campagnes de sensibilisation, d'information et d'éducation en direction des usagers ;
- parvenir à une harmonisation des politiques de fluidité dans les espaces UEMOA et CEDEAO.

Les activités majeures de l'OFT portent entre autres sur la construction de PCJ en partenariat avec la CEDEAO et l'UEMOA sur les corridors de Noé-Elubo à la frontière entre la Cote d'Ivoire et le Ghana et Lalélera à la frontière Côte d'Ivoire et le Burkina Faso et Zégoua à la frontière entre la Côte d'Ivoire et le Mali.

Outre, sa participation active à la construction du PCJ de Zégoua , il reviendra à l'OFT, en phase d'exploitation, de sensibiliser les usagers (transporteurs et voyageurs) du corridor Abidjan-Bamako et les agents qui seront en fonction au PCJ sur le bien-fondé du projet.

3.4.3. Institutions Maliennes directement impliquées dans la gestion environnementale du projet de PCJ

Conformément aux articles 5, 6 et 7 du Règlement n°15 /2009/CM/UEMOA portant régime foncier des PCJ aux frontières des pays membres de l'UEMOA, l'Etat malien a transféré à l'UEMOA, un terrain de 14 hectares dont une parties est occupée par les bureaux de la douane malienne. A cet effet, le site étant situé sur le territoire malien , la gestion des aspects environnementaux et sociaux liés à la construction du PCJ reviendra aux institutions maliennes. Dans la pratique, la gestion environnementale fait appel à l'intervention de diverses institutions du gouvernement du Mali.

Les institutions en charge de la gestion environnementale du projet de construction des PJC de Zégoua sont les suivantes.

Ministère de l'Environnement, de l'Assainissement et du Développement Durable
Ce Ministère est chargé de la mise en œuvre de la Politique environnementale du pays. Sa mission porte sur les axes suivants :

- veiller sur la création des infrastructures environnementales de base comme supports à des investissements nationaux et étrangers;
- Suivre et promouvoir les programmes en cours en matière de lutte contre la désertification, l'assainissement du cadre de vie, l'ensablement, le contrôle des activités classées à risques pour l'environnement;
- protéger l'écosystème des fleuves et de leurs bassins;
- conserver et aménager les parcs, forêts et réserves naturelles;
- protéger les patrimoines culturels, les biens publics et privés.

Afin de l'appuyer dans l'atteinte des objectifs fixés, le Ministère de l'Environnement, de l'Assainissement et de Développement Durable du Mali est composé des différentes structures techniques suivantes :

- la Direction Nationale des Eaux et Forêts (DNEF) ;
- la Direction Nationale de l'Assainissement et du Contrôle de la Pollution et des Nuisances (DNACPN) ;
- la Direction Nationale de l'Hydraulique ;
- l'Agence de l'Environnement et du Développement Durable (AEDD) ;
- l'Agence du Bassin du Fleuve Niger (ABFN) ;
- la Direction des Finances et du Matériel (DFM) ;
- la Cellule de Planification et de Statistique du Secteur Eau, Environnement, Urbanisme et domaines de l'Etat ;
- l'Agence Nationale de Gestion des Stations d'épuration du Mali (ANGESEM) ;
- l'Agence Nationale de la Grande Muraille Verte (ANGMV).

Direction Nationale des Eaux et Forêt (DNEF)

Créée par la loi N° 09-02 du 27 juillet 2009, la Direction Nationale des Eaux et Forêt a pour mission d'élaborer les éléments de la politique nationale de conservation des eaux et des sols, de lutter contre la désertification, de gestion durable des forêt, des zones humides, de la faune sauvage et de son habitat, de préservation de la diversité biologique des espèces de faune et de flore sauvage, d'assurer la coordination et le contrôle de sa mise en œuvre.

Direction Nationale de l'Assainissement et du Contrôle des Pollutions et des Nuisances (DNACPN)

La Direction Nationale de l'Assainissement et du Contrôle des Pollutions et des Nuisances (DNACPN) a été créée en 1998 pour assurer la mise en œuvre du Programme National d'Amélioration du Cadre de Vie de la Politique Nationale de Protection de l'Environnement (PNPE). Cette direction a élaboré la Politique Nationale de l'Assainissement (PNA).

La DNACPN a été créée par l'ordonnance N°98 -027/ P-RM du 25 août 1998 portant création de la Direction Nationale de l'Assainissement et du Contrôle des Pollutions et des Nuisances (DNACPN) au niveau central, qui a été suivie par le Décret N° 09-213/ P-RM du 8 mai 2009 portant création des Directions régionales et des services subrégionaux de l'Assainissement et du Contrôle des pollutions et des Nuisances.

Sa mission première est l'élaboration de la politique nationale en matière d'assainissement et du contrôle des pollutions et des nuisances et d'en assurer l'exécution. Concrètement, cette direction est chargée de :

- veiller à la prise en compte des questions environnementales par les politiques sectorielles et les programmes de développement ;
- veiller à la mise en œuvre des mesures en la matière ;
- superviser et assurer le contrôle technique des études d'Impact sur l'environnement (EIE) ;
- élaborer et de faire respecter la législation nationale en matière d'assainissement, de pollution et de nuisances ;
- former et la sensibiliser les citoyens aux problèmes d'insalubrité et de pollution en collaboration avec les collectivités territoriales et la société civile.

A l'instar des autres institutions, la DNACPN est dotée de services déconcentrés aux niveaux régional, local et communal.

Agence de l'Environnement et du Développement Durable (AEDD)

L'Agence de l'Environnement et du Développement Durable (AEDD) a été créée en juillet 2010, suite à la Conférence des ministres africains pour l'environnement de juin 2010, où le Mali a assuré la présidence et assumé le rôle de porte-parole des pays africains dans les négociations sur les changements climatiques. L'AEDD est un établissement public national à caractère administratif, sous tutelle du Ministère chargé de l'Environnement et de l'Assainissement.

Le défi de l'AEDD est de parvenir à un développement durable à travers une gestion efficace de l'environnement qui met l'accent sur la préservation de la diversité biologique, la lutte contre la désertification et le changement climatique. Les missions de l'AEDD sont les suivantes :

- assurer la coordination de la mise en œuvre de la Politique Nationale de Protection de l'Environnement (PNPE) ;
- veiller à l'intégration de la dimension environnementale dans les politiques, programmes et projets de développement.

Direction des Finances et du Matériel (DFM)

Ordonnance n°09 010 /pm-rm du 4 mars 2009 portant création des directions des finances et du matériel régie au même titre que les autres directions administratives et financières fixant l'organisation et les modalités de fonctionnement des directions administratives et financières, la DFM du ministère de l'environnement et de l'assainissement est un service central qui a pour mission de procéder à l'étude, au contrôle et à la mise en exécution de la gestion du département tant dans le domaine du personnel que dans celui des moyens matériels et financières.

La DFM comprend :

- une Direction ;
- un Secrétariat ;
- une Régie ;
- une Division du Personnel ;
- une Division des Finances ;
- une Division du Matériel et de l'Équipement.

La Cellule de Planification et de Statistique du Secteur Eau Environnement Urbanisme et Domaine de l'État.

La Cellule de planification et de Statistique du Secteur Eau, Environnement, Urbanisme et Domaines de l'Etat (CPS/SEEUDE) est sous la tutelle du Ministère de l'Environnement et de l'Assainissement.

Comme toutes les CPS, elle a été créée par la Loi n° 07-020 du 27 février 2007, et a pour missions :

- coordonner la préparation des plans, programmes et projets ainsi que l'analyse des politiques et stratégies ;
- suivre et évaluer les plans, programmes et projets de développement sectoriels et veiller à leur cohérence intra sectorielle et spatiale ;
- élaborer les prévisions et suivre l'environnement et la conjoncture ;
- suivre les dossiers relatifs au financement et à la coopération technique ;
- coordonner en rapport avec les services chargés des ressources humaines le programme de formation en matière de planification et de statistique ;
- coordonner la production d'informations statistiques et la réalisation d'études de base ainsi que la diffusion de leurs résultats ;
- mettre en place et gérer la base de données du secteur.

Ces activités couvrent différentes institutions rattachées au Ministère de l'Environnement et de l'Assainissement, au Ministère de l'énergie et de l'Eau et au Ministère du Logement, des Affaires Foncières et de l'Urbanisme.

Pour mener à bien ses missions, elle est structurée comme suit :

- centre documentation et communication;
- unité planification et analyses;
- unité programmation et suivi évaluation;
- unité statistique;
- unité informatique.

Agence Nationale de Gestion des stations d'Épuration du Mali (ANGESEM)

Le gouvernement du Mali a créé l'Agence Nationale de Gestion des Stations d'épuration (ANGESEM), suivant Ordonnance 07-015 P-RM du 28 Mars 2007, ratifiée par la loi 07-042 du 28 Juin 2007. L'Agence a pour mission la gestion durable des stations d'épuration et ouvrages annexes.

A ce titre, l'ANGESEM est chargée de :

- promouvoir et veiller à la gestion durable des ouvrages d'assainissement ;
- identifier, organiser, réaliser des infrastructures d'assainissement ;
- concevoir, coordonner l'installation ou la réhabilitation des ouvrages et équipement ;
- contribuer au transfert de la maîtrise d'ouvrage de l'Etat aux collectivités territoriales.

Le Conseil National de l'Environnement

Le Conseil National de l'Environnement a pour mission de donner un avis et de formuler des propositions et recommandations sur les questions se rapportant à l'environnement. Le Conseil National est présidé par le ministre en charge de l'Environnement et ses membres viennent du secteur privé et du secteur public.

La Direction Nationale des Productions et des Industries Animales (DNPIA)
La Direction Nationale des Productions et des Industries Animales (DNPIA) a été créée par la Loi N°05-008 du 11 Février 2005. Le Décret n°09-200/P-RM du 2 juin 2009 fixe son organisation et ses modalités de fonctionnement et le Décret n°09-277/P-RM du 08 juin 2009 détermine son cadre organique. Les textes organisent la DNPIA en un service central et des services régionaux et subrégionaux, donc une représentation jusqu'au niveau communal ou groupe de communes.

La DNPIA a une déconcentration territoriale :
- au niveau des régions et du District de Bamako par la Direction régionale des Productions et des Industries Animales (9 DRPIA) ;
- au niveau de chaque cercle et les six communes du District de Bamako par le service local des Productions et des Industries Animales (47 SLPIA) ;
- au niveau de la commune ou groupe de communes par l'unité des Productions et Industries Animales (114 UAPIA fonctionnelles sur 181 prévues).

La mission de la DNPIA est d'élaborer les éléments de la politique nationale dans les domaines des productions animales et de la valorisation des produits et sous-produits animaux et d'assurer la coordination et le contrôle de la mise en œuvre de ladite politique.

La Direction Nationale des Services Vétérinaires (DNSV)
La Direction Nationale des Services vétérinaires (DNSV) est un service central créé par la Loi n°05-010 du 11/02/05. Le Décret N°09-261/P-RM du 02 juin 2009 détermine son organisation et les modalités de son fonctionnement.

Elle a pour mission d'élaborer les éléments de la politique nationale dans les domaines de la protection animale et de la santé publique vétérinaire et de suivre et coordonner la mise en œuvre de ladite politique.

La Direction Nationale des Services vétérinaires est représentée :
- au niveau région et District de Bamako par la Direction Régionale des Services vétérinaires ;
- au niveau cercle par le Secteur Vétérinaire ;
- au niveau commune ou groupe de communes par le Poste Vétérinaire.

Ministère de l'Aménagement du Territoire et de la Population (MATP)
Direction Nationale de l'Aménagement du Territoire (DNAT)
La DNAT a été créée par l'ordonnance n°04-009 du 25 mars 2004 ratifié par la loi n°04-025 du 16 juillet 2004. Elle a pour mission, l'élaboration des éléments de la politique nationale d'aménagement du territoire et d'en assurer l'exécution. A ce titre, elle est chargée de :
- élaborer et mettre en œuvre le schéma national d'aménagement du territoire ;
- coordonner et harmoniser les schémas d'aménagement du territoire aux niveaux national, régional et local ;
- définir au niveau national, en relation avec les autres acteurs, les grands pôles d'activités propre à assurer le développement et les équilibres territoriaux sur les plans démographique, économique et environnemental ;
- mettre en place et gérer un système d'information sur l'aménagement du territoire.

Direction Nationale des Collectivités Territoriales (DNCT)
Elle a été créé suivant l'Ordonnance N°99-033/P-RM du 31 mars 1999 portant création de la Direction Nationale des Collectivités Territoriales avec pour mission d'élaborer les éléments de la politique nationale de décentralisation du territoire et de participer à sa mise en œuvre. le Décret n° 2016-0759/P-RM du 29 septembre 2016 fixe l'organisation et les modalités de fonctionnement de la Direction nationale de la fonction publique des collectivités territoriales.

Ministère des Infrastructures et l'Equipement

Le Ministère de l'Équipement, des Transports et du Désenclavement élabore et met en œuvre la politique nationale dans le domaine de l'Équipement et des Transports. A ce titre, il exerce notamment les attributions suivantes :

- l'élaboration et la mise en œuvre des mesures devant assurer le désenclavement intérieur et extérieur du pays ;
- la conception, la construction et l'entretien des routes, des ouvrages d'art, des rails, des aérodromes et ports fluviaux ;
- l'élaboration et le contrôle de l'application des règles dans les domaines de la topographie et de la cartographie ;
- le développement de la météorologie et de ses différentes applications ;
- la recherche et l'expérimentation dans le domaine des travaux publics ;
- le développement des transports terrestres, maritimes, fluviaux et aériens ;
- l'élaboration et la mise en œuvre des règles relatives à la circulation et à la sécurité routières.

Ministère de la Sécurité et de la Protection Civile (MSPC)

Le Ministère de la Sécurité prépare et met en œuvre la politique nationale dans le domaine de la sécurité du territoire national, de l'exercice des libertés publiques et de la sécurité des personnes et des biens.
Ace titre, il est compétent pour :

- L'organisation de la représentation territoriale de l'Etat ;
- La coordination et le contrôle de l'action des représentants du Gouvernement dans les circonscriptions administratives ;
- L'organisation des opérations électorales et la promotion de la coopération transfrontalière ;
- La gestion de l'état civil ;
- La gestion de personnes réfugiées au Mali ;
- La participation à l'information régulière du Gouvernement sur la situation politique, économique et sociale du pays ;
- L'élaboration et le suivi de l'application de la législation relative aux fondations, aux associations et aux groupements et partis politiques ;
- La coordination des relations du Gouvernement avec les partis politiques et groupements politiques ;
- La préparation et la mise en œuvre de la défense civile de l'Etat.

Pour mener à bien cette mission, le Ministère de la Sécurité s'appuie ses services centraux et rattachés. Ceux qui interviennent dans le cadre du présent projet sont les suivants :

Direction Générale de la Protection Civile (DGPC)
Elle a été créée par l'ordonnance N°98- 0026/P-RM du 25 Août 1998, portant création de la Direction Générale de la Protection Civile, ratifiée par la Loi N° 98-057 du 17 Décembre 1998 et modifiée par la Loi 06-004 du 06 Janvier 2006. Elle a pour mission d'élaborer les éléments de la politique nationale en matière de protection civile et de veiller à la mise en œuvre de cette politique.

A ce titre, elle est chargée de :

- organiser, coordonner et évaluer les actions de prévention des risques et de secours en cas de catastrophes ;
- participer à l 'élaboration et à la mise en œuvre des plans de secours et de protection et veiller à assurer la protection des personnes , des biens et de l'environnement en cas d'accidents, de sinistres et de catastrophes, en liaison avec les autres services concernés ;
- veiller à la sensibilisation et à l'information du public ;
- participer aux actions en faveur de la paix et d'assistance humanitaire ;
- participer à la défense civile ;
- concourir à la formation des personnels chargés de la protection civile.

Ministère de l'Énergie et de l'Eau (MEE)
Le MEE élabore et met en œuvre la politique nationale en matière de ressources énergétiques et en eau. Au titre du MEE, les structures impliquées dans le projet sont la Direction Nationale de l'Hydraulique (DNH) et le Laboratoire National des Eaux (LNE).

Direction Nationale de l'Hydraulique (DNH)
La DNH a été créée par l'Ordonnance N°10-001/P-RM du 18 janvier 2010 ratifiée par la Loi N°10-006 du 20 mai 2010. Elle a pour mission l'élaboration des éléments de la politique nationale en matière d'hydraulique, la coordination et le contrôle technique des services régionaux et locaux qui concourent à la mise en œuvre de ladite politique.

À ce titre, elle est chargée de :
- élaborer les stratégies d'alimentation en eau potable, de mobilisation et de gestion des ressources en eau et de veiller à leur mise en œuvre ;
- élaborer les normes régissant le secteur de l'eau et veiller à leur application ;
- faire l'inventaire, évaluer et suivre, les ressources en eau et les ouvrages hydrauliques ;
- planifier, contrôler et développer le service public de l'eau ;
- évaluer les programmes et les projets de réalisation d'infrastructures ou d'aménagements hydrauliques ;
- participer à la promotion de la coopération sous régionale dans le domaine de la maîtrise et de la gestion des ressources en eau.

Laboratoire National des Eaux (LNE)
Le Laboratoire National des Eaux a pour mission de réaliser les prélèvements et les analyses des eaux naturelles, usées ou traitées. Ce laboratoire, érigé en établissement public à caractère scientifique et technologique, assure également l'information de la population sur la qualité de l'eau destinée à la consommation et apporte un appui-conseil aux collectivités en vue d'améliorer la qualité de l'eau.

La disponibilité de l'eau, en quantité et en qualité, destinée à la consommation humaine et animale ou à d'autres usages notamment domestiques, agricoles ou industriels, est inscrite au rang des priorités des politiques publiques mises en œuvre au Mali.

Les missions sont réalisées dans le cadre de contrats-plans triennaux renouvelables entre l'Etat, l'Office riz de Mopti et les producteurs, conformément aux orientations du schéma directeur du développement du secteur agricole en vigueur et l'esprit de la loi d'orientation agricole.

Les objectifs sont, entre autres :
- l'amélioration du service de l'eau dans les périmètres hydro agricoles ;
- l'intensification et la diversification de la production agricole en vue d'atteindre ;
- l'autosuffisance alimentaire et de lutter contre la pauvreté de façon générale ;
- la promotion des organisations paysannes responsabilisées ;
- la promotion des activités féminines ;
- l'assistance aux communes rurales dans la mise en œuvre de leurs programmes de développement, etc. Les principales cultures pratiquées sont le mil, le sorgho, le riz.

Ministère de l'Administration Territoriale et de la décentralisation

En vertu de la **loi n° 2017 -052 du 02 octobre 2017**, les attributions spécifiques du ministre de l'Administration Territoriale, de la décentralisation et de l'Aménagement du Territoire sont les suivantes :
- la coordination et le contrôle de l'action des représentants de l'état ;
- la gestion des frontières et la promotion de la coopération transfrontalière ;
- l'aménagement du territoire par la mise en place d'instruments favorisant un développement économique et social équilibré de l'ensemble du territoire national ;
- la participation à la gestion des opérations électorales et référendaires ;

- la gestion de l'état civil ;
- la participation à la définition et à la gestion des aides d'urgence ;
- la participation à l'information du Gouvernement sur la situation politique, économique et sociale du pays ;
- l'élaboration et le suivi de l'application de la législation relative aux fondations, aux associations, aux partis politiques et aux cultes religieux ;
- le suivi des relations avec les partis politiques et les cultes religieux ;
- la mise en œuvre et le suivi de la politique de décentralisation et de développement régional et local ;
- la gestion des relations entre l'état et les Collectivités Locales ;
- le suivi de l'action des autorités décentralisées ;
- le suivi de la coopération entre Collectivités Locales ;
- le suivi de la politique de jumelage-coopération.

Le ministère de l'Administration Territoriale, de la décentralisation et de l'Aménagement du Territoire a sous son autorité ou sous sa tutelle les services publics suivants :

- la Direction Générale de l'Administration Territoriale ;
- la Direction Générale des Collectivités Territoriales ;
- la Direction Nationale de l'État Civil ;
- le Centre National de Traitement des Données ;
- la Direction Nationale des Frontières ;
- l'Inspection de l'Intérieur ;
- la Direction Nationale de l'Aménagement du Territoire (DNAT) ;
- la Direction des Ressources Humaines du Secteur de l'Administration Générale;
- la Direction des Finances et du Matériel.

Ministère de l'Habitat, de l'Urbanisme et du Logement social :
Le ministre du Logement, des Affaires Foncières et de l'Urbanisme élabore et met en œuvre la politique nationale dans les domaines du logement, des affaires foncières et de l'urbanisme.
À ce titre, il est chargé notamment de :

- l'élaboration et la mise en œuvre de la politique visant à assurer l'accès du plus grand nombre au logement ;
- l'élaboration et la mise en œuvre des mesures destinées à améliorer la qualité du logement et de l'habitat ;
- l'élaboration et le suivi de l'application de la législation domaniale et foncière ;
- la promotion d'un développement harmonieux des agglomérations ;
- l'élaboration et le contrôle de l'application des règles relatives à l'urbanisme et à la construction ;
- la valorisation et la promotion des matériaux locaux de construction.

Direction Nationale de l'Urbanisme et de l'Habitat (DNUH)
La Direction Nationale de l'Urbanisme et de l'Habitat (DNUH) est chargée des études, de la conception et de la mise en œuvre des plans et schémas d'urbanisme ainsi que des plans d'urbanisme de détail, des plans d'aménagement urbains et de lotissement, de l'élaboration de règlements d'urbanisme et d'architecture et du suivi des opérations de déplacement et de relogement. La DNUH rencontre d'énormes difficultés pour faire respecter la réglementation en matière d'occupation des sols, ce qui explique la prolifération des occupations irrégulières, sources d'insalubrité.

Direction Nationale du Cadastre (DNC)

créée par ordonnance n°2017-024/p-rm du 30 mars
2017 portant création de la direction
nationale du cadastre la Direction Nationale du Cadastre est chargée d'assurer le contrôle des travaux topographiques relatifs au foncier, et de participer au processus d'immatriculation des domaines publics et privés immobiliers de l'Etat, des collectivités territoriales et des particuliers ; mais aussi d'établir et de mettre à jour les plans et la base de données cadastrales, de déterminer la valeur vénale et locative des immeubles

bâtis ou non et de fixer les valeurs de fonds de commerce et des concessions en matière d'indemnités d'expropriation.

Direction Nationale des Domaines(DND),

Crée par ordonnance n°2017-025/p-rm du 30 mars 2017 portant création de la direction nationale des domaines direction nationale des domaines, elle aura comme missions *« l'acquisition, la conservation, la gestion et la cession des biens domaniaux, la réalisation des études pour l'amélioration des recettes domaniales et foncières. Elle sera également chargée de recouvrer au profit de l'état et, le cas échéant des collectivités territoriales, les recettes domaniales et les droits et taxes liés au foncier dont l'administration ne relève pas d'un autre service d'assiette de l'état »*.

Direction Générale des Collectivités Territoriale (DGCT)

Créée par la Loi N°2011-053 du 28 juillet 2011, cette Direction assure la tutelle technique des communautés territoriales décentralisées, qui sont les utilisateurs finaux des terres et de l'environnement. Cette institution est particulièrement importante, dans la mesure où les projets qui ciblent les agriculteurs et les éleveurs dans les communes ont besoin de l'associer à leurs activités. La Loi N° 95- 034 AN-RM a responsabilisé les organes des collectivités territoriales dans la gestion de l'environnement et du cadre de vie, les plans d'occupations et d'aménagement, la gestion domaniale et foncière, etc. Ces collectivités locales ont un important rôle à jouer dans l'assainissement du milieu, le suivi de la mise en œuvre, mais aussi dans la sensibilisation et la mobilisation des populations ciblées.

Ministère de la Culture (MC)

Direction Nationale du Patrimoine Culturel (DNPC)

Créée par ordonnance n°01-027/P-RM du 02 août 2001, la Direction Nationale du Patrimoine Culturel (DNPC) a pour mission de mettre en œuvre la politique nationale dans le domaine de la conservation, de la valorisation et de la promotion culturelle. A cet effet, elle est chargée d'identifier, inventorier, protéger et promouvoir les éléments du patrimoine culturel sur toute l'étendue du territoire National. Elle procède à des travaux de recherche, de documentation, d'entretien, de conservation et d'enrichissement du patrimoine culturel.

Ministère de la santé et des Affaires sociales (MSAS)

Le Ministère de la Santé et des Affaires sociales prépare et met en œuvre la politique nationale en matière de santé et des affaires sociales.
A ce titre, il est compétent pour :

- l'extension de la couverture sanitaire et l'amélioration de l'accessibilité aux centres et établissements de santé ;
- le renforcement du plateau technique des centres et établissements de santé ;
- l'augmentation de l'offre de santé, l'amélioration de la qualité et du coût des soins de santé ;
- la prévention et la lutte contre les grandes endémies et les maladies constituant des problèmes de santé publique ;
- la politique d'hospitalisation et d'évacuation sanitaire ;
- le développement et l'appui aux structures de santé communautaires et le contrôle de leur gestion, le renforcement de l'autonomie et de la responsabilité des établissements hospitaliers ;
- l'élaboration et le contrôle de l'application des règles relatives à l'exercice des professions médicales, paramédicales et pharmaceutiques ;
- l'organisation de l'approvisionnement régulier en médicaments et produits pharmaceutiques ;
- le développement et l'organisation de la médecine traditionnelle ;
- la promotion de l'hygiène publique ;

- le développement de la recherche et de la formation post universitaire dans les domaines de la médecine humaine et de la pharmacie.

Pour mener à bien cette mission, le Ministère de la Santé et de l'Hygiène Publique s'appuie sur ses services centraux et rattachés. Le service qui intervient dans le cadre du présent projet est le suivant :

Direction Générale de la Santé et de l'Hygiène Publique (DGSHP)

La Direction Générale de la Santé et de l'Hygiène Publique (DGSHP) a pour mission l'élaboration des éléments de la Politique Nationale en matière de santé publique, d'hygiène publique et de salubrité et d'assurer la coordination et le contrôle de services régionaux et des services rattachés qui concourent à la mise en œuvre de cette politique. A cet effet, elle est chargée de :

- concevoir et élaborer les stratégies en matière de santé publique, d'hygiène publique et de salubrité ;
- élaborer la réglementation et contribuer à l'élaboration des normes et veiller à leur application;
- procéder à toutes les études et recherches nécessaires ;
- préparer les projets, programmes et plans d'action et veiller à l'exécution desdits programmes ;
- coordonner, superviser et contrôler les activités d'exécution et évaluer leurs résultats.

Ministère de la Solidarité et de la lutte contre la pauvreté
Direction Nationale de la Protection Sociale et de l'Économie Solidaire

La Direction Nationale de la Protection Sociale et de l'Économie Solidaire a été créée par l'Ordonnance N° 00 062/RN du 29 septembre 2000 et a pour mission de :

- élaborer les éléments de la politique nationale en matière de sécurité sociale et de promotion des coopératives associatives, mutuelles et autres groupements;
- assurer la coordination et le contrôle des services publics régionaux, subrégionaux, des organismes de prévoyance, de sécurité sociale et des organismes mutualistes qui concourent à la mise en œuvre de ladite politique.

A ce titre, elle est chargée de :

- procéder à toute recherche et études nécessaires à l'élaboration de ladite politique;
- élaborer les projets de programmes ou de plan d'action pour l'expansion du secteur de l'économie solidaire, notamment par le renforcement des capacités des coopératives , associations et mutuelles;
- veiller à créer les conditions nécessaires à l'accès des couches vulnérables au microcrédit;
- veiller à la mise en œuvre des décisions et programmes, coordonner l'activité des services d'exécution et évaluer leurs résultats;
- évaluer et assurer le suivi de l'application de la législation et de la réglementation relative aux coopératives, associations, et mutuelles;
- élaborer les statistiques et établir les indices de sécurité sociale;
- veiller à la mise en œuvre de toutes mesures relatives à l'amélioration de la qualité des prestations offertes au public.

Ministère de la Culture :
Il prépare et met en œuvre la politique nationale dans les domaines de la culture.

Il est compétent pour :

- la promotion et le développement d'une culture ancrée sur les valeurs de la société malienne et de la civilisation universelle ;
- la promotion de la production et la créativité littéraires, artistiques et culturelles ;
- la protection, la conservation et la valorisation des œuvres du patrimoine culturel

national ;
- la promotion de la culture malienne à l'extérieur du Mali et le développement des échanges culturels, en liaison avec le ministère chargé de la coopération internationale ;
- la protection des droits d'auteurs et droits voisins et la lutte contre la piraterie ;
- la politique de développement régional de la culture et des métiers de l'art.

Sous l'autorité du Ministère de la Culture, la Direction Nationale du Patrimoine Culturel met en œuvre la politique nationale dans le domaine assigné par le Ministère de la Culture.

Direction nationale du patrimoine culturel-(DNPC)

Créée par ordonnance N°01 -027/P-RM du 2 Août 2001, elle a pour mission de mettre en œuvre la Politique Nationale dans le domaine de la conservation, de la valorisation et de la promotion culturelle. A cet effet la Direction Nationale du Patrimoine Culturel est chargée d'identifier, inventorier et promouvoir les éléments du patrimoine culturel, sur toute l'étendue du territoire national.

Elle procède à des travaux de recherche, de documentation, d'entretien, de conservation et d'enrichissement du patrimoine culturel. Elle veille aussi à la diffusion des informations sur le patrimoine culturel.

D'autre part la DNPC assure la coordination des services rattachés et le contrôle technique des services régionaux et subrégionaux.
Les politiques nationales :

Politique culturelle du Mali adaptée en 2013

Elle apparoir non seulement comme la motivation profonde de résistance à toutes les formes d'aliénation, mais elle est aussi et surtout la base de normalisation de toute ambition d'épanouissement individuel ou collective. Se connaître pour mieux s'affirmer, pour mieux comprendre et maîtriser son environnement, telles sont quelques missions essentielles assignées à la Politique culturelle du Mali. Il faut souligner l'existence d'un Document- Cadre de Politique culturelle du Mali depuis 201 3- conformément au canevas de référence des autres cadres politiques nationales, le document cadre de la politique culturelle expose le contexte et la justification de cette politique et en détermine les orientations et établit les modalités de mise en œuvre, de suivi et d'évaluation.

Elle vise à relever trois défis :

- développer l'industrie culturelle et la rendre plus compétitive et performante ;
- accéder et participer auprès des communautés, tous les groupes sociaux et tous les individus aux moyens d'expression, de production et de diffusion des biens culturels de leur choix ;
- développer le dialogue interculturel à l'échelle nationale et internationale.

C'est là où la politique culturelle nationale s'articule autour de trois segments stratégiques :

- la création de meilleures conditions de travail pour l'ensemble du secteur culturel ;
- le renforcement structurel des différentes industries culturelles et le développement de leurs performances.

Le renforcement et le rôle de la culture dans tous les domaines de politiques nationales.
Il faut souligner que dans le cadre des politiques opérationnelles de la Banque mondiale les instruments utilisés pour la sauvegarde environnementale et sociale sont :

- PO 4. 01 : évaluation environnementale ;
- PO 4. 1 0 : populations autochtones ;
- PO 4. 1 1 : ressources physiques culturelles.

Cadre juridique relatif à l'environnement culturel au Mali

Il faut souligner l'existence de la loi n°85/40 PG-RM du 26 juillet 1985, relatives à la protection et à la promotion du patrimoine culturel, modifiées par la loi n°0061 du 30 décembre 2010 ;

Le décret N°275/PG-RM du 04 novembre 1985 portant réglementation des Fouilles Archéologiques en république du Mali.

Direction Nationale du Patrimoine Culturel
Créée par l'ordonnance n°01-027/P-RM du 02 août 2001, qui est un membre actif qui peut toujours être impliqué dans la gestion environnementale et sociale des projets de construction notamment les PCJ.

Politique culturelle du Mali adaptée en 2013

Elle apparaît non seulement comme la motivation profonde de résistance à toutes les formes d'aliénation, mais elle est aussi et surtout la base de normalisation de toute ambition d'épanouissement individuel ou collective. Se connaître pour mieux s'affirmer, pour mieux comprendre et maîtriser son environnement, telles sont quelques missions essentielles assignées à la Politique culturelle du Mali.

Cadre de Politique culturelle du Mali de 2013
Conformément au canevas de référence des autres cadres politiques nationales, le document-cadre de la politique culturelle expose le contexte et la justification de cette politique et en détermine les orientations et établit les modalités de mise en œuvre, de suivi et d'évaluation.

Elle vise à relever trois défis :
- développer l'industrie culturelle et la rendre plus compétitive et performante ;
- accéder et participer auprès des communautés, tous les groupes sociaux et tous les individus aux moyens d'expression, de production et de diffusion des biens culturels de leur choix ;
- développer le dialogue interculturel à l'échelle nationale et internationale.
- C'est là où la politique culturelle nationale s'articule autour de trois segments stratégiques :
- la création de meilleures conditions de travail pour l'ensemble du secteur culturel :
- le renforcement structurel des différentes industries culturelles et le développement de leurs performances ;

Le renforcement et le rôle de la culture dans tous les domaines de politiques nationales.

Cadre juridique relatif à l'environnement culturel au Mali
Il faut souligner l'existence de :

- **la loi n°85/40 PG-RM du 26 juillet 1985,** relative à la protection et à la promotion du patrimoine culturel, modifiée par la loi n° 10061 du 30 décembre 2010 ;
- **le décret N°275/PG-RM du 04 novembre 1985** portant réglementation des Fouilles Archéologiques en République du Mali.

Autres acteurs
D'autres ministères et services techniques de l'Etat peuvent intervenir dans l'exécution de ce projet :les départements des domaines fonciers, de l'aménagement du territoire, de la géologie et des mines, de la culture, de l'administration territoriale, etc. La Direction Nationale de l'Aménagement du Territoire (DNAT) et la Direction Nationale de l'Agriculture (DNA) jouent notamment un rôle important dans les préoccupations et la préservation de l'environnement au Mali. Le cadre institutionnel est complété par la Loi N°95-034/AN-RM du 27 janvier 1995, portant sur le Code des collectivités territoriales qui confère aux structures communales, des compétences en matière de protection de l'environnement. Outre ces institutions mentionnées ci-haut, on note l'émergence de nouveaux acteurs s'occupant tant bien que mal de la protection de l'environnement. Il

s'agit, entre autres, des Organisations Non Gouvernementales (ONG), des Groupements d'Intérêt Économique (GIE) et des associations et organisations socioprofessionnelles.

Collectivités locales
La loi N°95034 ANRM attribue la responsabilité aux organes des collectivités territoriales en matière de gestion de l'environnement, tels que les plans d'aménagement, la gestion domaniale et foncière, la création d'équipement collectifs, l'organisation des activités rurales et des productions agropastorales ou sylvo-pastorales ainsi que la règlementation en matière de police administrative.

Acteurs non gouvernementaux
La mise en œuvre des programmes d'action élaborés en concertation avec les populations et la société civile repose en grande partie sur la mobilisation et l'implication des acteurs non gouvernementaux, parmi lesquels on peut distinguer les individus et associations (société civile) et les ONG nationales.

La société civile
La société civile est représentée par les individus et les associations (organisations paysannes, organisations socioculturelles, GIE, etc.) et a un rôle très important à jouer dans la protection de l'environnement au niveau local. Ces acteurs, qui utilisent et/ou protègent les ressources de l'environnement, développement des stratégies individuelles ou collectives qui obéissent à des logiques familiales, villageoises ou collectives. Celles-ci doivent être menées dans le respect de l'intérêt général et en conformité avec la politique nationale de protection de l'environnement, les lois et la règlementation en vigueur.

La Société civile est représentée au travers d'organisations faitières notamment les artisans, les transporteurs, les éleveurs, les commerçants, les agriculteurs, les guides touristiques, les piroguiers, les mareyeurs, la Coordination des Associations et ONG Féminines (CAFO) et le Conseil National des Jeunes du Mali (CNJM).

Les ONG nationales et internationales
Depuis quelques années, le pays a vu s'accroitre de façon significative le nombre d'ONG. Celles-ci jouent désormais un rôle de plus en plus important dans la mise en œuvre des programmes et projets de développement appuyés par la communauté internationale et les bailleurs de fonds, grâce à la participation de plus en plus grande de la société civile Les ONG ont comme la société civile un rôle très important à jouer. Selon leurs domaines d'intervention, elles permettront d'appuyer les initiatives locales ou la mise en œuvre de certains aspects des programmes ou projets élaborés pour la lutte contre la désertification ou la protection de l'environnement et que les individus et mouvements associatifs ne peuvent assumer seuls. Elles ont en effet pour vocation de participer à l'appui du monde rural et urbain.

Les Partenaires au Développement
La plupart des partenaires au développement interviennent dans le domaine de l'environnement et de la gestion des ressources naturelles au Mali, à travers des projets environnementaux exclusifs ou alors des programmes sectoriels. Compte tenu de l'ampleur des besoins en matière de protection et de gestion, de l'environnement, et du fait de la faiblesse des capacités financières au niveau national, il apparait évident que les partenaires au développement continueront à être fortement sollicités.

3.4.4. Institutions ivoiriennes impliquées dans la gestion environnementale des PCJ de Zégoua

Les institutions ivoiriennes en charge de la gestion environnementale du projet de construction des PCJ de Zégoua sont décrites ci-dessous.

3.4.4.1. Ministère de l'Environnement et du Développement Durable

Le Ministère de l'Environnement et du Développement Durable a en charge la politique environnementale. Il est donc chargé de la conception et de la mise en œuvre de la politique nationale pour la protection de l'environnement. Cette mission se fait avec l'appui des structures sous tutelle de ce département ministériel.

Dans le cadre de ce projet, la structure sous tutelle de ce Ministère directement concernée par l'évaluation environnementale est l'Agence Nationale de l'Environnement (ANDE) créée par le décret 97-373 de juillet 1997.

3.4.4.2. Autres institutions nationales

La procédure pour réaliser les évaluations environnementales en Côte d'Ivoire implique plusieurs intervenants. Pour le présent projet, des Institutions Publiques Nationales seront impliquées à différents niveaux à la mise en œuvre des mesures environnementales. Ces interventions se feront sous forme de contrôle et de vérification de conformité environnementale, d'assistance et d'appui lors de la mise en œuvre des mesures visant à supprimer, réduire, compenser les conséquences dommageables du projet sur l'environnement. La plupart des départements ministériels et services publics font partie des organes opérationnels des travaux de construction des Postes de Contrôle Juxtaposés sur les corridors Abidjan-Lagos et Abidjan-Ouagadougou.

a. Ministère des Équipements et de l'Entretien Routier

Le Ministère des Équipements et de l'Entretien Routier a en charge la mise en œuvre et le suivi de la politique de développement des infrastructures. A ce titre, et en liaison avec les différents départements ministériels, il a l'initiative et la responsabilité des secteurs suivants : (i) Routes et ouvrages d'art, (ii) Infrastructures de transport aérien, ferroviaire, fluvio-lagunaire et maritime et (iii) Infrastructures d'hydrauliques humaines.

Dans le cadre du présent projet, le Ministère des Infrastructures Economiques s'appuie sur **l'Agence de Gestion des Routes (AGEROUTE)**.

L'AGEROUTE est une société d'Etat régie par la loi n° 97-519 du 4 Septembre 1997 portant définition et organisation des Sociétés d'Etat. Elle a été créée par décret 2001-592 du 19 Septembre 2001. Elle a pour attribution d'apporter à l'Etat son assistance pour la réalisation des missions de gestion du réseau routier dont il a la charge., L'Agence de Gestion des Routes (AGEROUTE), en tant qu'agence d'exécution du volet infrastructures routières du Ministère de l'équipement et de l'entretien routier, elle est chargée de la mise en œuvre du projet. Au niveau de cette structure, la prise en compte de l'environnement fait l'objet d'une attention particulière, sinon d'une exigence. Par ailleurs, l'aménagement et la signalisation des accès routiers aux PCJ est de la responsabilité de l'Etat de localisation et donc de l'AGEROUTE. (cf. article 19 du Règlement n°15/2009/CM/UEMOA portant régime foncier des PCJ aux frontières des pays membres de l'UEMOA).

b. Ministère de l'Economie et des Finances

Ce département exerce les attributions relatives à l'élaboration, à la mise en œuvre et au suivi de la politique du Gouvernement en matière économique, financière et monétaire. A ce titre, il contribue au financement des projets routiers. Ce département ministériel devra mobiliser les moyens financiers nécessaires pour à la mise en œuvre des mesures environnementales et sociales qui seront prescrites dans le cadre du présent projet.

c. Ministère des transports

Ce Ministère est chargé de conduire et de mettre en œuvre la politique nationale en matière de transport à savoir :

- la promotion, l'organisation, la réglementation et le contrôle des transports collectifs routiers, ferroviaires, aériens, fluvio-lagunaire et maritimes ;
- la promotion, l'organisation, la réglementation et le contrôle des transports collectifs urbains et interurbains ;
- la promotion des transports en milieu rural ;
- la promotion du transport privé ;
- l'initiation, l'application et le contrôle de la réglementation relative à la sécurité des transports routiers, ferroviaires, aériens, fluvio-lagunaires et maritimes.

Dans le cadre du présent projet, ce ministère à travers l'OFT est le point focal. A ce titre, le Ministère du transport et l'OFT qui assurent respectivement la présidence du Comité de Pilotage et la présidence le Comité Technique du projet de construction des

postes juxtaposés sur les corridors de la Côte d'Ivoire et les pays limitrophes doivent coordonner avec les autres institutions toutes les procédures du transfert du terrain du PCJ de Zégoua à l'UEMOA.

d. Ministère de la Construction, de l'Assainissement et de l'Urbanisme (MCAU)

Le Ministère de la Construction, de l'Assainissement et de l'Urbanisme délivre les permis de construire, planifie l'aménagement des terrains urbains, organise l'habitat, l'urbanisation, et la construction des ouvrages publics importants. Il veille sur le respect de la réglementation ivoirienne en matière de déplacement de population et d'expropriation. Il a également en charge la gestion des domaines publics des voies.

Le ministre chargé de la Construction et de l'Urbanisme ou son représentant est membre du comité de pilotage du projet de construction des Postes Frontaliers de Contrôle Juxtaposés sur les corridors –Lagos et Abidjan – Ouagadougou.

Le Directeur Chargé de l'Assainissement, de la Construction et de la Maintenance ou son représentant et le Directeur Général de l'Urbanisme et du Foncier ou son représentant sont membres du Comité Technique du projet de construction des Postes Frontaliers à Contrôle Juxtaposés sur les corridors Abidjan – Lagos et Abidjan – Ouagadougou.

A ce titre, le MCAU à travers ses directions devra apporter l'appui nécessaire pour l'acquisition et le transfert du terrain des PCJ à l'UEMOA.

e. Ministère des Mines, du Pétrole et de l'Energie

Le Ministère des Mines, du Pétrole et de l'Energie assure, quant à lui, la mise en œuvre et le suivi de la politique du Gouvernement dans les domaines des mines, de l'énergie, des substances minérales et des hydrocarbures. A ce titre, la création, l'aménagement et/ou l'exploitation d'une zone d'emprunt ou d'une carrière sont soumis à une autorisation préalable sur analyse de dossier.

f. Ministère de l'Intérieur

Le Ministère de l'Intérieur est chargé de l'administration du territoire et de la politique de la décentralisation. A ce titre, il s'appuie sur les préfets, les sous-préfets et les collectivités locales.

Les populations et les autorités administratives du département de Ouangolodougou sont bénéficiaires des retombées socioéconomiques du projet des PCJ de Zégoua. A ce titre, ils devront consentir aux sacrifices et appuis nécessaires pour que le projet soit réalisé.

g. Organisation des opérateurs économiques et des organisations professionnelles

Les organisations des opérateurs économiques et les organisations professionnelles susceptibles d'être impliquées dans la gestion environnementale et sociale sont celles qui font partie du Comité National de la Facilitation. Il s'agit notamment de la Chambre de Commerce et d'Industrie, la Carte Brune, la Communauté, l'Office Ivoirien des Chargeurs, le Port Autonome d'Abidjan, le Port Autonome de San Pedro et les Organisations Professionnelles des Conducteurs routiers et des transporteurs.

h. ONG et Coopératives

Le mouvement des ONG et associations apparaît relativement tard en Côte d'Ivoire. Il a commencé dans les années 90 avec la récession économique créant des conditions de vie plus difficiles. Depuis 1999, l'éclosion des ONG est plus forte après le coup d'Etat de 1999, la modification de la constitution a conduit à une sorte de mobilisation sociale.

Dans le domaine de l'environnement, il existe une centaine d'ONG en grande partie organisée en réseaux. Environ 80 ONG constituent la Fédération des Réseaux des ONG et Associations de l'Environnement (FEREAD) et 40 autres sont en train de créer une Union des associations partenaires d'un programme initié par le PNUD, qui finance les microprojets environnementaux des ONG locales. Les ONG nationales restent encore au stade embryonnaire en matière d'autofinancement. L'exécution de leurs programmes est conditionnée au financement externe par les bailleurs de fonds.

Les échanges entre ces différentes structures fédératrices restent faibles du fait qu'elles sont concurrentes sur les ressources financières disponibles. Les coopératives semblent mieux organisées, mais leurs objectifs restent focalisés sur la production et la commercialisation. Leur prise en compte des aspects environnementaux est peu constatée.

3.5. Liens du projet avec les politiques des partenaires au développement

3.5.1. Politique de l'UEMOA

La réalisation de ce projet se justifie d'une part, par sa cohérence avec :

(i) la politique de l'UEMOA dont l'une des missions principales est de favoriser la promotion des voies terrestres de communication inter-Etats, en particulier les voies d'accès à la mer pour les pays membres sans littoral ;

(ii) le Programme d'Actions Communautaires des Infrastructures et Transports Routiers (PACITR) de l'UEMOA, car il fait partie des onze (11) corridors prioritaires de l'Union. C'est dans ce contexte que la commission de l'UEMOA a financé les études technico-économiques et environnementales de la route Yamoussoukro-Bouaké-Ouangolodougou, ainsi que la construction des postes de contrôle juxtaposés à Laléraba au Burkina-Faso, à la frontière avec la Côte d'Ivoire. Le projet est également conforme au programme d'action à court terme (PACT) du NEPAD en matière d'intégration régionale et de désenclavement et au Programme de facilitation des transports de la CEDEAO.

L'intervention de l'UEMOA se justifie également, par le rôle intégrateur de ce projet au niveau de la sous-région. Le Corridor Abidjan Ouangolodougou-Ouagadougou fait partie des axes routiers stratégiques de la Côte d'Ivoire reliant les pays de l'hinterland, le Port d'Abidjan, les axes inter-états de l'Union Économique et Monétaire Ouest Africaine (UEMOA), et les axes routiers internationaux stratégiques de la Communauté Économique des États de l'Afrique de l'Ouest (CEDEAO). Ce projet, répond donc à un besoin du renforcement de l'intégration régionale.

3.5.2. Politiques de Sauvegarde Environnementale et Sociale de la Banque Mondiale

Les projets et les activités de la Banque mondiale sont régis par des normes environnementales et sociales (NES) qui sont présentées dans le Manuel opérationnel de la Banque mondiale. Elles permettent de garantir que les projets reposent sur des bases saines au plan économique, financier, social et environnemental.

Les projets soutenus par la Banque au moyen d'un Financement de projets d'investissement doivent se conformer aux nouvelles normes environnementales et sociales suivantes :

- **norme environnementale et sociale no 1** : Evaluation et gestion des risques et effets environnementaux et sociaux ;
- **norme environnementale et sociale no 2** : Emploi et conditions de travail ;
- **norme environnementale et sociale no 3** : Utilisation rationnelle des ressources et prévention et gestion de la pollution ;
- **norme environnementale et sociale no 4** : Santé et sécurité des populations ;
- **norme environnementale et sociale no 5** : Acquisition de terres, restrictions à l'utilisation de terres et réinstallation involontaire ;
- **norme environnementale et sociale no 6** : Préservation de la biodiversité et gestion durable des ressources naturelles biologiques ;
- **norme environnementale et sociale no 7** : Peuples autochtones/Communautés locales traditionnelles d'Afrique subsaharienne historiquement défavorisées ;
- **norme environnementale et sociale no 8** : Patrimoine culturel ;
- **norme environnementale et sociale no 9** : Intermédiaires financiers et
- **norme environnementale et sociale no 10** : Mobilisation des parties prenantes et information.

Les Nouvelles Normes Environnementales et Sociales (NES) de la Banque Mondiale

remplacent actuellement les politiques opérationnelles. Au nombre de dix (10), Ces normes environnementales et sociales définissent les obligations auxquelles l'emprunteur et le projet devront se conformer tout au long du cycle de vie du projet. Ces normes sont les suivantes :

NES1-Evaluation et gestion des risques et effets environnementaux et sociaux
Les objectifs de la NES 1 sont :

- Déterminer, évaluer et gérer les risques et effets environnementaux et sociaux du projet d'une manière compatible avec les NES ;
- adopter une approche de hiérarchie d'atténuation consistant à :
  a) anticiper et éviter les risques et les impacts ;
  b) lorsqu'il n'est pas possible de les éviter, minimiser ou réduire les risques et les impacts à des niveaux acceptables ;
  c) une fois que les risques et les impacts ont été minimisés ou réduits, les atténuer ; et d) lorsque les impacts résiduels sont importants, les compenser ou les neutraliser dans la mesure où cela est techniquement et financièrement faisable ;
- adopter des mesures différenciées de sorte que les impacts négatifs ne touchent pas de façon disproportionnée les personnes défavorisées ou vulnérables, et que celles-ci ne soient pas lésées dans le partage des avantages et opportunités de développement qu'offre le projet ;
- utiliser, chaque fois qu'il convient, les institutions, lois, procédures, réglementations et systèmes nationaux en matière environnementale et sociale pour l'évaluation, la préparation et la mise en œuvre des projets ;
- promouvoir l'amélioration des performances environnementales et sociales d'une manière qui prend en compte et renforce les capacités de l'Emprunteur.

NES2-Emploi et conditions de travail
La NES 2 reconnaît l'importance de la création d'emplois et d'activités génératrices de revenus à des fins de réduction de la pauvreté et de promotion d'une croissance économique solidaire.

Les objectifs de la NES2 sont :

- promouvoir la sécurité et la santé au travail ;
- encourager le traitement équitable, la non-discrimination et l'égalité des chances pour les travailleurs du projet ;
- protéger les travailleurs du projet, notamment ceux qui sont vulnérables tels que les femmes, les personnes handicapées, les enfants (en âge de travailler, conformément à cette NES) et les travailleurs migrants, ainsi que les travailleurs contractuels, communautaires et les employés des fournisseurs principaux, le cas échéant ;
- empêcher le recours à toute forme de travail forcé et au travail des enfants ;
- soutenir les principes de liberté d'association et de conventions collectives des travailleurs du projet en accord avec le droit national ;
- fournir aux travailleurs du projet les moyens d'évoquer les problèmes qui se posent sur leur lieu de travail.

La NES 2 s'applique aux travailleurs du projet qui sont des travailleurs à temps plein, à temps partiel, temporaires, saisonniers et migrants. Ces travailleurs sont : les travailleurs directs ; les travailleurs contractuels ; les travailleurs communautaires ; les employés des fournisseurs principaux.

NES3-Utilisation rationnelle des ressources, prévention et gestion de la pollution
La NES 3 reconnaît que l'activité économique et l'urbanisation sont souvent à l'origine de la pollution de l'air, de l'eau et des sols, et appauvrissent les ressources déjà limitées. Ces effets peuvent menacer les personnes, les services écosystémiques et l'environnement à l'échelle locale, régionale et mondiale. Les concentrations atmosphériques actuelles et prévisionnelles de gaz à effet de serre (GES) menacent le bien-être des générations actuelles et futures. Dans le même temps, l'utilisation plus efficace et rationnelle des ressources, la prévention de la pollution et des émissions de

GES, et les techniques et pratiques d'atténuation sont devenues de plus en plus accessibles et réalisables.

La présente NES énonce les exigences en matière d'utilisation rationnelle des ressources et de prévention et gestion de la pollution1, 2 tout au long du cycle de vie du projet.

Les objectifs de la NES 3 sont :
- promouvoir l'utilisation durable des ressources, notamment l'énergie, l'eau et les matières premières ;
- éviter ou minimiser les impacts négatifs du projet sur la santé humaine et l'environnement en évitant ou en minimisant la pollution provenant des activités du projet ;
- éviter ou minimiser les émissions de polluants atmosphériques à courte et longue durée de vie liées au projet ;
- éviter ou minimiser la production de déchets dangereux et non dangereux ;
- réduire et gérer les risques et effets liés à l'utilisation des pesticides.

NES4-Santé et sécurité des populations
La NES 4 sur la santé et la sécurité des populations reconnaît que les activités, le matériel et les infrastructures du projet peuvent augmenter leur exposition aux risques et effets néfastes associés au projet. En outre, celles qui subissent déjà l'impact du changement climatique peuvent connaître une accélération ou une intensification de ceux-ci à cause du projet.

La NES 4 traite des risques et effets du projet sur la santé, la sûreté et la sécurité des populations touchées par celui-ci, et de la responsabilité pour les Emprunteurs d'éviter ou de minimiser ces risques et effets, en portant une attention particulière aux groupes qui, du fait de leur situation particulière, peuvent être considérés comme vulnérables.

Les objectifs de la NES 4 sont :
- anticiper ou éviter les impacts néfastes sur la santé et la sécurité des populations touchées par le projet tout au long de celui-ci, que ce soit en temps normal ou dans des circonstances exceptionnelles ;
- encourager la prise en compte de considérations de qualité et de sécurité, et des questions de changement climatique dans la conception et la construction des infrastructures, y compris de barrages ;
- éviter ou minimiser l'exposition de la communauté aux risques liés à la circulation dans le cadre du projet et à la sécurité routière, aux maladies et aux matières dangereuses ;
- mettre en place des mesures efficaces pour faire face aux situations d'urgence ;
- veiller à ce que la protection du personnel et des biens permette d'éviter ou de minimiser les risques pour les communautés touchées par le projet.

NES5-Acquisition de terres, restrictions à l'utilisation de terres et réinstallation involontaire
La NES 5 reconnaît que l'acquisition de terres en rapport avec le projet et l'imposition de restrictions à leur utilisation peuvent avoir des effets néfastes sur les communautés et les populations. L'acquisition de terres ou l'imposition de restrictions à l'utilisation qui en est faite peuvent entraîner le déplacement physique (déménagement, perte de terrain résidentiel ou de logement), le déplacement économique (perte de terres, d'actifs ou d'accès à ces actifs, qui donne notamment lieu à une perte de source de revenus ou d'autres moyens de subsistance) ou les deux. La «réinstallation involontaire» se rapporte à ces effets. La réinstallation est considérée comme involontaire lorsque les personnes ou les communautés touchées n'ont pas le droit de refuser l'acquisition de terres ou les restrictions à leur utilisation qui sont à l'origine du déplacement.

Les objectifs de la NES 5 sont :
- éviter la réinstallation involontaire ou, lorsqu'elle est inévitable, la minimiser en

envisageant des solutions de rechange lors de la conception du projet ;
- éviter l'expulsion forcée ;
- atténuer les effets sociaux et économiques néfastes de l'acquisition de terres ou des restrictions à l'utilisation qui en est faite, grâce aux mesures ci-après : a) assurer une indemnisation rapide au coût de remplacement des personnes spoliées de leurs biens et b) aider les personnes déplacées à améliorer, ou au moins rétablir en termes réels, leurs moyens de subsistance et leur niveau de vie d'avant leur déplacement ou celui d'avant le démarrage de la mise en œuvre du projet, l'option la plus avantageuse étant à retenir ;
- améliorer les conditions de vie des personnes pauvres ou vulnérables qui sont déplacées physiquement en leur garantissant un logement adéquat, l'accès aux services et aux équipements, et le maintien dans les lieux ;
- concevoir et mettre en œuvre les activités de la réinstallation involontaire comme un programme de développement durable, en fournissant suffisamment de ressources d'investissement pour permettre aux personnes déplacées de tirer directement parti du projet, selon la nature de celui-ci ;
- veiller à ce que l'information soit bien disséminée, que de réelles consultations aient lieu, et que les personnes touchées participent de manière éclairée à la planification et la mise en œuvre des activités de réinstallation.

NES6-Préservation de la biodiversité et gestion durable des ressources naturelles biologiques

La protection ,la préservation de la biodiversité et la gestion durable des ressources naturelles biologiques sont fondamentales pour le développement durable. La biodiversité désigne la variabilité des organismes vivants de toute origine, y compris, entre autres, les écosystèmes terrestres, marins et autres écosystèmes aquatiques et les complexes écologiques dont ils font partie. Cela comprend la diversité au sein des espèces et entre espèces, ainsi que celle des écosystèmes.

La préservation des fonctions écologiques fondamentales des habitats, y compris forestiers, et de la biodiversité que ceux-ci soutiennent est importante.

Les objectifs de la NES 6 sont :
- protéger et préserver la biodiversité et les habitats ;
- appliquer l'approche de la hiérarchie d'atténuation et le principe de précaution dans la conception et la mise en œuvre de projets susceptibles d'avoir un impact sur la biodiversité. Promouvoir la gestion durable des ressources naturelles biologiques ;
- développer les moyens de subsistance des communautés locales, autochtones, et assurer un développement économique solidaire par l'adoption de pratiques qui intègrent les besoins de conservation et les priorités en matière de développement.

NES7-Peuples autochtones/Communautés locales traditionnelles d'Afrique subsaharienne historiquement défavorisées

L'expression «Peuples autochtones/Communautés locales traditionnelles d'Afrique subsaharienne historiquement défavorisées» désigne : «communautés locales traditionnelles d'Afrique subsaharienne historiquement défavorisée», «minorités ethniques autochtones», «aborigènes», «tribus montagnardes», «groupes vulnérables et marginalisés», «nationalités minoritaires», «tribus répertoriées», «premières nations» ou «groupes tribaux».

Les objectifs de la NES 7 sont :
- s'assurer que le processus de développement favorise le plein respect des droits, de la dignité, des aspirations, de l'identité, de la culture et des moyens de subsistance reposant sur les ressources naturelles des Peuples autochtones/Communautés locales traditionnelles d'Afrique subsaharienne historiquement défavorisées ;
- éviter les effets néfastes des projets sur les Peuples autochtones/Communautés locales traditionnelles d'Afrique subsaharienne historiquement défavorisées, ou les minimiser, les atténuer et/ou les compenser lorsqu'il n'aura pas été possible

de les éviter ;
- promouvoir les avantages et opportunités du développement durable pour les Peuples autochtones/ Communautés locales traditionnelles d'Afrique subsaharienne historiquement défavorisées d'une manière qui permette l'accès et la participation de tous et respecte leur culture ;
- améliorer la conception de projet et encourager une adhésion locale en nouant et en maintenant une relation durable avec les Peuples autochtones/Communautés locales traditionnelles d'Afrique subsaharienne historiquement défavorisées touchés par un projet, sur la base de réelles consultations menées tout au long du cycle de vie de celui-ci ;
- obtenir des Peuples autochtones/Communautés locales traditionnelles d'Afrique subsaharienne historiquement défavorisés concernés leur consentement préalable donné librement et en connaissance de cause (CPLCC)3 , et ce dans les trois cas de figure décrits dans la présente NES ;
- reconnaître, respecter et préserver la culture, les connaissances et les pratiques des Peuples autochtones/Communautés locales traditionnelles d'Afrique subsaharienne historiquement défavorisées, et leur donner la possibilité de s'adapter à l'évolution des circonstances suivant les modalités et les délais qui leur conviennent.

NES8-Patrimoine culturel

Le patrimoine culturel permet d'assurer la continuité entre le passé, le présent et l'avenir de façon tangible ou intangible. Les individus s'identifient à leur patrimoine culturel comme étant le reflet et l'expression de leurs valeurs, croyances, savoirs et traditions en constante évolution. Par ses nombreux aspects, le patrimoine culturel est important en ce qu'il est une source de précieuses informations scientifiques et historiques, un atout économique et social pour le développement, et une partie intégrante de l'identité et de la pratique culturelles d'un peuple.

Les objectifs de la NES 8 sont :
- protéger le patrimoine culturel des impacts négatifs des activités du projet et en soutenir la préservation ;
- considérer le patrimoine culturel comme un aspect à part entière du développement durable ;
- encourager l'organisation de consultations approfondies avec les parties prenantes au sujet du patrimoine culturel ;
- promouvoir le partage équitable des avantages découlant de l'utilisation du patrimoine culturel.

NES 9-Intermédiaires financiers

La norme environnementale et sociale 9 reconnaît qu'un marché de capitaux et des marchés financiers bien développés à l'échelle nationale ainsi que l'accès au financement sont importants pour le développement économique, la croissance et la réduction de la pauvreté. La Banque est déterminée à soutenir le développement durable du secteur financier et à renforcer le rôle des marchés de capitaux et des marchés financiers au niveau des pays.

Les intermédiaires financiers (IF) ont l'obligation d'assurer le suivi et la gestion des risques et effets environnementaux et sociaux de leur portefeuille et leurs sous-projets, et de surveiller le risque de portefeuille en fonction de la nature du financement intermédié.

Les objectifs de la NES 9 sont :
- définir la manière dont les IF vont évaluer et gérer les risques et effets environnementaux et sociaux associés aux sous-projets qu'ils financent ;
- encourager de bonnes pratiques de gestion environnementale et sociale dans les sous-projets que les IF financent ;
- promouvoir une bonne gestion de l'environnement et des ressources humaines dans le cadre de l'intermédiation financière.

NES10-Mobilisation des parties prenantes et information

La mobilisation effective des parties prenantes peut améliorer la durabilité environnementale et sociale des projets, renforcer l'adhésion aux projets, et contribuer sensiblement à une conception et une mise en œuvre réussies du projet.

Les objectifs de la NES 10 sont :

- établir une approche systématique de mobilisation des parties prenantes qui permettra aux Emprunteurs de bien identifier ces dernières et de nouer et maintenir avec elles, en particulier les parties touchées par le projet, une relation constructive ;
- évaluer le niveau d'intérêt et d'adhésion des parties prenantes et permettre que leurs opinions soient prises en compte dans la conception du projet et sa performance environnementale et sociale ;
- encourager la mobilisation effective de toutes les parties touchées par le projet pendant toute sa durée de vie sur les questions qui pourraient éventuellement avoir une incidence sur elles et fournir les moyens d'y parvenir ;
- s'assurer que les parties prenantes reçoivent en temps voulu et de manière compréhensible, accessible et appropriée l'information relative aux risques et effets environnementaux et sociaux du projet.
- doter les parties touchées par le projet de moyens permettant aisément à toutes d'évoquer leurs préoccupations et de porter plainte, et aux Emprunteurs d'y répondre et de les gérer.

La NES 10 s'applique à tous les projets financés par la Banque au moyen du Financement de projets d'investissement.

Ces Normes environnementales et sociales sont conçues dans le but d'aider les Emprunteurs à gérer les risques et les impacts d'un projet, et à améliorer leur performance du point de vue environnemental et social en appliquant une approche fondée sur les risques et les résultats. Les résultats attendus du projet sont décrits dans les objectifs de chaque NES, puis suivent des conditions spécifiques que doivent remplir les Emprunteurs pour réaliser ces objectifs par des moyens tenant compte de la nature et de l'envergure du projet et proportionnés aux risques et effets environnementaux et sociaux.

Les nouvelles normes environnementales déclenchées dans le cadre de la présente étude d'impact environnemental et social sont :

- **norme environnementale et sociale no 1** : Evaluation et gestion des risques et effets environnementaux et sociaux ;
- **norme environnementale et sociale no 2** : Emploi et conditions de travail ;
- **norme environnementale et sociale no 8** : Patrimoine culturel ;
- **norme environnementale et sociale no 10** : Mobilisation des parties prenantes et information.

3.5.3. Directives de la Banque Africaine de Développement (BAD)

La Banque Africaine de Développement (BAD) et le Fonds Africain de Développement (FAD) ont élaboré en mai 1995 les « Directives relatives au déplacement involontaire et au transfert des populations dans les projets de développement », consécutivement à sa politique en matière d'environnement défini dans un document approuvé respectivement aux 270ème et 198ème réunions des Conseils d'Administration de la BAD et du FAD aux séances conjointes tenues du 11 au 15 juin 1990 à Abidjan.

3.5.4. Politiques et procédures de la Banque Ouest Africaine de Développement (BOAD) en matière de gestion environnementale et sociale

Selon le document qui traite des politiques et procédures de la BOAD en matière de gestion environnementale et sociale, il existe quatre (4) catégories de projets (A,B,C et D) selon l'importance de leurs effets négatifs sur l'environnement. Ce sont :

- La catégorie environnementale « A »: un projet est classée dans cette catégorie

A s'il risque d'avoir sur l'environnement les incidences très négatives, névralgiques, diverses ou sans précédent. Ces effets peuvent être ressentis dans une zone plus vaste que les sites ou les installations faisant l'objet des travaux. Pour un projet de catégorie A l'évaluation environnementale et sociale consiste à examiner les incidences environnementales négatives et positives que peut avoir le projet, à les comparer aux effets d'autres options réalisables (y compris le cas échéant du scénario «sans projet»), et à recommander toutes mesures éventuellement nécessaires pour prévenir, minimiser, atténuer ou compenser les incidences négatives du projet et améliorer sa performance environnementale.

- La catégorie environnementale «B» : Un projet est classé dans cette catégorie B si les effets négatifs qu'il est susceptible d'avoir sur les populations humaines ou sur des zones importantes du point de vue de l'environnement - zones humides, forêts, prairies et autres habitats naturels- sont moins graves que ceux d'un projet de catégorie A. Ces effets sont d'une nature très locale; peu d'entre eux (si non aucun), sont irréversibles, et dans la plupart des cas, on peut concevoir des mesures d'atténuation plus aisément que pour les effets des projets de catégorie A. L'étude environnementale peut, ici, varier d'un projet à l'autre, mais elle a une portée plus étroite que l'étude environnementale des projets de la catégorie A. Comme celle-ci, elle consiste à examiner les effets négatifs et positifs que pourrait avoir le projet sur l'environnement et à recommander toutes mesures éventuelles nécessaires pour prévenir, minimiser, atténuer ou compenser les effets négatifs et améliorer la performance environnementale (amplifier les effets positifs).

- La catégorie environnementale « C » : Un projet est classé dans la catégorie C si la probabilité de ses effets négatifs sur l'environnement est jugée minime. Après examen environnemental préalable, aucune autre mesure d'étude environnementale n'est nécessaire pour les projets de la catégorie C.

- La catégorie « D »: Un projet envisagé est classé dans la catégorie D si les effets négatifs sur l'environnement sont minimes, voire nuls.

Cette classification est identique en plusieurs points à celles établies par d'autres institutions notamment la BAD et le Groupe Banque Mondiale.

3.6. Classification environnementale du projet des PCJ

En considérant la classification faite par la BOAD, le projet de construction des PCJ de Zégoua fait partie des projets routiers de **Catégorie B**.

En ce qui concerne la Banque Mondiale, les normes environnementales sociales susceptibles d'être déclenchées dans le cadre du projet de construction des PCJ de Zégoua sont les suivantes :

- norme environnementale et sociale no 1 : Evaluation et gestion des risques et effets environnementaux et sociaux ;
- norme environnementale et sociale no 2 : Emploi et conditions de travail ;
- norme environnementale et sociale no 3 : Utilisation rationnelle des ressources et prévention et gestion de la pollution ;
- norme environnementale et sociale no 4 : Santé et sécurité des populations ;
- norme environnementale et sociale no 6 : Préservation de la biodiversité et gestion durable des ressources naturelles biologiques ;
- norme environnementale et sociale no 9 : Intermédiaires financiers ; et
- norme environnementale et sociale no 10 : Mobilisation des parties prenantes et information.

3.7. Objectifs du Développement Durable

Les objectifs du Développement Durable (ODD) sont :

- éliminer la pauvreté sous toutes ses formes et partout dans le monde;

- éliminer la faim, assurer la sécurité alimentaire, améliorer la nutrition et promouvoir l'agriculture durable;
- permettre à tous de vivre en bonne santé et promouvoir le bien-être de tous à tout âge assurer l'accès de tous à une éducation de qualité, sur un pied d'égalité, et promouvoir les possibilités d'apprentissage tout au long de la vie;
- parvenir à l'égalité des sexes et autonomiser toutes les femmes et les filles;
- garantir l'accès de tous à l'eau et à l'assainissement et assurer une gestion durable des ressources en eau;
- garantir l'accès de tous à des services énergétiques fiables, durables et modernes à un coût abordable;
- promouvoir une croissance économique soutenue, partagée et durable, le plein emploi productif et un travail décent pour tous;
- bâtir une infrastructure résiliente, promouvoir une industrialisation durable qui profite à tous et encourager l'innovation;
- réduire les inégalités dans les pays et d'un pays à l'autre;
- faire en sorte que les villes et les établissements humains soient ouverts à tous, sûrs, résilients et durables;
- établir des modes de consommation et de production durables;
- prendre d'urgence des mesures pour lutter contre les changements climatiques et leurs répercussions;
- préserver et restaurer les écosystèmes terrestres, en veillant à les exploiter de façon durable, gérer durablement les forêts, lutter contre la désertification, enrayer et inverser le processus de dégradation des terres et mettre fin à l'appauvrissement de la biodiversité;
- promouvoir l'avènement de sociétés pacifiques et ou vertes, à tous aux fins du développement durable, assurer l'accès de tous à la justice et mettre en place, à tous les niveaux, des institutions efficaces, responsables et ouvertes à tous;
- renforcer les moyens de mettre en œuvre le partenariat mondial pour le développement durable et le revitaliser.

4. PRESENTATION DU PROJET

Sommaire

4. PRESENTATION DU PROJET 71
4.1. Situation géographique du site des PCJ 71
4.2. Présentation et description des postes de contrôle frontaliers actuels en Côte d'Ivoire et au Mali 72
4.2.1. Description des postes de contrôle frontalier du Mali 72
4.2.2. Description des postes de contrôle frontalier de la Côte d'Ivoire 76
4.3. Description des PCJ de Zégoua 82
4.3.1. Définition des PCJ 82
4.3.2. Justification des PCJ et avantages attendus 82
4.3.3. Limites des PCJ et défis à relever 84
4.4. Approche stratégique pour la conception des PCJ de Zégoua 84
4.5. Définition des personnes et des biens passant par les PCJ de Zégoua 84
4.6. Définition des zones 85
4.7. Définition des circuits 85
4.7.1. Circuit des véhicules de passagers 85
4.7.2. Circuit des véhicules de marchandises 88
4.7.3. Circuit des véhicules d'hydrocarbure 90
4.7.4. Circuit des véhicules de bétail 92
4.8. Plan d'aménagement 94

4.1. Situation géographique du site des PCJ

Le site dédié à la construction des PCJ de Zégoua est situé à l'extrême sud du Mali dans la troisième région administrative plus précisément à Zégoua (frontière entre le Mali et la Côte d'Ivoire) dans le cercle de Kadiolo. Le site des PCJ intègre l'espace actuellement utilisé par les services de la Douane Malienne. Avec une superficie d'environ 14 ha l'espace occupé par les services de la douane comprend des bâtiments administratifs, des équipements et des parkings. L'environnement immédiat du site est occupé par des habitations ,des commerces, des écoles, des administrations, ainsi que la route nationale qui borde sa façade Ouest. Les Postes de Contrôle Juxtaposés de Zégoua est classé sur le corridor Abidjan – Bamako.

Ces coordonnées géographiques sont les suivants :

- Latitude : 10,29° N ;
- Longitude : -5,39° W ;
- Altitude moyenne : 338 m.

La topographie du site est relativement plat avec une dépression douce vers les points bas. Le site est en partie occupé par les bâtiments, des installations des services de la douane et de quelques activités commerciales (au nombre 02) installées dans les limites du site et d'une zone d'extension. La figure n°3 ci-après présente une vue générale du site des travaux.

Figure 3 : Localisation du site projet

4.2. Présentation et description des postes de contrôle frontaliers actuels en Côte d'Ivoire et au Mali

4.2.1. Description des postes de contrôle frontalier du Mali

La frontière entre la Côte d'Ivoire et le Mali est matérialisée par une frontière naturelle dont la traversée se fait par la route RN7.La configuration générale des contrôles frontaliers dans les deux pays est caractérisée par l'existence de plusieurs postes où sont installés les différents services de contrôle. Les deux (2) premiers postes frontaliers rencontrés à l'entrée des deux pays sont distants d'environ 4 km. Les services identifiés au niveau des différents postes dans chaque pays sont repartis de la façon suivante. Au niveau du Mali, les services de contrôle frontaliers sont installés au sud de la ville de Zégoua. Ils se composent de la douane, de la police, de la gendarmerie pour les forces de défense et de sécurité et les services des vétérinaires et les phytosanitaires pour la surveillance épidémiologique et le contrôle des produits d'origine animal.

Les figures n°4 ci-après présentent une configuration du poste frontalier de Zégoua

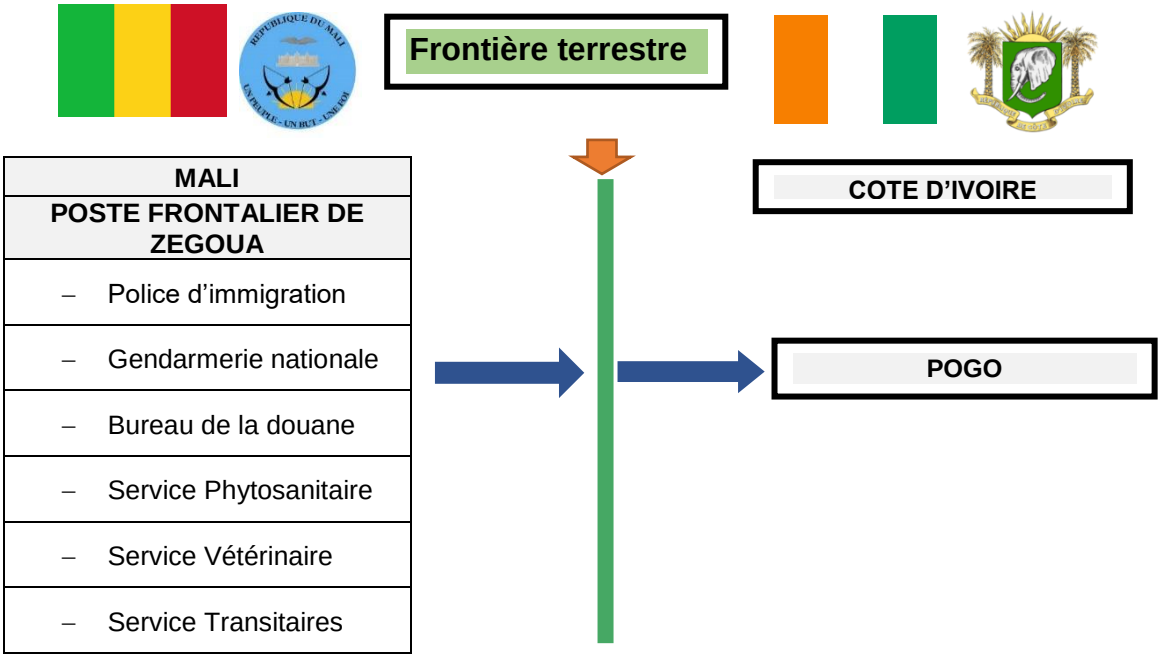


Figure 4 : Configuration actuelle du poste frontalier de Zégoua (République du Mali)

Figure 5 : Vue du Bâtiment de la police d'immigration de Zégoua (Don de OIM)

Figure 6 : Aperçu de la barrière de la police et de la gendarmerie au poste frontalier de Zégoua

Tableau 4 : Liste des infrastructures, équipements et personnel des services des postes de contrôle frontaliers actuels au Mali

Service de contrôle	Localisation	Bâtiment et équipement	Personnel	Activités et Missions
Service des douanes	Bureau de Douane situé à Zégoua frontière Mali-Côte d'ivoire	- 1bâtiment administratif constitué de plusieurs bureaux occupés par les différents services, - 1 parking en terre pour les camions de transport de marchandises diverses - 1 parking réservé aux véhicules soumis aux opérations de contrôle ou de fouille simple) un dispositif de pèse essieux ;barrière installée en face d'un box occupé par des agents pour la régulation de l'entrée et la sortie au bureau de douane des véhicules 4 blocs (maisons en bande) de 2 logements des douaniers magasin de stockage des marchandises saisies - Le Site n'est pas alimenté en eau potable. un système autonome constitué par un forage et un réservoir est visible sur le site, mais ne fonctionne plus. Système de la douane est informatisé. - Espace dédié couvre une superficie d'environ 14 hectares.	- 1 Chef de bureau de Douane 1 Administrateur des Services Financiers 1 Chef de Brigade, - 4 Chefs d'Escouade 4 Adjoints aux Chefs d'Escouade 20 Agents douanes 1 Informaticien 1 Chauffeur 1 Secrétaire. - 3 Agents affectés aux barrières 3 Agents d'entretien	- Toutes opérations de dédouanement et de fouilles. - Ouvert tous les jours de la semaine et fonctionne 24 h sur 24 h pour les opérations de contrôle des marchandises qui y transitent. Les opérations de dédouanement s'effectuent également tous les jours, mais avec des restrictions pour certains services.
Service de Police d'immigration	Poste de contrôle frontalier de Zégoua.	- 1bâtiment administratif constitué de plusieurs bureaux occupés par les différents services,(Don de l'organisation internationale de l'immigration OIM). le bâtiment est équipé d'un réseau électrique solaire et est alimenté en eau potable à partir d'un forage autonome. - Le service de la police de l'immigration est informatisé et équipé de moyens ultra modernes (appareils photo, matériels pour l'empreinte digitale, etc) - Le déplacement et la communication des agents se fait à	- Agents du commissariat de la police de Kadiolo et les agents de surveillance de trafic de drogue viennent de la Direction Régionale de Sikasso. - Equipe composée de 4 Sous-officiers et d'un officier qui est le Chef de Poste mobilisés pour une semaine.	- Contrôle d'identité, vérification des documents présentés, fouille des véhicules et des bagages - Ouvert tous les jours de la semaine 24h/24h. Les agents accomplissent cette mission conjointement avec les services de la gendarmerie.
Service de Gendarmerie	Poste de contrôle frontalier de Zégoua	- Situé à proximité du poste de la police d'immigration ; la gendarmerie occupe un (1) bâtiment 4 pièces : 1 guérite située à la barrière et 1 baraque qui fait office de bureau de contrôle) - Déplacement et communication des agents à - partir de leurs propres moyens - Le poste de Zégoua est connecté au réseau électrique de la EDM et dépourvu en eau potable. Le service de la gendarmerie n'est pas informatisé, tous les dossiers sont traités manuellement.	- Agents de la gendarmerie de Kadiolo et les agents de surveillance du territoire Direction Régionale de Sikasso. - Equipe composée de 6 Sous-officiers et d'1 officier qui est le Chef de Poste mobilisés pour une semaine.6 agents sont affectés par jour (24h) au poste de contrôle de la frontière. La Gendarmerie et la Police travaille dans des bâtiments séparés.	- Contrôle d'identité, vérification des documents présentés, des véhicules de marchandises. enregistrement des véhicules entrant et sortant du Mali. - Ouvert tous les jours de la semaine 24h/24h. Les agents accomplissent cette mission conjointement avec les services de la gendarmerie

Tableau 5 : Synthèse des expressions des besoins en personnels et infrastructures

Poste de frontalier de Zégoua - République du Mali			
Structures	**Besoins en personnel des PCJ**	**Besoins en bureaux des PCJ**	**Autres besoins et équipements**
Service des Douanes	- 37 Agents	- 12 bureaux	- construction d'un pont bascule ; - installation d'un groupe électrogène ; - dotation en matériels informatiques ; - dotation d'une interconnexion fiable.
Service de Polices	- 14 Agents	- 15 bureaux	- dotation des PCJ des matériels ultramodernes pour le contrôle de l'immigration ; - installation d'une barrière électronique ; - construction d'un hangar pour abriter les voyageurs. - Une salle de repos des agents en services. - trois salles pour les gardes à vue hommes femmes et enfants
Service de contrôle de la santé humaine	- 5 Agents	- 3 bureaux	- une salle d'attente ; - une salle d'observation ; - une salle de repos pour les agents en service.
Service de contrôle vétérinaire	- (5 Agents) Un chef de poste et 4 agents de contrôle	- 2 bureaux	- matériels d'inspection des produits ; - des blouses ; - des tables ; - des moyens de locomotions et de patrouille. - dotation d'un laboratoire.
Service de contrôle Phytosanitaire	- (5 Agents) Un chef de poste et 4 Agents de contrôle	- 2 bureaux	- matériels d'inspection des produits ; - des moyens de locomotions et de patrouille. - dotation d'un laboratoire
Les commissionnaires en douane	- Les commissionnaires agréés en douane en exercice au poste frontalier de Zégoua sont au nombre de 68 bureaux	- Ces commissionnaires en douanes disposent chacun d'un bureau privé	- dotation des bureaux aux transitaires au sein des PCJ pour la facilitation des traitements des dossiers et des déclarations.

4.2.2. Description des postes de contrôle frontalier de la Côte d'Ivoire

La frontière entre la Côte d'Ivoire et le Mali est matérialisée par une frontière naturelle dont la traversée se fait par la route RN7.La configuration générale des contrôles frontaliers dans les deux pays est caractérisée par l'existence de plusieurs postes où sont installés les différents services de contrôle. Les deux (2) premiers postes frontaliers rencontrés à l'entrée des deux pays sont distants d'environ 4 km. Les services identifiés au niveau des différents postes dans chaque pays sont repartis de la façon suivante. Au niveau de la Côte d'Ivoire, les services de contrôle frontaliers sont installés sur deux sites distants d'environ 100 km : la ville de Ouangolodougou et le village frontalier de Pogo (à la frontière entre la Côte d'Ivoire et le Mali).

Les figures n°7 et 8 ci-après présentent une configuration des postes frontaliers de Pogo.

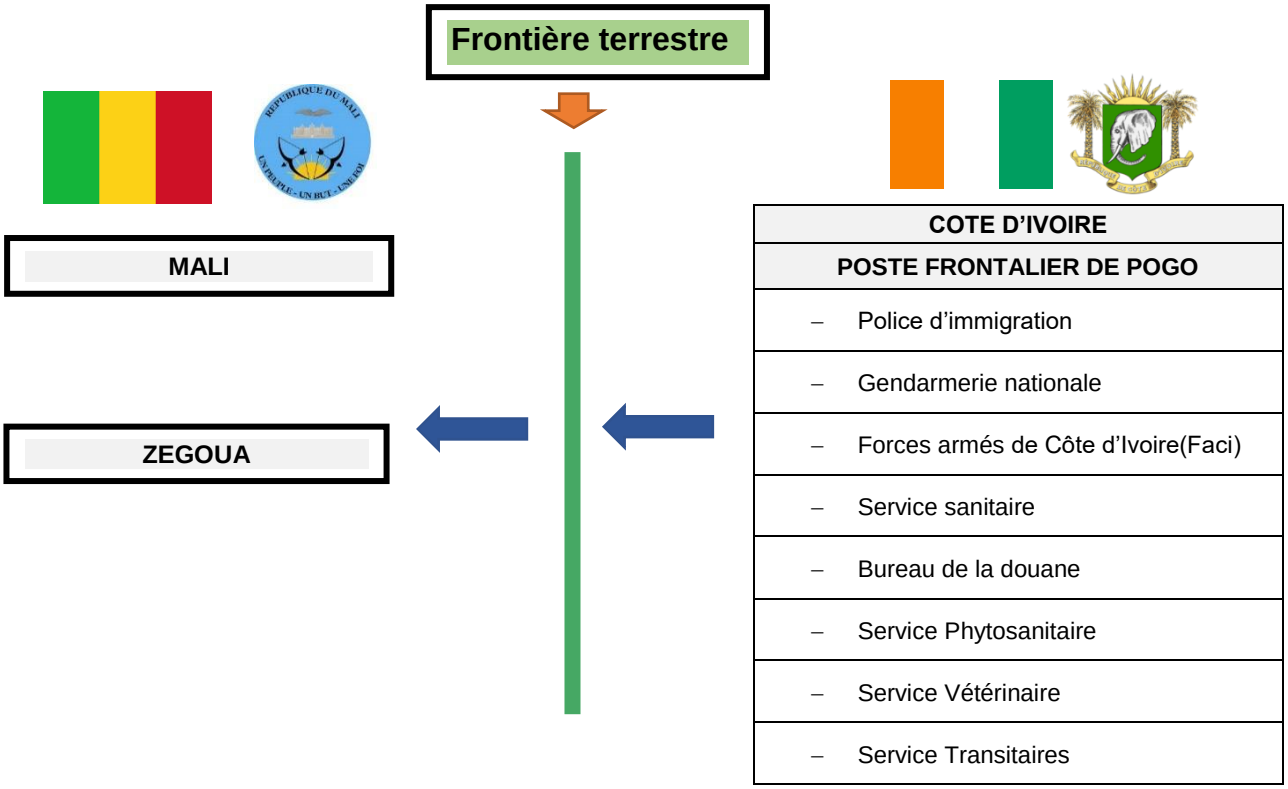


Figure 7 : Schémas de la configuration actuelle du poste frontalier de Pogo (République de la Côte d'Ivoire)

Figure 8 : Vue des camions de marchandises à l'entrée des bureaux de la douane de Pogo et des locaux de l'INHP au poste frontalier avancé de Pogo

Figure 9 : Vue des bâtiments abritant les bureaux de la douane de Pogo et les installations du pont-bascule

Figure 10 : Vue du poste de police frontalier avancé de Pogo

Tableau 6 : Liste des infrastructures, équipements et personnel des services des postes de contrôle frontaliers actuels en Côte d'Ivoire

Service de contrôle	Localisation	Bâtiment et équipement	Personnel	Activités et missions
Service des Douanes	Bureau de douane situé à la sortie nord de la ville de Pogo	- Espace d'environ 1,5 hectare - bâtiment administratif constitué de plusieurs bureaux occupés par les différents services, - parkings : 1 parking en terre pour les camions de transport de marchandises diverses et 1 parking réservé aux véhicules soumis aux opérations de contrôle ou de fouille simple) - 1 barrière installée en face d'un box occupé par des agents pour la régulation de l'entrée et la sortie au bureau de douane des véhicules. 4 blocs (maisons en bande) de 2 logements des douaniers - 1 magasin de stockage des marchandises saisies Site est alimenté en eau potable par un système autonome Système de la douane est informatisé. - Le poste est également équipé d'un pèse essieux.	- 1 Chef de bureau de Douane 1 Administrateur des Services Financiers 1 Chef de Brigade, - 4 Chefs d'Escouade, 4 Adjoints aux Chefs d'Escouade, 30 Agents douanes, 1 Informaticien, 1 Chauffeur, 1 Secrétaire - 3 Agents affectés aux barrières 3 Agents d'entretien	- Toutes opérations de dédouanement et de fouilles - Ouvert tous les jours de la semaine et fonctionne 24 h sur 24 h pour les opérations de contrôle des marchandises qui y transitent. Les opérations de dédouanement s'effectuent également tous les jours, mais avec des restrictions pour certains services.
Service de Police	Poste de contrôle frontalier de Pogo	- Même poste que la gendarmerie pour la police d'immigration (2 constructions en durs : 1 guérite située à la barrière et 1 hangar qui fait office de bureau de contrôle) - Même poste que le service des eaux et forêts pour la police anti-drogue (pas de guérite) - Déplacement et communication des agents à - partir de leurs propres moyens - Le poste frontalier de Pogo est partiellement alimenté en Energie solaire et alimenté en eau potable à partir d'une pompe à motricité humaine. informatisés, tous les dossiers sont traités manuellement.	- Agents du commissariat de Ouangolodougou et les agents de surveillance de trafic de drogue viennent de la Direction Régionale de Korhogo 1 Equipe composée de 4 Sous- officiers et d'1 officier qui est le Chef de Poste mobilisé pour une semaine.	- Contrôle d'identité, vérification des documents présentés, fouille des véhicules et des bagages - Ouvert tous les jours de la semaine 24h/24h. Les agents accomplissent cette mission conjointement avec les services de la gendarmerie.
Service de Gendarmerie	- Poste de contrôle frontalier de Pogo	- Même baraque avec les agents de Douane	- 6 agents sont affectés par jour (24h) au poste de contrôle de la frontière.	- Recherche d'information Maintien de l'ordre Alerte - Procédure pour toute infraction et accidents Secours.
	- Poste de contrôle frontalier de Pogo	- Même bâtiment et équipements avec la police	- 6 agents sont affectés par jour (24h) au poste de contrôle de la frontière. - La Gendarmerie et la Police travaillent ensemble au poste de contrôle de la frontière, mais c'est officier de la Police qui est le Chef de Poste.	- Recherche d'information Maintien de l'ordre Alerte - Procédure pour toute infraction et accidents Secours - Ouvert tous les jours de la semaine 24h/24h.

Service de contrôle	Localisation	Bâtiment et équipement	Personnel	Activités et missions
Service de contrôle Eaux et Forêts	- Poste frontalier de Pogo situé entre le poste de la douane et celui de la police et de la gendarmerie	- Service des Eaux et Forêts dispose du même guérite au poste frontalier de Pogo.	- 3 agents	- Contrôle de tous les produits forestiers qui sortent de la Côte d'Ivoire vers le Burkina Faso. Lutte contre le trafic des produits forestiers tels que les produits de la chasse et le bois. Contrôle de transit de bois vers le Mali
Forces Armés de Côte d'Ivoire (FACI)	- Poste frontalier de Pogo situé entre le poste de la douane et celui de la police et de la gendarmerie	- un hangar ouvert équipé de banc	- 5 agents	- Surveillance de la frontière .Recherche d'information Maintien de l'ordre Alerte - Procédure pour toute infraction et accidents Secours
Service de contrôle de la santé humaine	- Poste frontalier de Pogo	- Bâtiment en dur de 3 pièces (2 bureaux et 1 halle) Local en état de dégradation du fait de son abandon durant la crise 1 groupe électrogène pour l'alimentation du bâtiment	- 1 équipe composée des agents de l'Institut National d'Hygiène Publique(INHP) : 2 infirmiers, 2 techniciens d'assainissement et 5 personnels d'appui sont mobilisés pendant une semaine	- Contrôle du statut vaccinal - Surveillance épidémiologique et la sensibilisation des voyageurs à se faire vacciner. Informations des voyageurs sur l'état épidémiologique du pays d'accueil, - Contrôle des carnets de vaccination, et à la vaccination contre la fièvre jaune et la méningite exigée selon les normes internationales de l'OMS. L'équipe travaillent 24h/24h.
Service de contrôle vétérinaire	Bureau du service de contrôle vétérinaire à Niellé Au poste frontalier à la sortie nord de Pogo	- 1 petit bâtiment de 2 pièces d'une situé à Nielle à 20 km de Pogo. - Faute d'équipement adéquat, pour procéder à un contrôle sanitaire des animaux en transit, après les formalités douanières au bureau de douane.	- 1 Agents mobilisé au poste frontalier à la sortie nord de Pogo	- Surveillance épidémiologique pour le passage des animaux à la frontière.
Service de contrôle phytosanitaire	Bureau du service de contrôle phytosanitaire à Niellé	- Partage le même bureau que le service de contrôle vétérinaires à Niellé. Un petit bâtiment de 2 pièces	- 1 agents ,mobilisé au poste frontalier à la sortie nord de Pogo	- Contrôle de la qualité des produits d'origine végétale

L'Office Ivoirien des Chargeurs (OIC)	Bureau de service de Pogo	Un petit bâtiment de 2 pièces	1 agent + un auxiliaire	- L'Office Ivoirien des Chargeurs (OIC) est par définition un conseil de chargeurs, c'est-à-dire un organisme qui représente et défend les intérêts des importateurs et exportateurs, usagers des services de transports, dans le cadre de l'acheminement de leurs marchandises. MISSIONS : - porter assistance directe aux chargeurs - traitement et mise à disposition d'informations pertinentes sur les flux des transports internationaux des marchandises et les conditions de desserte de la Côte d'Ivoire - négociation des coûts de transport - facilitation et contribution à la fluidité des transports - création d'infrastructures d'appui aux transports et à l'usage des chargeurs - interface entre les pouvoirs publics et les milieux professionnels de transport, usagers et auxiliaires des services de transport

Tableau 7 : Synthèse des expressions des besoins en personnels et infrastructures

Poste de frontalier de Pogo - République de Côte d'Ivoire			
Structures	**Besoins en personnel des PCJ**	**Besoins en bureaux des PCJ**	**Autres besoins et équipements**
Services de contrôle des Douanes	60 Agents	25 bureaux	– un bâtiment pour le service Ecor ; – une salle de jeux et de buvette ; – une salle de soin ; – une salle de repos ; – une salle de réunion ; – une direction de la DARV ; – un scanner immobile ; – une salle destinée aux transitaires ; – Dotation d'une connexion fiable.
Services de contrôle de la Polices	15 Agents	12 bureaux	– une salle de jeux et de buvette ; – une salle de soin ; – une salle de repos ; – dotation en véhicule de patrouille ; – dotation en appareil d'identification de transmission ; – dotation en appareil de détecteur de métaux ; – dotation d'un scanner.
Service de contrôle de la santé humaine	7 agents	3 bureaux	– une salle d'attente ; – une salle d'observation ; – une salle de repos pour les agents en service.
Service de contrôle Vétérinaires	(5 agents) Un chef de poste et 4 agents de contrôle	2 bureaux	– matériels d'inspection des produits ; – des blouses ; – des tables ; – des moyens de locomotions et de patrouille. – Dotation d'un laboratoire.
Service de contrôle Phytosanitaire	(5 agents) Un chef de poste et 4 agents de contrôle	2 bureaux	– matériels d'inspection des animaux ; – des blouses ; – des tables ; – des moyens de locomotions et de patrouille.
Les commissionnaires en douane	– Les commissionnaires agréés en douane en exercice au poste frontalier de Pogo sont au nombre de 24 bureaux – Ils sont sous-section des bureaux de transit basés soit à Ouangolodoudou soit à Abidjan	Ces commissionnaires en douanes ne disposent pas tous d'un bureau privé. Ils opèrent souvent à 3 ou 4 dans un même bureau.	– dotation des bureaux aux transitaires au sein des PCJ pour la facilitation des traitements des dossiers et des déclarations ; – construction et aménagement d'un espace dédié aux transitaires à Pogo pour la reconstruction des bureaux privés.

4.3. Description des PCJ de Zégoua

4.3.1. Définition des PCJ

Le Règlement n° 15 de l'UEMOA définit les Postes de Contrôle Juxtaposés, en abrégé « PCJ » comme l'emplacement aménagé et équipé, situé près de la frontière, dans l'un ou l'autre des deux Etats frontaliers, ou chevauchant la frontière, utilisé en commun par les services de contrôle aux frontières desdits Etats pour effectuer les opérations de contrôle frontalier.

Dans un poste-frontière traditionnel, les procédures à la sortie sont accomplies d'un côté de la frontière pour les personnes, les véhicules et les marchandises quittant le pays. Les procédures à l'entrée sont accomplies de l'autre côté pour les personnes, les véhicules et les marchandises entrant dans le pays. C'est le cas des postes-frontières actuels à Ouangolodougou (Côte d'Ivoire) et à Niangoloko (Burkina Faso) pour ce qui concerne la frontière entre la Côte d'Ivoire et le Burkina Faso et à Pogo (Côte d'Ivoire) et à Zégoua (Mali) pour ce qui concerne la frontière entre la Côte d'Ivoire et le Mali.

Dans le concept des PCJ, les administrations des pays limitrophes sont logées dans les mêmes locaux et accomplissent de façon conjointe et presque simultanément les formalités de passage. La configuration de l'aménagement des sites et les infrastructures des postes sont conçus dans l'optique de traiter séparément et dans les meilleures conditions de confort possible les différents flux transitant par les PCJ. Ceux-ci sont répartis en quatre catégories qui sont les piétons, les véhicules de passagers, les véhicules de marchandises et le bétail.

4.3.2. Justification des PCJ et avantages attendus

L'introduction des PCJ se justifie par les nombreux avantages qu'ils offrent aux Etats, aux administrations et aux usagers des postes frontaliers.

a) Simplification et harmonisation des procédures de contrôle et de dédouanement : les usagers marquent généralement un seul arrêt. Toutes les formalités d'émigration/immigration se font simultanément. Le contrôle et le dédouanement des marchandises se font en une seule étape à travers une inspection conjointe impliquant tous les services compétents des deux pays simultanément ou presque, obligeant les administrations opérationnelles et les Etats à prendre tous les actes pour l'harmonisation des documents et des procédures, et la mise en œuvre des technologies de l'information qui est essentielle dans la gestion des PCJ ;

b) Gain en efficacité des contrôles : regroupement sur le même site de tous les moyens de contrôle tels le scanner, le pesage, le contrôle du gabarit, le contrôle conjoint des titres de voyage, etc. En outre, les PCJ seront dotés de systèmes et d'outils informatiques interfacés de telle sorte à permettre de partager toutes les informations enregistrées par un service avec tous les autres services des deux Etats. Un tel dispositif mis en place et observé avec rigueur par toutes les administrations opérationnelles permettra par exemple à terme d'enregistrer simultanément une déclaration à la sortie d'un pays comme étant une déclaration d'importation dans l'autre pays ;

c) Gain de temps : à un poste-frontière traditionnel, les passagers s'arrêtent au poste de contrôle du Pays de Sortie, y effectuent les formalités de sortie qui peuvent prendre plusieurs dizaines de minutes, voire des heures selon le moyen de transport et le nombre de passagers. Le même processus sera repris au poste de contrôle du Pays d'Entrée. Les véhicules de marchandises seront au besoin déchargés et inspectés, au besoin. Le passage à la frontière peut prendre plusieurs heures ou plusieurs jours. Dans les PCJ, toutes les formalités de sortie et d'entrée, aussi bien pour les voyageurs que pour les marchandises, sont effectuées une seule fois et simultanément ou presque. Le gain de temps est estimé à moins de la moitié du temps passé à la traversée des postes de contrôles traditionnels ;

d) Réduction de la migration clandestine et meilleure maîtrise des flux migratoires : la sortie d'un pays n'est formalisée dans la pratique que si l'entrée dans l'autre pays est garantie. Cette garantie est donnée au même guichet de contrôle. En outre, les services en charge de régulariser les titres de voyages (Consuls) sont prévus sur la zone de contrôle commune (ZCC). Le partage des données et de l'information sur les migrants constitue sans doute un élément permettant d'améliorer et d'avoir une meilleure maîtrise de la gestion des flux migratoires aux frontières ;

e) Meilleure transparence dans les opérations et fiabilité sur les frontières : le partage de l'information par les administrations opérationnelles et l'envoi en temps réel de certaines données et informations aux services centraux des Etats à terme, fourni par la création, l'alimentation et la gestion rationnelle des bases de données et les technologies de l'information, est une des meilleures conditions et garanties de la transparence des opérations dans les PCJ. Le niveau d'investissement élevé nécessaire à la construction des PCJ exige la promotion et l'adoption des TIC qui demande une formation initiale de haut niveau et une formation continue permanente ;

f) Réduction de la fraude : les dispositifs techniques de contrôle prévus dans les PCJ, utilisés à bon escient et régulièrement maintenus et entretenus, notamment le scanner, ajouté à la vigilance plus accrue par la concentration des administrations opérationnelles, ainsi l'accès en temps réel à l'information concernant les voyageurs, marchandises et les véhicules, constituent incontestablement un moyen de réduction des fraudes sous toutes ses formes et qui portent atteinte à la protection du consommateur et des entreprises nationales, et aux intérêts financiers des Etats.

g) Réduction de la corruption et du racket : la question de la corruption et du racket dans lesquels les services en charge des contrôles sur les corridors et les frontières sont souvent cités ne pourra certainement se résoudre par la seule concentration des moyens et des hommes. Toutefois, elle sera traitée de manière spécifique par les autorités des PCJ. On s'attend à une réduction drastique de la corruption et du racket dès que les services opérationnels s'approprieront effectivement le concept et les outils mis à leur disposition. Une sensibilisation et un contrôle continus de ces services sont nécessaires pour espérer obtenir des résultats probants, et justifier l'investissement qui est sensiblement élevé ;

h) Réduction du coût de passage aux frontières : la réduction du temps de passage et de traitement, de la corruption et du racket, du temps de stockage des marchandises dans les magasins, l'accroissement attendu du nombre de véhicules TTS, sont des avantages en faveur de la réduction du coût de passage à la frontière. Cela entraîne une compétitivité plus grande des opérateurs économiques, la facilitation du transport et des échanges commerciaux, et une réduction de la cherté de la vie ;

i) Accroissement sensible des recettes douanières escompté : la diminution des fraudes et le contrôle effectif des marchandises permettront d'avoir des recettes douanières plus importantes ;

j) Réduction de la propagation des maladies transfrontalières par l'obligation effective faite aux usagers et aux voyageurs d'être à jour des vaccinations obligatoires ;

k) Amélioration de la sécurité et de la mobilité humaines : des PCJ bien conçues devraient donner un niveau de confort et de sécurité comparable à celui que pourrait offrir un aéroport moderne. La diminution des tracasseries et des temps d'attente est favorable à la mobilité.

4.3.3. Limites des PCJ et défis à relever

Pour tirer profit des avantages des PCJ comparés aux postes-frontières traditionnels, il faut relever plusieurs défis dans leur mise en œuvre et dans leur gestion. Les défis et limites des PCJ sont les suivants :

a) Réduction de la souveraineté des Etats limitrophes : volonté politique lente à s'exprimer ;

b) Résistance de certaines administrations non favorables aux mesures de réduction de la corruption et du racket, ce qui peut entraîner le non-respect des procédures convenues ;

c) Coût de construction élevé : les changements physiques, structurels, technologiques et institutionnels impliquent également une contribution économique qui peut s'avérer coûteuse pour certains Etats ;

d) Obstacles d'ordre culturel, voire linguistique sur certains PCJ, à surmonter ;

e) Nombre des personnels des services de contrôle beaucoup plus élevé dans les PCJ que ceux des postes frontières traditionnels, du fait des exigences plus grandes en matière d'organisation et de coordination des opérations ;

f) Etc.

4.4. Approche stratégique pour la conception des PCJ de Zégoua

Au stade actuel du développement des PCJ dans l'espace de l'UEMOA, l'un des défis majeurs reste encore l'architecture des PCJ qui fixe ou conditionne leur fonctionnement. La conception des PCJ de Zégoua doit :

- prendre en compte tous les trafics ;
- assurer la fluidité des trafics pour chacun des circuits ;
- offrir toutes les possibilités opérationnelles devant permettre de garantir à terme l'efficacité recherchée ;
- permettre d'opérer les mutations nécessaires à la réduction, voire l'abolition des pratiques anormales ;
- offrir un cadre de vie et un niveau de confort acceptables aux utilisateurs et aux usagers ;
- pouvoir s'adapter aux évolutions futures sans exiger des travaux de génie civil importants ;
- se préoccuper de la qualité de l'environnement et du développement humain dans les alentours immédiats.

Si ces conditions peuvent être remplies au démarrage du projet ou à terme, il est possible d'opérer tous les changements escomptés dans les accords internationaux en agissant sur la volonté politique des Etats, le niveau technologique des PCJ en relation avec celui des administrations centrales ,les comportements des administrations et services utilisateurs. L'une des préoccupations de la présente étude sera de confronter chacune de ces exigences aux procédures et aux plans proposés.

4.5. Définition des personnes et des biens passant par les PCJ de Zégoua

Les personnes traversant la frontière sont les suivantes :

- riverains : habitants des villes, et villages situés de part et d'autre des frontières Côte d'Ivoire – Mali , élèves, commerçants habitant les environs du site ;
- voyageurs ;
- conducteurs de véhicules et personnel de bord ;
- personnels en charge de la gestion et de l'exploitation des PCJ ;

- personnels des administrations publiques, parapubliques et du secteur privé ;
- personnels d'intervention ponctuelle (ambulanciers, mécaniciens, dépanneurs, etc.).
- Les moyens de locomotion sont :
- moyen pédestre (piétons) ;
- motocycles ;
- charrettes ;
- voitures et camions ;
- véhicules spéciaux.

Tous les biens passant par les PCJ, quel que soit le mode de transport sont soumis au contrôle à la frontière, sauf disposition ou exemption prévue dans le Règlement particulier de la gestion et de l'exploitation.

4.6. Définition des zones

Il est proposé sept (7) zones faisant partie intégrante des PCJ. Ce sont :

1) Zone A : zone de contrôle des passagers (véhicules personnels, minicar et autocars) ;
2) Zone B : zone administrative ;
3) Zone C : zone de contrôle des marchandises ;
4) Zone D : zone de l'ECOR ;
5) Zone E : zone de contrôle des Hydrocarbures ;
6) Zone F : zone de contrôle du bétail ;
7) Zone G : zone d'extension.

Des zones d'aménagements spécifiques peuvent être définies à l'initiative et à la charge de chaque Etat, à condition que celles-ci n'empiètent pas sur le cordon de sécurité dressé autour des PCJ et que les activités qui s'y mènent n'aient aucun conflit d'intérêt avec celles des PCJ.

4.7. Définition des circuits

De l'analyse faite du plan d'aménagement proposé, il est proposé quatre (4) circuits le PCJ de Zégoua. Ce sont :

a) Véhicules de passagers ;
b) Véhicules de marchandises ;
c) Véhicules d'hydrocarbure ;
d) Véhicules de bétail.

Les différents circuits sont schématisés dans les figures ci-dessous.

4.7.1. Circuit des véhicules de passagers

4.7.1.1. Composition

Les véhicules empruntant le circuit des véhicules de passagers sont généralement les suivants (liste non exhaustive) :

- Tricycles à moteur destinés au transport de personnes ;
- Voitures particulières : (berline), etc. ;
- Véhicules de collection ;
- Véhicules utilitaires légers (VUL) : pick-up, fourgon, etc. ;
- Véhicules de transport en commun : taxis communaux, taxis-brousse, minibus, autobus et autocars (y compris les articuler) ;
- Véhicules d'intérêt général prioritaires : police, gendarmerie, douanes, lutte contre l'incendie, d'intervention des unités mobiles hospitalières ;
- Véhicules d'intérêt général bénéficiant de facilité de passage : ambulance de transport sanitaire, véhicules d'intervention des services des concessionnaires de

Réseaux (eau, électricité, téléphone), de transport de fonds ;
– Véhicules spécialisés dans les opérations de remorquage.

4.7.1.2. Circuit emprunté

Le véhicule de passagers arrive aux PCJ depuis le pays de sortie. Après avoir franchi le portail, il entre dans le domaine du poste en empruntant la voie qui lui est dédiée. Il se fait enregistrer sommairement à la guérite d'entrée ensuite est orienté vers le bâtiment Immigration. Il se rend au bâtiment Immigration, s'arrête dans les limites de l'aire de débarquement. A ce niveau, tous les passagers descendent du véhicule avec leurs bagages.

Les passagers se dirigent vers les boxes qui sont aménagés au niveau du bâtiment immigration pour les formalités de toute catégorie (Immigration, santé, douane (laisser passer), des deux pays dans un seul et même espace et au niveau des parkings des guichets pour le contrôle de toute nature (Police, Douane, etc.).

Le conducteur se rend dans le parking qui est dédié à son véhicule où il stationne.

Ainsi, les usagers marquent un seul arrêt, accomplissent les formalités en un lieu et se font contrôler au parking suivant les besoins et repartent vers la sortie.

Pour se garer sur l'aire de stationnement correspondant afin de débarquer tous les passagers pour les formalités. Après avoir débarqué les passagers il va stationner dans le parking qui lui est dédié en attendant la fin des formalités.

Les passagers se dirigent vers les guichets qui sont aménagés au niveau du bâtiment immigration pour les formalités de toute catégorie (Immigration, santé, douane (laisser passer), des deux pays dans un seul et même espace et au niveau des parkings des guichets pour le contrôle de toute nature (Police, douane, etc.).

Après avoir terminé les formalités les passagers se dirigent vers le parking où est stationné leur véhicule pour embarquer et sortir des PCJ. La figure n°11 ci-après présente le circuit des véhicules des passagers.

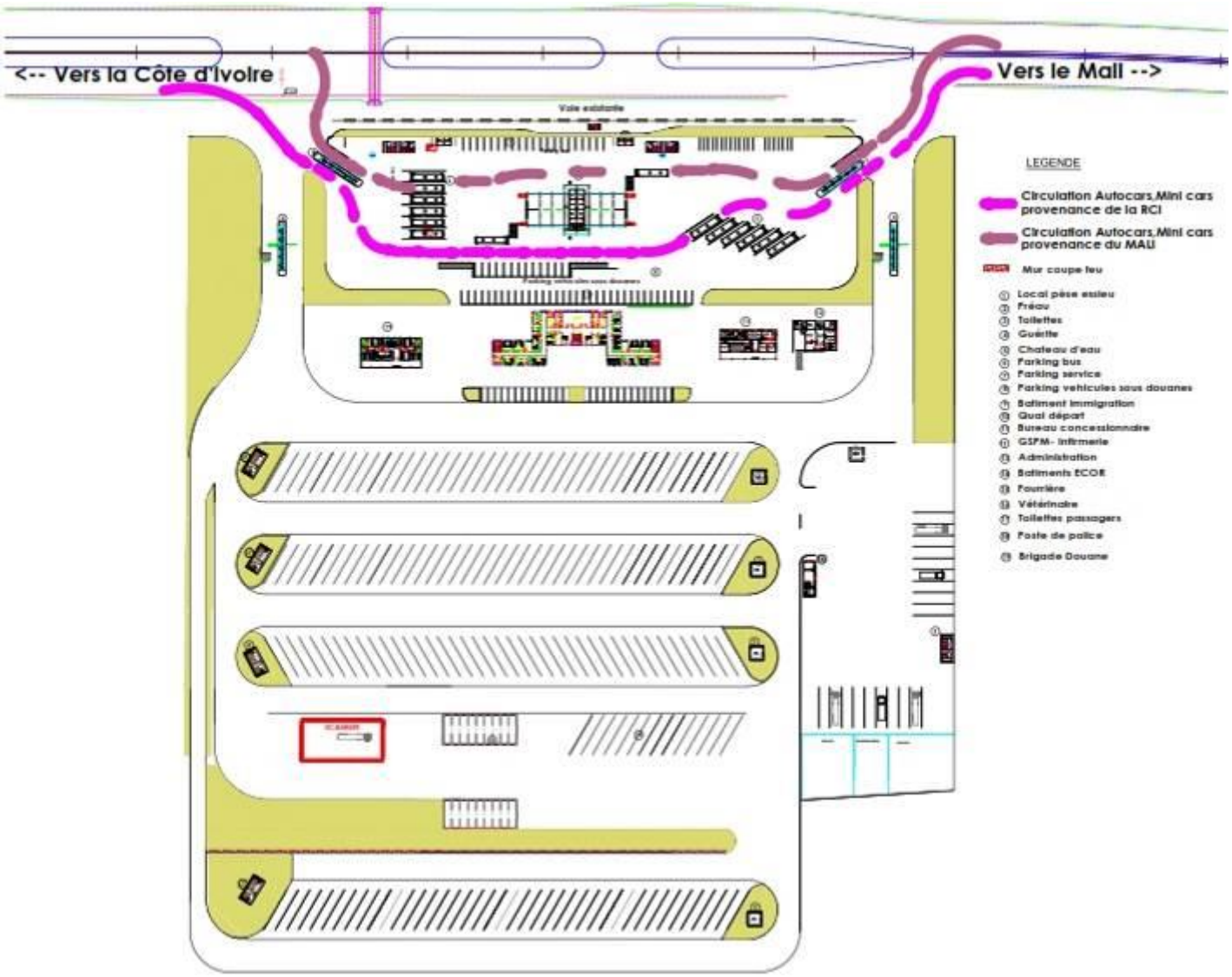


Figure 11 : Circuit des véhicules de passagers

4.7.2. Circuit des véhicules de marchandises

4.7.2.1. Composition

Les véhicules empruntant le circuit des véhicules de marchandises sont généralement les suivants (liste non exhaustive) :

- Tricycles à moteur destinés au transport de marchandises ;
- Camionnettes ;
- Poids lourds (PL) ;
- Véhicules d'intérêt général prioritaire : police, gendarmerie, douanes, lutte contre l'incendie, d'intervention des unités mobiles hospitalières ;
- Véhicules d'intérêt général bénéficiant de facilité de passage : ambulance de transport sanitaire, véhicules d'intervention des services des concessionnaires de réseaux (eau, électricité, téléphone), de transport de fonds ;
- Véhicules spécialisés dans les opérations de remorquage.

4.7.2.2. Circuit emprunté

Le véhicule de marchandises entrant dans le domaine du poste est enregistré au niveau de la guérite. Ensuite il se dirige vers le parking dédié à son type de véhicules et à sa destination en empruntant la voie qui leur est dédiée.

Si le camion est vide, il est contrôlé au niveau de la guérite par les agents de douane à la guérite et orienté vers le parking qui lui es dédié où il peut se garer pour les formalités d'immigration (contrôle des passeports), de police (enregistrement du véhicule) et de douane (laisser passer). Le camion peut alors sortir du poste après vérification à la guérite qu'il a effectué toutes les formalités au poste.

Si le camion est chargé, il est orienté vers le circuit des formalités techniques (pesage - scannage) réalisées conjointement par les agents de brigades des deux pays. Le camion est ensuite dirigé vers le parking à un emplacement à eux affecté depuis la guérite ou du poste de scannage. Il n'est pas obligatoire que tous véhicules soient scannés et pesés. La décision de scanner et/ou de peser un camion sera éventuellement prise sur l'évaluation des risques de fraude ou de problèmes de sécurité.

Parallèlement et presque simultanément, les agents des services phytosanitaires traitent les dossiers les concernant en fonction des chargements. Suivant les cas et sur décision conjointe ou d'une brigade qui en avise l'autre, le camion est orienté vers le hangar Ecor pour réaliser le contrôle conjointement par les agents des bridages des deux (2) pays en présence de l'opérateur économique ou son transitaire. Le cas échéant, les phytosanitaires saisissent l'occasion de l'Ecor pour prélever des échantillons de contrôle.

Les résultats de pesage, de scannage et d'Ecor sont exploités parallèlement, mais simultanément par les deux brigades pour le traitement des dossiers de marchandises avant de les transmettre à leurs bureaux respectifs pour la suite de formalités.

Les deux brigades sont à nouveau saisis des quittances et «bon à enlever», «bon à conduire» pour les vérifications nécessaires et les dirige vers la guérite pour sortie libre ou sous escorte. Pendant que l'opérateur économique ou son transitaire accomplit les formalités relatives aux marchandises, le conducteur du camion accomplit au niveau du bâtiment principal celles relatives au camion (Police et douane) et aux passagers (Immigration, police, santé).

Le camion peut alors sortir du poste dans les conditions liées au régime des marchandises (escorte ou non) et après vérification à la guérite qu'il a effectué toutes les formalités au poste. La figure n°12 ci-après présente le circuit des véhicules des marchandises.

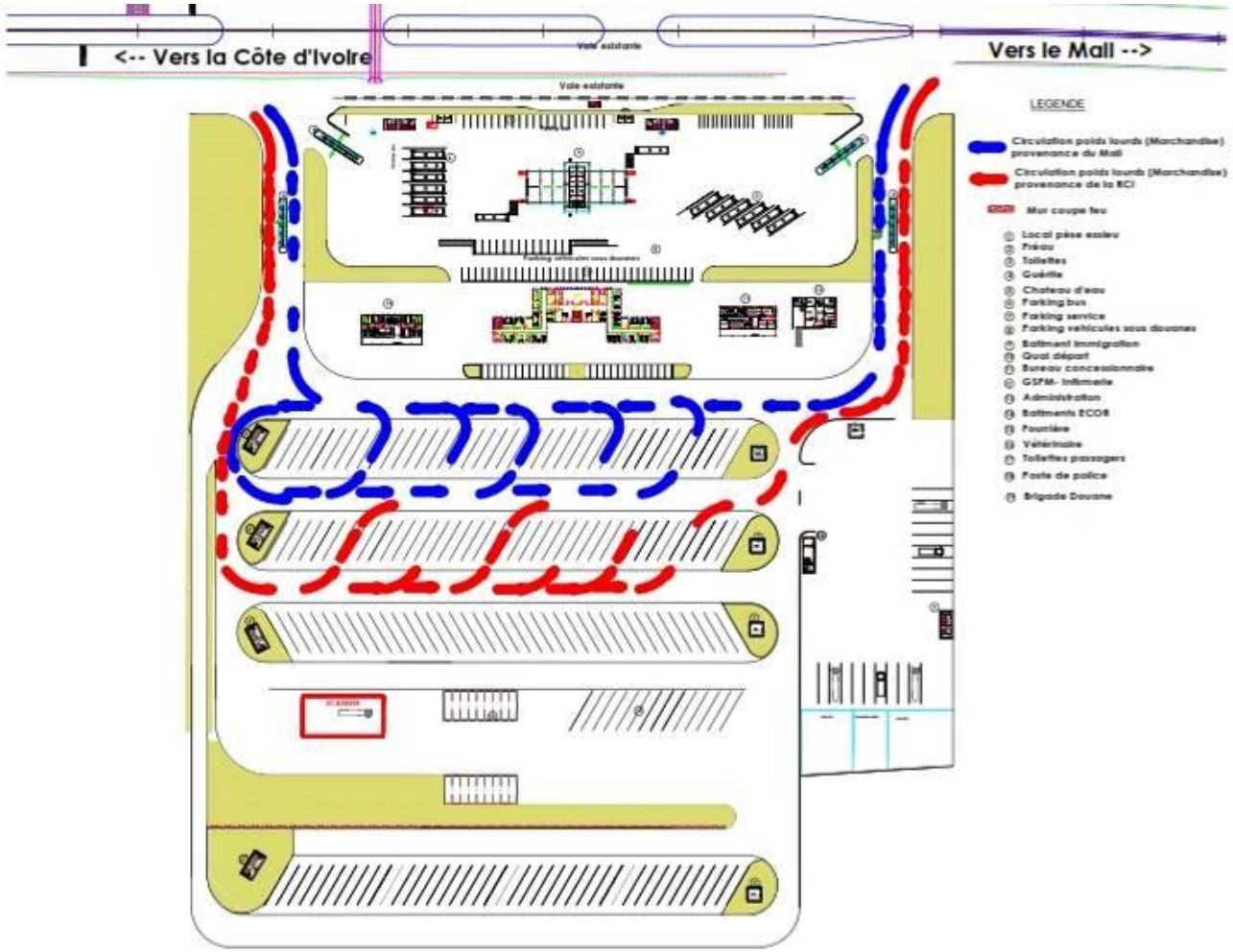


Figure 12 : Circuit des véhicules de marchandises

4.7.3. Circuit des véhicules d'hydrocarbure

4.7.3.1. Composition

Les véhicules empruntant le circuit des véhicules d'hydrocarbure sont généralement des camions citernes

4.7.3.2. Circuit emprunté

Le véhicule hydrocarbure entrant dans le domaine du poste est enregistré au niveau de la guérite. Il est contrôlé au niveau de la guérite par les agents de douane puis est orienté vers l'air de stationnement qui lui est dédié pour se garer. L'usager revient à la guérite pour les formalités d'immigration (contrôle des passeports), de police (enregistrement du véhicule) et de douane (laisser-passer). Le camion peut alors sortir du poste après vérification à la guérite qu'il a effectué toutes les formalités au poste. La figure n°13 ci-après présente le circuit des véhicules d'hydrocarbure.

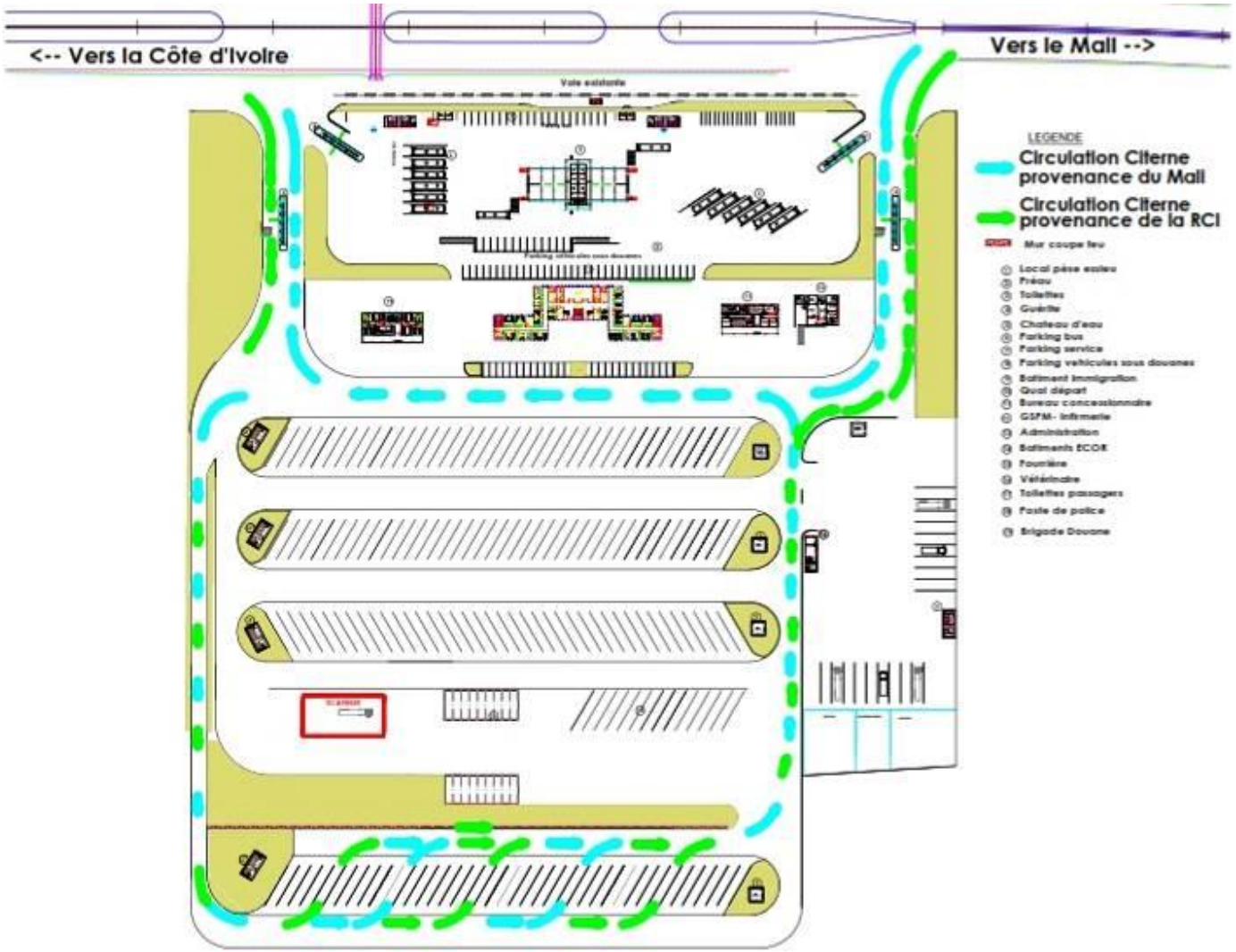


Figure 13 : Circuit des véhicules d'hydrocarbure

4.7.4. Circuit des véhicules de bétail

4.7.4.1. Composition

Les véhicules de bétail sont tous types de véhicules qui transportent des produits soumis au contrôle vétérinaire frontalier. Ce sont en général :

- les animaux domestiques de toutes les espèces, la faune sauvage, les abeilles et les poissons ;
- les produits d'animaux et les produits d'origine animale ;
- les complexes minéraux, vitaminés et les produits destinés à l'alimentation animale ;
- les médicaments et vaccins vétérinaires, et les produits biologiques à usage vétérinaire ;
- les semences, les embryons et les œufs fécondés des animaux ;
- les autres facteurs de production animale.

4.7.4.2. Circuit emprunté

Le véhicule de bétail provenant du Mali, ou de la Côte d'Ivoire se fait enregistré à la guérite d'entrée. Ensuite, il est orienté vers la zone qui lui est dédiée.

A l'arrivée, les animaux sont déchargés sur le quai prévu à cet effet dans l'espace qui leur est dédié et conduits vers l'enclos à bétail pour les contrôles réglementaires.

Les agents de service vétérinaire des deux pays effectuent le contrôle sanitaire requis en présence de l'opérateur économique ou de son transitaire. Sur la base des résultats du contrôle, l'opérateur économique ou de son transitaire se déplace vers la zone "Brigades des douanes" pour finaliser les formalités vétérinaires et accomplir celles des douanes qui s'effectuent à partir de l'étape Ecor.

Pendant que l'opérateur économique ou son transitaire accomplit les formalités relatives aux animaux, le conducteur du camion accomplit au niveau du bâtiment principal celles relatives au camion (Police et douane) et aux passagers (Immigration, police, santé).

Dès que toutes les formalités sont accomplies, le camion sort du domaine du poste et se positionne devant le quai pour le chargement des animaux en présence des agents vétérinaire de la douane. Après le chargement, le camion peut alors repartir. La figure n°14 ci-après présente le circuit des véhicules des Bétails .

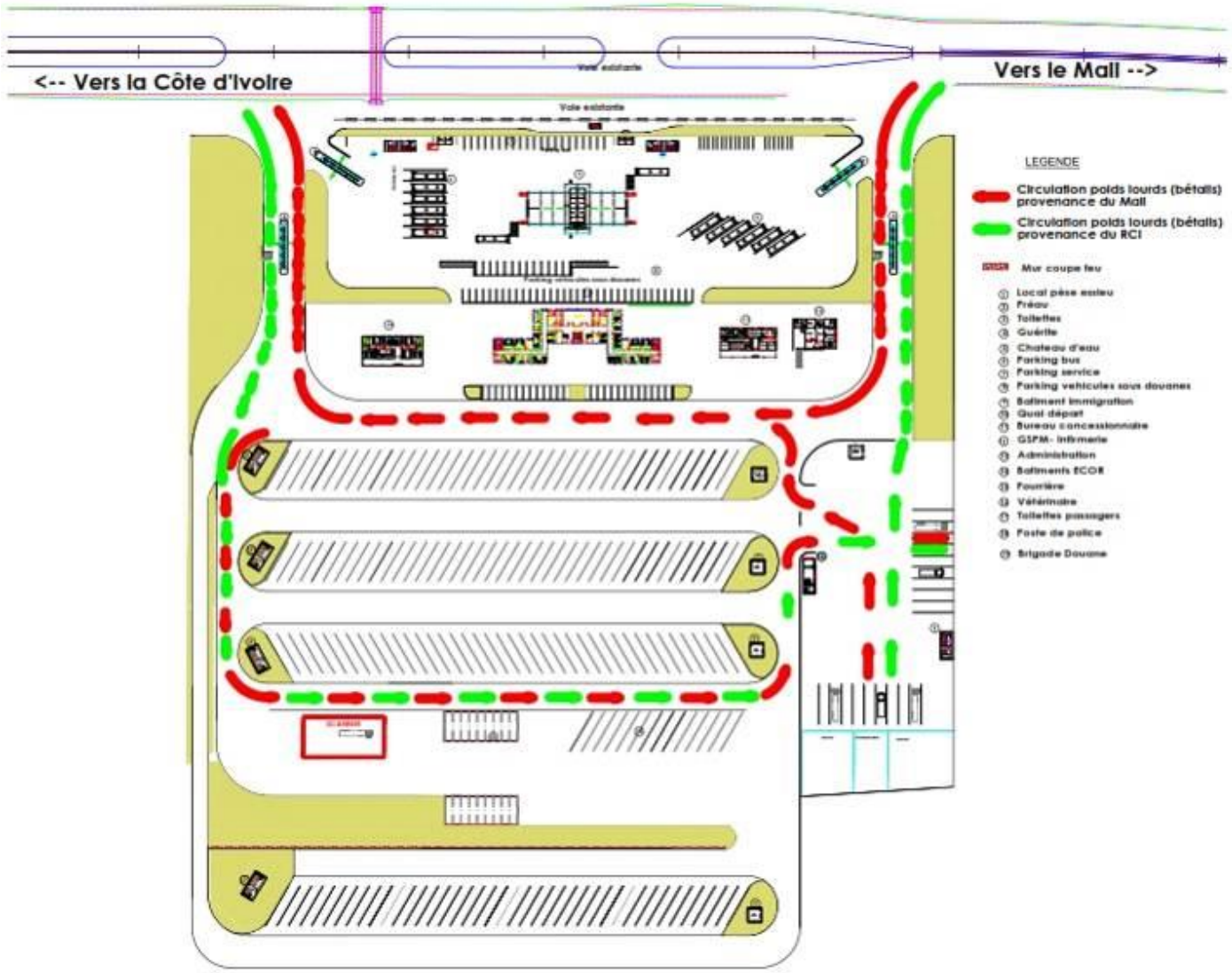


Figure 14 : Circuit des véhicules de bétail

4.8. Plan d'aménagement

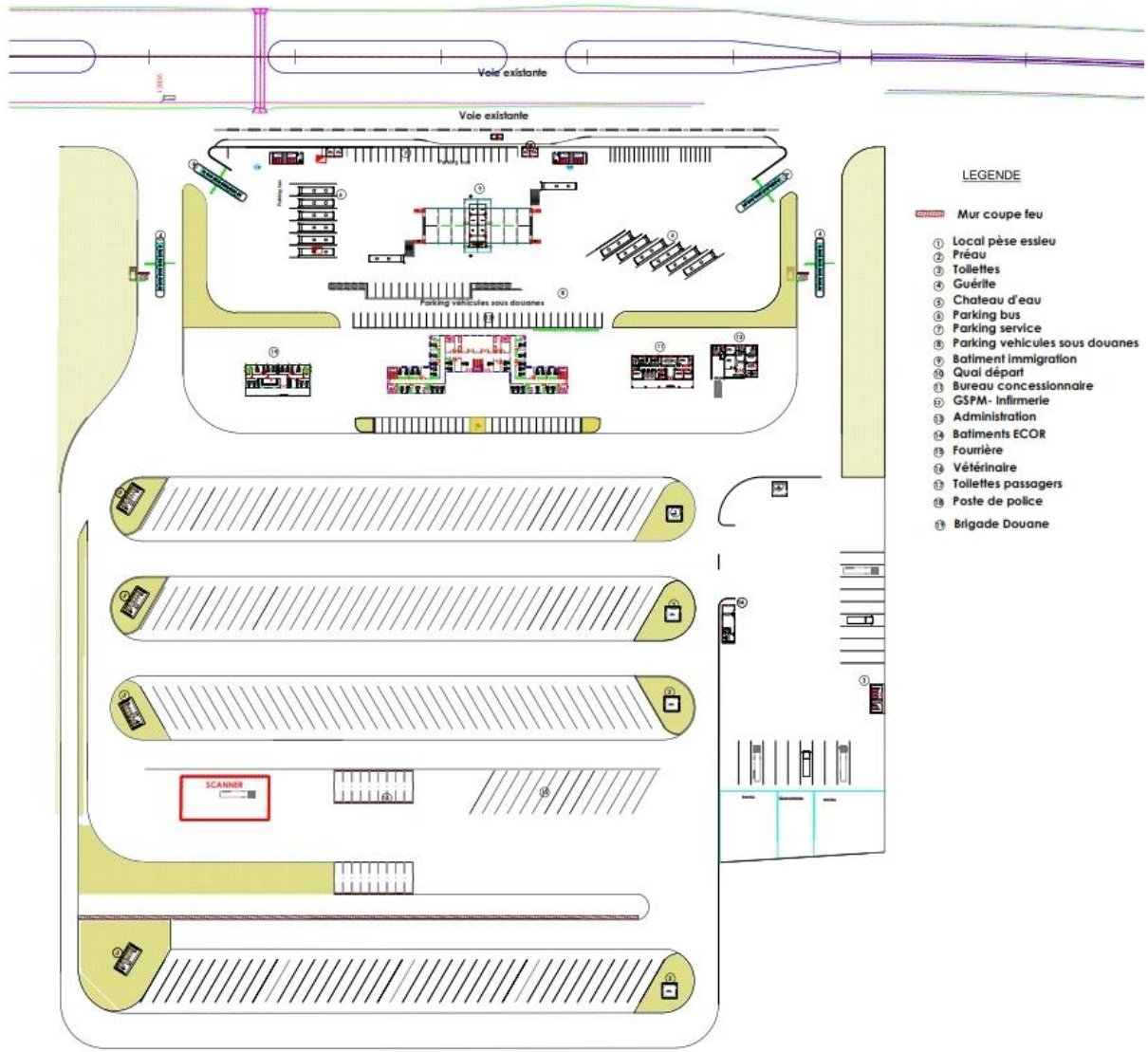


Figure 15 Plan d'Aménagement

Figure 16 : Vue d'ensemble du plan d'Aménagement en 3D

5. ETAT INITIAL DE LA ZONE DU PROJET

Sommaire

5. ETAT INITIAL DE LA ZONE DU PROJET 96
5.1. Données générales de la zone du projet 96
5.1.1. Situation administrative des deux pays ayant en commun la gestion des PCJ 96
5.1.2. Situation et organisation administrative du cercle de Kadiolo 97
5.1.3. Situation et organisation administrative du département de Ouangolodougou 98
5.1.4. Projet de création d'une Zone économique Sikasso-Korhogo-Bobodioulasso (ZE-SKB) 99
5.1.5. Zones d'influence du projet 99
5.2. Caractéristiques générales de la zone du projet 100
5.2.1. Environnement physique 100
5.2.2. Environnement biologique 104
5.2.3. Environnement humain 105
5.3. Résultats du comptage du trafic sur le poste de Zégoua 110
5.3.1. Evolution journalière du trafic sens 1 Mali vers la Cote d'Ivoire 110
5.3.2. Evolution journalière du trafic sens 2 Côte d'Ivoire vers Mali 112
5.3.3. Trafic sur le corridor de Zégoua 113
5.4. Estimation du nombre de voyageurs sur le corridor de Zégoua 115
5.5. Trafic de marchandises sur le corridor de Zégoua 116
5.5.1. Evolution du trafic futur sur les postes de contrôle juxtaposés de ZÉGOUA 118
5.5.2. Hypothèse de croissance sur l'évolution du trafic 118
5.5.3. Genre et groupes vulnérables 119
5.5.4. Niveau de pauvreté des populations 121
5.6. Zone d'influence directe (site de construction des PCJ et ses environs immédiats) 124
5.6.1. Situation adminstrative et géographique de la ville de Zégoua 124
5.6.2. Environnement biophysique 124
5.6.3. Environnement humain 125
5.6.4. Accès à l'eau et assainissement 131
5.6.5. Gestion des déchets solides 131
5.6.6. Acces à l'électricité 132
5.6.7. Activités économiques 132
5.6.8. Services déconcentrés de l'Etat dans la commune de Zégoua 136

5.1. Données générales de la zone du projet

5.1.1. Situation administrative des deux pays ayant en commun la gestion des PCJ

Les deux pays qui auront en charge la gestion des postes de contrôle frontaliers juxtaposés de Zégoua sont le Mali et la Côte d'Ivoire. Ces deux états se présentent comme suit :

Le Mali

Le Mali est un vaste pays sahélien enclavé, situé au cœur de l'Afrique de l'Ouest. Il est limité au nord par la Mauritanie, au sud par le Burkina Faso et la Côte d'Ivoire, à l'est par le Niger et l'Algérie, et à l'ouest par la Guinée Conakry et le Sénégal. Sa population est estimée en 2018, à 19 419 003 habitants dont 9 630 208 hommes et 9 788 795 femmes; selon un rapport de la Banque Mondiale, dont environ 70% vit en milieu rural. Il couvre une superficie estimée à 1241 238 km^2. A l'instar de nombreux pays africains, l'économie malienne reste très dépendante du secteur minier et de la production agricole. Le Mali connaît en effet, une agriculture riche et variée, mais constamment soumise aux aléas climatiques. Il reste néanmoins, le deuxième producteur africain du coton et occupe également le troisième rang à l'échelle du continent pour sa production d'or. Le secteur agropastoral (coton, riz, fruits et légumes, produits de cueillette, bétail) et le secteur minier (production de l'or) constituent les deux piliers de son économie nationale. Le secteur manufacturier reste pour sa part très peu développé et le pays connait une très forte croissance démographique que le marché de l'emploi peine à absorber. Bien que classé troisième producteur mondial d'or en Afrique, le Mali reste parmi les Pays Pauvres Très Endettés (PPTE) du continent.

La Côte d'Ivoire

La Côte d'Ivoire, pays côtier, est situé en Afrique occidentale dans la zone intertropicale. Elle est limitée au nord par le Burkina Faso et le Mali, au sud par l'océan Atlantique, à l'ouest par la Guinée et le Libéria et à l'est par le Ghana. La population est estimée à 20,8 millions d'habitants en 2014 dont 26% d'immigrés provenant principalement des pays de la sous-région ouest-africaine. La Côte d'Ivoire a une relative prospérité économique par rapport à ses voisins. L'économie de la Côte d'Ivoire repose essentiellement sur l'agriculture d'exportation (cacao, café, bois, palmier à huile, hévéa) et dispose également de pétrole, de gaz naturel, de diamants, de manganèse, de minéral de fer, de cobalt, de bauxite, et de ressources hydroélectriques. Sa superficie est de 322 462 km^2. Les deux pays entretiennent d'importants échanges commerciaux à travers le Port d'Abidjan, celui de San Pedro et le corridor Abidjan-Yamoussoukro-Ouangolodougou-Zégoua-Sikasso. Cette figure ci-après présente la situation géographique des deux (2) pays frontaliers. La figure n°17 ci-après présente la situation géographique des PCJ de Zegoua.

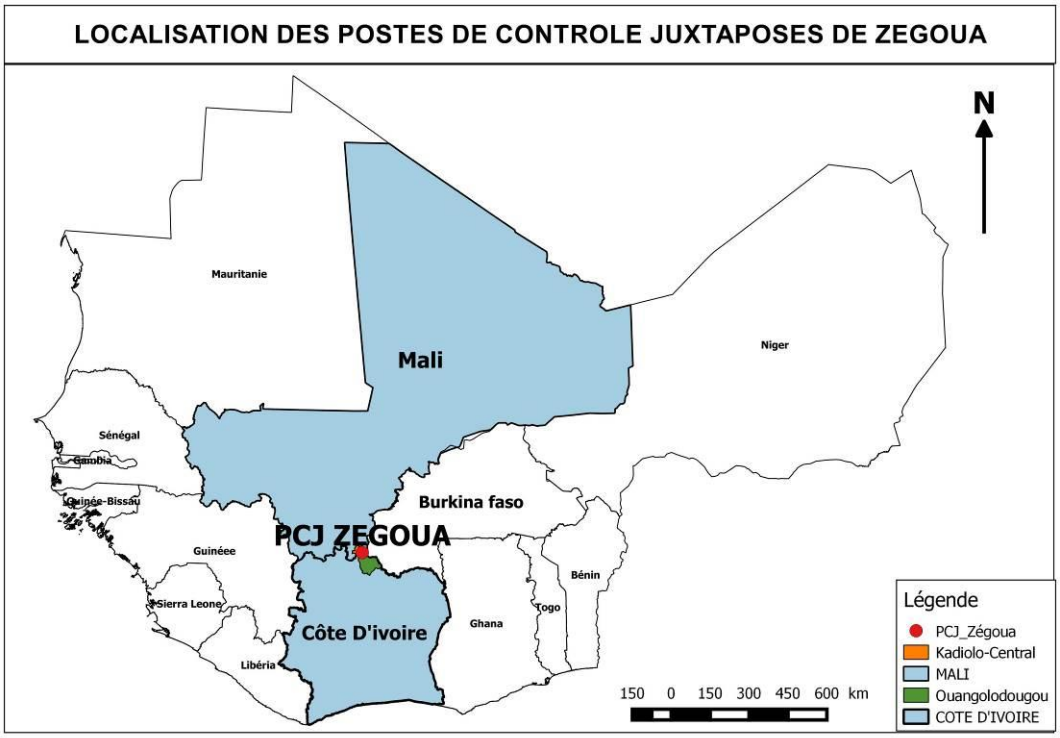


Figure 17 : Localisation des PCJ de Zégoua

5.1.1.1. Les circonscriptions administratives de Kadiolo et Ouangolodougou

Deux circonscriptions administratives vont devoir gérer directement ou indirectement les impacts du projet de construction des PCJ de Zégoua : le cercle de de Kadiolo et le département de Ouangolodougou.

5.1.2. Situation et organisation administrative du cercle de Kadiolo

Le Cercle de Kadiolo est situé à l'extrême sud de la république du Mali. Il est limité à l'est par la République du Burkina Faso, à l'ouest par le département de Tengrela (République de Côte d'Ivoire), au sud par les sous-préfectures de M'bengué, et Niellé (RCI), au Nord par le Cercle de Sikasso et au Nord-Ouest par le Cercle de Kolondiéba. Le cercle compte en 2005 une population estimée à 250469 habitants et repartie en hommes et femmes (source DRPSIAP/Sikasso). Il est composé de neuf (9) communes rurales qui sont : Kadiolo, Fourou, Loulouni, Misséni, Zégoua, Dioumaténé, Kaî, Nimbougou et Diou. Le chef-lieu du cercle de Kadiolo est situé à 13 kilomètres de Zégoua,lieu d'implantation des PCJ. Cette figure ci-après présente la carte administrative du cercle de Kadiolo. La figure n°18 ci-après présente la carte administrative du cercle de Kadiolo.

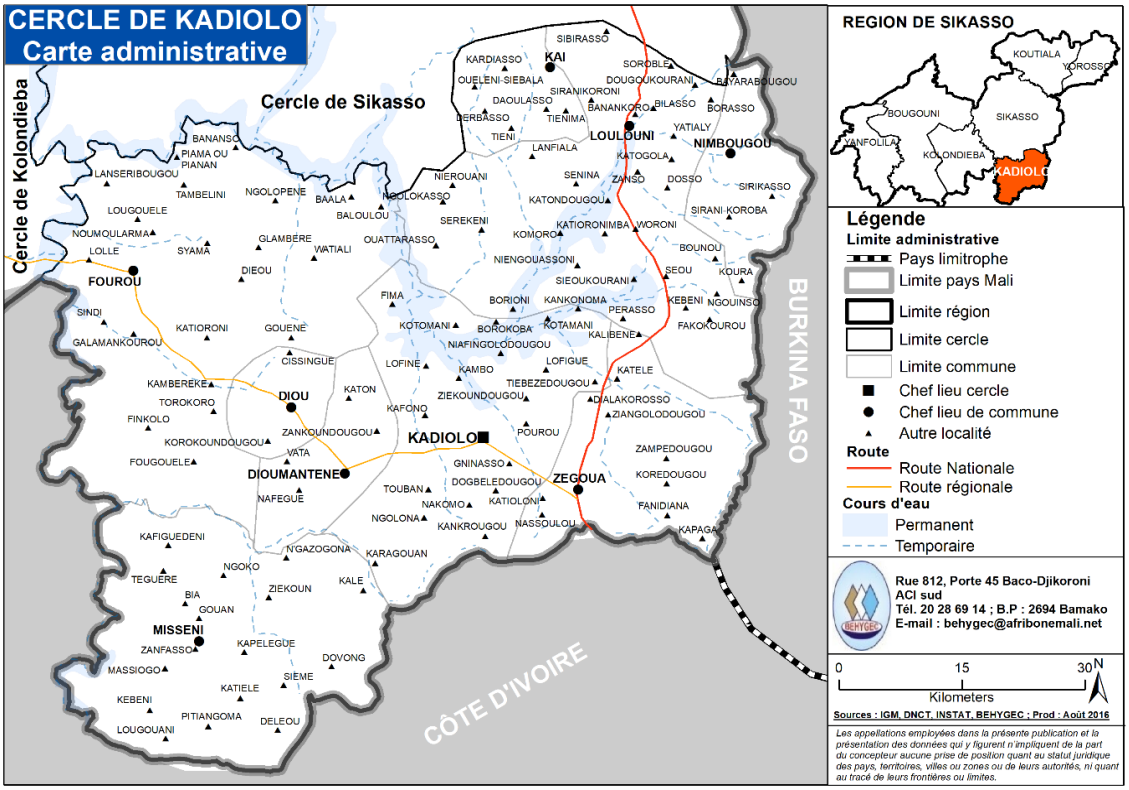


Figure 18 : Carte administrative du cercle de Kadiolo

5.1.3. Situation et organisation administrative du département de Ouangolodougou

Le département de Ouangolodougou est limité au nord par la commune rurale de Zégoua, frontière naturelle entre la Côte d'Ivoire et le Mali. Kadiolo et Ouangolodougou sont les deux grandes villes proches du site du projet où sont actuellement localisées les directions des services publics qui interviennent à la frontière. Les populations de ces deux villes frontalières entretiennent des relations sur plusieurs points : échanges commerciaux, affinités socioculturelles, infrastructures sanitaires. La carte ci-dessous présente la carte administrative du cercle de Kadiolo. La carte ci-dessous présente la carte administrative du cercle de Kadiolo. La figure n°19 ci-après présente une vue de la zone du projet.

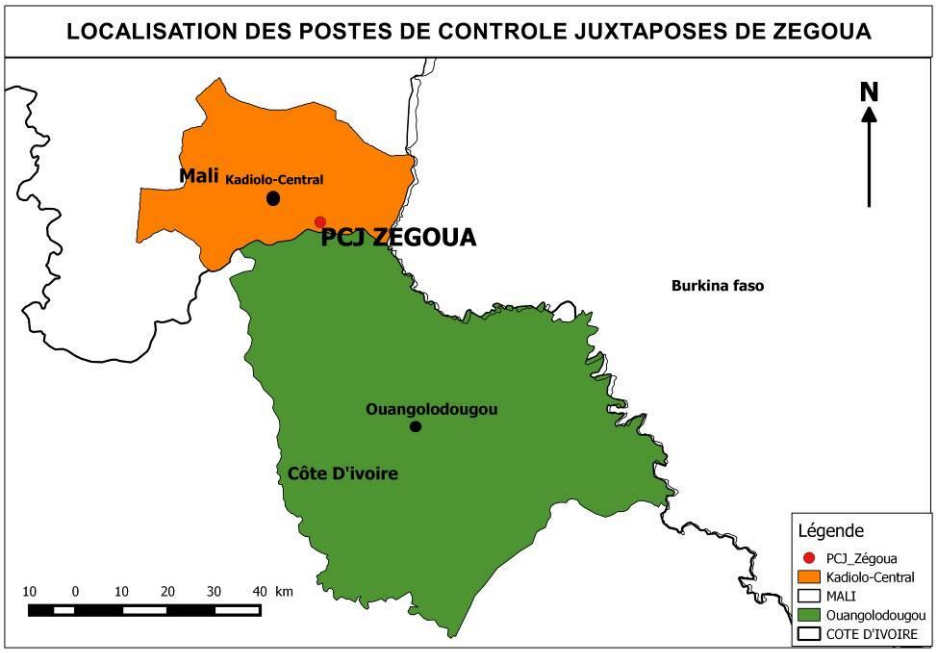


Figure 19 : Vue la cartographie de la zone du projet

5.1.3.1. Les villes de Zégoua et de Pogo

Zégoua et Pogo sont deux localités très proches du site du projet. Ils sont séparés par la frontière naturelle. Le premier cité est situé au Mali, c'est la ville d'accueil du projet et le second est situé en Côte d'Ivoire à environ 4 km du site des PCJ.

5.1.4. Projet de création d'une Zone économique Sikasso-Korhogo-Bobodioulasso (ZE-SKB)

Dans la perspective d'un développement sous régional, un accord tripartite portant création d'une Zone Economique (ZE) en faveur du développement des régions frontalières du Triangle Sikasso-Korhogo-Bobo Dioulasso a été signé le lundi 14 mai 2018 à Sikasso par les premiers ministres Malien et ivoirien. Cet accord vise à créer des opportunités d'investissements et un environnement juridique et commercial favorable, notamment dans les domaines de l'agro-industrie, des technologies de l'information et de la communication, de la culture, du tourisme, des services médicaux, des industries manufacturières, des services financiers et des industries extractives. Convaincus que la ZE a pour but ultime l'augmentation des investissements et la création d'emplois grâce à la création d'«îlots d'excellence» pour les entreprises qui y investissent ;Désireux d'accroitre les flux d'investissement dans leurs Etats et d'accélérer leur intégration économique.

En effet, les localités frontalières de ces trois (3) pays entretiennent depuis longtemps des dynamiques d'échanges et de développement autonome sur les plans social (« triangle sénoufo »), culturel (« triangle du balafon »,) et économique. Ces différentes villes regorgent d'un potentiel en ressources naturelles peu exploitées et disposent de certains facteurs de production (l'électricité, les pistes rurales, les routes nationales, les aéroports), favorisant la concentration d'entreprises dans les domaines de l'agro-industrie, de la logistique et le développement de chaînes de valeurs dans les filières disposant d'avantages comparatifs. Ceci permettrait d'attirer les investissements étrangers, de créer des emplois, notamment pour les jeunes et les femmes et d'accroître l'accès à la technologie et d'améliorer les conditions de vie des populations. L'ambition de la ZE est de mettre en synergie toutes les opportunités de développement entre les trois (3) pays de manière à rendre leurs économies plus complémentaires, en particulier dans la zone transfrontalière.

Il s'agira plus spécifiquement de (i) bâtir une infrastructure résiliente ;(ii) développer les chaînes de valeurs agricoles prioritaires de la production, de la conservation, du transport comme le PCJ, de la transformation et de l'accès aux marchés, afin de favoriser le développement économique ; (iii)promouvoir l'investissement à travers les partenariats publics-privés; (iv) renforcer la productivité et la compétitivité des entreprises implantées dans la ZE ; (v) accroître les échanges communautaires et les exportations en s'appuyant sur une infrastructure de qualité ; (vi) contribuer à promouvoir le rayonnement social culturel en renforçant les relations séculaires d'intégration des populations de la zone. Les principes directeurs suivants seront respectés : transparence, équité, solidarité, subsidiarité et complémentarité. Ce projet intègre la vision de construction des PCJ Zégoua dont l'objectif est de simplifier les procédures de contrôle aux points de passage des frontières entre les Etats pour les personnes, marchandises et moyens de transport, par la mise en place de moyens modernes en termes d'infrastructures, d'équipements et de traitement administratif et douanier, dans le but de rendre le trafic plus fluide et de réduire les coûts qui y sont associés.

5.1.5. Zones d'influence du projet

La zone d'influence environnementale du projet comprend une zone d'influence directe et une zone d'influence indirecte ou diffuse. Le site mis à la disposition du projet pour les études se situe entre les latitudes 10°29'15''N et longitudes 5°39'13''W. Le terrain retenu pour la construction des PCJ comme indiqué plus haut s'étend sur une superficie d'environ 14 hectares selon les options d'aménagements étudiées. Il est situé dans la ville de Zégoua à environ 4 kilomètres de Pogo ville frontalière entre la Côte d'Ivoire et le Mali . Ce site sera retenu comme zone d'influence directe du projet, le terrain des PCJ et ses environs immédiats y compris la ville de Zégoua dans laquelle seront appréhendés les aspects biophysiques et socioéconomiques. Elle correspond à la zone où les milieux naturels et humains pourraient être directement perturbés. En phase travaux par les

activités de construction des postes (occupation du terrain, transport de matériaux pour les travaux, défrichement du couvert ligneux et herbacé, mouvement des engins de terrassement). En phase exploitation tout l'environnement sera influencé par le fonctionnement des PCJ. Toutefois, si les matériaux nécessaires (latérite, argile, sable, ballast, ...) pour la construction des PCJ et aménagements connexes sont situés hors de la zone d'étude définie plus haut, elle sera également étendue aux superficies des emprunts et des dépôts et à leurs pourtours immédiats ainsi qu'aux pistes d'accès à ces emprunts, et carrières. Quant à la zone d'influence diffuse qui couvre les aspects socio-économiques, elle se justifie par les activités indirectes de l'exploitation des PCJ, les activités socio-économiques (déplacement des populations, transport, commerce, aires de repos …) dont les incidences, pourraient influer de façon significative le développement local de la Commune de Zégoua, les cercles de Kadiolo et Sikasso (coté Malien) et les sous-préfectures de Niellé, M'bengué, Pogo et le département de Ouangolodougou de la Côte d'Ivoire . Outre cette zone physique locale, toute la région du projet et les deux pays font partie de la zone d'influence diffuse ou indirecte du projet du fait des retombées économiques de la facilitation des transports.

5.2. Caractéristiques générales de la zone du projet

Les données de référence ayant servi pour présenter les caractéristiques générales de la zone du projet sont celles de la région du sud du Mali. De façon générale, l'environnement biophysique du sud du Mali est identique à la région du nord de la Côte d'Ivoire proche du site du projet. Les données de la station météorologique de Sikasso ont permis de décrire la situation climatologique du site du projet.

5.2.1. Environnement physique

5.2.1.1. Relief et paysage

Le relief de la zone du projet est peu accidenté et dominé par des plaines, des bas-fonds et des plateaux. A l'instar de la Région du Sikasso à laquelle elle appartient, la zone de Projet s'inscrit dans le relief général au sud du Mali composé de collines, de vallonnements, et de moutonnements. Cette zone se caractérise par de petits thalwegs encastrés dans une série de monticules dont le plus haut point culmine à près de 200 m dans la commune de Zégoua. Ces formes plus ou moins élaborées, sont parcourues par des plaines de grande monotonie qu'accentue le couvert forestier. Les dénivellations ne sont jamais importantes entre les sommets des collines et les zones de dépression. Les accidents du relief sont rares, voire inexistants ; on note tout de même la présence de « chaînes » de roches granitiques, de petites buttes cuirassées témoin de l'action des climats anciens. Les vallées drainent de façon assez désordonnée, des eaux qui se rassemblent dans des zones de bas-fonds marécageux et des marigots qui sont réduits à leur plus simple expression pendant les saisons sèches. Le paysage caractérisé par une certaine monotonie est essentiellement composé de savane arborée avec une variante dans sa dégradation.

Le relief est généralement peu marqué, l'altitude moyenne est comprise entre 280 et 400 m, excepté au sud de Sikasso où le point culminant atteint 766 m. Des plateaux gréseux aux sommets recouverts de cuirasses latéritiques alternent avec des bas-fonds et des plaines alluviales étirés le long de cours d'eau souvent temporaires.

5.2.1.2. Climat

Le climat est de type tropical soudanien, caractérisé par une pluviométrie abondante (1300 à 1500 mm d'eau par an) par rapport à la moyenne du Mali. La saison des pluies longue de 5 à 6 mois avec plus 90 jours de pluie par an est alternée par une saison sèche. En saison des pluies le vent dominant est la mousson chargée d'humidité qui souffle du Sud-Ouest au Nord-Est et saison sèche le harmattan, vent chaud et sec vient du Nord-Est. En décembre (mois le plus froid) la température moyenne est de 24°C. En saison des pluies la moyenne des maxima atteint 29°C. A cet effet, les données météorologiques de la station synoptique de Sikasso fournies par l'Agence Nationale de la Météorologie du Mali ont été utilisées. L'analyse des conditions climatiques de la zone

d'étude a été réalisée à partir du traitement et de l'interprétation des données numériques météorologiques de 2005-2015.

5.2.1.3. Pluviométrie

Les plus fortes précipitations sont enregistrées pendant les mois de Juillet, Août et Septembre allant jusqu'à 325 mm (Août). Ces grandes précipitations se manifestent par des ruissellements importants et une forte recharge de la nappe phréatique. De Décembre à Mars, la zone d'étude ne reçoit presque pas de pluie. Cette période correspond à la saison sèche.

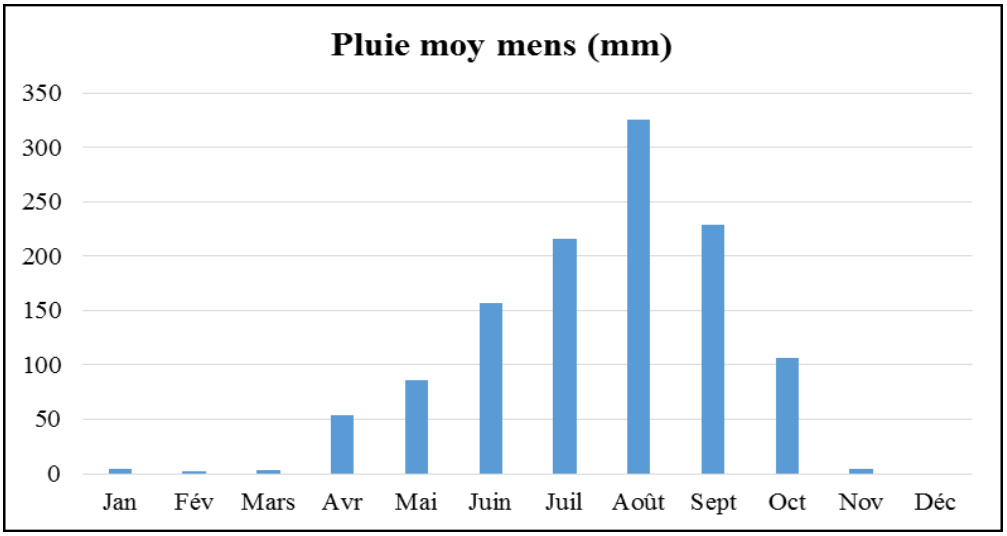


Figure 20 : Variation moyenne mensuelle de la pluviométrie à Sikasso (2005-2015)

Source : Agence Nationale de Météorologie du Mali.

5.2.1.4. Température

Les températures moyennes extrêmes oscillent entre 17°C (minima) et 37°C (maxima). Les périodes les plus chaudes sont les mois de Mars et Avril avec des pics au mois d'Avril. Les plus faibles températures sont obtenues pendant les mois de Décembre et Janvier, ce qui correspond à la période fraîche.

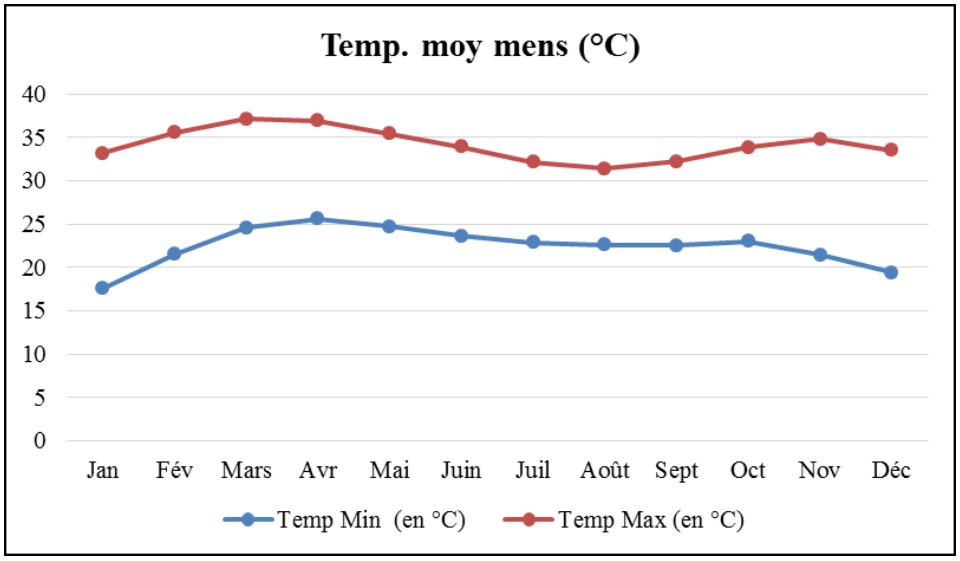


Figure 21 : Evolution moyenne mensuelle de la température à Sikasso (2005 - 2015)

Source : Agence Nationale de Météorologie du Mali

5.2.1.5. Vent

Les valeurs les plus élevées de la vitesse du vent sont enregistrées aux mois d'Avril et Mai avec un pic en Avril (2,7m/s). Cette période correspond à la période sèche qui est caractérisée par un vent sec (l'harmattan).

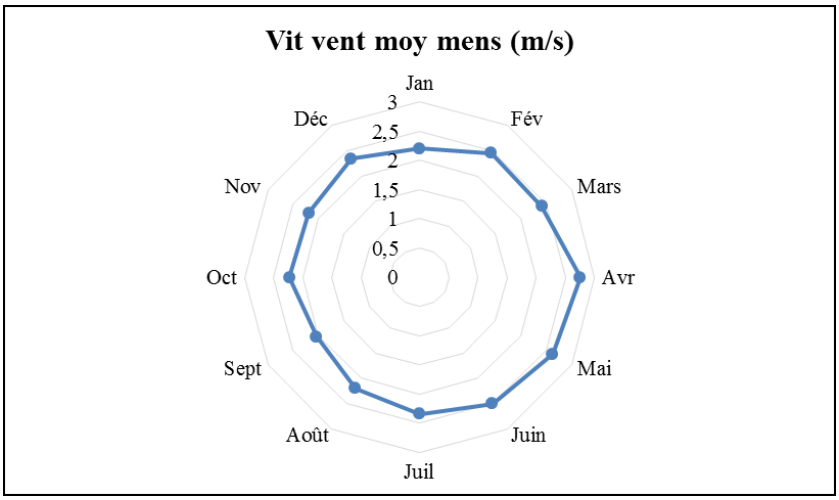


Figure 22 : Evolution moyenne mensuelle de la vitesse du vent à Sikasso (2005-2015)

Source : Agence Nationale de Météorologie du Mali

Tableau 8 : Evolution des directions dominantes du vent à Sikasso (2005-2015)

Mois	Jan	Fév	Mar	Avr	Mai	Jui	Jui	Août	Sept	Oct	Nov	Déc
Directions dominantes du vent	*E*	*E*	*E*	*SW*	*SW*	*SW*	*SW*	*SW*	*SW*	*SW*	*E*	*NE*

Source : *Agence* Nationale de Météorologie du Mali

La direction des vents rythme majoritairement avec les saisons :

- Sud-Ouest (SW) pendant la saison pluvieuse ;
- Est (E) pendant la saison sèche.

Insolation

L'insolation est la durée de l'ensoleillement, exprimée ici en heure. Les valeurs moyennes les plus élevées de l'insolation se constatent au mois de novembre à janvier avec des pics allant jusqu'à 263 h. Les mois d'août et septembre enregistrent les valeurs les plus faibles.

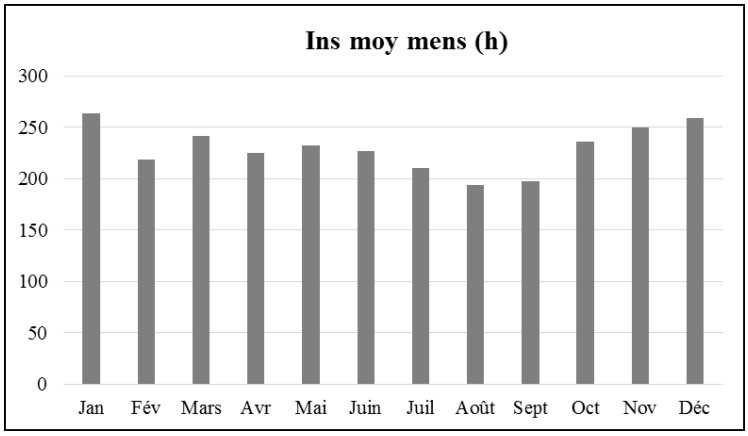


Figure 23 : Evolution moyenne mensuelle de l'insolation à Sikasso (2005 - 2015)

Source : Agence Nationale de Météorologie du Mali

Tableau 9 : Récapitulatif des paramètres météorologiques de Sikasso

Paramètres		Valeurs
Température moyenne mensuelle	Minimale	17°C
	Maximale	37°C
Pluviométrie moyenne		1188 mm / an
Insolation moyenne mensuelle		229 heures
Vitesse moyenne mensuelle du vent		2,3 m / s

5.2.1.6. Géologie, hydrogéologie et hydrographie

Géologie et Sol

Le substrat géologique de la région de Sikasso est constitué du socle métamorphique, plissé et granitisé par l'orogenèse éburnéenne, de couches sédimentaires, de la syclenise de Taoudenit parmi lesquelles des formations telles que le grès de Sikasso, des intrusions doléritiques qui affleurent sous forme d'éboulis de collines et plus rarement de plateaux. Les sols de la région sont constitués en surface de latérite rouge, d'argile latéritique et d'argile jaune ou rouge. Ces formations superficielles reposent sur des micro-grès ou des schistes altérés. Au-delà on rencontre des grès feuilletés ou de la dolérite, mais fissurée.

Paysage

Le constat à ce niveau est que les méfaits de la déforestation due à la coupe abusive du bois de chauffe ce font ressentir peu à peu dans certaines zones. Néanmoins il faut également signaler que le milieu rural est préservé des maux de l'urbanisation (pollution de l'air à grande échelle par les gaz provenant des véhicules et des usines, pollution des eaux par les produits chimiques, pollution olfactive et visuelle due au déversement anarchique des ordures).

Ambiance sonore

A l'état initial la principale source de bruit sur le site provient des camions à travers la circulation des engins. De par les investigations de terrain, aucune activité génératrice de bruit n'est signalée dans cette zone d'étude.

Qualité de l'air

Il n'y a pas de données locales sur la qualité de l'air disponible pour la zone du projet. Ceci dit, de par les observations sur terrain le projet se situe dans des zones rurales loin des centres urbains et des industries. Les facteurs naturels de modification de la qualité de l'air résultent en grande partie de la production et du transport des particules par les phénomènes naturels comme l'harmattan. Ainsi, on peut conclure que la qualité de l'air dans la zone d'étude est assez bonne.

Ressources en eau

La région de Sikasso comprenant le cercle de Kadiolo est arrosée par de grands fleuves tels que le Bagoé, le Bafing, le Baoulé et le Sankarani. On note également la présence de quelques cours d'eau tel que le Mani, le Kagnaka, le Famogoko, le Koronko, le Goléko, le Tiendagaba, Kankélaba.

- **Le Bafing** : il constitue une limite naturelle de 76,5 km entre les cercles de Koutiala et de Sikasso.
- **Le Bagoé** : il sert de limite naturelle entre les cercles de Sikasso et de Bougouni, avec 108 km de longueur environ.
- **Le Baoulé** : il est la plus importante rivière du cercle de Bougouni avec 52 km de longueur

La figure n°24 ci-après présente le réseau hydrographique du sud du Mali.

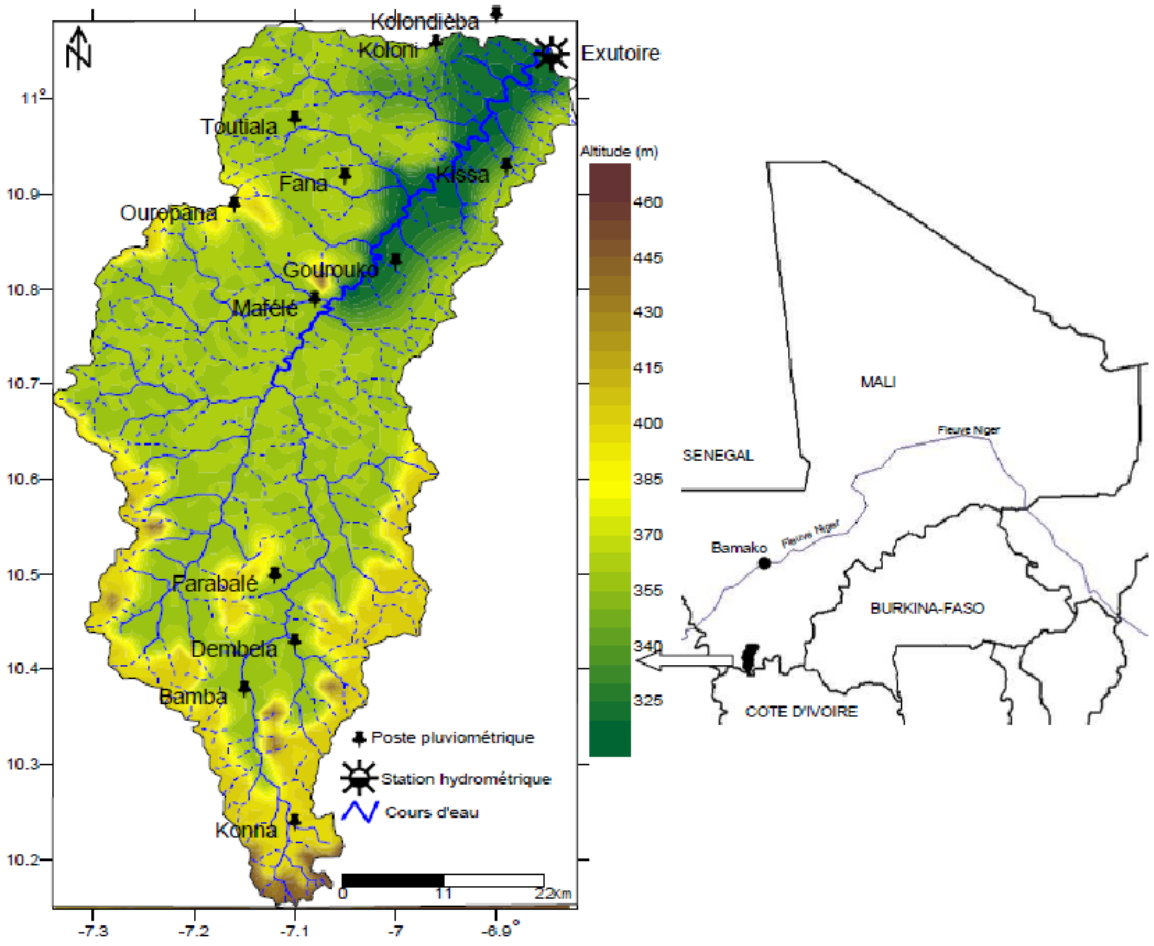


Figure 24 : hydrographie du sud du Mali

5.2.2. Environnement biologique

5.2.2.1. Flore

La zone du projet appartient à la zone sud-soudanienne caractérisée par la savane arborée, avec de hautes herbes et des galeries de forêts. On y rencontre quelques espèces végétales parmi lesquelles dominent le Berlinia heudolotii / Berlinia Grandiflora (Magnolia), le Raphia sudanica (Raphia), le Manguigera indica (Manguier). Les espèces dominantes sont Berlinia heudolotiana/Grandiflora le Raphia sudanica qui est une espèce partiellement protégée selon la législation, le Mangifera indica Acacia albida au nord, Vitellaria paradcoca vers le sud, et Adansonia digitata un peu partout.On rencontre fréquemment dans les champs de gros spécimens appartenant à des espèces telles que Combretum glutinosum, Sclerocarya birrea ou encore Bombax costatum.comme Guiera senegalemis, Piliostignia reticulatum, et Ziziphus mauritiana. Les graminées dominantes de la jachère sont des annuelles telles que Eragrostis tremula et Schoenelfeldia gracilis. La végétation ligneuse est assez diversifiée. Cependant, de vastes superficies sont dominées par l'association à Pterocarpus lucens, Combretum micrcmthum, Grewia bicolor et Acacia seyal occupant les sols profonds et par Combretum glutinosum, Bombax costatum, Guiera senegalensis et Sclerocarya birrea. La végétation ligneuse de ces bas-fonds est plus dense et est constituée d'espèces des milieux plus humides comme Anogeissus leiocarpus et Mitragyna inermis. La végétation de ces bas-fonds est dominée par Acacia seyal, qui forme parfois des fourrés épineux denses. Les autres espèces communes sont Combretum glutinosum, Piliostigma reticulatum, Ziziphus mauritiana et Combretum micranthum. La strate herbacée est dominée par Schoenefeldia grcicihs et Loudetia togoensis. Cette figure (n°25) présente une cartographie de la formation végétale du Cercle de Kadiolo.

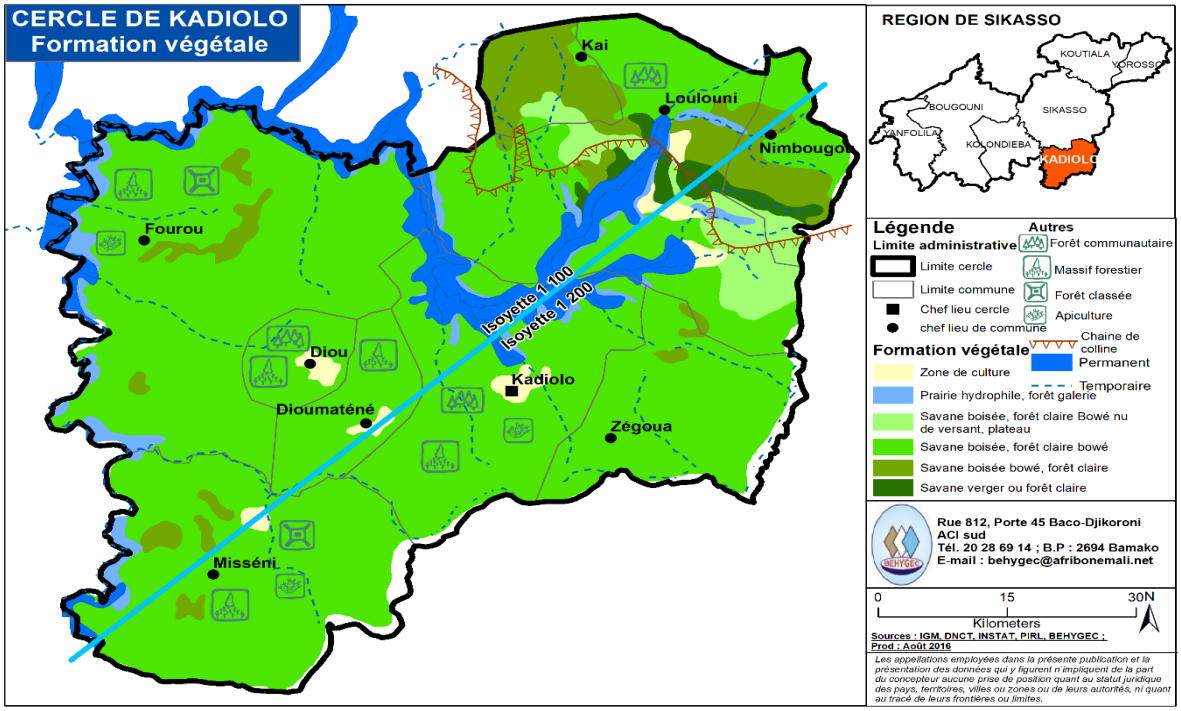


Figure 25 : Cartographie de la formation végétale du cercle de Kadiolo

5.2.2.2. Faune

La faune dans la commune est très peu abondante du fait de l'anthropisation sur l'habitat faunique. En l'absence de réelles formations végétales densifiées, la faune est surtout constituée d'espèces aviaires cailles (Coturnix coturnix), pintades (Numididae), tourterelles (*Streptopelia vinacea)*,corbeaux *Corvus albus* francolins*(Francolinus bicalcaratus)*, éperviers(*Accipiter sp).*, etc.) de rongeurs (lièvres (*Lepus capensis)*, écureuils (*Sciurus vulgaris)*,, hérisson(*Erinaceus europaeus*, porc-épic, et rats(*Rattus)*, de reptiles (crocodiles*Crocodylus tetrapis* , varans de savane (*Varanus exanthemus)*, différentes espèces de serpents tel que la vipère (*Bitis arientis*) et de quelques mammifères en voie de disparition (lièvres (Lepus), singes(*Cercopithecus aethiops)*, biches *(Cervidae.)*, etc. La faune aquatique est faiblement représentée. En saison humide, on rencontre les silures *((Clariidae).* , les carpes tilapia (Cyprinidae), les anguilles, les sardinelles alestes et quelques stylées (Chrysictisnigrodigitatus) en voie de disparition. La rivière Dopinieneré constitue le plus important vivier de l'aqua-faune.

5.2.3. Environnement humain

5.2.3.1. Historique du peuplement

De l'exploitation de la documentation, combinée à celle des données recueillies sur place grâce à la tradition orale, il ressort que la région de Kadiolo au sein de laquelle se situe le site du projet des PCJ est un vieux foyer de peuplement. La première étape de la pénétration des peuples Sénoufos va du Xe au XVe siècle. Et la deuxième se produit lors du XVIe siècle. Le peuple autochtone Senoufo de la région de Kadiolo serait venu de la région de Ségou. Ils se sont ensuite installés dans la région de Sikasso avant de migrer progressivement vers le sud pour occuper la région de Kadiolo. Les facteurs qui ont été à la base de cette migration sont la croissance démographique ; qui a poussé certains peuples, spécialement les Sénoufo, à se déplacer à la recherche de nouvelles terres. Le développement du commerce transsaharien qui portait essentiellement sur la cola et l'or. Et enfin l'expansion des grands empires du Soudan qui a fait fuir certains peuples, soucieux d'échapper aux conquêtes militaires pour garder leur autonomie, leur ordre social et leur ordre religieux. Les Sénoufo qui sont un peuple éminemment pacifique et travailleur de la terre, ont cherché à éviter tous ces types des conflits. Ils vont pour ce faire émigrer peu à peu vers le Pays de la cola, c'est-à-dire vers le Sud jusqu'à ce qu'ils se trouvaient bloqués par les forêts inextricables de la zone tropicale. Cette formation a connu deux grandes phases : La création de villages. L'organisation d'un système de bois sacrés hiérarchisés dans la partie sud de la région de Sikasso aujourd'hui. Très attaché aux pratiques ancestrales et à la terre souvent ingrate reçue en héritage, le

sénoufo est un « agriculteur-né », Les Sénoufos occupent aujourd'hui cette région qui se présente comme un continuum sénoufo couvrant les trois pays que sont le Mali, le Burkina Faso et la Côte d'Ivoire.

5.2.3.2. Démographie

D'après les données du recensement de la population et de l'habitat de 2009 et celle de l'Institut National de la Statistique (INSAT), la population du cercle de Kadiolo était estimée à **325 355** habitants et répartis comme suit :**167677** hommes et **157678** femmes. Cette population est composée en majeure partie de sénoufo, de tagouas, des bambaras, des bozos, des bwa et de peuls éleveurs. Les sénoufos représente la proportion la plus importante de cette la majeure partie de la population. Les langues parlées sont le Sénoufo et le Bambara La proportion de la population autochtone représente 80 % de la population rurale contre 5% a population allochtone. Les femmes sont très dynamiques dans la transformation des produits agricoles locaux (néré, karité, etc.) et la population d'une manière générale reste solidement attachés aux valeurs ancestrales. La densité de population de la zone varie entre 50 et 57,17 habitants au km2.

5.2.3.3. Organisation et gestion du foncier

Dans le milieu rural, la gestion du foncier est assurée par les familles. Ainsi la famille ou le clan du descendant du fondateur des terroirs est le propriétaire terrien. C'est le droit du premier occupant qui prévaut dans la tenure et la propriété foncière. Le terroir villageois se divise en grands champs collectifs dont les limites, quoique rarement matérialisées, sont fixes et respectées depuis des générations. Il est ensuite divisé en parcelles familiales dont les superficies évoluent en fonction des besoins. Pour obtenir le droit d'accès à la ressource, «l'étranger» doit se placer sous la dépendance/responsabilité d'une famille qui l'inclura dans le partage de ses champs, garantissant ainsi la continuité du droit de tenure. En échange, le bénéficiaire doit à son tuteur, outre la reconnaissance symbolique du lien, de la discipline dans la participation aux travaux collectifs. Les plantes d'utilités communautaires spontanées comme les néré et karité sont aussi appropriées collectivement à l'échelle d'un village, parfois d'une fédération de villages, et des règlements d'usage en régissent l'exploitation. Il s'agit donc bien là, d'un véritable contrôle social collectif de l'espace et de la production. Si l'attribution d'un droit d'usage ou le prêt de terre à titre gratuit ou symbolique est fréquente, dans l'ensemble des zones rurales traversées, les transactions de type commercial sur les terres sont proscrites. En effet la terre est considérée comme bien collectif inaliénable. Notons cependant que les changements démographiques, économiques et les mutations sociales qui se produisent conduisent à une rupture progressive du système lignager de la gestion foncière.

5.2.3.4. Organisation sociale, politique et religieuse

La population autochtone du cercle de Kadiolo est composée de Senoufo. La société sénoufo, restée très traditionaliste, n'a pas de frontière très précise entre les différentes institutions sociales, économiques et religieuses, qui sont toutes étroitement solidaires. Le sentiment religieux imprègne toutes les manifestations sociales. Le Poro, aux mains des vieillards initiés, est une organisation politico socio religieuse qui constitue élément charnière de toute la vie sociale des Sénoufo. Il existe chez les Sénoufo, comme dans toutes les autres ethnies voisines, trois grandes divisions sociales : les nobles ou gens libres, les hommes de caste et les anciens esclaves. Les castes sont composées des artisans : les forgerons (Fonombélé) qui travaillent aussi bien le fer que le bois, et exceptionnellement le cuir (leurs femmes font de la poterie), les Lorho, bijoutiers sur cuivre, les musiciens joueurs professionnels, les Koulé, spécialisés dans la fabrication des statues et des masques religieux. Ils sont redoutés comme jeteurs de sorts. Les Sonon, prêtres des cultes, fabriquent des fétiches et sont les animateurs des cérémonies et des danses auxquelles ils participent en dépit de l'influence du peuple Malinké qui, depuis des siècles, essaient de convertir les Sénoufo à l'Islam, plus de 70 % de la population est restée attachée aux pratiques religieuses traditionnelles.

La religion dominante et la plus pratiquée reste la religion musulmane. La quasi-totalité de la population est de confession musulmane. La zone du projet abrite de nombreuses mosquées réparties sur l'ensemble du tissus urbains de Zégoua . On y rencontre néanmoins quelques édifices chrétiens composées de l'église catholique et des églises évangéliques protestantes et pentecôtistes (assemblée de dieu, les églises protestantes.

5.2.3.5. Activités économiques

Agriculture

L'agriculture constitue la principale activité des populations de la région de Sikasso et du cercle de Kadiolo. Grâce à une pluviométrie relativement importante, la région est l'une des plus arrosées et des plus fertiles du pays. Les différentes cultures pratiquées sont le coton, l'anacarde la mangue pour les cultures d'exportation et la production des céréales comme le mil, le sorgho, le maïs, tubercules, fruits et le riz pour les cultures vivrières. En dehors du karité et du néré la production fruitière est très importante dans la commune et concerne : l'orange, la mangue, le citron, banane.

Les statistiques ci-après présentent les potentielles agricoles de la commune de Kadiolo.

Tableau 10 : Statistique agricole du cercle de Kadiolo

Spéculations	Campagne 2016/2017		
	Superficie (ha)	**Production(T)**	**Rendement (kg)**
Coton	2580	2 580	**1 000**
Maïs	5050	15150	**3000**
Sorgho	2150	1935	**900**
Mil	**2 370**	**1896**	**800**

(source : secteur d'agriculture de Kadiolo)

Du point de vue des rendements, le Mali est classé parmi les premiers producteurs de coton d'Afrique. La culture du coton occupe en effet, entre 25 et 40% des surfaces agricoles. Cette production est presque toute basée sur des exploitations familiales de petite taille, avec des coopératives de village, coordonnée par la Compagnie malienne parapublique pour le développement des textiles (CMDT). Le secteur de la mangue occupe également une place importante dans l'économie malienne des exportations de fruits et légumes. En effet, le Mali a doublé ses exportations de mangues récemment, avec une exportation fin octobre 2009 de près de 10 000 tonnes. Ces efforts d'exportation font partie de stratégies mises en œuvre par le projet de compétitivité et de diversification agricole (PCDA) du Ministère Malien de l'Agriculture. Deux plaines aménagées contribuent à promouvoir la riziculture et le maraîchage Cependant elles sont mal entretenues (plaine de Kado et de Karagouan et Niafingnolodougou).

Outre cela, la commune regorge d'énormes potentialités hydro agricoles non aménagées. Ce potentiel hydro agricole s'il est valorisé, favoriserait la promotion de plusieurs activités génératrices de revenus. Les principales contraintes auxquelles l'agriculture est confronté sont la désertification-déforestation, l'érosion des sols, l'approvisionnement insuffisant en eau potable et le braconnage, mais aussi la question autour des pratiques agricoles, avec l'introduction de pesticides et engrais qui à terme ont des conséquences néfastes pour les terres. Les statistiques ci-après présentent les potentielles agricoles de la commune de Kadiolo (figure n°26).

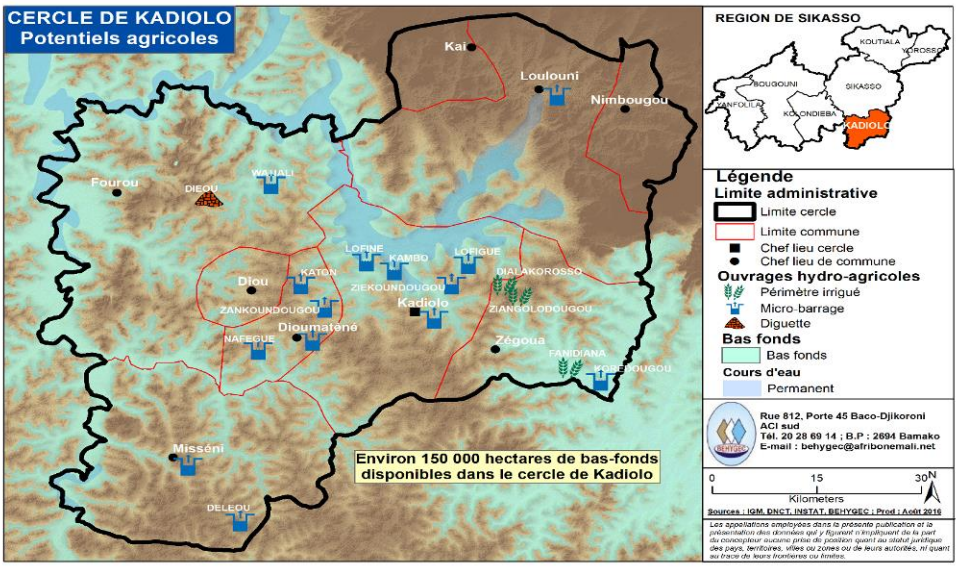


Figure 26 : Carte de la potentialité agricole du cercle de Kadiola

Elevage

L'élevage occupe une place de plus en plus importante dans le cercle de Kadiolo. En effet, son développement a été consécutif au système attelé vulgarisé par la CMDT. Associée aux conditions naturelles favorables, il a introduit des changements dans le système agropastoral avec un important accroissement du cheptel. Le système d'élevage est à 90% de type sédentaire.

Le cheptel est composé en majorité de la volaille, d'Ovin/Caprin, de porcin, de bovin, d'asin et en minorité d'équin. Malgré les campagnes nationales de vaccination, ce cheptel souffre de la prolifération de certaines maladies (parasitoses externes et internes, trypanosomose, pasteurellose, charbon et autres) due à plusieurs facteurs comme la proximité de la plaine, le non-respect du calendrier de traitement par les éleveurs et leur faible encadrement d'une part et d'autre part du tarissement précoce des points d'eau naturel. Les défis de développement de ce secteur sont : la promotion de l'insémination artificielle, des cultures fourragères et de l'aviculture.

Le cercle de Kadiolo dispose de plusieurs parcs de vaccination, trois boucheries, Un schéma pastoral dont les itinéraires de passage des animaux sont identifiés, mais non encore matérialisée. On note également des associations et des coopératives d'éleveurs structurés. Quelques aménagements pastoraux existent. Ils sont localisés à Touban, Kafono, Lofiné et N'golona. Une part importante de ce bétail est vendu en Côte d'Ivoire pays frontalier du cercle de Kadiolo. L'effectif du cheptel dans le cercle de Kadiolo en 2016 est présenté dans le tableau 11 ci-après.

Tableau 11 : Effectif du cheptel dans le cercle de Kadiolo en 2016

CHEPTEL	NOMBRE/têtes
Bovins	30 000
Ovins	13 000
Caprins	15 000
Asins	2 700
Volailles	27 000

(Source : secteur de l'élevage/Klo)

Pêche et pisciculture

La pêche ne constitue pas une activité principale dans la région. Certes elle est pratiquée dans certains cours et retenues d'eau, mais la région ne possédant pas de grand fleuve, le potentiel de production halieutique n'est pas très important. La pêche est une activité secondaire qui se pratique dans de nombreuses rivières et des marécages poissonneux. La pratique de la pêche se fait avec la ligne, la nasse, les filets ou par barrage. Les hameçons de différents calibres sont utilisés en fonction de l'espèce de poisson visée. La pêche par barrage est pratiquée par les femmes. Les principaux produits de la pêche sont : les silures, les carpes, le tilapia, les crevettes, et les crabes. Il existe cependant des projets de développement de pisciculture au niveau des petits cours d'eau et mares.

Artisanat

l'artisanat connaît un meilleur essor dans la zone du projet. Les principaux types d'artisanat y sont présents : alimentaire, textile, ouvrage des métaux, artisanat d'art bois, etc. Toutefois, le plus répandu reste l'artisanat utilitaire fabriqué à partir des ressources naturelles locales : chaises, poterie, forge, pagnes traditionnels, produits en cuir, etc. L'artisanat est surtout une activité individuelle ou familiale, s'exerçant de façon informelle et généralement à temps partiel. Elle constitue une activité qui regroupe beaucoup de personnes utilisant des moyens de production traditionnels, nécessitant un faible capital investi et utilisant un temps de travail très flexible.

Toutefois, il se développe un artisanat de type moderne, structuré et utilisant des moyens de production importants dans le domaine de la menuiserie bois et métallique, la soudure, la maçonnerie et la mécanique. Les femmes sont très présentes dans

l'artisanat, notamment dans le domaine de la restauration, du tissage, de la teinture et de la poterie. Il est à noter qu'une bonne partie des produits artisanaux sont destinés à l'autoconsommation. L'impact socio-économique du secteur artisanal est très important en termes de création d'emploi, de valorisation des ressources naturelles et de création de revenus dans la zone du projet.

Commerce

Dans la zone du projet les villes de Ouangolodougou et Sikasso assurent grâce à leur situation géographique et à la présence d'importantes infrastructures économiques, poste frontalier de Pogo et Zégoua, et de la qualité des axes routiers, les fonctions de véritable pôle commercial et économique.

La ville de Ouangolodougou est un lieu de croisement de flux des échanges commerciaux entre la Côte d'Ivoire et des pays limitrophes. Le lien entre la ville Ouangolodougou,Korhogo et de Sikasso au Mali se consolide à travers la filière bétail-viandes, celui entre Niamey est actif dans le domaine du commerce de céréales et celui avec Ouagadougou au Burkina Faso à travers les fruits et légumes.

Les marchés de Kadiolo, Sikasso et Ouangolodougou sont fréquentés par des marchands en provenance des villes et hameaux de l'espace frontalier pour non seulement l'approvisionner en produits divers et en produits de réexportations issus du « marché mondial » (chaînes hifi, cigarettes, tissus et friperie), mais aussi pour leur approvisionnement respectifs en produits provenant des entreprises ivoiriennes. Il s'agit principalement des produits de consommation de première nécessité (savons, huile végétal) et des produits pétroliers.

L'intensité et le bouillonnement des activités commerciales à Pogo et Zégoua et l'exploitation des frontières comme ressources ont donné un élan au dynamisme économique et à l'émergence à ces deux localités. il s'est développé également des petits métiers de restauration (maquis), et de service (coiffeurs, cordonniers, mécaniciens, tireurs de pousse-pousse, vendeurs d'eau et de jus divers).

Les activités commerciales sont relativement développées dans les chefs-lieux des régions de la zone d'étude soutenues à la fois par la proximité des frontières de la Côte d'Ivoire et du Burkina Faso et du Mali , et l'existence d'infrastructures marchandes importantes (marchés, hôtels, banques, etc.). Les activités commerciales se déroulent dans les marchés qui se tiennent périodiquement tous les trois ou sept jours. Ce type de commerce est généralement organisé par des petits revendeurs et étalagistes et offre une gamme variée de produits aux ménages ruraux. Au nombre de ces produits, il peut être dénombré : les produits de consommation courante (riz, sucre, lait, savon, colas, tabac, produits de beauté), les pièces détachées (cycles et cyclomoteurs), les tissus et confection, la friperie, les ustensiles de cuisine, les carburants et lubrifiants, les transports, etc. Le commerce des produits de l'agriculture (céréales et bétail) est dominé par un réseau d'intermédiaires spécialisés dans la collecte des produits (céréales, produits maraîchers, bétail) sur les petits marchés et les lieux de production pour les revendre sur les marchés de plus grande importance. Malgré la présence de quelques grossistes ou demi-grossistes, le commerce informel y est bien développé, mais reste inorganisé et difficilement saisissable malgré les efforts des services des impôts. Pour la commercialisation des produits de l'agriculture et de l'élevage, la ville de Ouagadougou reste le principal débouché. Cependant, à l'intérieur de la zone, il existe de nombreux marchés qui se tiennent généralement tous les trois ou sept jours. Ces marchés peuvent être regroupés en trois (3) catégories selon les quantités de produits offerts et l'affluence qu'ils provoquent: Les marchés de grande importance attirent généralement les commerçants grossistes qui acquièrent des produits qu'ils revendent directement sur le marché de Ouangolodougou.

Le secteur informel est nettement dominé par les vendeurs ambulants d'articles divers, les mécaniciens d'engins, les soudeurs, les menuisiers, les dépanneurs d'appareils électroménagers, les grilleurs de viande, etc. Toutefois, le commerce structuré et formel reste encore largement une activité masculine et le fait des adultes, notamment en ce qui concerne les activités qui nécessitent un niveau d'investissement assez important. Les femmes et les jeunes sont surtout spécialisés dans le petit commerce avec des niveaux

d'investissement faibles. Les femmes opèrent généralement dans la restauration, la préparation et la vente, de friture du poisson, de l'huile et des tourteaux d'arachides ainsi que la vente de fruits divers (orange, bananes, etc.).

La proximité géographique avec la Côte d'Ivoire fait de ce pays voisin un partenaire commercial important dans la région. Le marché de Sikasso est un important centre d'échange, notamment de produits agricoles.

Les principales difficultés sont relatives aux insuffisances d'infrastructures marchandes et d'équipements socio-économiques de soutien (routes, énergie, etc.) et aux tracasseries douanières et policières à l'extérieur du pays.

5.3. Résultats du comptage du trafic sur le poste de Zégoua

Les paragraphes suivants présentent les principaux résultats obtenus sur l'axe du projet.

Résultats de l'évolution du trafic hebdomadaire cumulé des sens 1 et 2 sur les 7j /7. Le comptage de trafic effectué a permis d'évaluer le trafic moyen journalier entre 6h-20h et entre 20h et 6h sur l'axe du projet.

5.3.1. Evolution journalière du trafic sens 1 Mali vers la Cote d'Ivoire

Les comptages de trafic effectués ont permis d'évaluer le trafic moyen journalier entre 6h-20h et entre 20h et 06h sur l'axe du projet (Trafic sur le corridor de Zégoua).Le tableau 12 suivant présente les résultats du trafic dans le sens Mali vers la Côte d'Ivoire.

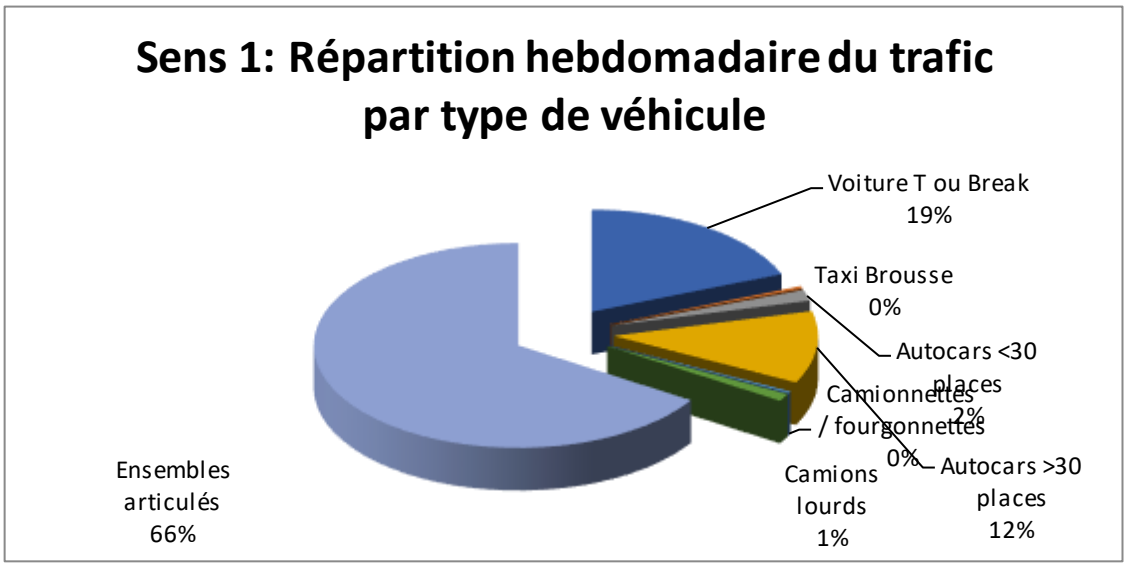
Tableau 12 : Répartition de l'évolution du trafic journalier sens 1 ML-CI

	POSTE 2 : ZEGOUA									
	Sens 1 : Mali vers Côte d'Ivoire 24h (de 6h à 6h)									
	Voiture T ou Break	Taxi Brousse	Autocars <30 places	Autocars >30 places	Camionnettes / fourgonnettes	Camions lourds	Ensembles articulés	Deux roues	**Total**	**total hormis 2 roues**
Dimanche 13 Janvier 2019	51	1	2	14	0	1	64	140	**273**	**133**
Lundi 14 Janvier 2019	53	2	5	26	1	6	88	129	**310**	**181**
Mardi 15 Janvier 2019	35	1	2	24	0	2	122	57	**243**	**186**
Mercredi 16 Janvier2019	31	0	2	20	0	1	142	55	**251**	**196**
Jeudi 17 janvier 2019	24	0	6	33	0	2	121	33	**219**	**186**
Vendredi 18 Janvier 2019	25	0	4	14	1	2	171	51	**268**	**217**
Samedi 19 Janvier 2019	24	1	1	15	2	1	137	60	**241**	**181**
Total	**243**	**5**	**22**	**146**	**4**	**15**	**845**	**525**	**1 805**	**1 280**

Sources étude du trafic à Zégoua janvier 2019

Le nombre de véhicules enregistrés durant les 7J/7J dans le sens 1 Côte d'Ivoire- Mali donne un total cumulé de 1**280** véhicules exceptés les motos et tricycles.

Graphique 1 :Répartition hebdomadaire du trafic sens Mali -Côte d'Ivoire



Le trafic hebdomadaire observé à la frontière Côte d'Ivoire dans le sens Mali vers la Côte d'Ivoire se compose de :

- 66% de camions de marchandises (ensembles articulés)
- 12% d'autocars de plus de 30 places
- 19% de véhicules de type tourisme
- 2% d'autocars de moins de 30 places.

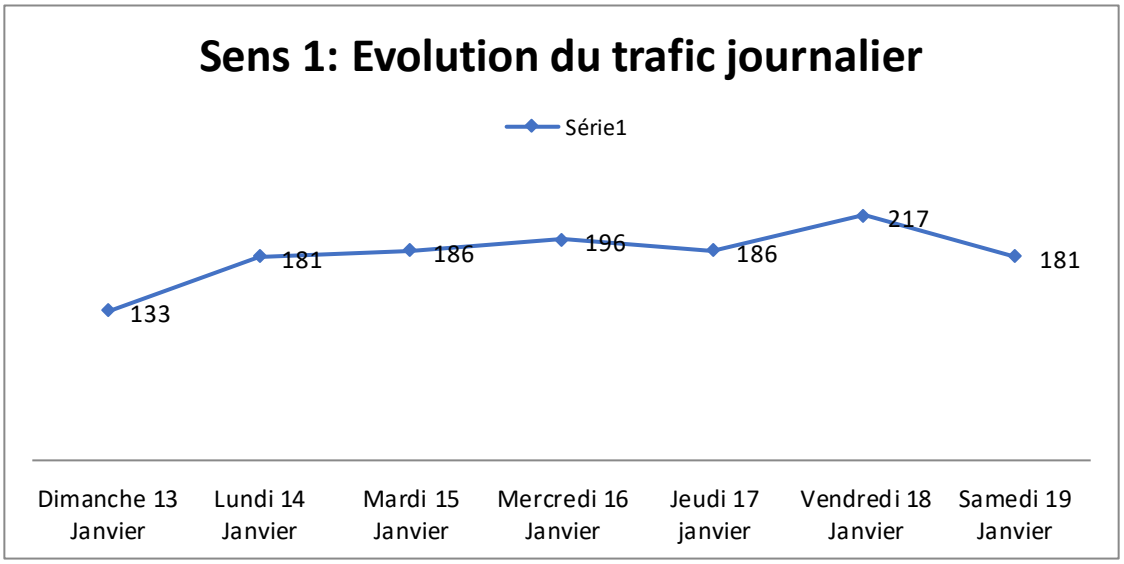


Figure 27 : Evolution du trafic journalier sens 1 Mali-Cote d'ivoire

Le trafic journalier tous type de véhicules est constant du lundi au jeudi croit légèrement le vendredi avec un pic de 217 véhicules et décroit le samedi et dimanche.

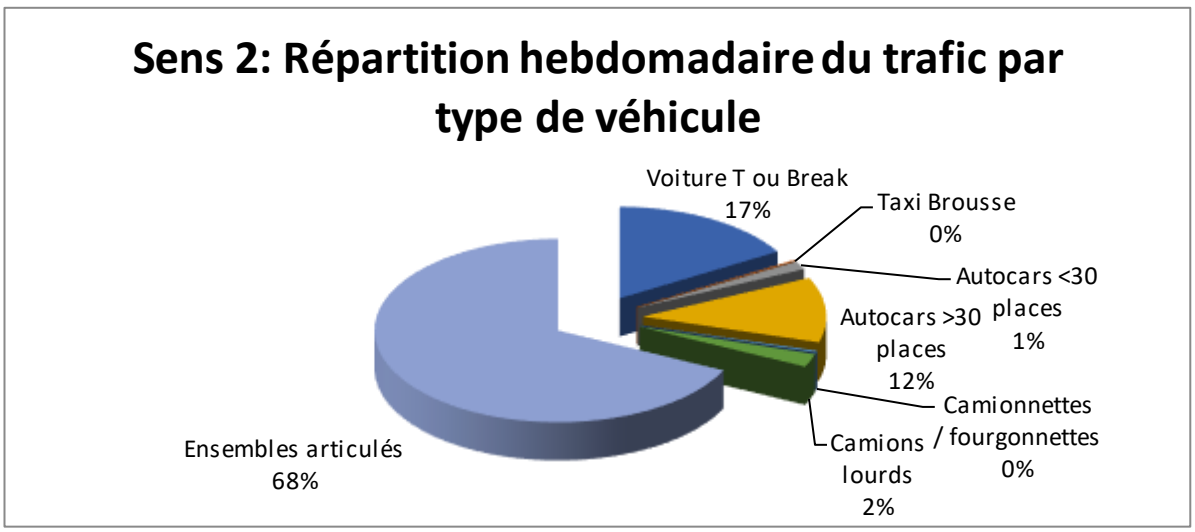
5.3.2. Evolution journalière du trafic sens 2 Côte d'Ivoire vers Mali.

Tableau 13 : Résultats de l'évolution du trafic journalier sens 2 CI-ML

	POSTE 2: ZEGOUA									
	Sens 2: Côte d'Ivoire vers Mali 24h (de 6h à 6h)									
	Voiture T ou Break	Taxi Brousse	Autocars <30 places	Autocars >30 places	Camionnettes / fourgonnettes	Camions lourds	Ensembles articulés	Deux roues	**Total**	**total hormis 2 roues**
Dimanche 13 Janvier	35	0	2	16	0	3	104	88	**248**	**160**
Lundi 14 Janvier	37	0	3	24	0	2	37	80	**183**	**103**
Mardi 15 Janvier	35	1	5	19	0	1	81	103	**245**	**142**
Mercredi 16 Janvier	30	1	3	17	2	5	247	38	**343**	**305**
Jeudi 17 janvier	22	0	1	28	2	8	86	39	**186**	**147**
Vendredi 18 Janvier	16	0	3	16	0	3	117	38	**193**	**155**
Samedi 19 Janvier	32	0	1	24	0	7	180	74	**318**	**244**
Total	**207**	**2**	**18**	**144**	**4**	**29**	**852**	**460**	**1716**	**1256**

Sources étude du trafic à Zégoua janvier 2019

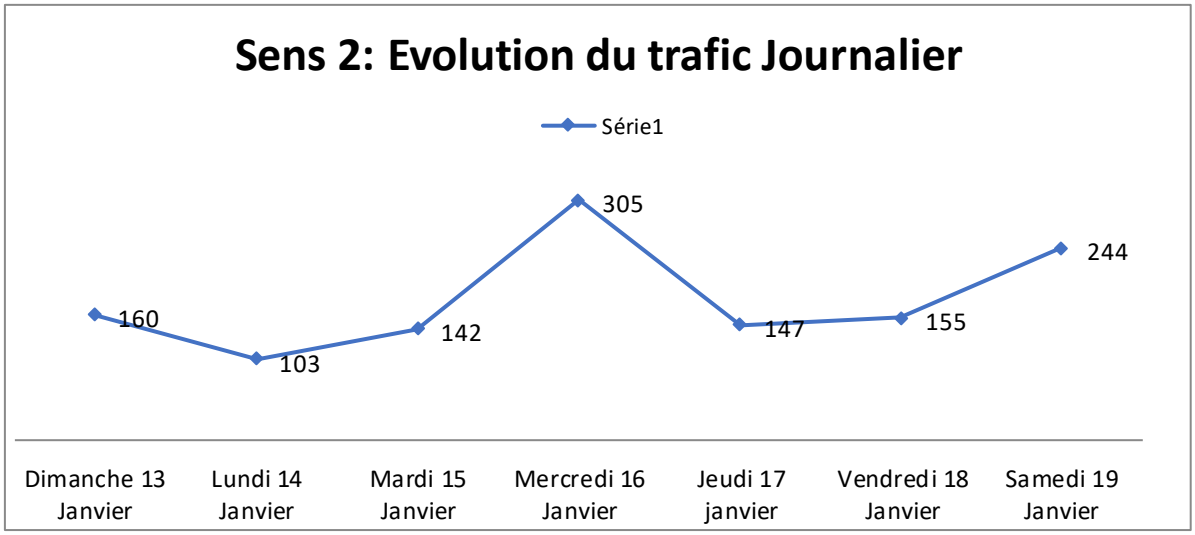
Le nombre de véhicules enregistrés durant les 7J/7J dans le sens 2 Côte d'Ivoire- Mali donne un total cumulé de 1**256** véhicules exceptés les motos et tricycles.



Graphique 2 :Répartition journalière du trafic

Le trafic hebdomadaire observé à la frontière Côte d'Ivoire-Mali dans le sens Côte d'Ivoire vers le Mali se compose de :

- 68% de camions de marchandises (ensembles articulés)
- 2% de camions lourds.
- 12% d'autocars de plus de 30 places
- 17% de véhicules de type tourisme
- 1% d'autocars de moins de 30 places.



Le trafic journalier tout type de véhicules dans le sens cote d'ivoire mali décroît du dimanche au lundi, avec une baisse allant jusqu'à 103 véhicules. Il est croissant à partir du mardi et enregistre un pic le mercredi avec 305 véhicules. Il décroît le jeudi et enregistre une croissance à partir du vendredi et samedi.

5.3.3. Trafic sur le corridor de Zégoua

Résultats de l'évolution du trafic hebdomadaire cumulé des sens 1 et 2 sur les 7j /7. Le comptage de trafic effectué a permis d'évaluer le trafic moyen journalier entre 6h-20h et entre 20h et 06h sur l'axe du projet.

Tableau 14 :Répartition de l'évolution du trafic journalier par type de véhicules

Evolution journalière du trafic

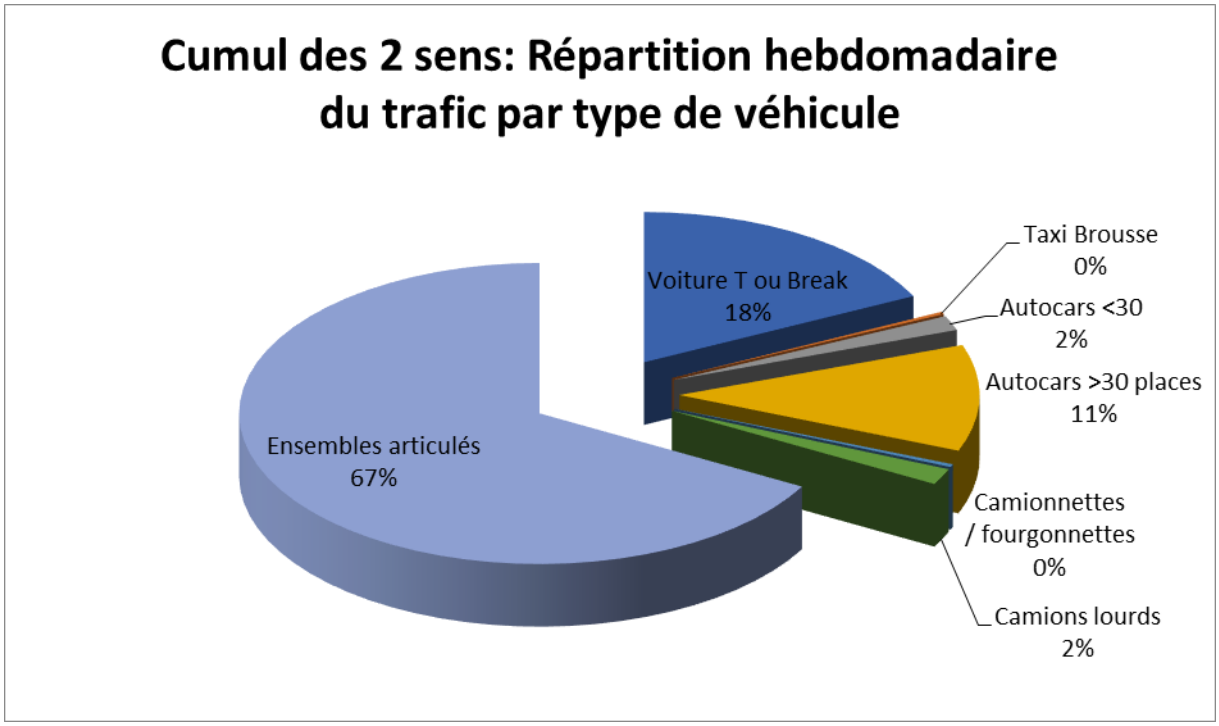
	POSTE : ZEGOUA									
Cumul des 2 Sens 24h (de 6h à 6h)										
	Voiture T ou Break	Taxi Brousse	Autocars <30	Autocars >30 places	Camionnettes / fourgonnettes	Camions lourds	Ensembles articulés	Deux roues	**Total**	**total hormis 2 roues**
Dimanche 13 Janvier	86	1	4	30	0	4	168	228	**521**	**293**
Lundi 14 Janvier	90	2	8	50	1	8	125	209	**493**	**284**
Mardi 15 Janvier	70	2	7	43	0	3	203	160	**488**	**328**
Mercredi 16 Janvier	61	1	5	37	2	6	389	93	**594**	**501**
Jeudi 17 janvier	46	0	7	61	2	10	207	72	**405**	**333**
Vendredi 18 Janvier	41	0	7	30	1	5	288	89	**461**	**372**
Samedi 19 Janvier	56	1	2	39	2	8	317	134	**559**	**425**
Total	**450**	**7**	**40**	**290**	**8**	**44**	**1697**	**985**	**3521**	**2536**

Sources étude du trafic à Zégoua janvier 2019

Le nombre de véhicules nombre de véhicules enregistrés durant les 7J/7J donne un total cumulé de 2536 véhicules exceptés les motos et tricycles. La répartition journalière du trafic par type de véhicules donne les résultats suivants. Les ensembles articulés arrivent en première position avec 1697 véhicules soit 67%. Ils sont suivis par les véhicules de

tourismes avec un effectif de 450 véhicules soit 18%. Les camions lourds à plus de deux essieux et les autocars de plus de 30 places représentent respectivement 11,20% (44 véhicules) et 11% (40 véhicules). Les camionnettes fourgonnettes les taxis brousses et les autocars de moins de moins de 30 places (2%) sont presque inexistant sur le trafic observé sur le corridor. Le graphique ci-après donne une répartition journalière .

Graphique 3 :Répartition du trafic hebdomadaire



*Ce graphique ne prend pas en compte les deux roues et les tricycles.

- Le trafic hebdomadaire cumulé observé au poste de comptage de Zégoua se compose de :
- 67% de camions de marchandises (ensembles articulés)
- 2% de camions lourds.
- 11% d'autocars de plus de 30 places
- 18% de véhicules de type tourisme
- 1% d'autocars de moins de 30 places.

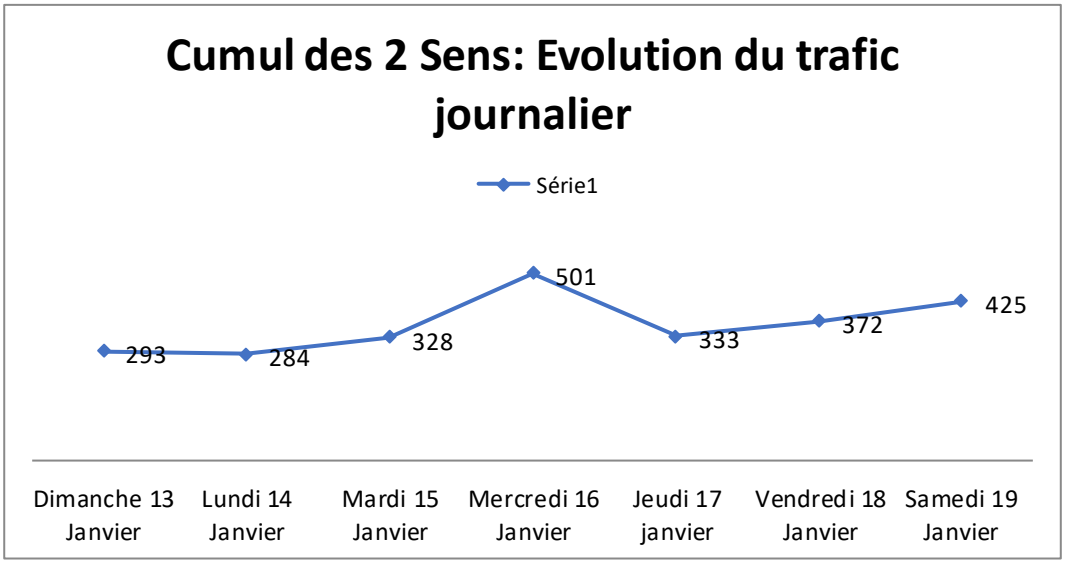


Figure 28 : Evolution du trafic journalier cumulés des deux sens

Le trafic journalier de tous les types de véhicules est constant du dimanche au mardi et enregistre un pic le mercredi de 501 véhicules et redevient constant les jeudi et vendredi avant de remonter légèrement le samedi à 425 véhicules.

5.4. Estimation du nombre de voyageurs sur le corridor de Zégoua

Les cars de transport de plus de 30 places et ceux de moins de 30 places transportent un nombre moyen respectif de 70 et 20 personnes par voyage avec un taux d'occupation et de remplissage d'environ 80% chacun et dans les deux sens. Sur la base des taux d'occupation des différents véhicules, le nombre de voyageurs enregistrés est de l'ordre de 15300 personnes par semaine soit un trafic annuel de plus 734 400 voyageurs. Près de 95% de ces voyageurs sont transportés par les autocars contre seulement 5% pour les minicars. Les tableaux ci-dessous présentent les statistiques du nombre de voyageurs par direction (Mali-Côte d'ivoire et Côte d'Ivoire Mali) observés durant une semaine au poste frontalier de Zégoua. Ces statistiques sont conformes aux données obtenues auprès de la police de contrôle de l'immigration à la frontière de Zégoua (frontière Mali Cote d'ivoire).

Les tableaux n°15,16 et 17 ci-après présentent une estimation du nombre des voyageurs hebdomadaire en direction de la Cote d'ivoire et en direction du Mali.

Tableau 15 : Estimation du nombre des voyageurs hebdomadaire en direction de la Cote d'ivoire

Sens 1 Mali vers la Côte d'Ivoire			
Type de véhicules	Nombre de véhicules enregistrés	Estimation du taux de remplissage	Nombre de voyageurs
Autocars -30 places	22	20	440
Autocars +30 places	146	50	7300
TOTAL			**7740**

Sources étude du trafic à Zégoua janvier 2019.

Tableau 16 :Estimation du nombre des voyageurs hebdomadaires en direction du Mali

Sens 1 de la Côte d'Ivoire vers le Mali			
Type de véhicules	Nombre de véhicules enregistrés	Estimation du taux de remplissage	Nombre de voyageurs
Autocars -30 places	18	20	360
Autocars +30 places	144	50	7200
TOTAL			**7560**

Sources étude du trafic à Zégoua janvier 2019

Tableau 17 :Cumul du nombre des voyageurs en transit au poste frontalier de Zégoua.

Cumul du nombre des voyageurs Sens 1 et 2			
Type de véhicules	Nombre de véhicules enregistrés	Estimation du taux de remplissage	Nombre de voyageurs
Autocars -30 places	40	20	800
Autocars +30 places	290	50	14500
TOTAL			**15300**

Sources étude du trafic à Zégoua janvier 2019

5.5. Trafic de marchandises sur le corridor de Zégoua

Il a été observé au cours de l'enquête de trafic que sur le corridor Côte d'Ivoire – Mali, 86% des échanges de marchandises se déroulent dans le sens Côte d'Ivoire vers le Mali et contre seulement 14% dans le sens inverse. Ces échanges de la Côte d'Ivoire vers le Mali sont dominés à 92 % par les produits manufacturés, des produits pétroliers suivis des produits de grandes consommations comme le riz le sucre, la farine et l'huile, etc. Les échanges du Mali vers la Côte d'Ivoire sont constitués essentiellement des produits agricoles, du bétail et des volailles ceux-ci ne représentent que 8%. Les tableaux n°18 et 19 ci-après présentent les statistiques sur les échanges commerciaux entre la Cote d'Ivoire et le Mali et entre le Mali et la Côte d'Ivoire.

Tableau 18 : statistiques des échanges de marchandises (en nombre de véhicules) de la Cote d'Ivoire vers le Mali.

	Poste 2 : Zégoua									
	Sens 2: Côte d'Ivoire vers mali									
	Produits agricoles secs (riz, mais, graine de coton)	Produits alimentaires frais (tomates, condiments)	Produits industrielles (savon, tabac, conserves, plastiques)	Produits chimiques (peinture, engrais)	Matériaux de construction (bois, ciment, tôles, tuiles ,fer)	Conteneurs frigorifiques	Pièces détachées, ferrailles	Citernes de carburant et autres hydrocarbures	Citernes huiles	Total
Dimanche 13 Janvier	23	7	35	3	3		1	34		**106**
Lundi 14 Janvier	6		7	5	1	3	1	2	3	**28**
Mardi 15 Janvier	4	5	34	12	2	2		12		**71**
Mercredi 16 Janvier	28	2	30	48		2	2	19		**131**
Jeudi 17 janvier	11	3	13	39	2	8		8		**84**
Vendredi 18 Janvier	27		12	31		2		21		**93**
Samedi 19 Janvier	87	5	11	25	1	1	1	40	4	**175**
Total	**186**	**22**	**142**	**163**	**9**	**18**	**5**	**136**	**7**	**688**

Sources étude du trafic à Zégoua janvier 2019

Tableau 19 : statistiques des échanges de marchandises du Mali vers la Cote d'ivoire

	Poste 2 : Zégoua									
	Sens 1: Mali vers Côte d' Ivoire									
	Produits agricoles secs (mais, oignon)	Produits alimentaires frais (tomates, condiments)	Marchandises générales industrielles (savon, tabac, conserves, plastiques)	Produits chimiques (peinture, engrais)	matériaux de construction (bois, ciment, tôles, tuiles ,fer)	conteneurs frigorifiques	pièces détachées, ferrailles	Citernes de carburant et autres hydrocarbures	Citernes huiles	Total
Dimanche 13 Janvier	2	3						5		**10**
Lundi 14 Janvier	2						1			**3**
Mardi 15 Janvier	1	2					1			**4**
Mercredi 16 Janvier	5	5				1	5		5	**21**
Jeudi 17 janvier			1		3			9		**13**
Vendredi 18 Janvier	21		10					11		**42**
Samedi 19 Janvier	9		2			2		9		**22**
Total	**40**	**10**	**13**	**0**	**3**	**3**	**7**	**34**	**5**	**115**

Sources étude du trafic à Zégoua janvier 2019

Les principales marchandises transportées sur l'axe du projet sont les suivantes :

- les produits agricoles, les matériaux de construction,
- les produits pétroliers,
- les produits manufacturés, les produits forestiers, les pièces détaillées, le ciment, les engrais,
- l'électroménager et les animaux.

Tableau 20 : statistiques du commerce de Bétail et de volaille entre le Mali et la Côte d'Ivoire.

	Poste 2 : Zégoua				
	Sens 1: Mali vers Côte d' Ivoire				
	Bœuf	Mouton	Cabris	Poulet et pintade	Total
Dimanche 13 Janvier	5				5
Lundi 14 Janvier	2	1			3
Mardi 15 Janvier	7	2			9
Mercredi 16 Janvier	3	3			6
Jeudi 17 janvier	7	1			8
Vendredi 18 Janvier	1	1			2
Samedi 19 Janvier	2	2			4
Total	**27**	**10**	**0**	**0**	**30**

Sources étude du trafic à Zégoua janvier 2019

Les statistiques sur le commerce du bétail et des volailles du Mali vers la Côte d'Ivoire laissent entrevoir un effectif de 27 camions-remorques de bœuf et 10 camions-remorques de moutons enregistrés durant la campagne de trafic. Les trafics des volailles du Mali vers la Côte d'Ivoire restent pour le moment interdit en raison des foyers de grippe aviaire signalés dans la sous-région.

5.5.1. Evolution du trafic futur sur les postes de contrôle juxtaposés de ZÉGOUA

En l'absence de statistiques régulières sur l'évolution du trafic dans la zone du projet, des hypothèses prudentes de croissance du trafic seront arrêtées sur la base des principaux indicateurs socio-économiques notamment le taux de croissance démographique et le Produit Intérieur Brut (PIB). En effet, selon les spécialistes en transport, il existe une véritable corrélation entre :

- le taux de croissance de la population et le trafic de voyageurs (croissance trafic
- voyageurs = k x croissance démographique) ;
- le taux de croissance du PIB et le trafic de marchandises (croissance trafic marchandises = k x croissance PIB).

5.5.2. Hypothèse de croissance sur l'évolution du trafic

Les prévisions de croissance du PIB par le Fonds Monétaire International (FMI) entre 2014 et 2018 en ce qui concerne la Côte d'Ivoire est de 5,9 % par an.

En considérant un coefficient d'élasticité inférieur à 1 pour le trafic voyageur en corrélation avec le taux de croissance de la population de la zone du projet et un coefficient d'élasticité inférieur à 1 pour le trafic de marchandises en corrélation avec les prévisions de croissance du PIB, on peut faire les hypothèses de croissance suivantes pour l'évolution du trafic sur l'axe du projet :

- **trafic de voyageurs : 3 % par an ;**
- **trafic de marchandises : 5% par an.**

Le trafic de voyageurs comprend les types de véhicules suivants : les véhicules particuliers, les taxis-brousse, les minicars, les autocars et les 2 roues. Quant au trafic de marchandises, il est composé des véhicules de transport de marchandises que sont les camionnettes, les camions et les ensembles articulés.

Sur la base des hypothèses précédentes, le tableau ci-dessous présente le trafic sur l'axe du projet sur les quinze (15) prochaines années. L'étude devra tenir compte de ces paramètres pour le dimensionnement des infrastructures et des superstructures des postes de contrôle juxtaposés de Zégoua.

Tableau 21 : Prévision de l'évolution du trafic à l'horizon 2035

Estimation du trafic hebdomadaire à l'horizon 2035	**Voiture T ou Break**	**Autocars <30**	**Autocars >30 places**	**Camions lourds**	**Ensembles articulés**
Total	**450**	**40**	**290**	**44**	**1697**
Trafic voyageurs 3%	13,5	1,2	8,7		
Trafic de marchandises 5%				2,2	84,85
Horizon 2035	**464**	**41**	**299**	**46**	**1748**

Figure 29: Une vue du trafic observé sur le corridor de Zégoua

5.5.3. Genre et groupes vulnérables

Au niveau du Mali

La situation du genre et des groupes vulnérables vivant dans la zone du projet a été analysée sous divers angles. La problématique du genre a été analysée suivant le temps de travail, l'accès à l'éducation, au crédit et la violence basée sur le genre et le mariage.

Temps de travail

Du point de vue des travaux domestiques, la femme malienne consacre plus de temps à l'emploi et aux activités domestiques que les hommes. Par ailleurs, elles sont moins nombreuses que les hommes dans presque toutes les activités rémunérées. Au Mali, la femme employée assume une double charge de travail en raison de ses activités professionnelles et familiales. Elle est également tenue de subvenir aux besoins de son mari, de ses enfants et de la famille élargie. En plus de sa profession, elle a l'obligation Sociale d'effectuer les tâches ménagères.

Accès à l'éducation

Malgré les progrès réalisés, il subsiste encore des inégalités entre les sexes dans le système éducatif. L'accès des filles à l'éducation scolaire demeure faible. Une étude réalisée par le centre OMD en mars 2010 dans la zone d'enquête du Projet Villages du Millénaire (région de Ségou) a relevé des absences prolongées de filles dans le premier cycle de l'éducation de base, avec un taux d'abandon scolaire de 75 %, contre 64 pour les garçons. Entre autres causes, l'étude cite le travail, les tâches domestiques et agricoles, le refus des parents de laisser leurs enfants aller à l'école et, dans une moindre mesure, la réticence des élèves à fréquenter l'école. Et il est fréquent de voir par exemple des parents extirper une jeune fille de l'école pour la marier. C'est la preuve que même si officiellement il n'y a pas de différence entre la femme et l'homme selon les textes réglementaires et législatifs du pays, il reste évident que les femmes ont plus de difficultés à aller à l'école et à y rester suffisamment longtemps.

Mariage précoce

Le mariage précoce et la violence conjugale sont très répandus au Mali. En effet, une femme sur deux se marie avant l'âge de 16,5 ans, alors que l'âge moyen des hommes au mariage est de 26,1 ans. La femme est essentiellement perçue comme mère et épouse, chargée de gérer la vie du ménage, y compris l'éducation des enfants. Pour être appréciée de la société, elle doit être soumise et obéissante, accueillante, bonne cuisinière, travailleuse, discrète et patiente. Les rôles sociaux sont également renforcés par des stéréotypes profondément enracinés, qui perpétuent les relations sociales au fil des générations. L'intégrité physique de la femme malienne n'est pas suffisamment protégée. La violence contre les femmes est courante, quoique considérée comme une infraction en vertu du Code pénal, elle n'est pas suivie de punition et la police n'intervient que rarement.

Accès au crédit

Concernant l'accès au crédit, les femmes, rencontrent en général peu d'opportunités pour accéder au crédit. La faiblesse du fonds de commerce, l'analphabétisme et l'insuffisance de formations spécifiques constituent de véritables entraves au développement de leurs activités. L'accès aux prêts bancaires est difficile pour les femmes maliennes, en particulier dans les zones rurales, principalement parce qu'elles sont incapables de répondre aux conditions fixées par les banques commerciales.

Ethnie et religion

L'ethnie et la religion sont autant des facteurs sociaux qui régissent les relations entre les sexes et déterminent le statut de la femme. Considérés comme des valeurs sociales, ces facteurs sous-tendent la gestion du ménage, qui sert de base aux relations entre les sexes. Les pratiques coutumières qui en résultent façonnent et perpétuent les inégalités et disparités et, dans une certaine mesure, confortent la domination de l'homme au sein du ménage. Dans ces systèmes sociaux patriarcaux androcentriques, l'homme incarne l'autorité au sein du ménage, et sa femme lui doit respect et obéissance. Il prend toutes les décisions importantes et à la charge de subvenir aux besoins de la famille.

Les groupes vulnérables

Les personnes vulnérables selon définissent selon la Banque Mondiale comme les personnes qui, du fait de leur sexe, de leur ethnie, de leur âge, de handicaps physiques ou mentaux, ou de facteurs économiques ou sociaux, peuvent se trouver affectées de manière plus importante lors de la réalisation d'un projet.

Les groupes ou personnes vulnérables identifiés dans la zone du projet sont les personnes souffrant d'un handicap physique ou personnes affectées par une maladie grave ; personnes âgées vivant seules ; foyers dont le responsable est un mineur ;foyers dont la responsable est une femme aux ressources limitées ;foyers dont le responsable ne dispose pas ou a peu de ressources ;

Au Mali comme dans les autres pays du Sahel en général, la situation des éleveurs traditionnels, soit les Peuls, est de plus en plus difficile. La population double tous les 25 ans, si bien que l'on peut dire que l'espace se rétrécit. Les conflits entre éleveurs et agriculteurs se multiplient. Des communautés s'affrontent, entrainant parfois mort d'hommes. Cette situation de plus en plus grave laisse croire que les activités des éleveurs traditionnels risquent de disparaître avec les conditions de plus en plus difficiles d'accès aux ressources pastorales et aux terres de cultures.

Une attention particulière devra être attachée à ces personnes vulnérables durant la phase des travaux de construction des PCJ.

<u>Au niveau de la Côte d'Ivoire</u>

Les différentes études réalisées en Côte d'Ivoire montrent que la population féminine constitue le groupe le plus vulnérable. Lorsqu'on se réfère au taux d'activité, on se rend compte qu'en Côte d'Ivoire, il est de 40,7% avec un écart important entre le milieu urbain (36,9%) et le milieu rural (43,5%).

L'enquête emploi-2012, réalisée par l'agence d'étude et de promotion de l'emploi révèle que le chômage touche plus les femmes (11,9 %) que les hommes (7,4 %). Selon la

même enquête, le taux de chômage moyen est de 9,4 %. L'enquête indique par ailleurs que le taux de chômage est plus élevé en milieu urbain qu'en milieu rural (15,2 % contre 3,8 %). Le taux de chômage des jeunes de 14-24 ans est de 13,8 % et le taux de chômage des jeunes de 14-35 ans est de 12,2 %. La proportion des jeunes de 14-24 ans et 14-35 ans qui ne sont «ni en emploi, ni en éducation, ni en formation » est respectivement de 21,2 % et de 21,7 %. Le taux d'emplois informels se situe à 91,2 % et la proportion des salariés est de 18,1 %. Le taux d'emplois vulnérables est situé à 70,4 % au niveau national. Il est de 64 % pour les hommes et 78,9 % pour les femmes. Il est plus élevé en milieu rural où il est de l'ordre de 81,5 % qu'en milieu urbain où il est de l'ordre de 57,3 %. Le ratio emploi-population est de 65 % pour l'ensemble de la population active, de 70,1 % pour les hommes et 59,2 % pour les femmes. Quant à la population active, elle est estimée à 71,7 % de la population en âge de travailler.

Dans le commerce plus structuré et formel, les femmes sont peu présentes ; les hommes sont « propriétaire ou gérant de commerce de gros et de détail », « chefs de vente, conseiller commercial, ingénieur commercial, inspecteur commercial, commis vendeur, employé de commerce», etc.

Dans le secteur formel, la disparité entre les hommes et les femmes est plus évidente : les effectifs du secteur privé ne comportent que 9% de femmes contre 91 % d'hommes. Ceux du secteur public comprennent 23,6% de femmes contre 79,4% d'hommes.

En septembre l'administration publique comptait 164800 fonctionnaires, avec 72 % d'hommes, contre 28 % de femmes. La proportion de femmes est encore plus faible lorsque l'on considère uniquement les fonctionnaires de grade A, c'est-à-dire les emplois les plus qualifiés de l'administration. Ainsi par exemple, il y a seulement 10 % de femmes parmi les fonctionnaires de rang A7. Dans les postes subalternes (tous les grades confondus sauf A), l'effectif féminin représente 34%. (Source Système Intégré de Gestion des Fonctionnaires et Agents de l'Etat SIGFAE septembre 2013).

Concernant les bénéfices induits au plan socio-économique, les femmes retirent généralement de tous leurs efforts, des ressources plus faibles que celles de leurs époux. On estime que dans le secteur agricole, le revenu de la femme représente en moyenne 22% de celui de l'homme. Les activités de commerce et de services procurent aux femmes des ressources qui demeurent également peu élevées. Dans le secteur informel, on estime que les femmes gagnent en moyenne 33% des revenus des hommes.

Selon une enquête sur les revenus des ménages, en Côte d'Ivoire, réalisée en 1995, la somme totale des revenus des femmes équivaut à 35% de celles des hommes.

De plus, l'analphabétisme influe fortement sur l'état de santé de la femme. En effet, l'analyse des différents indicateurs de morbidité et de mortalité indique une corrélation négative avec le niveau d'instruction des mères, surtout en milieu rural.

Au niveau de l'accès à l'éducation, près d'une femme sur deux (51%) et un peu plus d'un homme sur trois (36%) n'ont aucun niveau d'instruction. On note également que, quel que soit le niveau atteint, les hommes sont plus instruits que les femmes : 33% des hommes ont au minimum le niveau primaire complet, contre 21% des femmes. Concernant le taux d'inscription, les filles représentent 49,3% dans le préscolaire, 44,8% au primaire, 38,4% au secondaire et 29% au supérieur. Le taux d'alphabétisation est de 36,3% pour les femmes et de 53,3% pour les hommes. Source : Document Pays Côte d'Ivoire Banque Africaine de Développement (Le Dsrp 2018-2022).

5.5.4. Niveau de pauvreté des populations

Au niveau du Mali

Les indicateurs de développement humain situent le mali au 182e rang parmi les189 pays analysés en 2018*. (Source PNUD 2018 classements des pays africains par indice de développement humain).* Il est l'un des pays les plus pauvres au monde, 47,4% de sa population vivent au-dessous du seuil de pauvreté. La pauvreté reste prédominante en milieu rural, et les conditions de vie des ménages ruraux demeurent précaires. Presque

tous les ménages ruraux ont pour principale activité, l'agriculture et l'élevage. Selon les résultats contenus dans le document, la pauvreté est largement répandue en milieu rural où plus de la moitié des populations sont pauvres avec 53,1 %. Il ressort également de la même enquête que les ménages dirigés par les hommes contiennent plus de pauvres que ceux dirigés par les femmes, 48,3 % contre 28,5 %.

L'Institut national de la statistique du Mali a publié son rapport d'Enquête modulaire et permanente (Emop) auprès des ménages déroulée entre avril 2015 et mars 2016. Elle touche les aspects : consommation, pauvreté, bien-être des ménages. Les ménages dirigés par les hommes contiennent plus de pauvres que ceux dirigés par les femmes (48,3 % contre 28,5 %).
La proportion de ménages ayant accès à l'eau potable est passée de 78,7 % à 84,6 % entre 2006 et 2015. Dans l'ensemble, 21,2 % des ménages parcourent plus de 15 km pour accéder à l'eau potable et 19,6 % d'entre eux y accèdent après 60 m. (Sources Unicef Afrique de l'ouest et le genre)

En ce qui concerne l'Allocation des dépenses selon les fonctions de consommation, il ressort de façon globale que les ménages maliens mettent plus de la moitié de leurs dépenses dans l'alimentation (56,9 %). Cette part est plus importante dans la région de Tombouctou (69,4 %) et moins élevée à Bamako (38,8 %). Autrement dit, si les ménages de toutes les autres régions ont mis plus de la moitié de leurs dépenses dans l'alimentation, Bamako en a mis un peu plus du tiers.

Du point de vue sanitaire de la population, activité et pauvreté
L'Emop renseigne une série de questions qui informent sur l'état de santé de la population, les services de santé auxquels elle recourt en cas de nécessité et les difficultés rencontrées lors des consultations médicales. Les résultats montrent également que le service de santé auquel les pauvres ont recours est le Cscom (58,0 %), suivi du guérisseur ou marabout (14,6 %) et autres privés ou ONG (6,6 %). L'ensemble des difficultés rencontrées par les pauvres lors des consultations se résument essentiellement aux coûts de consultation (75,9 %), à la durée des temps d'attente (14,9 %) et à l'inefficacité des traitements (15,4 %).

La situation globale de l'état de santé des populations se caractérise par une mortalité infantile élevée, un état nutritionnel des enfants et des femmes enceintes toujours préoccupant. L'accessibilité à des soins de santé de qualité reste un problème. Les taux d'accès au Paquet Minimum d'Activités (PMA) sanitaires dans un rayon de 5 km et 15 km n'ont augmenté respectivement que de 1 et 2 points de pourcentage entre 2012 et 2014. En matière de lutte contre le VIH/SIDA, le taux de prévalence est de 1,1% en 2014 (EDSM V). Les personnes vivant avec le VIH (PV/VIH) ont été prises en charge sur 85 sites en 2014. En fin 2014, 49720 personnes vivant avec le VIH ont été initiées aux Anti rétroviraux (ARV).

Les défis sont énormes en matière sanitaire. Il s'agit entre autres de la faiblesse du taux de couverture en matière de santé de la reproduction; le Mali enregistre un taux de décès maternel parmi les plus élevés au monde: 577 décès maternels pour 100 000 naissances et un indice de fécondité toujours élevé, en moyenne 6,7 enfants par femme d'après le rapport sur le développement humain 2007/2008.

Sur le plan éducatif ,l'alphabétisation est un des facteurs fortement liés à la pauvreté. Elle est plus répandue chez les hommes comparativement aux femmes et aucune réduction

n'est perceptible en ce qui concerne l'écart entre les deux sexes. Le taux de scolarisation est de 63.8 pour cent pour l'enseignement primaire, 22.3 pour cent pour le secondaire, et 2.1 pour cent pour le supérieur (Banque Mondiale 2005). Le ratio fille/garçons du primaire et du secondaire combinés est de 74.4 pour cent, au cours de la même année.
La migration est importante au Mali d'une part par l'intensité du flux et d'autre part par le montant des transferts financiers. Les contraintes d'ordres géographiques, écologiques, économiques, sécuritaires et sociales continuent d'entraîner une grande mobilité des populations maliennes.

Les facteurs de la pauvreté sont également d'ordre écologique. En effet, le changement climatique représente pour le Mali un très grand défi. Il engendre d'importantes perturbations dans le fonctionnement des écosystèmes du pays et contribue à la

désertification. Il touche et menace déjà des secteurs clefs pour le développement du pays : l'eau, l'agriculture, l'élevage, la pêche, les forêts et la santé.
La situation en matière de nutrition et de sécurité alimentaire de 2012 à 2014 a été préoccupante. En matière de sécurité alimentaire, en 2012, environ 4,6 millions de personnes ont été considérées vulnérables à l'insécurité alimentaire. Selon les acteurs humanitaires, le nombre de personnes en insécurité alimentaire sévère est passé de 810 000 en décembre 2013 à 1 530000 en mars 2014. Pour 2015, l'estimation est de 841 340.

Axes stratégiques de la lutte contre la pauvreté en matière de santé et de population

Les stratégies de réduction de la pauvreté initiées par le gouvernement Malien portent sur les points suivants :

- améliorer la santé des populations maliennes, en particulier des populations les plus défavorisées ;
- protéger le revenu des pauvres et limiter la dépense de santé des groupes les plus défavorisés ;
- développer la participation des populations et les partenariats avec la société civile et les communautés.

Les objectifs d'amélioration de la santé des populations Maliennes portent sur la réduction de la mortalité néonatale, infantile et infanto-juvénile de 15 % de 2002 à 2006.

Au niveau de la Côte d'Ivoire

Les indicateurs de développement humain situent le mali au 170e rang parmi les189 pays analysés en 2018*. (Source PNUD 2018 classement des pays africains par indice de développement humain).*

En Côte d'Ivoire, le seuil de pauvreté est le revenu minimal en dessous duquel une famille est considérée comme pauvre. Il est de 270 900 FCFA par personne et par an en 2016. Cet indicateur monétaire est complété par des indicateurs d'accessibilité et de bien-être pour apprécier la pauvreté et le développement humain. Par exemple, en 2016, près de quatre ménages sur cinq (81 %) utilisaient une source améliorée d'eau potable, plus de 80 % des ménages ont accès à des infrastructures sanitaires de premier contact près de leur lieu de résidence, les écoles primaires se trouvent à moins de 5 Km du lieu de résidence des ménages dans 87,2 % des cas. Par ailleurs, l'ENV 2015 a révélé une répartition du revenu moins inégalitaire en 2015 qu'en 2002 et en 2008.

En outre, la pauvreté est plus accentuée en milieu rural qu'en milieu urbain. Le taux de pauvreté est passé de 49 % en 2002 à 62,45 % en 2008 en milieu rural contre 24,5% et 29,45 % sur la même période en milieu urbain. La progression de la pauvreté est plus importante dans la ville d'Abidjan, avec environ 50% en plus, que dans les autres villes qui enregistrent un peu moins de 20% de hausse. Comme au niveau national, la pauvreté s'est fortement accrue au niveau des pôles de développement et diffère d'un pôle à un autre. En 2008, huit pôles de développement sur dix ont un taux supérieur à 50% contre

quatre en 2002 ; Parmi ces pôles, celui du Nord est le plus touché par le phénomène de pauvreté avec près de 4 pauvres sur 5 personnes en 2008. Ce pôle est suivi par ceux de l'ouest (63,2%) ; du centre-ouest (62,9%) ; du nord-ouest(57,9%) et du Nord-est(54,7%) ; Bien qu'ayant des taux de pauvreté élevés, les deux pôles les plus pauvres en 2002, Ouest et Nord-est, ont enregistré en 2008 une légère baisse de 1,3 et de 1,9 point respectivement, grâce aux couloirs humanitaires et économiques.

La pauvreté touche, partout, indistinctement les hommes et les femmes, mais elle est globalement moins élevée chez les ménages dirigés par les femmes. En effet, le ratio de pauvreté se situe en 2008 à 48,4% chez les hommes et à 49,5% chez les femmes contre respectivement 38,1% et 38,7% en 2002. Mais la pauvreté selon le sexe du chef de ménage relève des écarts significatifs. Comme en 2002, le niveau de pauvreté est plus élevé dans les ménages dirigés par un homme (49,6%) que ceux placés sous la responsabilité d'une femme (45,4%) en 2008, au niveau national.

5.6. Zone d'influence directe (site de construction des PCJ et ses environs immédiats)

5.6.1. Situation adminstrative et géographique de la ville de Zégoua

Située dans la partie Sud-Est de la Région de Sikasso et du Cercle de Kadiolo, la Commune Rurale de Zégoua qui comptait 13 976 habitants selon le RGPH (Recensement Général de la Population et de l'Habitat) en 1998 a une population estimée à 15 852 habitants en 2002. La Commune a une superficie de 449 km2 environ avec une densité moyenne de 35,30 hbts /km2. Créée conformément à la Loi N°95-034 du 12 avril 1995 portant Code des Collectivités Territoriales en République du Mali, elle comprend 9 villages. Son chef-lieu, la ville de Zégoua est distante de Kadiolo de 12,5 km, de Sikasso de 115 km, de 4 km de Pogo (Côte d'Ivoire) et de Baguéra (Burkina Faso) de 10 km. Cette ville va abriter la construction des Postes de Contrôle Juxtaposés de Zégoua à la frontière entre le Mali et la Côte d'Ivoire. Les PCJ de Zégoua situé sur le corridor Abidjan-Bamako.

Le terrain mis à la disposition du projet par l'état Malien pour la construction des PCJ est un domaine appartenant aux services de la douane Malienne. Il s'étend sur une superficie d'environ 14 hectares. La figure n°30 ci-après présente cartographie de la commune de Zégoua.

Ces coordonnées géographiques sont les suivants :

Latitude : 10,29° N ;
Longitude : -5,39° W ;
Altitude moyenne : 338 m.

Figure 30 : Cartographie de la commune de Zégoua

5.6.2. Environnement biophysique

5.6.2.1. Relief

Le relief peu accidenté est dominé par des plaines, des bas-fonds et des plateaux. D'une manière générale les sols de la Commune sont pauvres à cause des effets de l'érosion pluviale et de la faible capacité de rétention des eaux de pluie.

5.6.2.2. Végétation

Le paysage végétal rencontré sur le site du projet est essentiellement de type de savanicole et se rattache au domaine soudanais. On rencontre une savane arbustive avec une herbacée comportant surtout des graminées en touffes (Andropogon tectorum,

Hyparrhenia chrysagyrea), mais également des géophytes. En saison sèche, la végétation est détruite par les feux de brousse. Mais pendant les saisons des pluies, elle se reconstitue rapidement.

Parmi les essences végétales rencontrées sur le site, le karité et néré présentent un intérêt économique pour la population. La fabrication du beurre de karité, extrait des graines, est une activité économique pour la population féminine. Le beurre de karité fabriqué est vendu et consommé par les ménages. Le beurre de karité est aussi utilisé pour la cuisson des aliments. Il sert également de pommade aux femmes.
Quant au Néré ses amandes fermentées servent à faire des cuissons et constituent des véritables aides culinaires. Ses amandes renferment également des vertus thérapeutiques . efficaces contre la tension artérielles. La végétation est constituée d'un important tapis graminée au niveau des plaines alluvionnaires constituant ainsi des pâturages potentiels pour le bétail. Le massif forestier est composé de bois sacrés aux alentours des villages et de bosquets villageois. La figure n°31 ci-après présente la végétation rencontrée dans la zone du projet.

Figure 31 : Végétation rencontrée dans la zone du projet

5.6.2.3. Sols rencontrés

On rencontre des sols argileux tantôt rougeâtres, tantôt calcaires souvent composés de cristallins. A côté des collines et élévations, on trouve des sols minéraux bruts sur cuirasse. Les terres non arables se composent de sols mal drainés et de sols profonds sur cuirasse. Les sols de la région sont constitués en surface de latérite rouge, d'argile latéritique et d'argile jaune ou rouge. Ces formations superficielles reposent sur des micro-grès ou des schistes altérés. Au-delà on rencontre des grès feuillettes ou de la dolérite, mais fissurée.

5.6.2.4. Ressources en eau

La Commune est arrosée par des cours d'eau et leurs affluents avec un régime torrentiel presque à sec en saison sèche. Le cours d'eau le plus important est le Dopénièneke qui traverse la ville de Zégoua d'Est en Ouest. Ce cours se divise en deux au Sud - Ouest de la zone industrielle : une branche continue son cours au Sud-Ouest vers Kadiolo et l'autre Nord- Ouest de la zone industrielle. Ces cours d'eau qui traversent des plaines inondables sont exploitées pour la culture du riz.

5.6.3. Environnement humain

5.6.3.1. Historique du peuplement de Zégoua

Selon les données de la tradition orale, Zégoua doit sa création à un chasseur nommé Zié OUATTARA venu de Tikékan à l'Ouest de Misséni (chef- lieu de l'ancien canton du Folona). Ce village fait aujourd'hui partie du territoire ivoirien après les délimitations coloniales. Il s'est d'abord installé à Nassoulou en prospectant des zones favorables à la chasse. Au cours de cette aventure il découvrit l'emplacement de Zégoua où il construisit, une case (Vogo), puis creusa un puits. Zégoua résulterait de la déformation de «Ziétagouan » qui signifie "le lieu où boit Zié "en langue Sénoufo. Ainsi l'historique de la création de Zégoua (puits de Zié) est une histoire de lieux de chasse et de point d'eau comme dans beaucoup de localités maliennes.

La création de Zégoua est bien antérieure à la colonisation car il fut rapporté que le 4'eme chef de village ((Nanipé OUATTARA) a eu des relations privilégiées avec TIEBA roi de Sikasso. Depuis sa création, quatorze chefs de village se sont succédé à la tête du village. L'actuel chef du village se nomme Seydou Ouattara.

5.6.3.2. Population et Démographie

La Commune Rurale de Zégoua qui comptait 33118 habitants selon le RGPH 2009 a une population estimée à 45.525 habitants répartis entre 22.654 hommes et 22.872 femmes (source Mairie de Zégoua) ; soit 49,76% d'hommes contre de 50,23% femmes. Avec une superficie de 449 km2, la commune de Zégoua a avec une densité moyenne de 35,30 hbts /km2.
La population communale de la ville de Zégoua se compose majoritairement de Sénoufo, Bobo, Dogons, Bambara, Samoko, Sarakollés, Peuls, Sonray, Miniaka et les Mossis. Du fait de son emplacement géographique (frontière Côte d'Ivoire- Mali) la population de Zégoua présente un aspect cosmopolite. On y retrouve des allogènes ressortissants du Burkina Faso, de la Guinée, et de la Côte d'Ivoire. Cette population est relativement jeune et les besoins portent sur le logement, les équipements et sur l'emploi essentiellement, avec un taux moyen annuel d'accroissement de la population estimé à 3,2 %. La population de Zégoua est caractérisée par sa grande mobilité.

Les jeunes émigrent généralement en direction des pays limitrophes comme la Côte d'Ivoire, le Ghana et le Burkina Faso à la recherche d'un emploi plus rémunérateur. C'est ce qui explique le déséquilibre observé entre l'effectif de la population masculine et la population féminine. Le tableau n° 22 ci-dessous présente une répartition communal de la population de Zégoua et le nombre des ménages répartis sur l'ensemble du territoire communal.

Tableau 22 : Répartition de la population communale de Zégoua

Commune	Population communale en 2018			Nombres de localités	Nombre de ménages
	Homme	Femme	totale		
Zégoua	22 654	22.872	45.525	11	6.945

Source : MAIRIE DE ZEGOUA FEVRIER 2020.

5.6.3.3. Organisation socio-culturelle et valeurs sociales

Les communautés issues de la commune de Zégoua sont soumises à l'organisation politique et administrative consacrée par la présence du pouvoir étatique de l'état Malien. Parallèlement à cette organisation légale, les différentes communautés ethniques autochtones, allochtones et allogènes vivant sur le territoire communal sont régulées par des organes sociaux et portent à la fois les germes des normes culturelles d'origine (traditionnelle) tels que la chefferie et les organisations sociales. et les valeurs modernes acquises par le biais de l'éducation ou de l'exposition à la culture occidentale.

Pour la majorité de la population de la zone (urbaine ou rurale) du projet, les lois ,les pratiques coutumières et religieuses demeurent encore les références. En effet, les rôles et responsabilités des hommes et des femmes dans les sociétés, qui sont d'avance fixés par la culture traditionnelle, et renforcés par certaines croyances religieuses, sont utilisés pour expliquer et légitimer les inégalités et disparités existantes entre les hommes et les femmes qualifiées par certains de normales, naturelles voire divines (droit de succession, division sexuelle du travail, sororat, mariage précoce et forcé, etc.). L'autre partie se réfère dans certaines situations à des valeurs occidentales, acquises à travers l'école, et se reflète principalement dans les agissements. De la période coloniale à nos jours, de nombreuses mutations ont eu lieu au sein des sociétés de la zone du projet qui ont entrainé, aussi bien en ville qu'en campagne, des changements.

Sur le plan économique, la diffusion de la monnaie a rompu un certain nombre d'équilibres anciens. Sur le plan social, les grandes transformations ont eu pour corollaire la dislocation des institutions et l'affaiblissement des valeurs traditionnelles (famille, groupe de pairs, etc.), et de l'effritement de la famille, par des facteurs tels que les migrations extérieures, les travaux forcés et exode rural a sérieusement ébranlé l'édifice social. Par ailleurs, le culte désormais voué aux modèles culturels occidentaux et assimilés a fini par affaiblir certaines valeurs anciennes telles que la solidarité, la dignité et l'honneur. L'inefficacité des institutions actuelles d'éducation, de formation et

d'intégration des jeunes a conduit à d'autres situations plus déplorables telles que la précocité de l'activité sexuelle, la propagation des Infections sexuellement transmissibles (IST) et du SIDA, la recrudescence de la délinquance, de la toxicomanie, de la prostitution et du grand banditisme, et l'apparition de groupes vulnérables (chômeurs, sans-emploi, enfants de la rue, exclus sociaux du fait de l'effritement de la solidarité familiale), le sous-emploi en milieu rural et le chômage, surtout en milieu urbain.

Organisation de la chefferie

A Zégoua, l'autorité traditionnelle est assurée par le chef du village. Il est désigné dans la lignée de ceux qui en ont le droit sur la base du matrilignage. Il est aidé dans sa tâche par les auxiliaires que sont les chefs de famille et les notables. Ces derniers occupent une place importante dans le fonctionnement et la prise des décisions en liaison avec la ville de Zégoua.

Mode d'acquisition des terres

Gestion foncière et acquisition. La gestion du foncier, dans la commune de Zégoua, zone d'implantation du Projet est soumise à un double régime. Si les domaines ruraux relève de la gestion coutumière des chefferies, l'espace urbain relève quant à elle de la gestion moderne des autorités administratives et de la Mairie. Le site d'implantation des PCJ est une propriété des services de la douane malienne mis à la disposition de l'UEMOA par les autorités maliennes pour la réalisation du poste de contrôle juxtaposé de Zégoua.

Religions pratiquées

La religion dominante et la plus pratiquée est la religion musulmane. La quasi-totalité de la population de Zégoua est de confession musulmane. La ville de Zégoua abrite de nombreuses mosquées reparties sur l'ensemble du tissu urbain. On y rencontre néanmoins quelques édifices chrétiens composées de l'église catholique et des églises évangéliques protestante et pentecôtiste (assemblée de dieu, les églises protestantes. Malgré leur conversion à ces religions, une frange de cette population reste encore attachée à l'animisme. Le tableau ci-après présente une répartition des édifices religieux sur l'ensemble du tissu urbain.

Tableau 23 :Répartition des édifices religieux sur l'ensemble du tissu urbain.

ONZE (11) MOSQUEES	
Nombre	**Localisation**
Cinq (5) mosquées, dont une grande mosquée de vendredi	Quartier senoufosso
Deux 2 mosquées	Lafiabougou
Quatre (4) mosquées, dont une grande mosquée de vendredi	Quartier medine
TROIS (3) EGLISES	
L'église les assemblées de dieu	Quartier senoufosso
Eglise catholique	Lafiabougou
Eglise protestante	Quartier medine

Le phénomène des talibés ou enfants mendiants

Le phénomène des Talibés ou enfants mendiants appelé encore des Garibou a été observé sur le corridor de Zégoua. Le phénomène est le résultat à la fois d'une tradition (le fait de confier ses enfants garçons à un marabout) progressivement perverti par les crises économiques des années 1980 et 1990. Au Mali, les garibou sont généralement des garçons âgés de 5 à 15 ans, issus d'une famille pauvre souvent rurale, confiés par ses parents à un maître coranique (ou marabout) afin que celui-ci se charge de son éducation religieuse. Cette éducation a lieu dans une école coranique.

Les talibés apprennent certaines des valeurs de la vie communautaire telles que la politesse, la solidarité, la tolérance, la persévérance, l'obéissance et l'humilité Il est à la fois un lieu d'enseignement du Coran et d'initiation à la vie sociale et spirituellement contrepartie, le talibé doit s'acquitter des travaux domestiques, et est généralement contraint à mendier dans les rues afin de subvenir à ses besoins et aux besoins de son maître et de sa famille. Un effectif assez impressionnant de talibés exercent la mendicité sur le corridor de Zégoua. Ces enfants dont l'âge varie entre 5 et 15 vivent dans une précarité sans faille et ne reçoivent de soins médicaux que par hasard .

Dans les daaras, les talibés sont contraints de vivre dans des conditions d'hygiène effrayantes. Outre les carences matérielles, les enfants souffrent de privations affectives et n'iront jamais à l'école. Ils sont contraints de mendier quotidiennement pour le Marabout. Des ONG devraient s'approprier cette situation pour en faire leur cheval de bataille pour l'éradication de ce phénomène. La figure n°32 ci-après présente les talibés errant au poste de frontalier de Zégoua.

Figure 32 : Vue des enfants talibés ou enfants mendiants dans la zone du projet

5.6.3.4. Type d'habitat

L'habitat rencontré dans la commune de Zégoua est composé des habitats sociaux, évolutifs et de précaires. On y rencontre néanmoins quelques habitats de style moyen standing. Une analyse de l'occupation de l'espace urbain laisse apparaître une homogénéité des quartiers et des constructions. D'une manière générale, la structure de l'habitat à Zégoua est visiblement homogène. Les quartiers ont été lotis en damiers classiques. Dans les secteurs d'habitat spontané, les rues sont rectilignes et se coupent en angle droit. Les constructions sont en durs, de formes rectangulaires avec des toits généralement à deux (2) pentes, couvertes de tôles ondulées, débordant de 40 cm environs et se terminant par des bois de rive. Les habitations rencontrées aux alentours du site du Projet sont situées à environ 30 mètres. En dehors des bureaux des services de la douane, le site d'implantation des PCJ n'abrite aucune habitation ni d'équipement.
La figure n°33 présente une typologie des bâtis rencontrés dans la commune de Zégoua.

Figure 33 : Vue de la typologie des bâtis dans la ville de Zégoua

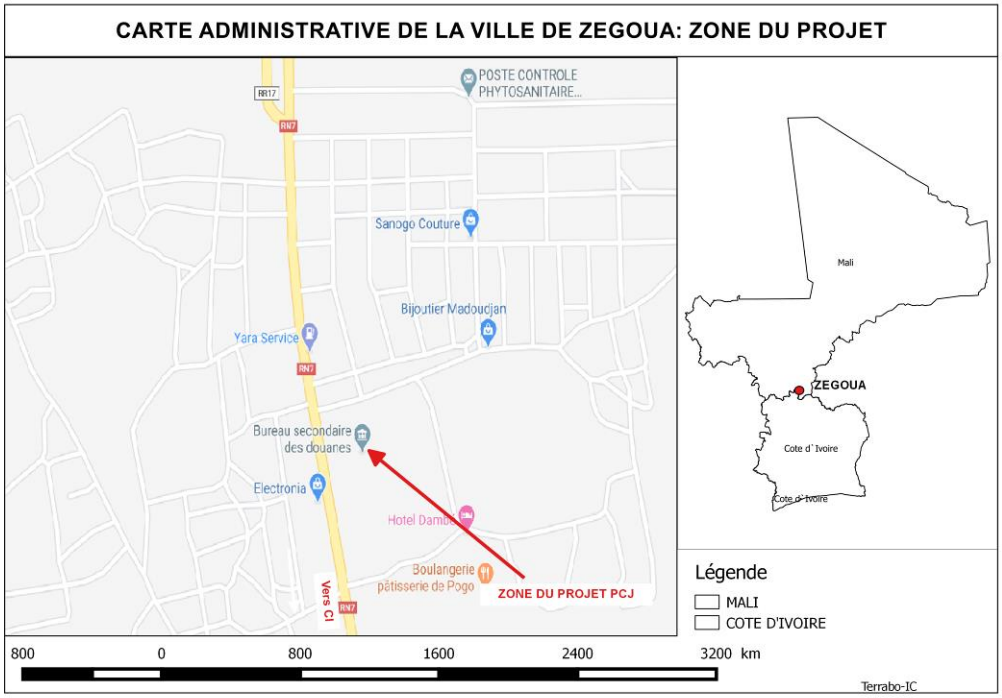
5.6.3.5. Structure du tissu urbain

L'occupation de l'espace est tributaire de la route. La ville s'étend de part et d'autre de la RN7 à partir de l'ancienne Douane au Sud pour aboutir jusqu'à Toumpoubélé au Nord. Une analyse de l'occupation de l'espace urbain laisse apparaître une homogénéité des quartiers et des constructions : noyaux anciens, lotissements récents, secteurs de bureaux : écoles, centre de santé, Douane, gare routière, centre commercial, etc. ainsi que beaucoup d'espaces boisés et des plants d'ornement. Ce sont les lieux d'implantation des habitations. Ces lieux comprennent les quartiers anciens qui sont :

- Zégouacoro ;
- Médine ;
- Lafïabougou les lotissements récents ;
- Toumpoubélé ;
- Extension de Zégouacoro et de Lafïabougou et les secteurs d'habitat spontané (morcellement et attribution effectués en dehors du circuit administratif normal) localisés : à l'Est de Zégouacoro, à l'Ouest de la RN7 toujours dans Zégouacoro ;
- à l'Ouest de Lafïabougou ,les quartiers ont été lotis en damiers classiques.

La ville s'étire du Sud au Nord de part et d'autre de la RN7 faisant de Zégoua une ville linéaire. Les parcelles sont grandes, elles varient de 500 à 800 m2 parfois plus. Certains propriétaires exploitent une partie de leur parcelle pour le maraîchage. Dans les secteurs des habitats structurés, les rues sont rectilignes et se coupent en angle droit.

La figure n°34 ci-après donne une illustration du plan de la ville de Zégoua.



Source : Google earth 2020

Figure 34 : Structure du tissu urbain de la ville de Zégoua

5.6.3.6. Infrastructures sanitaires

La couverture sanitaire de la ville de Zégoua est assurée par un Centre de Santé Communautaire(CSCOM) situé dans le quartier de Zégouacoro. La construction et l'équipement de ce centre ont été subventionnés par l'état Malien et les partenaires au développement. Il comprend :

- un dispensaire construit en 1984 ;
- le bureau du chef de poste médical ;
- une salle de consultation ;
- une salle de vaccination et de suivi enfants ;
- une salle de pansement ;
- une salle d'observation et d'injection.

La fréquentation est de trente (30) patients par jour en moyenne.

Le bâtiment de la maternité construite comprends :

- un bâtiment de 6 pièces avec: une salle de consultation prénatale, une salle d'accouchement, une salle d'attente, une salle pour suite des couches, deux salles des accouchées ;
- un bâtiment deux pièces servant de logement pour la matrone et un magasin ;
- et d'un bloc de latrines.

Les pathologies courantes rencontrées dans la commune sont le paludisme, la diarrhée, les infections respiratoires aiguës et l'hypertension artérielle, la typhoïde et les parasitoses gastro intestinales. La ville abrite par ailleurs quelques équipements sanitaires privés tels que le dépôt de médicaments, des cabinets de soin et des pharmacies vétérinaires. La construction d'un hôpital avec un plateau technique plus relevé s'avère nécessaire pour assurer une bonne couverture sanitaire de la population de la commune de Zégoua. La commune dispose par ailleurs de cinq (05) centres médicaux privés.

5.6.3.7. Infrastructures éducatives

L'éducation formelle dans la commune urbaine de Zégoua est assurée par 6 écoles publiques dont 3 du second cycles et 3 du premier cycle. 6 écoles privées dont 4 du premier cycle et 2 du second cycle, 2 Lycées privés, 1 CED. Au niveau de l'enseignement préscolaire, Zégoua abrite seulement un seul jardin d'enfants situé dans le quartier Lafiabougou et 2 écoles confessionnelles Medersa dont un du premier cycle et le deuxième du second cycle.

D'après les données de la direction régionale de l'éducation de Kadiolo ,Le taux de scolarisation de la commune est de 60% dont 18% de filles. Le taux de maintien à l'école est de 12% pour les filles et 34% pour les garçons.

Le secteur de l'éducation fait face entre autres à l'insuffisance de personnel enseignant qualifié, la faible couverture en infrastructures et équipements scolaires, au fort taux de déperdition scolaire lié aux pesanteurs socioculturelles (mariage précoce, corvées domestiques), les grèves cycliques et les faibles résultats aux divers examens. A cela s'ajoute le manque de matériels didactiques l'insuffisance de salles de classes au sein des établissements, les eeffectifs pléthoriques dans les classes, le manque d'électricité et d'eau potable et l'absence de clôtures autours des écoles ,le fort taux de déperdition des apprenants et l'insuffisance des ressources financières, matérielles et humaines constituent les problèmes majeurs du secteur. Il faut à la ville de Zégoua la construction d'un lycée public et un centre de formation professionnel pour un meilleur encadrement de la jeunesse communale de Zégoua. Le tableau n°23 ci-dessous présente une répartition spéciale des infrastructures scolaires dans la ville de Zégoua et leur effectif.

Tableau 24 : Infrastructures scolaires de Zégoua

N°	Localisation	Etablissement	Statut	Effectifs	quartiers
1	Zégoua	Lycée Cheick Modibo DIARRA	privé	132	Sénoufosso
2	Zégoua	Lycée Namakoro SANGARE	privé	312	Médine
3	Zégoua	2ème Cycle « A »6ème à la 3ème	public	553	Sénoufosso
4	Zégoua	2ème Cycle « B »	public	249	Lafiabougou
5	Zégoua	2ème Cycle « C »	public	258	Lafiabougou
6	Zégoua	1er Cycle « A »CP1 à CM2	public	1009	Sénoufosso
7	Zégoua	1er Cycle « B »	public	896	Lafiabougou

N°	Localisation	Etablissement	Statut	Effectifs	quartiers
8	Zégoua	1er Cycle « C »	public	591	Lafiabougou
9	Zégoua	Ecole Katiémé Privée	privé	87	Lafiabougou
10	Zégoua	Ecole Yiridièmè Privée	privé	173	Médine
11	Zégoua	Ecole « Général Kafougouna KONE »Privée	privé	260	Médine
12	Zégoua	Mamby KEÏTA 1er Cycle Privée	privé	364	Sénoufosso
13	Zégoua	Mamby KEÏTA 2ème Cycle Privée	privé	157	Lafiabougou
14	Zégoua	Ecole « le Mali de Demain »Privée	privé	78	Médine
15	Zégoua	Centre d'écoute pour enfants Privée	privé	55	Médine
16	Zégoua	Medersa IDAYATT, 1er Cycle privée	privé	930	Sénoufosso
17	Zégoua	Medersa IDAYATT, 2ème Cycle	privé	250	Médine
18	Zégoua	Jardin d'enfants « les oisillons »	privé	85	Sénoufosso

Source : Enquête socio-économique Mairie de Zégoua janvier 2019

5.6.4. Accès à l'eau et assainissement

La population de Zégoua s'approvisionne en eau potable à partir de deux (2) forages équipés dont la gestion est assurée par la Société Malienne de Gestion de l'Eau Potable (SOMAGEP) ainsi que des pompes à motricité humaines. On note également l'existence de quelques puits traditionnels dans certains domiciles de même que des latrines familiales. La production journalière des deux forages s'élèvent à environ 300 m3/J avec un nombre de 367 abonnés. Le réseau de distribution de la ville mesure 19km linéaires. Pour combler les besoins de la population en eau potable, un linéaire supplémentaire de 1 km et un second forage équipé doivent être réalisés. En absence de tout réseau de drainage, les eaux pluviales de Zégoua s'écoulent par gravitation vers les exutoires que sont les cours d'eau (dont une branche délimite le quartier de Zégouacoro au Nord et l'autre servant de limite naturelle entre le Mali et la Côte d'Ivoire au Sud) en fonction de l'orientation des pentes naturelles du terrain.

En ce qui concerne d'approvisionnement en eau potable le promoteur projette la construction d'un forage privé pour le fonctionnement autonome des PCJ.

5.6.5. Gestion des déchets solides

La gestion des déchets solides à Zégoua reste assez sommaire malgré les efforts de la municipalité. La collecte s'effectue de façon irrégulière et non systématique; les moyens matériels de collecte sont insuffisants et souvent inappropriés; la commune à recours à des décharges sauvages pour l'élimination des déchets solides. L'intervention (assez rare) des associations de quartiers se situe uniquement au niveau de la pré-collecte (acheminement des ordures des domiciles vers des points de regroupement), la mairie ne dispose pas de véhicule et d'agents préposés à la collecte, le transfert et à l'élimination des déchets.

5.6.6. Acces à l'électricité

L'électricité de la ville de Zégoua gérée par l'EDM est produite et fournie par la Côte d'Ivoire sur support aérien en moyenne tension (MT) de 30.000 volts. La ville compte 451 abonnés et pour satisfaire les besoins futurs, un programme d'extension est à l'étude au niveau de l'EDM. Plusieurs branchements anarchiques sont observés à travers les divers artères de la ville. Ces installations non contrôlées constituent des sources de danger d'électrocution pour la population et surtout pour les enfants. Le coût de l'électricité est plus élevé par rapport à celui de la Côte d'Ivoire. Ce qui n'est pas de nature à favoriser l'implantation de petites unités industrielles et artisanales notamment les boulangeries, les moulins, etc. Les futures sources d'approvisionnement en énergies pour les PCJ proviendront de l'Energie du Mali (EDM) et de l'Energie solaire.

5.6.7. Activités économiques

Deux principales activités animent la vie économique de la ville de Zégoua. Il s'agit de l'agriculture et le commerce.

5.6.7.1. Agriculture

La Commune Rurale de Zégoua présente une économie essentiellement agricole. En effet ,le secteur agricole est dominé par deux (2) types de cultures que sont les cultures de rentes et les cultures vivrières. Les cultures de rentes se composent essentiellement du coton ,de la mangue et de l'anacarde. Les principales cultures vivrières pratiquées sont le maïs et l'arachide, le sorgho, le mil, le riz, la patate et les cultures maraichères(tomate, salade, gombo), etc. Les cultures vivrières sont destinées à l'autoconsommation, avec le maïs comme denrée principale de consommation ; les autres cultures qui sont destinées à l'exportation et à la vente rapportent des revenus substantiels aux paysans En observant l'agriculture, nous avons constaté que tous les villageois pratiquent plusieurs cultures sur les mêmes surfaces. On cultive généralement les vivres (manioc, arachide, mais, sorgho, le mil, etc.) sur une même surface. L'outillage demeure rudimentaire avec l'utilisation des houes, machettes, dabas. Dans l'ensemble, le système de production est exclusivement extensif et traditionnel. Voir tableau n° 24 ci-après.

Tableau 25 : Campagne agricole 2012-2013

Cultures	Superficie (en ha)	Production (en Tonnes)
Coton	453	4 372,400
Mil	2 012	1 471,51
Sorgho	1 764	1 526,32
Maïs	4 066,5	18 747
Maïs hybride	254	153,85
Riz nerica	520	1 267,8
Riz bas-fond	450	1 170
Fonio	24	18,552
Totaux	**9 543,5**	**21 778,322**

Source : Secteur de l'agriculture de Kadiolo et la C M D T.

Figure 35 : Vue d'un champ d'anacardiers et d'une rizière dans la commune rurale de Zégoua

5.6.7.2. Commerce

Le commerce est au centre de la vie à Zégoua compte tenu de sa position de carrefour ,il occupe la plus grande partie de la population. Les principales activités commerciales de la ville de Zégoua se concentrent le long de l'artère principale (route nationale A7) qui traverse la ville de Zégoua. Ces activités commerciales se distinguent par leurs caractères informels et de très petites tailles. Ces activités gravitent autour des activité agricoles , de l'élevage de petit bétail (moutons, poulets, etc.), du commerce de détail ou de l'entrepreneuriat de survie :maçons, menuisiers, plombiers, mécaniciens, électriciens, etc. Les marchés populaires regroupent de nombreux petits groupements de marchands , ainsi que les petits commerces de détails (restaurants, boutiques, ventes de pièces détachées, etc.) qui se retrouvent le long de artère principale de la ville et dans les coins de rues. Bien que disposant d'un marché, l'activité commerciale est concentrée au niveau du corridor et des abords la route nationale (RN7).

Les autres activités se composent majoritairement de la vente en détail qui profitent de l'arrêt des véhicules pour les formalités pour proposer leurs marchandises aux voyageurs. Les articles vendus sont essentiellement composés de produits alimentaires comme les jus, les sucreries, le pain de la viande braisée, des colas, etc. On y trouve également des produits manufacturés comme les, habits, chaussures, etc. on dénombre également des sédentaires ce sont les détenteurs de boutiques et des kiosques. Les vendeurs ambulants qui exhibent généralement leurs marchandises aux usagers des nombreux véhicules qui traversent la frontière. La ville connait également une relance de la vie économique avec la présence des corridors autour desquelles gravitent, des activités commerciales des vendeurs ambulants des divers marchandises. La figure n°36 ci-après présentent quelques activités économiques au marché hebdomadaire de Zéroua.

Figure 36 : Activités commerciales au marché hebdomadaire de Zégoua

5.6.7.3. Elevage et pêche

La Commune de Zégoua n'est pas une zone d'élevage par excellence par conséquent, il n'existe pas de zones précises d'élevage. Néanmoins il existe quelques transhumants autour des retenues d'eau en période sèche. Il n'existe pas de statistique disponible au en la matière. Le cheptel, principalement constitué de bovin, caprin, ovin, asin et la volaille est destiné à l'autoconsommation. L'élevage a un impact faible dans l'activité économique de la Commune. Les difficultés généralement rencontrées concernent les conflits entre éleveurs et agriculteurs, l'insuffisance ou l'inexistence de pâturages, le coût élevé de l'aliment bétail et surtout la divagation des animaux. La précarité des conditions d'élevage ne garantit pas une bonne productivité. La pêche est quasi inexistante dans la commune. La presque totalité du poisson consommé provient de Mopti et des Communes voisines notamment Kadiolo.

5.6.7.4. Artisanat et industrie

L'artisanat est essentiellement dominé par la fabrication de matériels agricoles (houes, charrues, multiculteurs). L'artisanat de service (tailleurs et mécaniciens) et l'artisanat d'art

(bijoutiers, cordonniers) constituent également des activités en évolution dans la ville de Zégoua. Parmi ces différentes catégories d'artisanat seuls les mécaniciens et les menuisiers sont organisés. Au niveau de l'artisanat de production, on note l'existence d'une boulangerie moderne et de douze (12) boulangeries artisanales. Les données sur la transformation des produits agricoles, Néré Amande De Karité Les Unités de décorticage de Riz de Patte Arachide, et Usine d'égrainage de coton de Kadiolo, D'une manière générale, l'artisanat à Zégoua se caractérise par son manque d'organisation et de formation.

Figure 37 : Vue d'une activité artisanale de service à Zégoua

5.6.7.5. Tourisme et hôtellerie

Le patrimoine touristique de la commune n'est pas très développé et n'est pas non plus mis en valeur. Cependant il existe quelques sites touristiques à Zégoua qui sont : le puits de Zié sur la route de Kadiolo vestige du premier site de la ville. Le caveau des patriarches lieu sacré où les anciens dignitaires et leurs familles sont enterrés appelé « hypogée » et les caïmans sacrés de Katioloni constituent les sites touristiques de la commune de Kadiola. En ce qui concerne l'hôtellerie, la commune dispose de quelques petits hôtels le comme le Babemba et le complexe de Folona..qui sont cependant très peu connus et sous exploités. La commune ne dispose pas non plus de réceptifs hôteliers ni d'auberge. Les principales contraintes au développement du secteur touristique et l'artisanat demeurent l'absence de politiques de valorisation des capacités touristiques et d'accueil de la commune ; l'inexistence d'infrastructures d'accueil adéquates et le manque de promotion des activités artisanales. On note cependant la présence d'un complexe hôtelier « le Foundara » situé à Pogo (4 km de Zégoua) sur le territoire ivoirien qui offre de très meilleurs commodités. Voir figure n°38 ci-après.

Figure 38 : Vue d'un complexe hôtelier le Foundara à 4 km du site du projet

5.6.7.6. Système de transport et institutions financières

Le secteur de transport est favorisé par le passage de la route nationale RN7 qui relie le Mali à la Côte d'Ivoire. Ce qui favorise son accès par des véhicules de transport commun les camions de transport des marchandises, des camions citernes. Outre les autocars et minibus les qui assurent le transport commun interurbain voir inter état, on y rencontre les camions citernes les camions marchandises qui transportent les marchandises de la Cote d'Ivoire vers la Mali et vice versa. Le parking de la douane enregistre plus de 100 camions par jour à cause du trafic très intense entre le port d'Abidjan et le mali .on note également la présence d'une cinquantaine bureaux transitaires installés à proximité des

services de la douane. Les autres moyens de déplacement sont constitués par les véhicules et les motos et les tricycles. Chaque ménage dispose au moins d'une moto pour le déplacement vers les localités voisines ou pour les travaux champêtres. Les taxis motos constituent aussi un des moyens de transport en commun. Certains voyageurs empruntent ces motos pour contourner les postes frontaliers de police et des douanes entre les deux pays. Plusieurs structures financières sont également présentes dans la ville. Il s'agit de la BDM, de la BNDA, la BMI-SA,ECOBANK et la micro finance Kafo jiguinew. Voir figure n°39 ci-après.

Figure 39 : Vue d'une Agence Bancaire et les bâtiments des transitaires à Zégoua

5.6.7.7. Équipements sportifs et de loisirs

La commune rurale de Zégoua est relativement pauvre en équipements sportifs et de loisirs. En effet, la ville abrite uniquement un terrain de football situé au quartier Laffiabougou. Les équipements sportifs de la commune de Zégoua sont pour la plupart rattachés aux établissements scolaires pour lesquels ils constituent le prolongement de l'espace récréatif. Ces équipements sportifs se résument essentiellement à de terrains de football sommairement aménagés, (sans clôture, ni gradins) et quelques aires de sport de main (Volley Ball, Hand Ball, etc.), généralement mal aménagées et sous équipées. Tout comme les équipements sportifs, les centres de loisirs de la commune de Zégoua sont presque inexistants et ceux qui existent sont souvent mal entretenus. Essentiellement localisés dans le centre-ville, les centres de loisirs sont constitués des espaces de jeux vidéo, d'espaces rencontres jeunes, de bars-dancing et des buvettes. La jeunesse communale est à la recherche d'un partenaire pour la construction d'un foyer des jeunes.

5.6.7.8. Services de Sécurité

Le service de la sécurité est assurée par un détachement militaire du nom de l'opération « soutra » installé en 2005. un poste de contrôle de la Gendarmerie, le Poste de Police frontalier, la protection civile le Poste de Contrôle de la Direction des Transports secteur Zégoua et les services de la douane pour le contrôle des flux des marchandises. Les difficultés rencontrées par ses services dans l'exercice de leurs fonctions :insuffisance de bureaux ; étroitesse du parking et des voies d'accès (engorgement) ;manque d'eau potable.

Le tableau n°25 ci-après présente un récapitulatif des calamites survenues dans la commune de Zégoua du 1er au 31 décembre 2019.

Tableau 26 : Récapitulatif des calamités enregistrées dans la commune de Zégoua 1er au 31 décembre 2019.

NATURE DES INTERVENTIONS	NBRE DE CAS	NOMBRES		
Accidents de circulations	42	**Victimes**	**Morts**	**Blessées**
Incendies	6	81	6	75
Secours à victimes	11	0	0	0
Assistance à personne	55	11	0	0
Évacuations	55	55	0	0
Tombées puits	1	55	0	0
Protection des biens	2	1	1	0
Couvertures	16	1	0	1
Bouteilles d'air	0	0	0	0
Reconnaissance et recherche	4	0	0	0
Lutte contre la pollution	7	0	0	0
Faits d'animaux	0	0	0	0
Inondation	0	0	0	0
Découverte de cadavre	5	5	5	5
Fausses alertes	3	0	0	0
TOTAL	**207**	**209**	**12**	**81**

Source : Poste de Secours Routier de la Protection Civile de Zégoua ;31 décembre 2019

5.6.7.9. Médias, communications et informations

En matière de communication et d'information, la commune de urbaine de Zégoua abrite trois radios de proximité qui sont (Radio Djiguiya, Radio Danaya et Radio Sababu). L'office des radios et télévision du Mali (ORTM) couvre la commune, mais la télévison ivoirienne(RTI) est également captée à Zégoua. En plus de ces sources d'informations, toute la commune est couverte par les téléphones mobiles Orange et Malitel.

5.6.8. Services déconcentrés de l'Etat dans la commune de Zégoua

Les services déconcentrés de l'Etat du Mali en fonctionne dans la commune urbaine de Zégoua se présente comme suit :

- la douane ;
- la protection civile ;
- la police ;
- la gendarmerie ;
- l'opération soutra (détachement militaires) ;
- les eaux et forêts ;
- le service vétérinaire ;
- le service de l'agriculture ;
- le service du développement social ;
- le service de la poste et télécommunication ;
- le service phytosanitaire ;
- la SOMAGEP (Société Malienne de Gestion d'Eau Potable) ;
- l'EDM-sa (Energie Du Mali).

6. ENJEUX ENVIRONNEMENTAUX ET SOCIAUX

Sommaire

6. ENJEUX ENVIRONNEMENTAUX ET SOCIAUX 137
6.1. Enjeux politiques et institutionnels 137
6.2. Enjeux socioéconomiques 137
6.3. Enjeux politiques et institutionnels 138
6.4. Simplification et harmonisation des procédures douanières 139

L'identification des enjeux permet de connaître les composantes du milieu qui méritent une attention particulière et les préoccupations majeures des parties prenantes au projet. Les enjeux du projet de construction des PCJ de Zégoua se déclinent en enjeux environnementaux (i), socio-économiques (ii), politiques et institutionnels (iv).

6.1. Enjeux environnementaux

Les enjeux environnementaux concernent les Altérations de la qualité de l'air, de l'état acoustique et du Paysage Les activités de chantier prévues pour s'étaler sur plusieurs mois affecteront très probablement la qualité de l'air, l'état acoustique et le paysage de la zone du projet. Cela se traduira, en particulier, par l'émission de matières particulaires (poussières) et des émanations de gaz (NOx, SO2, CO), résultant principalement des travaux sur les zones de chantier, de l'exploitation des zones d'emprunts et de dépôt, et de la circulation des différents engins. Tout ceci aura des conséquences sur le personnel de chantier et les populations riveraines, avec des risques d'affections respiratoires (pharyngite, bronchite, rhinite, etc.).

Les enjeux environnementaux concernent également la préservation des biens et services à proximité de l'emprise du projet. En effet la construction des PCJ de Zégoua pourrait entrainer la démolition du bâtiment existant des services de la douane malienne et l'arrêt temporaire des services de la douane durant la phase d'installation et de construction des PCJ. La construction entrainera également la perturbation des habitudes des services et des commerces, le soulèvement de poussières durant la phase de construction, des perturbations sonores. Cette situation risque de provoquer la colère des populations riveraines. Il convient de trouver les mesures environnementales et sociales pour résorber en amont ces situations avant le démarrage effectif des travaux.

6.2. Enjeux socio-économiques

Au plan régional le principal enjeu positif s'inscrit dans le cadre de l'objectif du projet de construction des PCJ qui est de simplifier les procédures de contrôle aux points de passage des frontières entre les Etats pour les personnes, marchandises et moyens de transport. En effet, la mise en place de moyens modernes en termes d'infrastructures, d'équipements et de traitement administratif et douanier va rendre le trafic plus fluide et réduire ainsi les coûts qui y sont associés. L'effet direct est l'amélioration des recettes douanières et le gain de temps pour les transporteurs et autres usagers.

Au plan local, les aménagements connexes que chaque pays devra faire pour accompagner le bon fonctionnement des PCJ risquent d'impacter la situation socioéconomique actuel.

Sur la situation économique, c'est l'organisation et le fonctionnement du commerce frontalier des deux pays qui seront modifiés pour les deux villes de Ouangolodougou Pogo (Côte d'Ivoire) et Sikasso ; Kadiolo. Ces villes grâce à leur situation géographique et à la présence d'importante infrastructures économiques, et la qualité des axes routiers

sont des lieux de croisement et de transit des flux d'échange commerciaux entre la Côte d'Ivoire et le Mali voire les autres pays limitrophes comme le Burkina Faso. Dans la zone frontalière un ensemble de neuf marchés répartis dans différentes localités contribuent à organiser les échanges.

En effet, avec le déplacement de certaines administrations publiques et opérateurs économiques des deux (2) pays à Zégoua (douane, police, agents de santé, transitaire, banque, ...) un autre pôle d'échanges commerciaux risque de se créer autour des PCJ de Zégoua au détriment des grandes villes. Zégoua peut devenir une ville frontalière et commerciale très importante à partir de laquelle les autres localités devront s'approvisionner.

De même, sur le plan social, il s'en suivra un développement d'habitat et de la démographie. La vie sociale sera perturbée dans les deux villages frontaliers. Les paysans peuvent se convertir dans d'autres secteurs d'activités (commerce, transport,…). Les autorités locales devront compter avec les fléaux de villes tels que le banditisme, les trafics, la pollution, …).

Le projet (phases de construction et exploitation) va générer des emplois : travail temporaire de manœuvres pendant les travaux, travail permanent de gérants, gardiens, manutentionnaires, mécaniciens, etc. Les femmes pourront développer leurs activités commerciales (vente de nourriture).

Les retombées de ces emplois et des activités commerciales seront bénéfiques pour les ménages et l'économie locale à travers les taxes et impôts qui seront perçus par les structures décentralisées et subséquemment dans la lutte contre la pauvreté. Ainsi, en phase d'exploitation, l'amélioration de l'épargne et de l'investissement, la réduction de la pauvreté, la répercussion positive sur les autres secteurs de l'économie, etc.

Toujours au plan social, la réalisation de ce projet et son fonctionnement contribueront à la cohésion sociale entre agents des deux (2) pays. Aussi, la qualité des services s'en trouvera améliorée.

Cependant, du point de vue du foncier, l'implantation des PCJ et des aménagements connexes dans les deux villages peuvent entraîner l'expropriation de terre et générer des conflits fonciers et ou une spéculation sur la valeur marchande des terrains urbains.

6.3. Enjeux politiques et institutionnels

Le projet de construction des PCJ de Zégoua s'inscrit dans la mise en œuvre du programme régional de facilitation du transport et du transit routier afin de promouvoir le commerce intra-communautaire ainsi que les voyages trans-frontaliers. Il entre en droite ligne dans le renforcement de la politique d'intégration sous régionale que l'ensemble des pays de la CEDEAO prônent.

Il faut rappeler que les Chefs d'Etat de la CEDEAO et l'UEMOA ont signé des accords pour la mise en œuvre d'un programme de facilitation de transports. À partir de ces textes communautaires, chaque pays a mis en place un cadre institutionnel et juridique. Mais cette volonté manifeste d'exécution de ce programme à travers ces textes n'est pas perçue sur le terrain. En effet ; aux frontières, les pays font actuellement des inspections séquentielles et des contrôles par les diverses administrations avec des procédures différentes.

La construction des PCJ aux frontières des pays dont l'objectif est de créer un « guichet unique » où les opérateurs de transport devront marquer un seul arrêt pour une inspection et des formalités simples à chaque frontière est une étape importante de mise en œuvre du programme régional de facilitation du transport et du transit routier dans l'espace CEDEAO.

Le fonctionnement des PCJ devra permettre de mettre en application les textes relatifs à l'harmonisation des procédures d'inspection et des contrôles aux frontières. Cela pourra

se faire que par la sensibilisation et le renforcement des capacités des différentes institutions.

Si le programme régional de facilitation du transport et du transit est réussi ce sont les deux organisations régionales qui se verront honorées.

6.4. Simplification et harmonisation des procédures douanières

En tant qu'outil de facilitation du commerce installé aux frontières, la construction des PCJ favorise une approche coordonnée et intégrée pour faciliter les échanges, la circulation des personnes et améliorer la sécurité. Les PCJ éliminent le besoin pour les voyageurs et les marchandises de s'arrêter à deux reprises pour entreprendre les formalités de passage des frontières. Le concept des PCJ appelle à l'application de contrôles conjoints pour réduire au minimum les duplications et les activités de routine. Grâce à une approche «gouvernementale », le concept des PCJ réduit le temps du trajet pour les transporteurs et les voyageurs et raccourcit le temps de traitement aux points de passage frontaliers. L'utilisation de l'équipement moderne des TIC et de l'application de plates-formes électroniques accélère les opérations frontalières et de transit. En plus des composantes dématérialisées, la construction d'installations appropriées aux frontières et la mise à disposition d'outils opérationnels créent un environnement propice à une gestion des frontières efficaces. Au sens strict, des PCJ est un point de passage frontalier où les voyageurs, les marchandises et les moyens de transport sont arrêtés une seule fois pour entreprendre les formalités de sortie d'un pays et les formalités d'entrée dans l'autre pays A ce titre, les PCJ constitue un outil de facilitation et de simplification des procédures douanières et de passage à la frontière. Considérant que l'accès au marché et les obstacles au commerce et au voyage font partie de ce pilier, l'efficacité des opérations frontalières joue sur le niveau de compétitivité des économies. L'une des approches modernes pour améliorer les opérations frontalières est l'établissement des Postes de Contrôle Juxtaposés (PCJ).

7. IMPACTS ENVIRONNEMENTAUX ET SOCIAUX

Sommaire

7. IMPACTS ENVIRONNEMENTAUX ET SOCIAUX 140
7.1. Méthodes d'identification et d'évaluation de l'importance des impacts potentiels du projet 140
7.1.1. Méthode d'identification des impacts 140
7.1.2. Activités sources d'impacts 141
7.1.3. Récepteurs d'impacts 141
7.1.4. Evaluation des impacts 142
7.1.5. Impacts potentiels du projet 143
7.2. Analyse des alternatives 148
7.3. Analyse de la situation « sans projet » 148
7.4. Analyse des impacts environnementaux avec la situation avec le projet 148
7.5. Justification du choix du scénario « avec le projet » 149
7.6. Impacts positifs en phase de préparation et d'installation 149
7.6.1. Milieu physique 149
7.6.2. Milieu biologique 149
7.6.3. Milieu humain 149
7.7. Impacts négatifs en phase préparatoire et d'installation 150
7.7.1. Milieu physique 150
7.7.2. Milieu biologique 150
7.7.3. Milieu socio-économique 150
7.8. Impacts positifs significatifs liés à la phase de construction 152
7.8.1. Milieu biophysique 152
7.8.2. Milieu humain 152
7.9. Impacts négatifs significatifs liés à la phase de construction 153
7.9.1. Milieu physique 153
7.9.2. Milieu biologique 154
7.9.3. Milieu humain 154
7.10. Impacts positifs significatifs liés à la phase d'exploitation et d'entretien 157
7.10.1. Milieu physique 157
7.10.2. Milieu biologique 157
7.10.3. Milieu humain 157
7.11. Impacts négatifs significatifs liés à la phase d'exploitation et d'entretien 159
7.11.1. Le milieu physique 159
7.11.2. Milieu biologique 159
7.11.3. Milieu humain 159
7.12. Impacts spécifiques sur les localités situées à proximité du site des PCJ 160
7.12.1. Les villes de Zegoua et de Pogo 160
7.12.2. Les villes de Kadiolo, Sikasso (Mali) et Ouangolodougou(ci) 162

7.1. Méthodes d'identification et d'évaluation de l'importance des impacts potentiels du projet

7.1.1. Méthode d'identification des impacts

Les modifications de l'environnement seront identifiées et analysées suivant les étapes du projet, c'est-à-dire selon que l'on est à la phase préparatoire des travaux, à la phase d'exécution des activités ou à la phase d'exploitation et d'entretien des infrastructures.

L'identification et l'analyse des impacts visent à décrire les relations entre le projet et les différentes composantes de l'environnement, en utilisant une méthodologie et des critères appropriés. La description des impacts potentiels d'un projet a pour objectif de déterminer et d'analyser toutes les modifications probables négatives ou bénéfiques, totales ou partielles, résultant des activités du projet sur le milieu physique, les ressources biologiques et le milieu humain. Elle est basée sur une approche matricielle d'interrelations entre les activités du projet, sources d'impact, et les éléments des milieux récepteurs en l'occurrence les milieux physique, biologique et socio-économique.

L'identification des impacts a été faite à partir des enquêtes de terrain (entretiens avec les autorités administratives et traditionnelles, les agents en services aux postes frontaliers, des observations visuelles sur le terrain et d'une grille de croisement d'interactions des activités du projet et les éléments du milieu.

7.1.2. Activités sources d'impacts

7.1.2.1. Phase préparatoire

C'est au cours de cette phase que l'entreprise sélectionnée pour les travaux recherche et aménage un site pour sa base et stationne ses engins. Les premières atteintes physiques à l'environnement naturel et au milieu humain sont enregistrées à ce niveau. C'est pourquoi il convient d'analyser cette étape dans le cadre de cette étude d'impact environnemental et social. Ces activités sont :

- libération des emprises des infrastructures ;
- installation de chantier et de base-vie ;
- recrutement du personnel ;
- ouverture des zones d'emprunt.

7.1.2.2. Phase de travaux

C'est au cours de cette phase que se manifeste les atteintes significatives à l'environnement naturel et au milieu humain en terme de perturbations de la circulation, de risques d'accident, d'altération du cadre de vie, de pollutions diverses, etc.

Ces impacts sont souvent présentés comme marginaux (à l'échelle du projet) et temporaire (produits dans un temps déterminé). En réalité, ils peuvent s'avérer irréversibles, et même compromettre localement les efforts consentis au cours de la phase de conception du projet pour maintenir la qualité de l'environnement naturel et du milieu humain.

Les activités sources d'impact sont :

- libération ou défrichement des emprises des infrastructures ;
- travaux de terrassement ;
- transport et circulation de la main-d'œuvre, des engins et des matériaux ;
- dépôts de déchets issus des travaux ;
- entretien des engins ;
- exploitation des sites d'emprunt des matériaux ;
- construction des corps d'ouvrages en béton armé et maçonnerie des bâtiments (bâtiment principal et annexes) ;
- construction de la voirie et des aires spécialisées ;
- construction des ouvrages de drainage (VRD) et de sécurité ;
- présence de la main-d'œuvre ;
- repli du chantier.

7.1.2.3. En phase d'exploitation

En période d'exploitation, les principales sources d'impact potentielles sont essentiellement liées à :

- présence des PCJ ;
- activités au sein des PCJ ;
- circulation des véhicules et des personnes
- entretien et extension des PCJ
- Présence du personnel et des manœuvres.

7.1.3. Récepteurs d'impacts

7.1.3.1. Pour le milieu biophysique

- l'air ;
- les sols ;
- les ressources en eau (eaux de surface et eaux souterraines) ;
- l'ambiance sonore ;

- le paysage ;
- la végétation ;
- la faune et la microfaune.

7.1.3.2. Pour le milieu humain

- la santé publique et la sécurité ;
- l'emploi ;
- la circulation ;
- les transports ;
- l'habitat ;
- l'économie (les taxes, impôts et recettes douanières) ;
- les activités économiques locales (commerces, artisanat, transport, agriculture) ;
- les équipements et réseaux divers existants ;
- le cadre de vie.

7.1.4. Evaluation des impacts

L'évaluation de l'importance d'un impact dépend d'abord de la composante affectée, c'est-à-dire de sa valeur intrinsèque pour l'écosystème (sensibilité, unicité, rareté, réversibilité), de même que des valeurs sociales, culturelles, économiques et esthétiques de la population à l'égard des composantes affectées. L'évaluation de l'importance d'un impact dépend aussi du degré de changement subi par les composantes environnementales affectées.

Ici l'évaluation des impacts sera basée sur une approche matricielle d'interrelations entre les activités du projet, sources d'impact et les éléments des milieux récepteurs en l'occurrence les milieux physiques, biologiques et humains.

L'élaboration de la matrice des types d'interactions potentielles permet de visualiser les différentes relations entre les sources et récepteurs d'impact. Les sources d'impacts étant les différentes activités des travaux prévus, les récepteurs étant quant à eux les composantes de l'environnement devant subir les perturbations par rapport à leur état initial.

De la matrice d'identification des types d'interactions ci-dessus, les différents impacts potentiels susceptibles de se produire du fait du projet ont été évalués et caractérisés suivant la grille de FECTEAU qui prend en compte les éléments suivants : la durée (court terme, moyen terme, long terme), la portée (ponctuelle, locale, régionale), l'ampleur (mineure, moyenne, majeure), pour déterminer l'importance absolue et auxquels sont associés d'autres critères que sont la nature (positive ou négative), l'occurrence (probable, certaine), la réversibilité (réversible ou irréversible) de l'impact pour déterminer l'importance relative.

Tableau 27 : Grille d'évaluation de l'importance des impacts

Intensité	Etendue 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

Intensité	Etendue de l'impact	Durée	Importance absolue de l'impact
	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

La synthèse de la démarche utilisée pour évaluer l'importance des impacts du projet est présentée par la figure 35. Elle combine les critères : intensité, portée et durée de l'impact sur les composantes du milieu social et biophysique.

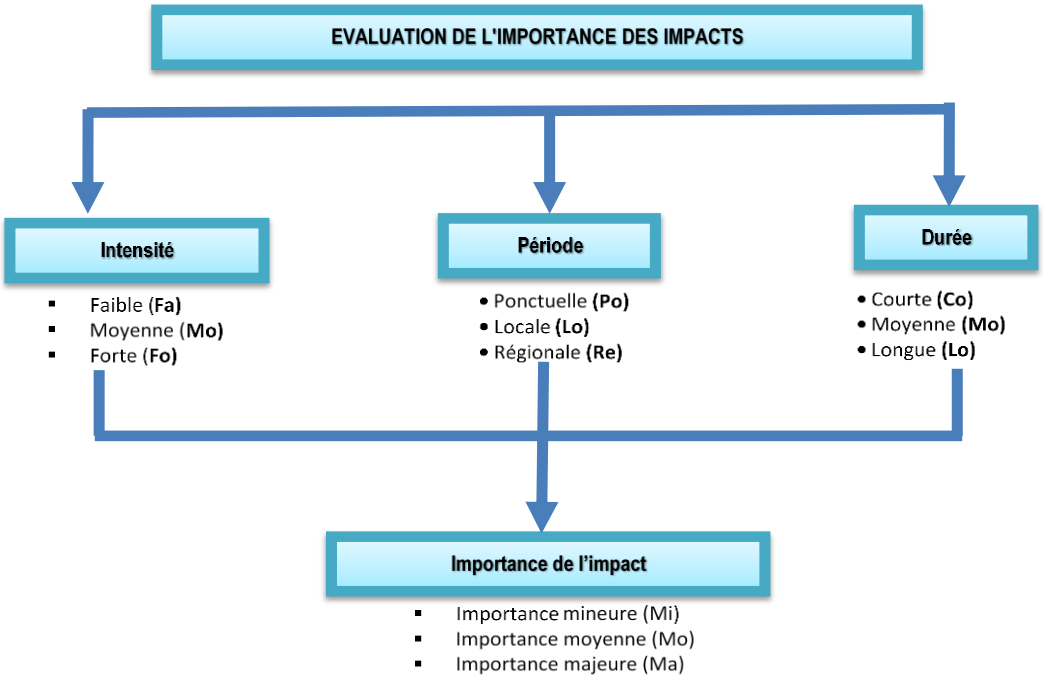


Figure 40 : Synthèse de la démarche d'évaluation de l'importance des impacts

7.1.5. Impacts potentiels du projet

Les matrices ci-après présentent les interactions des sources potentielles d'impact et leurs milieux récepteurs.

Tableau 28 : Impacts possibles associés aux différentes activités en phase préparatoire

	Milieux affectés	Activité source d'impacts	Impacts sur l'environnement
Phase préparatoire	Humain	Installation du chantier	Santé et nuisances
			Création d'emplois
			Équipements, infrastructures, services
		Transport, circulation et stationnement des engins et de la machinerie et des équipements de l'entreprise	Santé et nuisances
			Création d'emplois
		Libération de l'emprise du PCJ	Destruction d'activités socioéconomiques, expropriation de terres et déplacement de population
		Recrutement de la main-d'œuvre	Création d'emplois
			Amélioration des conditions de vie
	Biophysique	Installation du chantier	Pollution de l'air par les fumées et les poussières
			Erosion du sol et perte des propriétés physique et chimique du sol
			Nuisances sonores
			Contamination par polluants chimiques des eaux de surface
		Transport, circulation et stationnement des engins et de la machinerie et des équipements de l'entreprise	Pollution par fumées et poussières de l'air
			Nuisances sonores
			Contamination par polluants chimiques des eaux de surface
			Erosion du sol et perte des propriétés physique et chimique du sol
		Libération de l'emprise	Erosion du sol et perte des propriétés physique et chimique du sol
			Dépôts de déchets
			Pollution de l'air par fumées et les poussières
			Abattage des arbres et destruction d'habitat de la faune
			Nuisances sonores
			Modification du paysage / pollution visuelle

Tableau 29 : Impacts possibles associés aux différentes activités en phase construction sur le milieu humain

	Milieux affectés	Activité source d'impacts	Impacts sur l'environnement
Phase travaux	Humain	Travaux de terrassement	Création d'emplois
			Risques d'accidents
			dépôts de déchets issus des travaux
		Exploitation, transport et déchargement de matériaux	Destruction des cultures et arbres fruitiers
			Risque de conflits liés à l'occupation des terrains privés
			Risque de destruction d'activités économiques
			Risque d'écrasement des animaux domestiques en divagation
			Risques d'accidents et de maladie liée aux émissions
		Recrutement de la main-d'œuvre	Création d'emplois
			Risque de conflit
			Amélioration des conditions de vie
		Travaux de fouilles	Création d'emplois
			Santé et nuisances
			Risques d'accidents
		Construction des corps d'ouvrages en béton armé et maçonnerie	Risques d'accidents
			Production de gravats et de déchets solides (ferraille)
			Nuisances sonores
		Travaux de finition (menuiserie bois et métallique, peinture, sanitaires., etc.)	Risques de pollution chimique accidentelle par la peinture
			Santé
		Présence de la main-d'œuvre	Santé et Risque de propagation des IST/SIDA
			Perturbation des activités économiques
			Problèmes d'accès aux équipements, infrastructures et services
		Entretien de la machinerie	Santé
			Risques de pollution des eaux et du sol
		Repli du chantier	Santé et nuisances

Tableau 30 : Impacts possibles associés aux différentes activités en phase construction sur le milieu biophysique

	Milieux affectés	Activité source d'impacts	Impacts sur l'environnement
Phase travaux	biophysique	Installation du chantier	Pollution de l'air par les fumées et les poussières
			Erosion du sol et perte des propriétés physique et chimique du sol
			Nuisances sonores
			Contamination par polluants chimiques des eaux de surface
		Transport, circulation et stationnement des engins et de la machinerie et des équipements de l'entreprise	Pollution par fumées et poussières de l'air
			Nuisances sonores
			Contamination par polluants chimiques des eaux de surface
			Erosion du sol et perte des propriétés physique et chimique du sol
		Libération de l'emprise	Erosion du sol et perte des propriétés physique et chimique du sol
			Dépôts de déchets
			Pollution de l'air par fumées et les poussières
			Abattage des arbres et destruction d'habitat de la faune
			Nuisances sonores
			Modification du paysage / pollution visuelle

Tableau 31 : Impacts possibles associés aux différentes activités en phase d'exploitation et d'entretien des PCJ

	Milieux affectés	Activité source d'impacts	Impacts sur l'environnement
Phase d'exploitation et d'entretien des PCJ	Humain	Présence des PCJ	Embellissement du quartier
			Opportunité d'amélioration des activités socioéconomiques
		Transport, circulation des biens et des personnes et stationnement dans le parking	Nuisances sonores
			Risques d'accidents et écrasement du bétail
			Création d'emplois
			Augmentation de personnes au sein de l'établissement
		Entretien et extension des PCJ	Création d'emplois
			Santé et nuisances
		Présence humaine au sein de l'établissement	Problème d'IST/VIH-SIDA
			Dépravation des mœurs
	biophysique	Présence des PCJ	Augmentation du ruissèlement et de l'imperméabilisation du site des PCJ.
			Pollution par les déchets liquides et solides
		Transport, circulation des biens et des personnes et stationnement dans le parking	Pollution de l'air
			Erosion du sol et perte des propriétés physique et chimique du sol
			Risques d'accidents
			Contamination par polluants chimiques des eaux de surface
		Entretien et extension des PCJ	Pollution par fumées et poussières de l'air
			Nuisances sonores
			Contamination par polluants chimiques des eaux de surface
			Erosion du sol et perte des propriétés physique et chimique du sol

7.2. Analyse des alternatives

L'étude a procédé à une analyse comparative de deux (2) variantes :

- Alternative « sans projet » (situation actuelle) ;
- Alternative « avec projet » .

Les deux (2) options ont été évaluées en considérant leurs effets sur l'environnement, le milieu humain et socio-économique.

7.3. Analyse de la situation « sans projet »

Du point de vue biophysique, l'option « sans projet », qui consiste à ne pas construire les PCJ de Zégoua, sera sans impact négatif majeur sur l'environnement ; pas de poussières et de perturbation du cadre de vie (avec les engins) à la traversée des agglomérations, car il n'y aura pas de travaux, pas de démolition, pas de déboisement et de destruction du couvert végétal du fait des gites d'emprunt, pas d'impact sur l'écoulement naturel des eaux, La couverture végétale et la biodiversité végétale et animale sont préservées en absence d'aménagement et de construction des PCJ. L'absence du projet aura pour avantage le stockage du carbone que les défrichements auraient occasionnés.

Sur le plan social, sans la construction des PCJ, il n'y a pas de risques sanitaires supplémentaires (MST) puisqu'il n'y a pas d'arrivée de personnes étrangères dans la zone pour la quête des emplois , pas de perturbation de la circulation des biens et des personnes et des activités socioéconomiques, pas de destruction et de démolition des constructions existantes ; etc.

La variante sans projet présente cependant quelques effets négatifs. Sur le plan socio-économique le poste frontalier se verra toujours perturbé dans son fonctionnement. Les retards constatés dans le traitement des dossiers seront encore ressentis. Les agents en fonction au poste frontalier continueront d'exercer leurs missions dans des bâtiments vétustes avec les désagréments que l'on connait. Avec la situation sans projet, les activités des services de la douane et de la police vont continuer à fonctionner avec les lenteurs dans le traitement des dossiers, les désagréments et les retards constatés actuellement sur le site.
Bien que « ne rien faire » évite l'apparition d'impacts socio-négatifs (pas de perturbation du cadre de vie, pas de destruction des champs d'anacardes, pas de perturbation de la circulation des biens et des personnes et pas de pertes activités socioéconomiques associées au projet). Cette option est inappropriée car il est attendu du projet, des retombées socio-économiques potentielles qui pourraient compenser de loin les effets négatifs potentiels.

7.4. Analyse des impacts environnementaux avec la situation avec le projet

L'Option « avec projet » privilégie les travaux de construction des PCJ de Zégoua avec des impacts positifs assez importants. Les bénéfices socio-économiques, parmi les plus importants du projet seront la facilitation du transport et du transit dans les PCJ et l'augmentation des revenus locaux, régionaux et nationaux grâce aux taxes, impôts et revenus douaniers. Le concept des PCJ réduit le temps du trajet pour les transporteurs et les voyageurs et raccourcit le temps de traitement aux points de passage frontaliers. La construction d'installations appropriées aux frontières et la mise à disposition d'outils opérationnels créeront un environnement propice à une gestion des frontières efficaces. A ce titre, les PCJ constituent un outil de facilitation et d'implication de simplification des procédures douanières et de passage à la frontière. Dans sa phase de fonctionnement, les PCJ contribueront à moderniser les procédures de passage aux frontières avec une intensification des activités économiques et commerciales autour du site du projet. Toutefois, cette option aura un certain nombre d'effets et d'impacts négatifs au plan environnemental et social.

Dans sa phase de construction on assistera à une destruction du couvert végétal et des champs d'anacardes pour la recherche des gites d'emprunt. dans sa phase de construction et d'exploitation, le projet attirera un flux migratoire important (personnes venues à la recherche du travail et d'opportunité d'affaires, familles des travailleurs des PCJ, transporteurs, commerçants, prostituées, ...).d'autres impacts négatifs tels que la dégradation des valeurs ancestrales, des us et coutumes et la dépravation des mœurs seront observées. De même, les risques de propagation des IST et VIH/SIDA seront des problématiques les plus plausibles dans la zone du projet.

7.5. Justification du choix du scénario « avec le projet »

Le maintien de la situation actuelle « **scénario sans projet** » ne constitue pas une option durable à envisager du point de vue socio-économique compte tenu des désavantages décrits ci-dessus. Par conséquent, la réalisation du projet du construction des postes de contrôle juxtaposés de Zégoua telle que prévue actuellement est avantageuse pour répondre au mieux aux objectifs de la politique d'intégration sous régionale souhaités par l'UEMOA et la CEDEAO. En effet, les PCJ éliminent le besoin pour les voyageurs et les marchandises de s'arrêter à deux reprises pour entreprendre les formalités de passage des frontières. Le concept des PCJ appelle à l'application de contrôles conjoints pour réduire au minimum les duplications et les activités de routine.

Au plan socio-économique, cette option permettra une meilleure desserte avec plus de rapidité, de confort et de gain de temps dans la zone d'emprise du tronçon. Vu sous cet angle, ce projet est perçu comme outil de facilitation des échanges entre les états aux frontières. Au total, la construction des PCJ favorisera une approche coordonnée et intégrée pour faciliter les échanges, la circulation des personnes et améliorer le cadre de vie des populations.

Conclusion partielle
En conclusion, l'alternative avec la « **Variante avec projet** » est retenue dans le cadre de l'élaboration de la présente EIES car présentant d'une part des impacts négatifs maîtrisables, temporaires et de portée spatiale très limitée avec des effets circonscrits aux périmètres du site des travaux et aux environs immédiats des chantiers, peu d'entre eux (sinon aucun), sont irréversibles, les aspects positifs de la variante « avec projet » sont satisfaisants et plus prépondérants sur les conséquences négatives.

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

Les principales activités liées à la phase de préparation et d'installation du projet d'aménagement et de construction des postes de contrôles juxtaposés de Zégoua seront relatives à la libération et à la préparation de l'emprise, ainsi qu'à l'installation générale de chantier.

7.6.1. Milieu physique

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

7.6.2. Milieu biologique

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

7.6.3. Milieu humain

7.6.3.1. Population et vie sociale

Le recrutement de la main-d'œuvre constituera l'impact positif majeur au cours de cette phase. Les travaux d'installation et de construction de la base-vie de l'entreprise ainsi que ceux relatifs à la prospection des zones d'emprunt et de dépôt créeront des emplois aussi

bien pour les nationaux que les étrangers, pour les femmes que pour les hommes, notamment les personnes défavorisées et, des revenus (directs, indirects et induits) tant dans la commune de Zégoua et que ses localités environnantes. Le projet pourra attirer

et retenir de nouveaux travailleurs qui contribueront à la prospérité locale générale. Selon les besoins exprimés par l'entreprise, ces emplois pourraient être permanents, à plein temps ou à temps partiel.

7.7. Impacts négatifs en phase préparatoire et d'installation

7.7.1. Milieu physique

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

7.7.1.1. Qualité de l'air

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

7.7.1.2. Bruit

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

7.7.1.3. Paysage

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

7.7.2. Milieu biologique

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

7.7.3. Milieu socio-économique

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

7.7.3.1. Population et vie sociale

Les travaux se faisant dans l'emprise du site actuel des bureaux des services de la douane malienne, la libération de l'emprise du projet va entrainer le déplacement des services de la douane et des activités commerciales installées aux alentours des voies.

7.7.3.2. Trafic et transport

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

7.7.3.3. Démolition des bâtiments existants

La démolition des bâtiments existants et l'évacuation des gravats seront une des sources potentielles de risques de perturbation du fonctionnement des services de la douane.

7.7.3.4. Gestion des déchets

Les travaux d'installation de la base de l'entreprise et d'aménagement du site généreront des déchets solides issus des travaux de construction des équipements du chantier. Les pollutions diverses(rejets anarchiques des déchets issus des chantiers) provoquées par

les activités de construction sont une menace sur l'hygiène et la salubrité publique. Aussi, les eaux usées générées sur les différents chantiers, notamment celles provenant des toilettes, peuvent constituer des sources de pollution. Cet impact est négatif, mais de courte durée et d'importance très faible puisqu'il disparaît dès la fin des travaux.

7.7.3.5. Foncier

Le choix du site d'installation de la base de l'entreprise ainsi que l'ouverture des zones d'emprunt et de dépôt des déchets provenant des travaux d'aménagement pourraient engendrer des contestations, des conflits et des spéculations foncières.

7.7.3.6. Présence de biens et services à proximité du site des travaux

L'emprise des travaux est occupée par diverses installations (à usage commercial principalement) et qui vont être affectées par les travaux, sans compter le risque de conflit avec le projet. Il convient de prendre les mesures appropriées pour ne pas perturber de manière considérable ces occupations sur l'emprise. La proximité d'habitations riveraines pourrait se traduire par une exacerbation des risques de pollutions et nuisances (bruit, poussières, rejet de déchets et des eaux usées, etc.). La sensibilité est forte.

7.7.3.7. Proximité d'infrastructures socioéconomiques de base

Avec la proximité d'infrastructures sociales de base il est à craindre avec les travaux des perturbations de la circulation des biens et des personnes, de l'accessibilité et de la sécurité liées au bruit, aux vibrations, à l'envol de poussière et la circulation des engins de chantier, etc. Il convient de prendre les mesures idoines pour préserver et protéger les riverains contre ces nuisances et les risques d'accident pendant les travaux et à la mise en service de la route. La sensibilité est forte. Le tableau n°30 ci-après présente la matrice d'identification et d'analyse des impacts négatifs en phase de préparation et d'installation.

Tableau 32 : Matrice d'identification et d'analyse des impacts négatifs en phase de préparation et d'installation

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

Tableau 33 : Evaluation des impacts négatifs et positifs en phase de préparation et d'installation

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

7.8. Impacts positifs significatifs liés à la phase de construction

7.8.1. Milieu biophysique

Aucun impact positif significatif n'est à signaler sur les éléments du milieu physique, la sécurité et le milieu biologique.

7.8.2. Milieu humain

7.8.2.1. Création d'Emplois

Au cours de la phase de construction du projet, les différentes activités liées aux travaux nécessiteront une utilisation de la main-d'œuvre locale. En dehors du personnel clé des entreprises, des recrutements de main-d'œuvre seront nécessaires pour la réalisation des différents travaux. Ces recrutements donneront des opportunités aux jeunes de Zégoua, de Kadiolo et des localités environnantes (Pogo) de s'offrir un emploi temporaire. Les revenus substantiels qu'ils tireront permettront d'améliorer leur condition sociale. Par ailleurs, la présence des employés des chantiers favorisera le développement des Activités Génératrices de Revenus (AGR) à travers l'installation de petits commerces, des services et des restaurants à proximité des chantiers.

7.8.2.2. Contribution à la création d'emplois et à la réduction de la pauvreté

Les travaux vont permettre la création d'emplois, par le recrutement de personnel qualifié, d'ouvriers et de manœuvres. Les retombées économiques seront ressenties dans les ménages des localités traversées par les rues pavées. Les possibilités d'embauche se limitent aux travaux d'entretien périodique des ouvrages. Les emplois indirects seront nombreux à cause de l'augmentation et le développement des activités économiques, la croissance des échanges et les facilités offertes par l'existence de ces voies de communication. Les activités commerciales, notamment la restauration et la vente de produits alimentaires et de première nécessité, seront stimulées par la présence du personnel des entreprises Dans l'ensemble, l'impact sur l'emploi est direct, positif et d'importance moyenne.

7.8.2.3. Opportunités d'affaires pour des opérateurs économiques privés

Les investissements prévus prennent en compte les achats de matériaux de construction et des équipements à installer ainsi que les opérations d'aménagement du site, de

construction des bâtiments et d'installation des équipements. Ainsi, le démarrage du projet demeure une opportunité d'affaires pour les entreprises du BTP, de contrôle technique, d'import-export.

7.8.2.4. Amélioration des conditions de vie des femmes

Pendant la phase des travaux, les restauratrices et les commerçantes verront leur revenu s'accroître significativement. La présence des voies pavées facilitera le transport des biens et des personnes. Ceci contribuera à alléger les tâches des femmes d'autant plus qu'elles sont les premières concernées par le transport des produits agricoles vers les points de vente. Cette dynamique pourra se poursuivre avec les nouveaux débouchés

qu'elles trouveront certainement pour l'écoulement de leurs produits. Au total, l'augmentation des revenus des femmes améliorera leurs conditions de vie et facilitera leur participation financière au développement local.

7.8.2.5. Augmentation des chiffres d'affaires des entreprises et des activités économiques locales

Pendant la phase de construction, les petites activités génératrices de revenus (AGR), notamment la restauration et les ventes de produits alimentaires de première nécessité, seront stimulées par la présence du personnel de l'entreprise et de ses sous-traitants. Certains matériaux entrant dans la construction des ouvrages du site des PCJ, proviendront des grands centres commerciaux de la zone du projet (Sikasso, Kadiolo) procurant ainsi des revenus substantiels aux populations locales exerçant dans le domaine.

7.8.2.6. Valorisation des revenus locatifs des propriétaires de maisons et des infrastructures hôtelières et touristiques

Le personnel de l'entreprise prendra des maisons en location dans la ville de Zégoua ou Pogo et environ pendant les travaux. Ces locations vont augmenter le revenu locatif des maisons de la zone d'étude. De même plusieurs missions seront conduites par les différents prestataires de service (entreprises de travaux, mission de contrôle). Les membres de ces missions vont séjourner dans les hôtels de la zone du projet (Zégoua Pogo et Kadiolo, etc.). Ces actions vont contribuer à l'amélioration des revenus des infrastructures hôtelières et influer positivement sur l'économie locale.

7.9. Impacts négatifs significatifs liés à la phase de construction

7.9.1. Milieu physique

7.9.1.1. Climat

On ne prévoit pas d'incidence négative significative sur le climat local ou le microclimat étant donné que le projet n'entraîne pas d'abattage massif de végétation. Pour l'exploitation des emprunts et des carrières de gravier, il n'est pas non plus prévu de défrichements suffisamment importants pour modifier sensiblement le climat.

7.9.1.2. Paysage et sols

Les incidences des travaux, sur les composantes paysager et le sol, resteront mineures étant donné que le site du projet fait partie intégrante du site des services de la douane de Zégoua mis à la disposition de l'UEMOA pour la construction des PCJ est en partie libre de toute occupation. Le paysage ne sera pas modifié car il n'y aura pas de terrassements pouvant modifier la topographie, les matériaux peuvent être réutilisés pour un déblais/remblais. L'impact est visuel.

7.9.1.3. Zones de dépôts

Là où la nécessité sera reconnue par l'entreprise, elle devra procéder à l'enlèvement des terres de mauvaise tenue, des gravats et des déchets solides. L'ouverture des zones de dépôt aura une incidence négative moyenne sur la végétation et les sols car les matériaux de tout venant et ceux provenant des travaux de terrassement du site seront en quantité relativement importante. A cela s'ajoutera les gravats issus des démolitions des infrastructures existantes(bâtiments existants les locaux de la douane). l'impact majeur de l'ouverture des zones de dépôt se traduira par la perte du couvert végétal et par l'indisponibilité des terres pour leur mise en culture ou pour tout autre type d'exploitation ou d'aménagement si le site n'est pas réhabilité après exploitation. Outre

leur stérilité et leur côté inesthétique, les zones de dépôt sont exposées à l'érosion par ravinement.

7.9.1.4. Ressources en eau

Dans la zone du projet, le réseau de drainage des eaux de ruissellement est vétuste et peu fonctionnel. Pendant les travaux, des transports solides pourraient avoir lieu et ces matériaux pourraient se retrouver dans la nature et entraîneront son ensablement. De même les hydrocarbures déversés accidentellement ou non pourraient par ruissellement se retrouver dans les cours d'eau. Le projet n'aura cependant pas d'incidence majeure sur le régime hydrologique local (envasement, diminution des débits, variation des ressources en eau pour les Populations, etc.) car les cours d'eau sont éloignés des sites des travaux des PCJ.

7.9.1.5. Qualité de l'air

L'impact négatif majeur du projet sur la qualité de l'air se traduira par une augmentation de la concentration des polluants et de poussières présents dans l'air provenant des gaz d'échappement des véhicules et des engins travaillant sur le site de la construction des PCJ.

7.9.1.6. Etat acoustique

Les mouvements des engins, véhicules et matériels des chantiers ,de la centrale à béton, de camions de transport de déblais ou des remblais, des matériaux de décapage provoqueront inévitablement des nuisances sonores qui pourraient perturber la quiétude des populations riveraines du site du chantier.

7.9.2. Milieu biologique

7.9.2.1. Végétation

Le projet n'aura pas d'impact significatif sur la végétation car la flore endémique est presque inexistante du fait de l'urbanisation. Les quelques espèces rencontrées sont constituées par des espèces herbacées des gazons et quelques plants de néré et de karité rencontrées dans la zone d'extension du site des services douanier. Ces arbres seront abattus.

7.9.2.2. Faune et microfaune

Pendant la phase de construction, le projet n'aura pas d'impact significatif sur la faune car aucune espèce faunique menacée, vulnérable ou susceptible d'être ainsi désignée n'est signalée dans la zone d'étude. Toutefois, l'ouverture des zones d'emprunt, de dépôt de carrière pourrait affecter les habitats de la faune dans la zone d'influence indirecte du projet.

7.9.3. Milieu humain

7.9.3.1. Cadre de vie de la population

Pendant les travaux, les pollutions et nuisances (émanations de poussière et de fumées, bruits liés aux engins de terrassement et des engins de servitude de chantier, etc.) affecteront momentanément le cadre de vie des populations riveraines. Les travaux d'installation générale du chantier (amenée de matériels et mouvements des engins sur le site) engendreront des nuisances sonores et auront une incidence notable sur la qualité de l'air par une augmentation de la teneur en poussière et de la concentration de polluants atmosphériques (gaz d'échappement des engins) sur le site de Projet et sa voie d'accès qui est en terre. Les populations riveraines et les ouvriers qui travaillent sur le site seraient ainsi localement affectées par la poussière et les fumées des engins.

7.9.3.2. Perturbation du cadre de vie des populations

Durant les travaux, les rejets anarchiques des déchets solides et liquides de chantier (déblais, résidus divers, etc.) pourraient dégrader le cadre de vie immédiat du site du projet, car les points de rejets peuvent être transformés en dépotoirs sauvages. Ce phénomène sera particulièrement exacerbé lors de la démolition de murettes et escaliers sur l'emprise qui vont générer des quantités importantes de résidus. Les travaux de fondation, l'exploitation des carrières, mais surtout ceux relatifs à la démolition vont générer des quantités de poussières fines relativement importantes dans tout le voisinage. Par contre, dans le cadre de la mise en service, les risques d'émanation de

poussières seront quasiment nuls car la circulation des véhicules portera sur les voies pavées.

7.9.3.3. Empiètement des terres agricoles

Des portions de terres agricoles seront affectées par l'ouverture des sites d'emprunt, des zones de prélèvement de matériaux et de carrières, des déviations, des sites de dépôts de matériaux, de stationnement d'engins et de réalisation de base-vie. La circulation des véhicules et engins de chantier dans l'emprise des sites d'emprunt.

7.9.3.4. Sécurité, santé, ambiance sonore et vibrations

Les travaux vont générer localement de la poussière, des fumées et autres odeurs olfactives pouvant être sources de maladies respiratoires et des nuisances diverses (toux, troubles respiratoires, irritation des bronches, altérations des fonctions pulmonaires, asthmes) surtout chez le personnel du chantier et les populations riveraines du site des PCJ.

Aussi, un chantier mal organisé où les mesures de sécurité ne seront pas respectées, constitue une menace pour les populations riveraines et le personnel de chantier. Les risques d'accidents découleront essentiellement de la circulation des engins et véhicules de chantier, des excès de vitesse, des traversées hasardeuses des voies par les populations locales. Les cas d'incendie dans la base-vie, les aires de stationnement du matériel et les ateliers de mécanique constituent également des risques d'accidents. Les vibrations des engins de terrassement et de compactage peuvent entamer la stabilité de constructions situées à proximité du site des PCJ.

On note également qu'en phase travaux, les nuisances sonores provenant des véhicules et des engins de chantier affecteront temporairement les populations riveraines. Dans une moindre mesure, la faune sera également soumisse à cette nuisance.

7.9.3.5. Perte de biens et suspension d'activités économiques

Des biens et des commerces situés dans l'emprise du site des PCJ seront perturbés ou détruits et certaines activités économiques seront momentanément suspendues ou perturbées du fait des travaux. L'étude socioéconomique a recensé 36 activités économiques et artisanales sur le site des travaux. Ces installations anarchiques seront détruits avant le démarrage des travaux.

7.9.3.6. Infections respiratoires et propagation des maladies transmissibles

Les travaux vont générer des soulèvements de poussières fines dans le voisinage du chantier. Ces poussières peuvent affecter les populations riveraines ainsi que le personnel du chantier qui vont en respirer une grande quantité avec des risques élevés de contracter des infections respiratoires aiguës (IRA), particulièrement en saison sèche. En outre, l'amoncellement des déchets des travaux tels que les déblais, les remblais, les gravats et les déchets verts vont gêner les populations. L'important flux de personnes étrangères est susceptible de développer l'accroissement des risques de propagation de maladies transmissibles notamment les IST, VIH et SIDA. Aussi, le brassage des populations venant de plusieurs horizons accentuera le risque de propagation des infections sexuellement transmissibles (IST) et le VIH /SIDA. La présence de personnes non locales (ouvriers et personnels d'encadrement du chantier ,etc.) favorisera le brassage avec les populations et augmentera le risque de contamination par certaines maladies infectieuses, les IST et notamment le VIH/SIDA. Les risques de grossesses non désirées sont également à noter.

7.9.3.7. Perte des acquis socioéconomiques dans l'emprise du projet

La démolition des services dans l'emprise du projet entrainera une perte de chiffres d'affaires et de revenus et le chômage des travailleurs, mais également une perte de paiement d'impôt. En effet, la réalisation du projet va provoquer quelques désagréments pour les populations riveraines. La démolition des services entrainera une perte d'investissement pour les propriétaires et nécessitera la délocalisation de ceux-ci. La délocalisation des occupants actuels du site pourrait entrainer des conflits. Les pertes dues à la délocalisation sont évaluées à divers niveaux :

7.9.3.8. Pollution de l'air par les gaz d'échappement des véhicules

En phase d'exploitation, on assistera à l'intensification du trafic par les camions de transport des marchandises et des véhicules des voyageurs. Tous ces véhicules rejetteront des gaz (CO2, NOx, SO2, etc.) dans l'atmosphère. Ceci entrainera la pollution de l'air, toute chose qui aura un impact négatif sur la santé des riverains.

7.9.3.9. Dégradation de la qualité de l'air par les poussières et gaz d'échappement

Lors des travaux d'aménagement, on pourrait craindre des envols de poussière lors des terrassements, du planage, du transport et de la mise en place de matériaux avec le mouvement des engins lourds, particulièrement pendant la saison sèche. Ainsi, la qualité de l'air sera localement affectée par la poussière issue de ces activités, particulièrement à la traversée des agglomérations. Les personnes les plus exposées sont les populations riveraines le long du tracé du projet. Le transport et l'entreposage des matériaux et déblais issus des opérations auront également un impact négatif sur la qualité de l'air. De même, les émissions de gaz toxiques produites par les équipements et engins lourds mobilisés pour les besoins du chantier pourraient contribuer à accroître la pollution de l'atmosphère dans la zone du projet.

7.9.3.10. Perturbation des activités des services à proximité du site des PCJ

Pendant la phase de démolition, le déplacement des engins et des camions qui transportent les matériaux et autres équipements n'est pas propice au mouvement des populations situées à proximité du site. Des habitations et des services des déclareurs en douane sont très proches du site. Celui-ci fait limite à la voie principale conduisant aux services et habitations situés à proximité, ce qui pourrait perturber le déplacement des piétons et des véhicules surtout l'accès des clients à ces services.

7.9.3.11. Risque de dégradation de vestiges découverts de façon fortuite

Il est possible, lors des fouilles et des travaux que des vestiges soient découverts de façon fortuite. Dans ces cas de figure, il revient à l'entrepreneur ou à la mission de contrôle d'avertir immédiatement les services du Ministère chargé du Patrimoine Culturel, et les travaux seront orientés conformément à leurs directives.

7.9.3.12. Perturbation de l'approvisionnement en eau et électricité

Certains travaux comme la libération des emprises, entraînera des impacts négatifs significatifs sur le système de distribution d'eau et les installations électriques, etc. Ce qui nécessitera le déplacement de réseaux des concessionnaires des poteaux électriques ont été recensées dans l'emprise des travaux, les conduites d'eau sont en revanche inexistantes.

7.9.3.13. Conflits sociaux entre les populations locales et le personnel de chantier

Les travaux nécessiteront de la main-d'œuvre locale, ce qui constituera une source réelle d'augmentation des revenus des populations locales. La non-utilisation de la main-d'œuvre locale pourrait susciter des frustrations et entrainer des conflits, compte tenu du chômage élevé, ce qui peut nuire à la bonne marche des travaux de construction du PCJ. Par ailleurs, avec l'afflux des travailleurs migrants dans le cadre des travaux, on peut craindre des conflits sociaux en cas de non-respect des valeurs traditionnelles des populations locales et de leurs mœurs.

7.9.3.14. Risques de conflits sociaux en cas de non emploi local

Le programme de pavage a comme un des objectifs principaux, l'utilisation d'une main-d'œuvre intense. L'emploi de la main-d'œuvre étrangère des chantiers pourrait engendrer aussi des conflits avec les populations locales si elle ne respectait pas les us et coutumes locales. Un autre risque à craindre serait que les entreprises de travaux constituent leurs équipes de travail (particulièrement la main-d'œuvre non qualifiée) en dehors des zones d'intervention, ce qui réduirait les possibilités d'embauche locale. Ces situations peuvent créer des mécontentements et frustrations locales, ce qui peut nuire à la bonne marche des travaux. La non-utilisation de la main-d'œuvre résidente lors de la réalisation des voies pavées pourrait susciter des frustrations au niveau local vu que le chômage est très présent dans les localités. Ce risque peut être évité en invitant les entreprises (dans les clauses contractuelles) à privilégier le recrutement local, concernant particulièrement la main-d'œuvre non qualifiée. Ceci permettrait une appropriation plus nette de

l'infrastructure tout en constituant une expression de fierté quant à la participation de l'expertise locale aux travaux.

7.9.3.15. Gestion des déchets issus du chantier

La production potentielle de différents types de déchets au cours des travaux de construction sont constitués matériaux de constructions excédentaires, y compris les brisures et les emballages ; des lubrifiants, carburants et autres produits chimiques générés par les activités d'entretien et de réparation des équipements et engins de construction sur le site; déchets alimentaires issus de la restauration du personnel sur la base-vie ; Les ordures provenant des bureaux sur le site ; et matières de vidange ; mauvaises procédures de manutention des déchets, avec des risques de contamination des sols, des eaux souterraines ; des eaux de surface et de l'air ; mauvais stockage et mauvaise manutention des déchets, en particulier des déchets alimentaires, avec la possibilité d'attirer une faune indésirable, notamment les rats, les mouches et les moustiques. Sur le plan de l'hygiène du milieu, le rejet anarchique des déchets solides et des eaux usées provenant du chantier est susceptible d'affecter et de dégrader le cadre de vie des populations riveraines. On craindra également les nuisances sonores et des vibrations dues au fonctionnement des engins de travaux.

7.9.3.16. Perturbation de la circulation et risque d'accident

Les activités de la phase d'aménagement du site du projet provoqueront la perturbation de la circulation et des risques d'accident sur la voie principale lors de l'amenée des matériels d'aménagement de la base vie par les engins et camions compte tenu de la proximité du site du Projet de cette voie.

7.9.3.17. Risque de dégradation de vestiges découverts de façon fortuite lors des travaux

Il est possible, lors des fouilles et des travaux que des vestiges soient découverts de façon fortuite. Dans ces cas de figure, il reviendra à l'entrepreneur ou à la mission de contrôle d'avertir immédiatement les services du Ministère chargé du Patrimoine Culturel, et les travaux seront orientés conformément à leurs directives.

7.10. Impacts positifs significatifs liés à la phase d'exploitation et d'entretien

7.10.1. Milieu physique

En dehors de l'entretien et de l'extension des PCJ, où les poussières et les fumées entraîneront des nuisances, aucun impact positif n'est attendu sur ce milieu en phase d'exploitation et d'entretien.

7.10.2. Milieu biologique

De même pour le milieu biologique, seuls l'entretien et l'extension des PCJ peuvent avoir des impacts négatifs sur l'eau, le sol et la végétation, aucun impact positif n'est attendu sur ce milieu.

7.10.3. Milieu humain

En phase d'exploitation, les impacts du projet de construction des PCJ de Zégoua se situent à plusieurs niveaux :

7.10.3.1. Sur la facilité des transports et du transit entre les deux pays

L'intérêt de ce projet pour l'UEMOA est de faciliter l'intégration sous régionale. La mise en exploitation des PCJ de Zégoua , les transports et le transit seront facilité dans le corridor, avec les conséquences économiques que cela entraîne pour les deux (2) pays et même le Niger.

7.10.3.2. Contribution à la politique d'érection des PCJ de l'espace UEMOA

Le fonctionnement des PCJ va faire un effet d'entraînement et servir d'exemple dans la politique de construction des PCJ de l'espace UEMOA et dans d'autres espaces.

7.10.3.3. Sur l'offre d'emploi

Les agents qui seront recrutés par les PCJ pour soutenir son activité apportent une modeste contribution à la réduction du chômage dans la région. A la phase de grands entretiens des PCJ, les emplois temporaires seront également offerts.

7.10.3.4. Création d'emplois directs et indirects

L'un des impacts positifs immédiats associés au projet des PCJ de Zégoua constitue la création d'emplois directs au niveau des ateliers et des unités de transformation des produits agricoles. La mise en service de la plateforme nécessitera beaucoup de personnel qui travailleront comme techniciens, ouvriers, manœuvres entre autres. Ces emplois directs vont bénéficier aux populations locales. Les emplois indirects qui concerneront toutes les activités externes qui vont tourner autour de la plateforme : restauration, petit commerce, manutention, transport entre autre vont profiter également aux populations locales. Ce tableau ci-après donnent une estimation des futurs emplois qui seront créés.

Estimations des créations d'emplois directs au niveau des PCJ (2020)

PCJ ZEGOUA	
Cadres	3
TS/Agents de maîtrise	5
Ouvriers/employés	70
TOTAL PERSONNEL	78

Il est à souligner que les activités des PCJ, créeront en plus des emplois directs estimés ci-dessus, des emplois indirects estimés à au moins le tiers d'emplois directs.

7.10.3.5. Stimulation de l'économie locale

L'économie de la zone du projet est dominée par le secteur primaire. Toutefois, ce secteur peine à tirer le développement du territoire du fait des moyens de production rudimentaires, d'une production certes faible, mais excédentaire, d'une absence de débouchés et de faibles capacités de transformation et de valorisation des produits agricoles coton et les maraichers. Cette situation a engendré d'importantes pertes « post-production ». Avec la mise en œuvre du projet de plateforme, la production sera plus structurée et mieux valorisée. L'activité de production constituera une opportunité pour offrir à l'économie locale le secteur secondaire totalement absent du territoire qui va stimuler durablement le secteur productif.

7.10.3.6. Professionnalisation de la transformation et la valorisation des céréales

L'aménagement de la plateforme permettra aux producteurs et aux transformateurs artisanaux de trouver un site d'accueil plus approprié, en adéquation avec leurs activités, sans pour autant constituer un danger pour l'environnement et les populations riveraines. Le site va permettre le développement de la professionnalisation de la profession dans la transformation et la valorisation des céréales produites localement.
Les infrastructures de transformation vont permettre la promotion, la sécurisation, la valorisation de la production, l'écoulement et la commercialisation respectant les normes et conditions sanitaires. La transformation procure aussi des emplois et des revenus notamment aux groupements de femmes.

7.10.3.7. Retombées socio-économiques pour les bénéficiaires du projet

Les opérateurs économiques comprenant, les entrepreneurs urbains et les transformateurs au niveau des zones d'intervention ciblées, impliquées auront ainsi l'opportunité d'améliorer leurs conditions de vie et de trouver de nouvelles opportunités d'emploi économiques importantes grâce aux installations infrastructurelles et technologies permettant la valorisation des produits agricoles. Le secteur privé profitera des avantages liés aux partenariats d'affaires qui seront établis dans le cadre du projet, notamment pour la commercialisation des produits, le fonctionnement des plateformes de services (infrastructures de transformation, stockage) et du laboratoire de contrôle d'hygiène et de qualité. Les familles des agriculteurs pauvres, les entrepreneurs ruraux et les transformateurs au niveau des zones d'intervention ciblées qui bénéficieront des

retombées directs du projet (savoir-faire, technologies, etc.) et pourront alors améliorer leurs conditions de vie. Les consommateurs auront accès à des produits de meilleure qualité et à des coûts compétitifs par rapport aux produits importés.

7.10.3.8. Facilitation du commerce et des mouvements transfrontaliers

La principale raison de la mise en place des PCJ le long des corridors de transport est la fluidification du mouvement des biens et des personnes et la réduction des coûts de transport à la traversée des frontières terrestres nationales. les frontières terrestres sont des points de jonctions entre plusieurs points le long du corridor et sont vitales pour le commerce inter-état. Un facteur important dans l'évaluation de la performance et l'attrait d'un corridor de transport est l'efficacité des postes-frontières le long du corridor. En facilitant le commerce international et les mouvements transfrontaliers des personnes, les points de passage frontaliers contribuent à la croissance des économies au plan national,

régional et international. Le poste de contrôle juxtaposé de Zégoua va contribuer à la facilitation du commerce entre les deux états et les mouvements transfrontaliers.

7.11. Impacts négatifs significatifs liés à la phase d'exploitation et d'entretien

7.11.1. Milieu physique

7.11.1.1. Données climatiques, les sols et les ressources en eau

Aucun impact négatif significatif n'est à signaler sur ces éléments du milieu physique. Sauf qu'en cas de rupture accidentelle d'un réseau d'égouts, les eaux usées peuvent polluées le sol et les ressources en eaux.

7.11.1.2. Qualité de l'air

En phase d'exploitation du site des PCJ, la qualité de l'air sera temporairement perturbée par les poussières et fumées générées par le trafic des camions poids lourds et les véhicules de transport en commun.

7.11.1.3. Etat acoustique

On peut s'attendre à la perturbation de l'ambiance sonore des riverains des PCJ lors de activités de pesage, lors des entrées et des sorties des gros porteurs du site des PCJ.

7.11.2. Milieu biologique

7.11.2.1. Destruction de la végétation

Aucun impact négatif n'est prévu sur la végétation en phase d'entretien.

7.11.2.2. Pollution par déversement accidentel des carburants et autres hydrocarbures

En phase de gros entretien et d'extension des PCJ, on pourra assister au déversement accidentel éventuel d'hydrocarbures.

7.11.3. Milieu humain

7.11.3.1. Prostitution et dépravation des mœurs

En phase d'exploitation, avec l'afflux des étrangers et des touristes, les PCJ pourraient être un site d'attraction des prostitués et un lieu de dépravations des mœurs si des mesures rigoureuses de contrôle ne sont pas prises.

7.11.3.2. Densification du trafic dans les environs du site et sur la voie principale.

Le transport des matériaux de construction et des équipements accroît le trafic sur la route conduisant au site ; une telle densification du trafic de véhicules lourds sur ce tronçon pourrait être à l'origine d'accidents et impacter l'état de la route et des ouvrages construits.

7.11.3.3. Impacts sociaux entre populations locales et personnel de la plateforme

La crainte majeure porte sur les risques de conflits sociaux entre les populations locales et le personnel de la plateforme. En effet, l'exploitation des PCJ nécessitera de la main-d'œuvre qualifiée et non qualifiée, ce qui constituera une source réelle d'augmentation des revenus. La non-utilisation de la main-d'œuvre locale (si elle existe) pourrait susciter des frustrations et générer des conflits, compte tenu du chômage, ce qui peut nuire à la bonne marche des PCJ. Lors des consultations, des attentes ont été formulées concernant le recrutement de la main-d'œuvre locale.

Par ailleurs, avec l'afflux des travailleurs migrants dans le cadre de l'exploitation, on peut craindre des conflits sociaux en cas de non-respect des valeurs traditionnelles et mœurs locales.

7.12. Impacts spécifiques sur les localités situées à proximité du site des PCJ

7.12.1. Villes de Zégoua et de Pogo

Les deux (2) villes Zégoua et Pogo indépendamment des effets des nuisances des travaux (émission des poussières, perturbation de la circulation des piétons et cyclistes, etc.) subiront particulièrement des impacts importants à toutes les étapes du projet.

7.12.1.1. Sur le plan foncier et l'habitat

Domaine foncier

Le service des douanes de Zégoua devra céder son site de 14 hectares de son domaine pour la construction des PJC. De même, les ouvertures de carrières et des zones de dépôts, l'installation de base vie, les aménagements connexes à ce projet seront réalisés à proximité des PJC. Ces activités affecteront de façon générale les terres de la ville de Zégoua. En phase d'exploitation, le développement des activités économiques autour des PCJ va exercer une forte pression foncière dans la ville avec risque d'installations anarchiques.

Habitat

La construction des PCJ et les aménagements connexes vont engendrer la destruction des infrastructures existantes et des installations commerciales situées dans la zone d'influence directe du projet.

Équipements communautaires

Aucune infrastructure communautaire n'est présent sur le site du projet.

7.12.1.2. Sur l'opportunité d'affaires et d'emploi pour la population locale

Les impacts positifs sur la population sont ceux précédemment indiqué notamment la création d'emploi, l'amélioration du cadre de vie, l'amélioration de l'habitat et de revenu locatifs.

Emploi pour la population locale

Pendant les travaux, les entreprises recruteront des manœuvres son personnel dans les deux villages situés à proximité du chantier. Ce qui va donner des emplois aux jeunes et améliorer les conditions de vie des populations, ainsi que les relations entre les riverains et les entreprises. Ce recrutement de la main-d'œuvre va contribuer à la réduction du chômage qui sévit dans la zone.

Flux migratoire et renforcement de la cohésion sociale
En phase de travaux, l'opportunité d'emploi va forcément entrainer un flux migratoire de personnes de d'autres régions vers la zone du projet. De même les travailleurs des entreprises des travaux vont s'installer dans les villages. Ce mouvement de migration constitue un apport humain plus ou moins significatif qui affectera positivement l'équilibre social de ces localités si des dispositions sont prises pour une bonne gestion des relations humaines.

Amélioration des revenus locatifs
La présence du personnel de chantier va relativement favoriser le développement des activités locatives dans la zone du projet (location de maisons pour l'hébergement des ouvriers, location de camions, etc.).

Augmentation des revenus agricoles et de pêche
De même la présence du personnel des entreprises et le déplacement de personnes va augmenter la population de la zone du projet par conséquent la consommation des produits agricoles va augmenter. L'accroissement de la demande en produits vivriers va amener les paysans à développer la production agricole. Par ailleurs, le personnel des entreprises constituant un marché potentiel pour les pêcheurs qui vont certainement s'adonner à la pêche commerciale et par ricochet les revenus liés à cette activité vont relativement augmenter. Ce qui leur permettra d'augmenter les revenus.

Développement des petites activités commerciales locales
Pendant les travaux, on assistera au développement occasionnel des activités de restauration en faveur du personnel de l'entreprise. En outre, la présence de ces nouveaux salariés dans ces localités constituera non seulement un flux financier pour les restauratrices, mais également une augmentation des chiffres d'affaires pour les commerçantes.

Ces activités commerciales se développeront davantage en phase d'exploitation avec les aménagements des aires de stationnement et les services parapublics et privés qui viendront s'installer à proximité des PCJ.

7.12.1.3. Sur la vie socio-culturelle

Augmentation du taux de chômeur
L'insatisfaction de la forte demande sociale en matière d'emploi pourrait constituer une source de frustration pour la jeunesse de ces localités en attente d'un éventuel emploi sur les chantiers.

A la fin des travaux certains employés venus des zones rurales pourraient décider de s'installer définitivement dans les villages de la zone de projet dans l'espoir d'avoir un autre emploi lui permettant d'avoir ou de maintenir le niveau de vie que lui a permis d'avoir ce projet. En cas d'échec, ces personnes peuvent augmenter le nombre de chômeurs que la société devra désormais compter avec. Autrement dit l'exode rural que va engendrer peut se pérenniser à la fin et la réinsertion socioéconomique de ces ex-travailleurs du chantier constituera un enjeu et une préoccupation auxquels les autorités locales devraient faire face.

Conflits sociaux
La présence des travailleurs sur un chantier entraine parfois un bouleversement social dans la localité d'accueil. En effet, les relations entre le personnel des chantiers et la population féminine locale conduisent à la naissance des enfants qui ne sont pas souvent reconnus par leurs géniteurs. Cette situation entraine des conflits au sein des communautés. A la fin du chantier, les mères sont abandonnées et la prise en charge sociale des enfants issus des rapports passagers entretenus pendant les travaux devient ingérable pour les familles.

La frange de la population la plus vénérable constitue les jeunes filles élèves qui sont obligées d'abandonner définitivement l'école. Celles qui tentent d'avorter sont exposées à plusieurs risques allant des accouchements difficiles à la perte de la vie.

En outre, la gestion des sites et des objets sacrés, des us et coutumes représente une des grosses difficultés de la phase de construction et d'exploitation du projet.

7.12.2. Villes de Kadiolo, Sikasso (Mali) et Ouangolodougou (Côte d'Ivoire)

Les deux (2) villes frontalières concentrent les directions des services qui interviennent actuellement sur les postes de contrôle frontaliers, les grandes activités, les structures hôtelières, les services administratifs, etc. Les autorités municipales de Ouangolodougou et de Niangoloko tirent la grande partie de leur recette à partir des activités commerciales qui y sont installées. Avec la construction des PCJ de Zégoua on assistera au déplacement des différents services de contrôle des frontières et des activités commerciales à Zégoua. Ce qui va impacter toute l'économie des deux villes. Les villages frontaliers risquent d'être plus attractifs pour les opérateurs économiques qui voudront s'y installer au détriment des deux grandes villes frontalières.

Tableau 34 : Evaluation de l'importance des impacts en phase de construction des PCJ

Phase du projet	Milieu affecté	Activité source d'impacts	Impacts sur l'environnement	Evaluation de l'importance de l'impact identifié				
				Nature	Intensité	Etendue	Durée	Importance
Phases préparatoire et construction	Air	Terrassement, décapage, déblai excavation, remblais et déviation	Pollution de l'air par des émissions des gaz d'échappement et des COV	Négatif	Moyenne	Régionale	Longue	Majeure
	Sol	Décapage, déblais, dépôts	Dégradation du sol par imperméabilisation et risque de dénuement du sol et d'accélération de l'érosion	Négatif	Faible	Locale	Longue	Moyenne
		Ouverture et exploitation des carrières (sable et graviers)	Pollution du sol par des déversements d'hydrocarbures d'échappement et des déchets solides	Négatif	Faible	Ponctuelle	Longue	Mineure
		Entretien des équipements	Risque de stagnation des eaux	Négatif	Moyenne	Ponctuelle	Longue	Moyenne
	Eau	Prélèvement pour les travaux	Risque de pollution ou de contamination de la nappe phréatique et des bas-fonds	Négatif	Moyenne	Régionale	Longue	Moyenne
		Rejet des déchets (solides et liquides) dans les bas-fonds ou directement sur le sol	Risque de pollution accidentelle ou de contamination des eaux de surface et des eaux souterraines et ensablement éventuel des cours d'eau	Négatif	Moyenne	Locale	moyenne	Moyenne
		Entretien de la machinerie	Risque de pollution accidentelle ou de contamination des eaux de surface et des eaux souterraines	Négatif	Faible	Locale	Longue	Mineure
		Fuite de carburant/huile des engins, déversement de produits bitumineux	Risque de pollution accidentelle ou de contamination des eaux de surface et des eaux souterraines	Négatif	Moyenne	Locale	Longue	Moyenne
	Faune	Présence du personnel de chantier	Recrudescence du braconnage	Négatif	Forte	Locale	Longue	Majeure
	Paysage	Présence de la machinerie	Modification temporaire ou définitive des végétaux	Négatif	Faible	Locale	Longue	Moyenne
		Ouverture de zones d'emprunt, des zones de dépôt de gravats et des carrières	Dégradation du paysage, pollution visuelle	Négatif	Faible	Locale	Longue	Moyenne

Phase du projet	Milieu affecté	Activité source d'impacts	Impacts sur l'environnement	Evaluation de l'importance de l'impact identifié				
				Nature	Intensité	Etendue	Durée	Importance
Phases préparatoire et construction	Humain	Recrutement de la main-d'œuvre pour des emplois temporaires	Perturbation du mode de vie et des relations interpersonnelles dans le milieu	Négatif	Faible	Locale	Courte	Mineure
	Santé	Terrassement. Travaux, mécanisés (circulation des engins et transport des matériaux) décapage	Maladies respiratoires	Négatif	Moyenne	Ponctuelle	Longue	Moyenne
		Présence du personnel de chantier	Risque de propagation des MST et VIH/SIDA	Négatif	Forte	Locale	Longue	Moyenne
	Sécurité routière et circulation	Transport des matériaux et Travaux mécanisés	Risques d'accident (personnes et animaux)	Négatif	Forte	locale	Longue	Moyenne
			Perturbation de la circulation et de déplacement des personnes et des biens	Négatif	Forte	Locale	Longue	Moyenne
			Déviation (plan de circulation)	Négatif	Moyenne	ponctuelle	Longue	Moyenne
	Activités économiques	Libération de l'emprise	Perte d'activités économiques	Négatif	Faible	Locale	Longue	Moyenne
	Foncier	Ouverture des zones d'emprunt et de dépôt	Risque de spéculation foncière, Risque de contestation ou de conflit	Négatif	Faible	Locale	Longue	Moyenne

Tableau 35 : Evaluation de l'importance des impacts en phase exploitation et entretien des PCJ

Phase du projet	Milieu affecté	Activité source d'impacts	Impacts sur l'environnement	Evaluation de l'importance de l'impact identifié				
				Nature	Intensité	Etendue	Durée	Importance
Exploitation et entretien	Air	Entretien	Pollution de l'air par l'envol de poussières et de fumées	Négatif	Moyenne	Ponctuelle	Courte	Mineure
	Eau Flore Faune	Entretien	Carburant/l'huile et graisse des véhicules	Négatif	Faible	Ponctuelle	Courte	Mineure
	Santé	Entretien et exploitation	Maladies respiratoires, irritations des yeux	Négatif	Moyenne	Ponctuelle	Longue	Moyenne
			Risque de propagation des IST et VIH/SIDA	Négatif	Forte	Locale	Longue	Moyenne
	Sécurité routière et circulation	Entretien et exploitation	Risques d'accident (personnes et animaux)	Négatif	Moyenne	Locale	Longue	Moyenne
	Facilitation des transports et du transit	Mise en service des PCJ	Facilitation des transports et du transit entre le Mali et la Côte d'Ivoire	Positif	Forte	Locale	Longue	Majeure
	Contribution à la politique d'érection des PCJ de l'espace UEMOA	Mise en service des PCJ	Effet d'entraînement que ce projet peut apporter dans la construction des PCJ dans l'espace UEMOA	Positif	Forte	Locale	Longue	Majeure
	Emplois	Mise en service des PCJ	Création d'emplois fixes et permanents	Positif	Forte	Locale	Longue	Majeure
	Ambiance sonore	Entretien et exploitation	Pollution par des nuisances sonores des travaux d'entretien et lors de activités de pesage, lors des entrées et des sorties des gros porteurs du site des PCJ	Négatif	Moyenne	Locale	Coute	Moyenne

8. INFORMATION ET CONSULTATION PUBLIQUE

Sommaire

8. INFORMATION ET CONSULTATION PUBLIQUE 166
8.1. Mesures générales de protection de l'environnement 166
8.2. Procédures et modalités 166
8.2.1. Séance d'information et de Consultation du public 166
8.2.2. Enquête Publique 167
8.3. Organisation de séances d'information et de consultation de la population en phase étude 167
8.3.1. Information et consultation de la population locale 167
8.3.2. Information et consultation des services et des forces de sécurités en poste à la frontière de Zégoua 167
8.4. Synthèse des perceptions, préoccupations et recommandations sur le projet. 168
8.4.1. Les attentes 168
8.4.2. Synthèses des préoccupations, doléances et des craintes 169
8.4.3. Synthèses des suggestions et recommandations 169

8.1. Mesures générales de protection de l'environnement

La participation du public à l'évaluation environnementale et sociale constitue la démarche la plus appropriée d'intégration du projet dans son contexte socio-économique. Elle permet de mesurer et de prendre en compte les impacts ou incidences qui résulteront de sa mise en œuvre sur les populations, afin d'en réduire ou d'en éliminer les impacts négatifs et de renforcer les effets bénéfiques. Elle est également gage d'acceptabilité sociale du projet et s'inscrit dans une logique d'implication des services techniques, des populations et des institutions de gouvernance locale, afin de mettre en exergue les enjeux environnementaux et sociaux du projet et contribuer efficacement à sa durabilité.

8.2. Procédures et modalités

L'article 16 du Décret N°08-346/P-RM du 26 juin 2008 relatif à l'étude d'impact environnemental et social, modifié par le Décret N°09-318/P-RM du 26 juin 2009 stipule que « une consultation publique ayant pour objectif de recueillir les avis des populations concernées par le projet est organisée par le représentant de l'Etat malien ou le maire du lieu d'implantation du projet avec le concours des services techniques et la participation du promoteur. Dans la mise en œuvre du projet ,la direction nationale de l'assainissement et du contrôle de la pollution et des nuisances (DNACPN) et ses services déconcentrés (les DRACPN) doivent veiller à l'application de la procédure d'EIES, à la validation des rapports d'EIES et participer à la surveillance et au suivi environnemental du projet. Elle comprend deux (2) phases :

- Séance d'information et de Consultation du public ;
- Enquête Publique.

8.2.1. Séance d'information et de Consultation du public

C'est une réunion au cours de laquelle les parties prenantes au projet échangent afin d'obtenir l'adhésion de tous. Une stratégie commune est définie pour la mise en œuvre du projet, dans le souci de protéger l'environnement naturel et humain. Selon la procédure en vigueur, cette réunion est organisée par le Maître d'Ouvrage assisté du Consultant en charge de la réalisation de l'EIES, sous la coprésidence de la direction nationale de l'assainissement et du contrôle de la pollution et des nuisances (DNACPN) : et de la plus haute autorité administrative de la circonscription abritant le projet, en présence des élus et des populations.

8.2.2. Enquête Publique

Elle consiste à mettre à la disposition du public le rapport de l'Etude d'Impact Environnemental et social sous la supervision d'un Commissaire Enquêteur nommé par arrêté municipal et chargé de recueillir les observations du public. L'enquête publique est initiée par la Direction Nationale de l'Assainissement et du Contrôle des Pollutions et Nuisances (DNACPN) et son ouverture s'effectue dans le cadre d'une réunion publique. Toutes les réunions publiques sont précédées d'une importante publicité dans les organes de presse (radio nationale ou locale, télévision, presse écrite, etc.), par des affiches, des banderoles et autres prospectus. Les résultats de l'enquête publique seront présentés par le Commissaire Enquêteur et consignés dans un rapport.

8.3. Organisation de séances d'information et de consultation de la population

8.3.1. Information et consultation de la population locale

Comme indiqué précédemment lors de la remise du site, l'information et la consultation des populations de Zégoua et de Kadiolo s'est faite à travers des consultations publiques, des entretiens structurés par le Consultant et le Maître d'ouvrage et appuyés par les Autorités Administratives Maliennes.

La première réunion qui s'est tenue le mercredi 26 septembre 2018, dans la salle de fête de la Mairie de Zégoua a évoqué de l'de l'organisation de l'enquête socioéconomique.

Cette rencontre avait pour objectif d'informer la population, les autorités administratives et les services douaniers sur le projet de construction des PCJ et de recueillir les observations éventuelles et les suggestions. Pendant l'enquête socioéconomique, deux réunions d'information et de sensibilisation ont été organisées à Zégoua ,ville d'accueil du projet des PCJ.

La deuxième rencontre d'information et de consultation publique qui s'est tenue le jeudi 17 janvier 2019,avait pour objectif d'informer la population du projet de construction des PCJ et de recueillir les données socio-culturelles, les opinions, les craintes et les suggestions de la population sur le projet. La population a eu droit à un exposé sur l'intérêt du projet pour les deux pays, les enjeux socio-économiques pour le cercle de Kadiolo et la Commune de Zégoua. Les autorités administratives et les populations ont donné un avis favorable à la réalisation du projet. Par ailleurs, il a été demandé aux autorités administratives et à toutes les parties prenantes de participer et de prendre une part très active à l'étude d'impact environnemental qui devra identifier les impacts du projet et préconiser des mesures d'atténuation et de bonification.

8.3.2. Information et consultation des services et des forces de sécurités en poste à la frontière de Zégoua

Des séances d'entretien de consultation et d'information ont été organisées du 24 au 29 septembre 2018 avec les différents services publics et les organisations professionnelles (transitaires et transporteurs) qui travaillent à la frontière entre la Côte d'Ivoire (Pogo) et le Mali Zégoua. Plusieurs réunions ont été organisées avec les représentants des différents services en présence des autorités administratives. Ensuite tous les services et organisations ont été visités par l'équipe du consultant pour échanger sur le projet et collecter des informations relatives à leurs activités. La figure n°41 ci-après présente Planches photos de la consultation publique.
A l'issue des consultations publiques concernant les acteurs ci-dessus énumérés, la synthèse des avis, préoccupations et recommandations se présente comme suit :

Figure 41 : Planches photos de la consultation publique

NB ./La liste des personnes et services rencontrés est indiquée en annexe 4 du présent rapport.

8.4. Synthèse des perceptions, préoccupations et recommandations sur le projet

8.4.1. Attentes des populations et des bénéficiaires

Sur l'acceptabilité du projet, on retient de ces rencontres que la population accepte la construction du poste de contrôle juxtaposé sur le site actuel de la douane ceci pour l'intérêt public du projet et les avantages socio-économiques qu'il va apporter à la population de la zone du projet. Les détails des différents points sont présentés dans le compte rendu de la réunion joint en annexe du présent rapport. la majeure partie des parties prenantes informées et consultées juge que le projet de construction des PCJ de Zégoua est utile et salutaire et constitue un complément majeur dans la politique de mise en place des grandes infrastructures de transport routier entre la Côte d'Ivoire et le Mali. Le projet est considéré comme l'une des meilleures actions publiques dans la perspective d'accroitre la mobilité et la fluidité du trafic , la réduction du temps de parcours du corridor ainsi que la valorisation de la commune.

Par contre c'est dans la prise en charge des intérêts des unes et des autres qu'on a noté des divergences et des différences d'appréciation. Dès lors, l'analyse du discours et des positions des acteurs sera davantage axée d'une part sur les principales préoccupations et d'autre part sur les recommandations des parties prenantes.

Globalement, les travaux des PCJ sont perçus par les populations riveraines comme une initiative qui va énormément contribuer à l'amélioration de leur bien-être économique et social. En effet, avec le chômage et le manque d'emploi pour les populations riveraines, les travaux sont attendus avec beaucoup d'optimisme. Elles ont bien conscience des impacts potentiels positifs du projet. Mais elles comptent sur la possibilité la création d'emplois et l'amélioration des revenus, la stimulation des activités socio-économiques et la réduction des temps d'arrêt observés sur les corridors.

8.4.2. Synthèses des préoccupations, doléances et des craintes

Certes le projet fait l'objet d'une réelle satisfaction, mais il n'en demeure pas moins un sujet de préoccupations majeures, d'inquiétudes et de craintes liées aux différentes impacts socioéconomiques que pourraient engendrer le projet dans sa mise en œuvre.

D'une manière générale, les populations ont exprimé les préoccupations suivantes notamment :

- risques de destruction des bâtis du bâtiment du service de la douane, de petites places d'affaires, d'ateliers divers situés à la limite de l'emprise du projet ;
- risques de pertes temporaires ou définitives d'activités et/ou de sources de revenus particulièrement pour les jeunes et les femmes exerçant des activités commerciales la zone d'influence directe du site du projet ;
- risques de pollution de l'air et de nuisance par le bruit au moment des travaux ;
- risques d'accidents de travail et contre les personnes dans la phase exploitation des PCJ ;
- craintes de manque à gagner des autres modes de transport ;
- craintes du manque de communication sur le projet ;
- craintes de ne pas dédommager le bâti et le foncier conformément aux prix du marché ;
- craintes de la baisse des recettes fiscales de la commune de Zégoua ;
- craintes d'abandon et de la non-réhabilitation des gites d'emprunts à la fin des travaux ;
- risques d'augmentation de l'insécurité liés à la présence des personnes étrangères ;
- augmentation du coût de vie dans la zone du Projet.

8.4.3. Synthèses des suggestions et recommandations

A l'issue des consultations, les suggestions et recommandations majeures retenues sont les suivantes :

- veiller à la préservation des activités socioéconomiques lors des travaux et à la sécurité des populations riveraines ;
- indemniser ou dédommager tous les cas de pertes de biens et/ou de sources de revenus dues aux activités du projet ;
- recruter en priorité les jeunes de la zone du projet lors des travaux de construction des PCJ et dans les emplois permanents pendant la phase d'exploitation ;
- prendre en compte la question de sécurité des populations riveraines au niveau des communes traversées ;
- mener des campagnes de sensibilisation des populations pour l'appropriation du projet et éviter les conflits ;
- impliquer les services techniques et les autorités locales et administratives dans la mise en œuvre des activités du projet ;
- prendre en charge l'ensemble des réseaux à déployer en coopération étroite avec les concessionaires et les services techniques concernés (SOMAGEP, EDM) ;
- procéder à des actions de remise en état par le reboisement permettant la séquestration du carbone ;
- tenir compte dans les aménagements des différents points bas existants dans la zone afin de pallier aux inondations et maintenir la plateforme des PCJ hors d'eau ;
- mettre en place des ouvrages d'assainissement, de drainage des eaux de ruissellement pour sécuriser l'infrastructure des PCJ ;
- procéder à la remise en état des gites d'emprunt qui seront ouverts durant la phase des travaux.

Doléances de la Mairie et des Populations Riveraines

Les doléances des populations riveraines du projet comprennent :

- clarifier et rendre transparentes les conditions de recrutement du personnel ;
- assurer l'effectivité du rôle de la plateforme entre les populations riveraines et les responsables de la société ;

- recruter prioritairement les jeunes de la commune durant la phase des travaux ;
- l'appui à la réalisation de certaines œuvres sociales (salle de classe, centre de santé ;
- la construction d'un foyer des jeunes un centre culturels, etc.) ;
- l'appui à l'amélioration de l'accès à l'eau potable (puits et forages) ;
- l'appui à la réalisation des microprojets agropastoraux et piscicoles ;
- l'octroi des stages de vacances aux élèves ;
- le versement d'une quote-part des revenus liés à l'exploitation des PCJ à la Mairie de Zégoua comme un appui budgétaire pour son fonctionnement ;
- l'appui à la formation des populations sur les nouvelles techniques et le renforcement des capacités ;
- etc.

Les tableaux ci-après de synthèses des avis suggestions observations et recommandations spécifiques des services et structures intervenants postes de frontaliers de Zégoua et de Pogo.

8.4.4. Avis, suggestions, observations et recommandations des services et structures intervenants au poste frontaliers de Zégoua

Ce tableau résume les avis et suggestions des structures et services enquêtées durant la phase de collecte des de terrain à Zégoua.

Structures et services	Avis, Suggestions et recommandations
Services de la douane Malienne	- accroissement sensible des recettes douanières ; - conduite d'inspections en commun ou coordonnées ou par délégation avec une gestion des risques et des procédures de contrôle et de paiement intégrés ; - échanges des données pour permettre aux opérateurs économiques et leurs agents un point unique d'entrée de données (par exemple un système de guichet unique) ; - utilisation de procédures intégrées et d'inspections en commun ou déléguées ; - uniformisation des contrôles d'amélioration des conditions de vie et de travail des usagers des deux pays. **Doléances** - Mettre en place un programme de formation et de sensibilisation des agents des PCJ. - Disposer d'une connexion fiable et sécurisée. ***Le service de la douane est favorable à la construction des PCJ de Zégoua***
Associations des Commerçants de Zégoua	- Les avantages de ce guichet unique sont nombreux. Les PCJ vont réduire les faux frais observés sur les postes frontaliers .Les PCJ aident à faciliter le passage et réduire les coûts, les retards et les harcèlements notés aux frontières de la sous-région. - Le temps perdu entre les différents services des pays ne sera qu'un triste souvenir pour nos commerçants importateurs de marchandises à partir du Port autonome d'Abidjan. Idem pour ceux qui exportent nos produits locaux dans le sens inverse. ***Ils sont de ce fait favorable à la construction des PCJ de Zégoua***

Structures et services	Avis, Suggestions et recommandations
Association des Transporteurs	- Les PCJ constitueront un facteur fluidité du trafic et la disparition probable des faux frais. Les PCJ aident à faciliter le passage et réduire les coûts, les retards et les harcèlements notés aux frontières de la sous-région. - Le contrôle aux frontières est une nécessité indéniable et souvent obstacle à la fluidité des échanges commerciaux. Ce qui est de nos jours une préoccupation majeure pour les commerçants. Le projet prône une approche de coopération et de coordination dans la gestion des frontières sous le concept de « Gestion Coordonnée des Frontières » ; L'approche peut être nationale (intérieur d'un même Etat) ou internationale (entre deux Etats partageant une frontière commune)
Entrepôt du Mali en Côte d'Ivoire (EMACI)	- La construction des PCJ constitue un très bon projet pour la fluidité du trafic au poste frontalier. La gestion commune de postes-frontière et des installations connexes. - Le contrôle aux frontières est une nécessité indéniable et souvent obstacle à la fluidité des échanges commerciaux. Ce qui est de nos jours une préoccupation majeure pour les commerçants. Le projet prône une approche de coopération et de coordination dans la gestion des frontières sous le concept de « Gestion Coordonnée des Frontières » ; L'approche peut être nationale (intérieur d'un même Etat) ou internationale (entre deux Etats partageant une frontière commune) - ***La direction de l'EMACI est de ce fait favorable à la construction des PCJ de Zégoua***
Police du contrôle de l'immigration	- La présence des PCJ va faciliter le contrôle et la vérification des identités des passagers. - Contribuer à améliorer les conditions de travail des services de la police d'immigration. ***Doléances*** - dotation des PCJ des matériels ultramodernes pour le contrôle de l'immigration ; - installation d'une barrière électronique ; - construction d'un hangar pour abriter les voyageurs. - une salle de repos des agents en services. - Dotation des PCJ de trois salles pour les gardes à vue (hommes femmes et enfants). ***Ils sont de ce fait favorable à la construction des PCJ de Zégoua.***
Syndicats des transitaires du Mali	- Les responsables des syndicats des transitaires de Zégoua ont estimé que le ce projet est le bienvenu car il va fortement contribuer au développement de la ville de Zégoua. Ca va réduire les faux frais et réduire les tracasseries. d'amélioration des conditions de vie et de travail des usagers des deux pays. - développer les activités économiques. - la simplification de la préparation des documents (baisse des coûts de respect des règles pour le déclarant) ; - Une passage plus rapide des frontières grâce à l'harmonisation des inspections physiques des marchandises, des véhicules et des conducteurs traversant la frontière ainsi qu'une meilleure gestion des flux ;

Structures et services	Avis, Suggestions et recommandations
	- une réduction des coûts d'administration, et une simplification des procédures, - une amélioration des conditions de travail des fonctionnaires grâce à l'utilisation de l'information partagée et des locaux et services communs ; - une réduction des besoins en personnel en raison de la répartition des tâches entre les différents organismes, ce qui permet de libérer des ressources humaines qualifiées pour d'autres activités. **Doléances** Ils souhaite cependant que le projet se fasse dans un bref délai. Ils sont de ce fait favorable à la construction des PCJ de Zégoua
Conclusions de synthèse L'ensemble des différents acteurs marque d'une manière générale, leur adhésion totale au projet. Ils sont tous entièrement disposées à accompagner la réalisation du projet voulu et soutenu par les deux états l'État de Côte d'Ivoire et l'état du Mali) et l'UEMOA. Toutes les parties souhaitent cependant la prise en compte des besoins et orientations données puissent être prises en compte pour un meilleure fonctionnements des PCJ.	

8.4.5. Avis, suggestions, observations et recommandations des services et structures intervenants au poste frontaliers de Pogo

Ce tableau résume les avis et suggestions des structures et services enquêtées durant la phase de collecte de terrain à Pogo.

Structures et services	Avis, Suggestions et recommandations
Services de la douane ivoirienne	- La simplification de la préparation des documents (baisse des coûts de respect des règles pour le déclarant) ; - Un passage plus rapide des frontières grâce à l'harmonisation des inspections physiques des marchandises, des véhicules et des conducteurs traversant la frontière ainsi qu'une meilleure gestion des flux ; - Une réduction des coûts d'administration, et une simplification des procédures, une amélioration des conditions de travail des fonctionnaires grâce à l'utilisation de l'information partagée et des locaux et services communs ; - Les PCJ sont une zone où les contrôles, à la fois à l'entrée et à la sortie, sont menés simultanément ou conjointement à un seul poste ; - l'exploitation des postes de contrôles juxtaposés permettra de faciliter les passages aux frontières, de réduire le temps de traitement des marchandises et voyageurs et les tracasseries afférents ; - Ce gain de temps aura un impact positif sur les coûts de transports et entrainera un accroissement des échanges inter-états qui se situent actuellement en dessous de 15% selon les experts. ***Ils sont de ce fait favorable à la construction des PCJ de Zégoua***
Associations des Commerçants de Pogo	- La construction des PCJ ont l'avantage de servir de plateforme pour la mise en œuvre des mesures de facilitation telles que le guichet unique pour accélérer le traitement des documents, la gestion intégrée des frontières entre les différents organismes et l'interconnectivité des systèmes douaniers. L'un des piliers du processus d'intégration au sein de l'espace CEDEAO étant la libre circulation des personnes et des biens, la commission

Structures et services	Avis, Suggestions et recommandations
	de la CEDEAO a pris soin d'œuvrer pour la suppression des obstacles et difficultés dans la circulation des personnes et des biens. - Les PCJ contribueront à la facilitation des formalités aux frontières., un bon exemple de bien public régional qui comporte de nombreux avantages, notamment la sensibilisation des usagers de la frontière entre les deux pays sur la lutte contre le harcèlement, l'extorsion de fonds et les pratiques répréhensibles le long des corridors. ***Ils sont de ce fait favorable à la construction des PCJ de Zégoua***
Office ivoirien des chargeurs (OIC)	- La construction des postes de contrôle Juxtaposés contribuera à la facilitation des formalités aux frontières., un bon exemple de bien public régional qui comporte de nombreux avantages, notamment la sensibilisation des usagers de la frontière entre les deux pays sur la lutte contre le harcèlement, l'extorsion de fonds et les pratiques répréhensibles le long des corridors. - La simplification de la préparation des documents (baisse des coûts de respect des règles pour le déclarant) ; - Un passage plus rapide des frontières grâce à l'harmonisation des inspections physiques des marchandises, des véhicules et des conducteurs traversant la frontière ainsi qu'une meilleure gestion des flux ; - Une réduction des coûts d'administration, et une simplification des procédures, une amélioration des conditions de travail des fonctionnaires grâce à l'utilisation de l'information partagée et des locaux et services communs. ***Ils sont de ce fait favorable à la construction des PCJ de Zégoua***
Police du contrôle mixte gendarmerie police de l'immigration	- La frontière géographique est le lieu où l'autorité d'un Etat sur les personnes et les biens se termine ou commence ; - C'est un endroit où les contrôles (la sortie et à l'entrée) sont souvent lents, longs et multiples, faisant intervenir plusieurs agences et occasionnant une perte de temps énorme et un renchérissement du coût des marchandises. Les PCJ ont pour vocation : - La simplification de la préparation des documents (baisse des coûts de respect des règles pour le déclarant) ; - Un passage plus rapide des frontières grâce à l'harmonisation des inspections physiques des marchandises, des véhicules et des conducteurs traversant la frontière ainsi qu'une meilleure gestion des flux ; - Une réduction des coûts d'administration, et une simplification des procédures, une amélioration des conditions de travail des fonctionnaires grâce à l'utilisation de l'information partagée et des locaux et services communs. ***Ils sont de ce fait favorable à la construction des PCJ de Zégoua***
Conclusions de synthèse L'ensemble des différents acteurs marque d'une manière générale, leur adhésion totale au projet. Ils sont tous entièrement disposées à accompagner la réalisation du projet voulu et soutenu par les deux états l'État de Côte d'Ivoire et l'état du Mali) et l'UEMOA. Toutes les parties souhaitent cependant la prise en compte des besoins et orientations données puissent être prises en compte pour un meilleure fonctionnements des PCJ. Facteur de cohésion et d'intégration.	

Le projet de construction des PCJ de Zégoua rencontre l'adhésion de tous les acteurs (autorités administratives et municipales, populations riveraines). Il faudra cependant tenir compte d'un certain nombre de craintes et de recommandations relevés par l'ensemble des parties prenantes. Pour les autorités administratives et municipales, les préoccupations majeures sont centrées sur le respect des normes environnementales et des textes réglementaires applicables aux différentes activités du projet et l'amélioration des conditions de vie des riverains à travers la participation à la réalisation de certaines œuvres sociales en leur faveur. Un dialogue constructif entre les différents acteurs et le respect strict des mesures environnementales préconisées favorisera une meilleure appropriation du projet par toutes les franges de la population et une meilleure participation à la gestion des infrastructures.

Les différents Procès-Verbaux des résultats des consultations publiques menées auprès des acteurs concernés figurent en Annexe 2 du présent rapport.

9. PLAN DE GESTION ENVIRONNEMENTALE ET SOCIALE

Sommaire

9. PLAN DE GESTION ENVIRONNEMENTALE ET SOCIALE 175
9.1. Objectifs du PGES 175
9.2. Mesures relatives à la phase préparatoire des travaux 176
9.2.1. Mesures générales relatives au respect de l'environnement lors de la préparation du chantier 176
9.2.2. Choix et organisation du site d'installation de la base de l'entreprise 177
9.2.3. Mesures relatives à l'installation du chantier 178
9.2.4. Choix et conditions de gestion des sites d'emprunt et carrière 178
9.2.5. Choix et condition de gestion des sites de dépôt 179
9.2.6. Choix des sites de prélèvement de l'eau pour le besoins des travaux 179
9.2.7. Mesures pour la sécurité du personnel 180
9.2.8. Conditions de recrutement du personnel local 180
9.2.9. Promouvoir la parité du genre dans le recrutement 180
9.2.10. Mesures relatives à la libération de l'emprise 181
9.3. Mesures relatives à la phase des travaux des PCJ 181
9.3.1. Mesures spécifiques visant les impacts sur le milieu physique et biologique 181
9.3.2. Mesures spécifiques visant les impacts sur le milieu humain 182
9.4. Mesures d'atténuation des impacts négatifs relatives à la phase d'exploitation des PCJ 183
9.4.1. Mesures spécifiques visant les impacts sur le milieu physique et biologique 183
9.4.2. Mesures d'atténuation des impacts négatifs sur le milieu humain 185
9.4.3. Mesures de bonification des impacts positifs 189
9.4.4. Mesures pour les procedures de dedouanement et de contrôle des personnes aux PCJ 190
9.5. Autres mesures d'accompagnement et de bonification 192
9.5.1. Formation et sensibilisation 192
9.5.2. Renforcement des capacités 192
9.5.3. Construction des hangars et box pour l'installation du petit commerce du corridor 192
9.6. Analyse des risques professionnels 195
9.6.1. Identification et évaluation des impacts 195
9.6.2. Plan d'Intervention d'Urgence (PIU) 201
9.7. Plan de communication du projet de construction des PCJ de Zégoua 203
9.7.1. Objectifs du plan de communication 203
9.7.2. Identification des parties prenantes au Projet 203
9.7.3. Positionnement et conception de l'axe de communication 205
9.7.4. Orientation pour création des messages à diffuser 206
9.7.5. Plan d'actions 206
9.7.6. Canaux de communication, médias, planning stratégique et moyens 206
9.7.7. Mise en œuvre de la stratégie de communication 207
9.7.8. Budgétisation du plan de communication 207
9.7.9. Objectifs opérationnels 207
9.7.10. Chronogramme de mise en œuvre 208
9.8. Mécanisme de gestion des Plaintes 208
9.8.1. Règlement à l'amiable 208
9.8.2. Etapes de traitement des plaintes 208
9.8.3. Différentes voies d'accès sont possibles pour déposer une plainte 209
9.8.4. Règlement par voie judiciaire 209
9.8.5. Clôture et archivage 210
9.9. Programme de surveillance environnementale et suivi environnemental 210
9.9.1. Activités de surveillance 210
9.9.2. Activités de suivi environnemental 211
9.10. Procédures du suivi 211
9.10.1. Conduite des activités de suivi 211
9.10.2. Matrice du PGES 213

9.1. Objectifs du PGES

Le Plan de Gestion Environnementale et Sociale (PGES) est un ensemble cohérent d'activités de mise en œuvre des mesures réductrices et d'optimisation ainsi que des

actions d'accompagnement en faveur de la protection de l'environnement biophysique et humain.

L'objectif global de ce PGES est de faire en sorte que le projet soit réalisé dans des conditions environnementales acceptables.

L'objectif spécifique du présent PGES est de définir et conclure un accord avec le maître d'ouvrage sur sa mise en œuvre, et décrire les mesures d'atténuation requises pour prévenir, minimiser, atténuer ou compenser les impacts environnementaux et sociaux négatifs ; et pour accroître (ou bonifier) les impacts positifs du projet. Le PGES traite aussi de la surveillance, et du suivi environnemental.

En outre, ce PGES fait référence à toute initiative qui peut contribuer à améliorer la performance environnementale ou sociale du projet.

Enfin, le PGES constituera les clauses techniques environnementales que l'entreprise des travaux mettra en œuvre pour la protection de l'environnement.

Les mesures d'atténuation et de bonification des impacts précédemment décrites sont présentées dans ce qui suit sous forme d'activités ou d'actions du PGES.

En vue d'une gestion globale des impacts du projet sur l'environnement de la zone du projet, les activités du PGES couvrent les trois phases du projet à savoir: phase préparatoire, phase de construction et phase d'exploitation.

Ces actions concernent les 3 principaux milieux que sont le milieu physique, le milieu biologique et le milieu humain. Certains objectifs à atteindre sont communs aux trois thèmes. D'autres, par contre, sont spécifiques à chaque domaine.

Le PGES dans sa construction, donne les objectifs, les résultats, les activités, la période de mise en œuvre, les acteurs concernés, les indicateurs objectivement vérifiables, les moyens de vérification de ces indicateurs et l'ordre de priorité.

9.2. Mesures relatives à la phase préparatoire des travaux

Les mesures d'atténuation à prendre durant la phase de préparation des travaux sont pratiquement identiques à celles de la phase des travaux de construction des PCJ. Elles portent essentiellement sur les dispositions à prendre en vue de réaliser les travaux dans des conditions environnementales. Ces mesures s'étendent sur l'ensemble des sites ou zones concernées par le projet à savoir : le site d'installation du chantier, les zones d'emprunt et de dépôts, l'emprise des travaux et ses zones d'influence.

9.2.1. Mesures générales relatives au respect de l'environnement lors de la préparation du chantier

L'entreprise adjudicataire des travaux respectera et appliquera les lois et règlements relatifs à la protection de l'environnement en vigueur en au Mali. Pour ce faire, dans l'organisation journalière de son chantier, l'entreprise prendra toutes les mesures appropriées en vue de minimiser les atteintes à l'environnement, en appliquant le PGES et veillera à ce que son personnel les respectent et les appliquent également. A cet effet avant le démarrage, les dispositions suivantes seront prises :

Elaboration de règlement intérieur du chantier : l'ensemble des dispositions traitant du respect de l'environnement seront inscrites dans le règlement intérieur du chantier. Les mesures environnementales et sociales seront résumées et constitueront le règlement intérieur relatif à la protection de l'environnement. Ce document sera affiché et accessible à toute personne intervenant sur le chantier.

Formation du personnel : en plus, le personnel sera formé sur le respect des directives environnementales ou clauses environnementales. Chacun dans son champ d'activités doit en avoir connaissance afin d'adopter des comportements tendant à réduire les impacts environnementaux négatifs des travaux ou à préserver l'environnement.

Prise en compte de l'environnement dans le journal de chantier : le cahier de chantier ou journal de chantier prendra obligatoirement en compte les préoccupations environnementales relevées pendant les travaux. Il indiquera les contraintes environnementales et sociales et les actions menées ou à mener.

Le journal sera fourni par l'entreprise et accessible au maître d'ouvrage. Il servira de document de référence pour les contrôles qui pourront être effectués.

9.2.2. Choix et organisation du site d'installation de la base de l'entreprise

Les dispositions environnementales à prendre doivent s'appliquer à tout site retenu pour accueillir l'installation de chantier :

9.2.2.1. Choix des sites

Afin de minimiser les impacts, les entrepreneurs devront au préalable prendre soin d'installer la base loin des cours d'eau afin de minimiser les risques de pollution des eaux par les déchets solides et liquides. Il importe toutefois de noter que le choix des sites aura l'aval du Maitre d'Ouvrage, de la Mission de Contrôle et de la Direction Nationale de l'Assainissement et du Contrôle de la Pollution et des Nuisances (DNACPN).

9.2.2.2. Organisation de la base

Sur la base du chantier, l'impact majeur est la pollution des sols et des eaux par rejets anarchiques des déchets issus de l'entretien des équipements et des matériels de génie civil : vidange de moteurs, graissage, vidange des radiateurs, etc. En effet, ces opérations conduisent le plus souvent à répandre des huiles usagées et autres produits dérivés d'hydrocarbures qui peuvent s'infiltrer dans le sol et atteindre la nappe phréatique. De même, les eaux usées des toilettes rejetées dans la nature sans traitement constituent des sources de pollution pour le sol.

La circulation, les rebuts de travaux de ferraillage et de travaux de coffrage (morceaux de fer et de planches, écrous,…) constituent un danger pour la sécurité sur le chantier.

Dès l'installation du chantier, des dispositions seront prises pour gérer les impacts qui découleront des travaux. Elles porteront sur les points suivants :

- la sécurité du personnel et des riverains ;
- la gestion des eaux sanitaires ;
- l'organisation et la gestion des aires de stockage et de stationnement des engins ;
- le déplacement des engins de la base aux sites des travaux ;
- le drainage eaux pluviales sur la base de l'entreprise.
- Les dispositifs contre les incendies (extincteurs).

Il faut noter que ce plan d'installation de la base indiquera un rangement thématique du chantier avec lisibilité des différentes installations. Les sites seront clôturés et les aires spécialisées et les accès seront interdits au public. Des panneaux indiqueront le plan de circulation des engins, des véhicules, des piétons des aires spécialisées et leurs voies d'accès.

La consommation en carburant pendant les travaux sera très importante. L'approvisionnement des engins en carburant se fera sur le chantier ou dans des stations. En cas de stockage de carburant sur la base, l'aire de stockage devra répondre aux conditions minimales admises dans une station-service : (i) les réserves de carburants seront de type citerne obligatoirement équipées de bac de rétention d'une capacité égale à la citerne ; (ii) les aires de stockage seront aménagées avec fondation polyane ou béton étanche recouvert d'une couche de sable ; (iii) des consignes d'interdiction d'usage de téléphone et feu (allumette, cigarette) seront données aux personnes y ayant accès. Pour réduire les risques de pollution accidentelle, les services se feront avec des pompes à arrêt automatique.

L'impact majeur au niveau de l'atelier mécanique est le mauvais conditionnement et traitement des huiles de vidanges. Les vidanges des moteurs se feront à la fosse où les

huiles seront récupérées et stockées dans des fûts. Ces huiles seront ensuite enlevées et traitées dans les meilleures conditions par des sociétés agréées pour éviter les pertes et leur épandage dans la nature. Elles pourront être utilisées également à d'autres usages domestiques (lutte contre les ennemis du bois, crépissage des habitations, etc.).

En cas de déversements accidentels ou par négligence d'huiles de vidange et autres hydrocarbures sur les aires de circulation, d'entretien et de stationnement, la mesure à prendre pour circonscrire localement la pollution est de récupérer la terre polluée et la stocker dans un bac avant le transfert vers la décharge.

9.2.3. Mesures relatives à l'installation du chantier

Le plan d'installation de chantier définit les matériels nécessaires à la réalisation des ouvrages et des cantonnements pour accueillir lesdits matériels (ateliers, garages, magasins, centrale d'enrobage) et le personnel du chantier. A cette phase des travaux tout ce matériel est convoyé vers la zone des travaux, la construction de la base du chantier, etc.

Afin d'éviter les nuisances sonores et les pollutions accidentelles liées à l'état des engins, il y a lieu d'amener sur le chantier que les engins en bon état de fonctionnement. Le risque d'accident lié au transport du matériel vers la zone des travaux ne pourrait être évité que si l'entreprise respecte les consignes de sécurité indiquées pour les véhicules hors gabarit.

Pour atténuer les effets de l'envol des poussières et de la fumée émanant des chantiers sur la qualité de l'air, les mesures suivantes seront prise par l'entreprise :

- prévoir des bâches pour la couverture des matériaux stockés et transportés vers les décharges ;
- prévoir des véhicules-citernes pour l'arrosage des aires de circulation des engins ;
- prévoir du personnel qualifié pour l'entretien et le suivi régulier des engins.

9.2.4. Choix et conditions de gestion des sites d'emprunt et carrière

9.2.4.1. Choix des sites d'emprunt et carrière

Dans le processus d'ouverture de ces carrières et zones d'emprunt, l'entreprise devra respecter les conditions légales et administratives indiquées pour les prélèvements de matériaux du sol.

Aussi, pour l'exploitation de ces sites l'entreprise devra prendre les mesures idoines afin de limiter les effets négatifs de l'exploitation des zones d'emprunt sur l'environnement. Dans ce sens, il est recommandé ce qui suit pour les choix possibles de l'emplacement des zones d'emprunt et de carrière:

Il faudrait de préférence choisir les sites qui ne portent pas atteintes à des milieux de jachères bien régénérées. Quand plusieurs possibilités s'offrent à l'entrepreneur, il est recommandé que soient retenus par ordre de préférence :

- les sites plutôt éloignés des zones d'habitation ;
- les milieux de jachères peu ou pas régénérées ;
- les milieux dégradés par l'érosion des sols, voire les anciennes zones d'emprunt qui possèdent encore des réserves en graveleux ;
- les sites placés sous les lignes électriques avec l'autorisation de l'administration qui s'en sert comme points de passage pour la réparation des lignes électriques ;
- les sites éloignés de zones habitées, de pente faible à moyenne, végétation dégradée ou de jachère, offrant un 'Sol d'épaisseur suffisante pour une rapide réhabilitation.

Les deux gites d'emprunt déjà identifiés sont issus du rapport géotechnique de 2018. Ils sont situés sur la route de Sikasso à environ 3.5kilomètres du site des PCJ aux coordonnées GPS suivantes **29 P 0208864 ; UTM 1164331 et 29 P 0208816 ;UTM 1154653.**

9.2.4.2. Conditions de gestion

Pour la protection de la terre végétale et de la végétation, lors de l'ouverture des zones d'emprunt, la terre végétale doit être mise en cordon et ne doit pas être mélangée au stériles afin de la réutiliser pour la réhabilitation des zones d'emprunts.

Concernant l'ouverture des pistes temporaires menant aux nouveaux sites d'emprunt de matériaux, on évitera dans la mesure du possible l'abattage des arbres. Dans le cas contraire, les arbres abattus seront coupés, rangés et mis à la disposition de la population pour être utilisés comme bois d'œuvre ou bois de chauffe. On veillera au remplacement par d'autres espèces végétales. Cette façon de procéder évitera d'éventuelles destructions importantes du couvert végétal.

9.2.5. Choix et condition de gestion des sites de dépôt

Pour l'ouverture de zones des dépôts de matériaux de démolition ou de mauvaise tenue, l'entreprise devra avoir d'abord avoir l'accord des autorités administratives et les populations.

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

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

1. les milieux de jachères peu ou pas régénérées ;
2. les sites des anciennes carrières ou zones d'emprunt abandonnées et non réhabilités ;
3. les milieux dégradés par l'érosion des sols ;
4. les sites placés sous les lignes électriques ;
5. les sites éloignés des zones habitées, de pente faible à moyenne, végétation dégradée ou de jachère, offrant un sol d'épaisseur suffisante pour une rapide réhabilitation.

Pour les cas 2 à 5, il n'y a pas d'aménagement particulier des surfaces à réaliser. Quant au cas 1, les dispositions suivantes sont à prendre en compte pour le choix des sites identifiés :

- défrichement et étalage des produits ;
- décapage de la terre végétale (30 à 40cm) ;
- scarification du fonds si possible ;
- dépôt et étalage des produits du décaissement.

Concernant les bas-fonds, il est recommandé d'éviter :

- le dépôt de matériaux issus de la démolition des ouvrages anciens ou du décapage du bitume;
- l'installation des zones de lavage et d'enlèvement des déchets des graviers roulés sur les lignes de crête ou sur les versants des bas-fonds.

Il est également recommander de couvrir de bâche ou de filet le gravier transporté, afin d'éviter les dérasements et la brisure des vitres des autres véhicules.

9.2.6. Choix des sites de prélèvement de l'eau pour le besoins des travaux

Dans la zone du projet, à cause des difficultés d'approvisionnement en eau potable des populations, l'entreprise n'aura qu'une seule alternative celle d'utiliser l'eau de surface. Le point d'eau à proximité de la zone des travaux est la rivière Dopéniènèké qui traverse la ville de Zégoua de l'Est vers l'Ouest. L'entreprise pourra exploiter cette eau tout en tenant compte des usagers actuels.

En effet, la ressource en eau étant limitée dans la zone du sud du Mali et pour éviter les conflits, les prélèvements de l'eau dans la rivière Dopéniènèké pour les travaux devront

faire l'objet de négociation avec les autres utilisateurs. Pour ce faire, avant le démarrage des travaux les dispositifs pour les prélèvements d'eau devront être préalablement soumis à la mission de contrôle pour avis. L'entreprise devra s'équiper de motopompes en bon état de fonctionnement afin d'éviter les fuites de gas-oil et d'huile qui pourront polluer l'eau affectée à la consommation humaine et animale. Cette procédure sera menée dans le cadre strict du code de l'eau en vigueur au Mali.

9.2.7. Mesures pour la sécurité du personnel

Des équipements de protection individuelle (EPI) devront être prévus et mis à la disposition du personnel. Le personnel sera formé à l'utilisation des EPI en fonction des besoins suivants :

Protection de la tête : des casques conformes aux spécifications contenues dans la NF EN 397, ou ANSI, Z89.1-1981 et/ou Z89.2-1971 ou tout autre équivalent standard international sont requis sur tous les lieux de travail où les pictogrammes de sécurité indiquent qu'ils le sont.

Protection des yeux et du visage : des lunettes de sécurité, masques et écrans de soudeur, masques de protection seront portés obligatoirement sur les lieux d'opérations telles que soudure, brûlage, broyage, burinage, manipulation de produits chimiques, de liquides corrosifs ou de produits en fusion, sciage, opérations où des clous sont plantés, manipulation d'outils électriques, déversement de béton, d'outillage motorisés à l'essence.

Protection auditive : des bouchons de protection auditive seront nécessaires sur certaines zones ou aux alentours des équipements lourds, engins électriques.

Chaussure de sécurité : les chaussures de sécurité seront obligatoires pendant le travail. Pour la sécurité et l'hygiène sur le chantier, il est nécessaire de prévoir déjà à cette phase des travaux un Plan Hygiène Sécurité (PHS) dont le but de prévoir les mesures à mettre en place afin de maîtriser les risques et les situations découlant des activités du chantier. Le PHS est également le support de base qui permettra au personnel d'encadrement du chantier d'instruire les autres travailleurs sur les risques prévus ainsi que sur la vie sociale du chantier. Enfin, le PHS sera un des moyens pour répondre à la réglementation dans le sens des mesures à prendre pour garantir la sécurité et la santé des travailleurs.

Les accidents sur les chantiers seront limités par le recrutement d'un personnel qualifié. On veillera à la mise en œuvre effective du plan de sécurité, d'hygiène et santé durant toute la phase des travaux.

9.2.8. Conditions de recrutement du personnel local

Il est recommandé à l'entreprise de recruter la majeure partie de son personnel dans les localités proches des travaux (Zégoua, Pogo et les villages environnants) pour donner des emplois aux jeunes et améliorer les conditions de vie des populations. Afin d'éviter l'exode rurale, les problèmes sociaux (grosses non désirées, conflits sociaux, …), il faudrait dans la mesure du possible maintenir ce personnel recruté localement dans leur localité d'origine. Le recrutement des travailleurs devra associés les autorités villageoises. Les jeunes doivent être sensibilisés sur le fait que l'emploi est temporaire et que la rémunération devra leur permettre d'améliorer leurs conditions de vie en investissant dans l'exploitation agricole ou dans d'autres secteurs d'activités à la fin des travaux.

9.2.9. Promouvoir la parité du genre dans le recrutement

Le marché du travail témoigne d'une faible mixité à l'embauche dans presque que tous les secteurs d'activité. L'égalité entre les hommes et les femmes a du mal à être instaurée dans le processus du recrutement. Les femmes restent minoritaires dans les emplois et sont les plus lésés par le recrutement des ouvriers. Par ailleurs, les femmes occupent plus souvent des emplois à temps partiel dans les différents postes. Dans le cadre des travaux de construction des PCJ, un accent particulier sera mis sur le recrutement de la gente féminine dans la zone du projet, afin de répondre à cette priorité.

L'entrepreneur en charge des travaux et du recrutement devra tenir compte de la mixité à l'embauche et aux emplois temporaires pour répondre aux objectifs de la parité du genre dans le processus de recrutement pour l'égalité hommes-femmes.

9.2.10. Mesures relatives à la libération de l'emprise

Avant la libération de l'emprise l'Etat du Mali devra compenser les terres et les biens affectés par la population et devra prendre en compte les us et coutumes exigées par les populations pour la cession des terres.

9.3. Mesures relatives à la phase des travaux des PCJ

9.3.1. Mesures spécifiques visant les impacts sur le milieu physique et biologique

9.3.1.1. Qualité de l'air

En phase des travaux, il est recommandé, l'arrosage fréquent du site des travaux pour éviter l'envol de poussière. De même, dans les alentours du chantier, les accès et voie externe doivent être également arrosés pour éviter l'envol de poussière. Les camions de transport des matériaux seront bâchés lors de leurs déplacements du site de la carrière vers le chantier.

9.3.1.2. Eaux et Ressources en eaux

Les mesures relatives à la protection des plans d'eau, des eaux de ruissellement et des eaux souterraines contre les rejets anarchiques de produits pétroliers (huiles de vidanges notamment) sont celles qui sont préconisées. Bien entendu, les opérations de vidange d'engins menées en dehors des aires bétonnées de l'atelier de l'entrepreneur devront se faire in situ en utilisant des fûts posés sur une bâche pour collecter les huiles usagées.

Cependant les risques de pollution des eaux par les hydrocarbures ou autres déchets solides et liquides ne sont pas négligeables. L'utilisation et la maintenance des engins, la consommation d'hydrocarbures et l'installation du centre d'enrobage durant les travaux feront peser un risque de pollution accidentelle sur les cours d'eau et les bas-fonds situés dans la zone d'influence du projet.

C'est pourquoi le site d'installation de la base vie de l'entreprise devra être choisi loin du cours d'eau et des bas-fonds; de même que la centrale à béton devra être installée loin des zones d'habitation.

Concernant l'entraînement de boues et d'éléments solides dans la rivière, cette éventualité sera fortement atténuée si les grands travaux de terrassement se font pendant la saison sèche. Le risque d'ensablement de la rivière sera atténué par l'aménagement de dispositifs antiérosifs dans les sites de dépôts solides.

9.3.1.3. Sols

Au cours du chantier, en l'absence de dispositions particulières, les sols seront assujettis aux risques de pollution liés aux déversements accidentels de produits d'hydrocarbures et de diverses substances liquides (eaux usées, laitance de ciment, etc.) sur le site des travaux.

Pour gérer ces impacts, les mesures relatives à la protection des sols contre les rejets anarchiques de produits pétroliers et autres polluants sont celles énumérées précédemment. Au cours des travaux, il s'agira de veiller à la mise en œuvre des mesures de protection des sols contre la pollution et rappelées ci-après :

- les opérations de vidange de camions seront menées dans un atelier mécanique prévu à cet effet. Le cas échéant, ces opérations pourront se faire in situ en utilisant des fûts posés sur une bâche pour collecter les huiles usagées. Ces huiles usagées seront recueillies et stockées en évitant de les répandre sur le sol et/ou de mélanger avec de l'eau et des déchets solides. Ces huiles seront conservées dans des récipients étanches jusqu'à leur enlèvement du chantier pour élimination ;

- tous les gravats et autres déchets du chantier seront collectés, stockés et transportés sur les sites de dépôts.
- l'approvisionnement du chantier en matériaux de construction (sable, gravillons, latérite) doit se faire dans des carrières situées à plus de 30 m des cours d'eau.
- ces dernières seront remises en état après les travaux.

En ce qui concerne les dépôts de tout venant et de purge, il sera également interdit à l'entreprise de placer ces dépôts à moins de 30 m d'un cours d'eau et il est fortement conseillé de s'en référer aux autorités.

9.3.1.4. Végétation

Les arbres qui seront abattus dans les gites d'emprunts doivent être compensés par d'autres arbres qui seront plantés par un reboisement d'un site et au sein de l'enceinte des PCJ et au long de la clôture afin de constituer un poumon vert sur le site du projet.

9.3.2. Mesures spécifiques visant les impacts sur le milieu humain

9.3.2.1. Ambiance sonore et nuisances

Les camions et les bétonnières doivent être entretenus et maintenus en parfait état de fonctionnement pour limiter l'impact des bruits.

Le port des bouchons de protection auditive devront être obligatoire sur certaines zones ou aux alentours des équipements lourds, engins électriques.

9.3.2.2. Emploi, petites activités commerciales autour du chantier

Il est recommandé à l'entreprise de recruter la majeure partie de son personnel dans le village du site du projet et environs et privilégier les emplois féminins s'il le faut. Toute chose qui permet pendant les travaux de donner des emplois aux jeunes et améliorer les conditions de vie des populations.

Ce type d'emploi bien que temporaire est important au plan social et économique. En effet, les sommes qui seront directement versées aux employés et aux manœuvres de l'entreprise seront par voie de conséquence reversée dans l'économie locale sous forme de consommation, d'impôts et d'épargne, toutes choses qui permettront la réduction de la pauvreté.

9.3.2.3. Aménagement des espaces pour le petit commerce et la restauration

Il faut rappeler que les petites activités commerciales concernent la restauration et la vente de détail et autres produits courants nécessaires aux ouvriers. Cependant, des contrôles de la qualité de la petite restauration doivent être exécutés par les services d'hygiène publics.

9.3.2.4. Santé, sécurité et risques divers

Le suivi sanitaire du personnel doit être de rigueur. Ce suivi s'insérera dans le schéma sanitaire de la Direction Régionale de la santé de Sikasso.

Des séances de sensibilisation des risques de contamination du VIH/SIDA seront entreprises.

L'entreprise veillera à établir des mesures d'hygiène et de sécurité sur le chantier: signalisation du chantier lors des travaux de construction, équipements de sécurité pour les travailleurs (port de chaussures de sécurité, de lunette de protection pour les soudeurs et de casque), mesures à prendre pour prévenir et éliminer la pollution par les déchets solides et les eaux usées du chantier.

Un système d'alerte et d'action performante contre les incendies, sera mis en place aux endroits sensibles et testé fréquemment. Le matériel incendie et l'équipement incendie (RIA, extincteurs mobiles ou fixes, dispositifs d'étouffement des flammes, …) doivent être testés et vérifiés à la fréquence recommandée par les constructeurs.

Pour ce faire le plan de santé, hygiène et sécurité devra être élaboré et des séances de formation et de sensibilisation seront régulièrement tenues.

Pour atténuer les risques d'accident, il est recommandé :

- la limitation de vitesse des camions et autres engins roulants sur les sites des chantiers et des carrières à 20 km/h ;
- la limitation de vitesse dans les autres cas à 80 km/h en rase campagne (pour la recherche des matériaux) et à maximum 40 km/h dans les agglomérations;
- le contrôle et la visite technique des véhicules à moteur.

La zone du projet étant située dans une région de savane où la pratique de feux de brousse pour la chasse est courante, l'entreprise sensibilisera son personnel sur les mesures à observer pour minimiser cette pratique pendant le chantier.

9.3.2.5. Gestion des Déchets

Pendant les travaux, les déchets solides tels que les matériaux d'emballages, les pots vides et autres conteneurs et les morceaux de tuyaux et de fer, les gravats, etc. ainsi que les déchets toxiques (solvants, lampes au mercure, batteries, produits chimiques toxiques, etc.) doivent être triés et transférés pour être traités ou stockés de manière adéquate.

A cet effet, un tri des déchets doit être effectué avant d'être orientés vers des sites de recyclage, traitement ou de décharge appropriée.

L'entreprise procédera également à l'installation de bacs de récupération des huiles usées et des poubelles pour les déchets solides sur le chantier. Ces déchets seront ensuite évacués vers la décharge à créer dans la cadre projet. Les déchets non polluants pourront être réutilisés pour la remis en état des carrières.

9.3.2.6. Qualité des matériaux et leurs mises en œuvre

La surveillance de la qualité des matériaux et de la mise en œuvre doivent être une des préoccupations majeures du Bureau de contrôle. A cet effet, des essais de résistance des produits (parpaings, béton, ...) doivent être faits in-situ, des essais contradictoires externes doivent être effectués à des fréquences aussi rapprochées que possible. Les laboratoires des travaux publics devraient être commis pour ces contrôles externes.

9.3.2.7. Au démantèlement du chantier

Au démantèlement du chantier, les mesures suivantes seront observées :

- récupérer autant que possible les éléments, qui après réparation et entretien, pourraient être réutilisables. trier et expédier les déchets non recyclables vers les centres appropriés ;
- utiliser des déchets comme intrants dans certaines activités des populations riveraines (par exemple les déchets banaux pouvant être utilisé pour le compostage dans les jardins et champs et les huiles usagées comme crépis du bois d'œuvre pour éviter l'attaque contre les nuisibles...) ;
- les balises et autres repères (tôles, grillages) devraient être récupérés et mis en décharge ;
- sensibiliser les riverains et limiter les accès aux objets et matériels dangereux abandonnés dans les décharges.

9.4. Mesures d'atténuation des impacts négatifs relatives à la phase d'exploitation des PCJ

9.4.1. Mesures spécifiques visant les impacts sur le milieu physique et biologique

9.4.1.1. Qualité de l'air

Les sources de pollution de l'air sont essentiellement les émissions de poussières et de fumées générées par le trafic à l'intérieur des PCJ.

L'entretien des voiries et des aires de stationnement permettra de réduire les émissions des poussières.

Les émissions des fumées d'échappement des véhicules seront réduites par l'amélioration et le contrôle de l'état des véhicules qui circulent sur le corridor. Des compagnes de sensibilisation devront être menées à cet effet.

A l'intérieur des PCJ, l'on devra éviter d'avoir une longue attente de véhicules sur les circuits de contrôle. Tout véhicule dont la procédure de contrôle s'avère longue devra être stationné sur un parking avec le moteur éteint.

L'incinération des déchets à l'intérieur des PCJ peut être également source de pollution. Il faudra éviter de brûler couramment les déchets solides. Il est recommandé de construire dans le cadre du présent projet, un incinérateur avec une cheminée munie d'un système de filtres à fumée.

9.4.1.2. Gestion des eaux usées

Les eaux usées qui seront générées pendant l'exploitation des postes de contrôle peuvent se distinguer en deux groupes : les eaux de ruissellement de la plateforme et les eaux usées de bureaux et d'habitation.

Gestion des eaux usées de bureaux et d'habitations

Le système d'assainissement des eaux usées retenu dans le cadre de la présente étude est l'assainissement autonome, le système collectif étant moins adapté du fait de la faible densité des points de production d'eaux usées. Tous les bâtiments seront reliés à des fosses septiques. Ces fosses devront être imperméabilisées de sorte à ne pas polluer le sol. Suivant l'importance des bâtiments, il a été retenu quatre (4) types de fosses septiques, à savoir les fosses de 15, 30, 50 et 100 usagers. Ces fosses, une fois remplies seront vidangées par une structure agréée selon un contrat passé entre cette dernière et le Maître d'ouvrage.

Nature des polluants des effluents

Le dispositif proposé pour la gestion des eaux de ruissellement des parkings est fonction de la nature des polluants. La charge polluante des effluents est principalement constituée d'hydrocarbures et de matières en suspension. Cette pollution par les hydrocarbures peut être de nature chronique et/ou accidentelle.

La pollution accidentelle est due, comme son nom l'indique, aux déversements accidentels d'hydrocarbures (rupture, fuites au niveau des réservoirs, fausses manœuvres, etc.).

Quant à la pollution chronique, elle est liée au lessivage par les eaux de pluie accumulées sur les surfaces imperméabilisées des parkings marchandises, voyageurs et hydrocarbures.

Les caractéristiques des produits stockés, donc susceptibles d'être rencontrés dans les effluents sont données dans le tableau ci-dessous :

Tableau 36 : Caractéristiques des produits stockés ou en transit dans les PCJ

Produits	Etat	Séparabilité de l'eau
Diesel	0.85	Oui
Mazout léger	0.87	Oui
Mazout lourd	0.99	Non
Pétrole	0.7 à 0.75	Oui
Kérosène	0.8	Oui
Essence	0.68	Oui

Mode de gestion des effluents

Le principe de gestion de ces effluents huileux porte sur la séparation des hydrocarbures et boues des eaux afin de confier la purge et le traitement de ces charges polluantes à une structure agréée. Ces dispositifs de confinement des effluents permettront de traiter les eaux pluviales chargées et les déversements accidentels des hydrocarbures des aires des opérations des PCJ.

Le procédé de prétraitement est le suivant :

- la séparation par flottation des hydrocarbures de l'eau ;
- la séparation par décantation des matières en suspension dans l'eau ;
- la purge et le traitement des hydrocarbures et boues ainsi confinés ;
- le rejet des eaux débarrassées de la charge polluante conformément aux normes de rejet.

9.4.1.3. Gestion des déchets solides

Les PCJ tels que conçus doivent offrir un cadre de travail amélioré par rapport aux frontaliers existants.

Pendant son exploitation, les PCJ vont recevoir un nombre important de personnes dont le personnel, les voyageurs, etc. Aussi, ce site constituera un centre d'activités commerciales. Les quantités de déchets attendues ne seront donc pas négligeables.

Les déchets attendus dans le fonctionnement des PCJ sont :

- les déchets alimentaires et domestiques produits dans la zone des administrations et des restaurations ;
- les déchets issus du fonctionnement des administrations (cartons, papier, sachets, etc.) ;
- les marchandises prohibées ou interdites saisies, les déchets ;
- les déchets sanitaires issus de l'infirmerie et du centre de vaccination ;
- les déchets d'animaux (morts ou malades) issus du parc à bétail et des services vétérinaires.

Sur le site des PCJ, il est prévu une zone de décharge des déchets produits au sein des PCJ. La gestion des PCJ devra prendre un système de collecte et de traitement des différents déchets.
Il n'est pas prévu de laboratoire d'analyse dans la conception des PCJ. Le scanning mettra cependant à la disposition du service vétérinaire un local pour son fonctionnement. Les structures habilitées pour le traitement des déchets de cette nature seront sollicitées en vue de leur prise en compte.

9.4.1.4. Gestion des déchets plastiques

Le plastique pose actuellement de sérieux problèmes, tant pour la santé que pour l'environnement. Ces problèmes viennent principalement de sa durabilité qui mène à des temps de décompositions très longs, dans l'optique d'un développement durable, La fonte des sachets plastiques et son utilisation comme liant pour la confection d'objets utilitaires comme les pavés et autres, peut être une solution pour un traitement efficace du phénomène de sachets plastiques. Les expériences conduites par le CEAS Burkina et ses partenaires dans le cadre du PAGDM ont prouvé qu'il est possible de donner une valeur économique aux déchets plastiques. La réflexion mérite toutefois d'être poursuivie pour faire de cette technologie un véritable outil de traitement des déchets plastiques, mais aussi une source de revenus pour les populations et les acteurs de la gestion des déchets.

Dans le cadre de la mise en place des PCJ, il est recommandé au promoteur de mettre en place un mécanisme de tri des déchets plastiques avant leur enlèvement. Scanning Systems devra prendre attache avec les opérateurs spécialisés dans le recyclage des déchets plastiques en vue de leur recyclage et valorisation.

9.4.2. Mesures d'atténuation des impacts négatifs sur le milieu humain

Les impacts majeurs sur le milieu humain pour lesquels des mesures sont recommandées sont : la pollution et la surexploitation de ressources en eaux, l'insécurité et la dépravation des mœurs et le chômage des jeunes, les conflits sociaux, les pertes de terres cultivables, les nuisances du trafic, etc.

9.4.2.1. Mesures relatives aux impacts socio-économiques négatifs des PCJ sur la population riveraine

Sur le plan socioéconomique, les deux villages de la frontière sont caractérisés par un sous-équipement en infrastructures de bases (écoles, centres de santé, réseau eau potable, réseau électrique …) et une population rurale, analphabète et pauvre.

La construction des PCJ de Zégoua est perçue par la population de deux (2) pays comme une opportunité pour se développer. A cet effet, la population s'attend à l'accueil de toutes les personnes qui voudront développer des activités économiques du fait de l'existence des PCJ. Ce qui contribuera au développement des deux localités (Zégoua et Pogo). Pour elle, le développement démographique obligerait les autorités à leur construire des infrastructures de base. La population est également consciente que le développement des localités risque de se faire de manière anarchique avec des conséquences non négligeables à savoir : l'insécurité à la frontière, la création des quartiers précaires, les conflits fonciers.

Les autres impacts sur le projet sont :
- l'occupation anarchique des terres autour des PCJ avec le développement des trafics frauduleux de marchandises ;
- la dépravation des mœurs et le chômage des jeunes ;
- la création des voies clandestines pour contourner les contrôles frontaliers des PCJ ;
- des stationnements anarchiques des véhicules sur les voies d'accès aux PCJ ;
- etc.

Comme mesure, il faut dès maintenant que le développement des localités soit intégré aux travaux de construction des PCJ. Il s'agira pour les autorités des deux (2) pays d'anticiper sur l'organisation et l'aménagement des terres autour des PCJ en réalisant un plan directeur d'urbanisme ou un lotissement des deux (2) localités afin que leur développement soit en harmonie avec les objectifs des PCJ.

9.4.2.2. Mesures de santé, de sécurité et d'hygiène dans les PCJ

Le personnel des PCJ doit être sensibilisé sur les mesures d'hygiène élémentaire à prendre pendant son activité quotidienne. Il recevra en plus des formations relatives aux gestes élémentaires en cas de catastrophe (incendie). Le plan de santé, hygiène et sécurité doit être suffisamment expliqué aux travailleurs. Le projet devra prévoir des latrines pour les personnes en transit afin de prévenir le recours à la nature pour se soulager. Ces dernières devront être sensibilisées quant à leur utilisation.

9.4.2.3. Mesures de lutte contre les incendies

Le dispositif anti-incendie a pour objectif principal de garantir l'intégrité physique des utilisateurs et des usagers des PCJ, au regard des risques de sinistres du type incendie. La mise en œuvre efficace du dispositif devra permettre, i) de prévenir les risques et les minimiser, ii) de lutter efficacement contre l'incendie s'il s'est déclaré, iii) de secourir efficacement les personnes et évacuer rapidement les bâtiments en situation de panique.

Mesures générales préventives

Les premières dispositions préventives du risque d'incendie au niveau des PCJ se situent au niveau de la conception et de construction des infrastructures.

Les mesures à prendre sont :
- le bon dimensionnement des circuits d'alimentation électriques permettant d'éviter la surchauffe des files ;
- les installations électriques suivant les normes de sécurité ;
- le bon calibrage des équipements de comptage ;
- le bon dégagement des locaux techniques de connexion électriques (local transformateur, local comptage, local groupe, etc.). En général, les compagnies

d'électricité proposent pour ces locaux des plans types qui tiennent compte des exigences d'aération, de canalisations et de protection des câbles.

Les dispositions suivantes permettent de circonscrire et limiter l'expansion du feu lorsqu'un incendie s'est déclaré. Ce sont :

- l'installation de portes coupe-feu permettant d'isoler des zones homogènes (parties de bâtiment, salles de réunion, etc.) et de circonscrire les départs de feu, jusqu'à l'arrivée des secours ;
- l'installation d'extincteurs à CO^2 à des endroits stratégiques, réguliers et facilement accessibles, ou tous autres moyens appropriés de lutte contre l'incendie ;
- la prévention de la formation des travailleurs des PCJ à l'utilisation des extincteurs, et plus généralement des équipements anti-incendie. Prévoir l'entretien et la maintenance des équipements (révision générale tous les six mois ou une fois par an) afin de s'assurer que ces équipements restent en bon état de fonctionnalité ;
- l'installation de RIA (Réseaux Incendie Armés) à des endroits stratégiques, réguliers et facilement accessibles ;
- l'installation de bornes-incendie réparties sur l'aire des PCJ, à des endroits stratégiques. Elles seront alimentées par le réseau d'eau anti-incendie qui prend source, soit à partir des réserves-incendie des châteaux d'eau, soit à partir d'une bâche d'eau brute qui sera enterrée et équipée de suppresseurs ;
- les suppresseurs doivent également être l'objet d'entretien et la maintenance préventive (révision selon notices d'utilisation) afin de s'assurer que ces équipements restent en bon état de fonctionnalité ;
- des bacs à sable peuvent également être disposés.

Quant aux dispositions suivantes, elles devront permettre de porter secours aux sinistrés et d'évacuer l'édifice en feu. Les portes des salles recevant du public (informatique, réunion, etc.) et dans la mesure du possible, les autres salles de tous les bâtiments, doivent être installées de manière à ouvrir vers l'extérieur (c'est-à-dire leurs battants balayant l'extérieur de la salle). Toutefois, veiller à ce que les couloirs ou autres espaces de dégagement n'en soient pas encombrés.

Les largeurs des couloirs ou autres espaces de dégagement doivent être suffisamment larges pour faciliter l'évacuation du bâtiment en situation de panique.

Elaborer un plan d'évacuation porté par un système signalétique efficace, informant l'usager du bâtiment sur :

- la position de l'issue la plus proche ;
- le cheminement vers cette issue ;
- le plan entier de l'édifice ;
- la conduite à tenir en cas de sinistre ;
- etc.

Des sorties de secours, et dans le cas des bâtiments à niveau, des escaliers de secours doivent être prévus pour faciliter l'évacuation du bâtiment en situation de panique.

S'il est possible, et au cas par cas, il sera prévu, pour les grands édifices, des zones de refuge-tampon.

Dispositif d'intervention contre les incendies au sein des PCJ de Zégoua

Une équipe de premier secours contre l'incendie sera installé au sein des PCJ , d'un réseau d'eau équipé de poteaux d'incendie, d'appareillages et d'équipements divers de luttes contre les incendies.

Moyens humains

Les PCJ de Zégoua seront dotés d'une brigade de sapeurs-pompiers composée d'un chef de Brigade de cinq (5) agents.

La mission de brigade de sapeurs-pompiers sur les PCJ consistera notamment à :

- assurer la surveillance du système anti-incendie mis en place ;
- assurer la sensibilisation des usagers des PCJ dans le sens de réduire les risques, et informer (voir former) les travailleurs des PCJ sur divers sujets de la sécurité incendie (reflexes de sauvetage, secourisme, maniement des équipements, etc.) ;
- assurer l'inspection régulière des équipements et faire des recommandations permettant de planifier les opérations d'entretien courant et de maintenance du système ;
- assurer les premières opérations de secours en cas de sinistre ;
- rester en rapport avec la brigade de sapeurs-pompiers (sa base) et coordonner leur intervention.

Moyens matériels

Les moyens ci-dessous doivent être mis à disposition des pompiers :
- 1 extincteur P 50 ;
- 1 extincteur E 50 ;
- tuyaux et lances de divers diamètres (70/65mm, 35/40mm) ;
- lances à mousse ;
- fûts de produits émulseurs de 200 litres ;
- matériels hydrauliques : divisions, injecteurs.

Un synoptique sera installé au poste de commandement du service de sécurité incendie afin de communiquer par adressage avec tous les accessoires de sécurité incendie installés dans les bâtiments. Ce dispositif permettra aux pompiers, dès qu'une alerte est donnée de localiser automatiquement la zone des PCJ concernée par l'incendie.

Réseau d'eau de protection incendie

Des poteaux d'incendie installés dans le réseau de distribution d'eau potable des PCJ permettront de fournir aux pompiers l'eau dont ils ont besoin pour combattre les incendies. Au total, 10 poteaux d'incendie de diamètres 100 mm ont été judicieusement repartis sur les PCJ. En plus de ces poteaux d'incendie, les deux bâtiments principaux et les magasins Ecor seront protégés aux moyens de Robinets d'Incendie Armés (RIA), à raison de quatre (4) RIA par bâtiment principal et trois (3) RIA par Magasin Ecor.

Équipements divers de lutte contre les incendies

Les bâtiments seront équipés de détecteur de fumée, d'extincteurs, de blocs autonomes de sécurité, de dispositif de désenfumage et de ventilation. Les différentes d'extincteurs utilisés dans le cadre de la présente étude sont :

- les extincteurs à eau pulvérisée de 6 litres ;
- les extincteurs à eau pulvérisée de 09 litres ;
- les extincteurs à poudre 9 kg pour ;
- les extincteurs à poudre polyvalente de 9 kg ;
- les extincteurs à eau pulvérisée de 6 kg ;
- les extincteurs à eau pulvérisée de 9 litres ;
- les extincteurs à CO2 de 2 kg ;
- les extinctions automatiques à CO2.

Des déclencheurs manuels d'alarme seront disposés dans les circulations, à chaque étage, près des escaliers ou des issues et près des locaux à risques. Ils seront placés à 1,30 m au-dessus du niveau du sol. Ils ne seront pas dissimulés par le vantail d'une porte.

Mesures pour la protection du patrimoine culturel:

- respecter, protéger les sites archéologiques et culturels de la zone du projet;
- déclarer aux services techniques compétents les vestiges
- archéologiques découverts lors des travaux ;
- prendre en charge les frais relatifs au transfert des objets culturels au nouveau site ;
- sensibiliser les travailleurs et la population sur l'importance des biens

du patrimoine culturels.

9.4.2.4. Intégration des changements climatiques pour le contrôle des émissions de gaz à effet de serre.

La mise en œuvre des activités des PCJ va nécessairement occasionner des émissions de GES par exemple le gaz carbonique, à travers l'utilisation d'engins, de méthane lié à de dioxyde de carbone liés à l'émission des fumées. Face à tous ces facteurs qui sont susceptibles d'impacter négativement les actions du projet, il est recommandé que le montage du programme soit basé en priorité sur une approche analytique qui intègre à la fois les facteurs de changements climatiques et les mesures d'adaptation. Cette analyse doit viser l'ensemble des activités prévues dans le cadre des PCJ, à savoir : construction d'ouvrages, installation d'équipements, d'infrastructures, mécanismes de réponse utilisation des engins émettant moins de fumée, etc.

En synthèse, on retiendra que l'intégration des facteurs de changements climatiques dans la conception et la réalisation des PCJ permettra non seulement de sécuriser les investissements, facilitera l'atteinte des objectifs du programme, mais aussi de contrôler les émissions de gaz à effet de serre et d'assurer un développement durable dans les zones d'intervention du projet au Mali.

9.4.3. Mesures de bonification des impacts positifs

Les autres mesures d'accompagnement sont des mesures prises pour renforcer les mesures de bonification des impacts positifs, proposées.

9.4.3.1. Offre d'emploi

Les PCJ vont employer du personnel (comptables, manœuvres, gardiens ...) pour soutenir son exploitation. Le recrutement devrait être fait tout en respectant les qualités professionnelles des candidats, leur éthique et capacité à considérer la clientèle comme une ressource importante à satisfaire. Les candidatures féminines seront encouragées.

De même que pour les emplois temporaires, les sommes qui seront directement versées aux agents comme salaires, seront par voie de conséquence reversées dans l'économie locale sous forme de consommation, d'impôts et d'épargne, toutes choses qui permettront la réduction de la pauvreté.

9.4.3.2. Sensibilisation des principaux acteurs et partenaires du projet

Lors des consultations des différents acteurs des contrôles aux frontières, nombreux ont émis des réserves sur la fonctionnalité des postes de contrôle juxtaposés. Chaque pays veut maintenir son autonomie dans les opérations de contrôles frontaliers. Pour eux, chaque pays doit disposer ses postes sur son territoire, il faut simplement améliorer les conditions de travail des agents. C'est pourquoi la construction des PCJ doit être accompagnée des actions de sensibilisation et de formation des différents acteurs.

A l'endroit des autorités

Il est fortement recommandé à la Commission de l'UEMOA d'initier des rencontres d'information à divers niveaux des instances dirigeantes des Etats limitrophes. Elle rencontrera à cet effet, les autorités en charge de l'exécutif (chefs d'Etat, chefs de Gouvernement, ministres en charge des départements de tutelle, notamment l'économie et les finances, l'administration territoriale, la sécurité, l'environnement, la santé, l'agriculture, les eaux et forêts, les infrastructures et les transports), du législatif et du judiciaire. Ces rencontres d'information porteront sur la notion d'extraterritorialité dévolue aux PCJ, et plus généralement les prescriptions applicables au transport routier transfrontalier des Etats membres à travers les règlements n° 14 et 15 de l'UEMOA.
Ces rencontres devront s'effectuer avant le démarrage des travaux de construction des PCJ, afin que les dispositions politiques nécessaires au bon fonctionnement de cette infrastructure soient en place au moment de sa mise en service.

A l'endroit des administrations

Des séminaires d'explication et de vulgarisation du concept des PCJ pourront être organisés au profit des administrations des pays limitrophes. Ils devront permettre à

celles-ci de s'approprier les dispositions réglementaires édictées et de s'inscrire dans la dynamique des PCJ prônés par l'UEMOA.

A l'endroit des futurs utilisateurs, des usagers et du grand public

L'UEMOA organisera des campagnes de communication de masse, avec pour objectif d'informer le plus largement possible, les futurs utilisateurs, les usagers et le grand public, sur les objectifs des PCJ. L'adhésion des populations à la politique des PCJ, et partant le succès de la mise en œuvre de cette infrastructure, sera d'autant plus facile qu'elle aura suscité leur intérêt. Elle participera activement à l'harmonisation des procédures à mettre en place par les services utilisateurs.

A l'endroit des acteurs du secteur de transport

Outre l'administration, l'UEMOA devrait associer tous les acteurs du secteur des transports (chargeurs, transporteurs, chambres de commerce, concessionnaire, etc.) dans un processus de fédération des efforts et d'adhésion autour des objectifs visés par les PCJ. Cela se fera à travers la participation de ces derniers aux différents séminaires d'information et de sensibilisation, ou à des fora spéciaux d'échanges sur les enjeux ou sur les règlements spécifiques encore à adopter sur les PCJ.

9.4.3.3. Formation des agents devant opérer sur les PCJ

Tous les acteurs, et plus particulièrement les agents des administrations publiques appelés à servir au sein des PCJ devront être formés à l'appropriation du concept et de la nouvelle réglementation qui s'y attache (Règlements n° 14 et 15 notamment). Plusieurs séminaires de formation devront être envisagés, compte tenu du renouvellement des effectifs affectés d'une part, et de la nécessité de recyclage eu égard à l'évolution des TIC d'autre part.

Le plan de renforcement des capacités comprend deux (2) volets :

- le renforcement des capacités institutionnelles ;
- le renforcement des capacités des parties prenantes du projet (Personnel des PCJ, Administrations des deux pays,…).

A ce titre, des formations en éducation environnementale seront données aux parties prenantes. Des thèmes portant sur l'hygiène du milieu, la santé et l'éducation environnementale, etc., seront développés.

9.4.3.4. Prendre en compte les intérêts sectoriels des acteurs

Les intérêts parfois divergents des acteurs des transports transfrontaliers impliquent un engagement à plusieurs niveaux de ceux-ci sur la mise en œuvre des PCJ.

Aussi, serait-il judicieux de prendre en compte les intérêts sectoriels des acteurs et proposer une approche qui concilie au mieux leurs positions.

9.4.4. Mesures pour les procedures de dedouanement et de contrôle des personnes aux PCJ

9.4.4.1. Formation des agents pour la simplification et l'harmonisation des procédures

La simplification et l'harmonisation des procédures opérationnelles et des contrôles conjoints sont les pierres angulaires des opérations des PCJ. Les opérations conjointes et la nécessité de respecter la juridiction dans un environnement des PCJ requiert des considérations spécifiques. Après l'élaboration de procédures des PCJ, il est important de veiller à ce que les autorités frontalières soient amplement formées pour qu'elles s'approprient les nouvelles procédures. La formation doit être effectuée avant le début des opérations des PCJ. Il est souhaitable que la formation des fonctionnaires des pays limitrophes soit menée conjointement avec celle des représentants de tous les organismes frontaliers. Cette approche contribuera à la construction de la coopération entre organismes et entre les pays.

9.4.4.2. Simplification des procédures frontalières pour les communautés locales

Un grand nombre de passages aux postes frontaliers sont situés dans des communautés très soudées avec des cultures et des relations qui transcendent les lignes frontalières (et peuvent même avoir précédé l'établissement de la frontière). Ces communautés sur les deux côtés de la frontière sont souvent interdépendantes de leurs activités sociales et

économiques. Dans certaines communautés frontalières, les établissements/services publics tels que les écoles, les marchés et les centres de santé peuvent être situés sur un côté de la frontière ou de l'autre. Il importe donc de veiller à ce que des dispositions soient prises pour faciliter le passage et le transit des communautés locales vivant de part et d'autre de la frontière.

9.4.4.3. Simplification des procédures frontalières pour les petits commerçants

Une partie importante du commerce frontalier est menée par les petits commerçants. Les petits commerçants sont souvent des femmes et vivent dans les communautés frontalières environnantes; par conséquent des mesures doivent être prises pour leur permettre de poursuivre leurs activités après l'implantation des PCJ. Ces mesures porteront sur la confection des documents (laisser-passer de frontière) devant leur permettre de circuler librement sans interruption de leur activité.

9.4.4.4. Contrôle des piétons et des passagers des transports publics et privés

Pour le contrôle des piétons et des passagers, la séparation des files d'usagers dans les PCJ doit être envisagée. Le flux de trafic à travers les PCJ pour chaque catégorie de passagers doit être clairement indiqué par des signaux. Les passagers utilisant les transports publics doivent débarquer du véhicule au début de la route piétonne et suivre le cheminement des piétons. Les voyageurs utilisant un moyen de transport privé doivent suivre un itinéraire séparé dans les PCJ. Ils peuvent rester dans leurs véhicules et être contrôlés par les agents utilisant des stands conçus à cet effet et / ou de l'équipement de vérification mobile. Ces points de contrôle devront permettent de s'assurer que toutes les formalités ont été remplies pour ces véhicules avant de pouvoir continuer dans le pays de destination sera nécessaire.

9.4.4.5. Conception des procédures de contrôle des marchandises dans les PCJ

Les douanes et d'autres organismes frontaliers doivent dans le cadre de leur mission concilier différentes exigences antagonistes, notamment le commerce, l'économie, les questions fiscales et budgétaires, la lutte contre la criminalité, les préoccupations environnementales et le transport. Au sein des PCJ, le contrôle des marchandises est guidé par des modes opératoires particuliers qui nécessitent un ordonnancement des contrôles selon l'une des modalités suivantes, contrôles Etat par Etat ou contrôles organisme par organisme. Des procédures spéciales concernent les formalités relatives aux marchandises dangereuses, aux marchandises périssables, les formalités relatives aux cargaisons anormales ou de grande dimension, et les formalités des véhicules vides en retour de transport de fret devront être élaborées pour faciliter les procédures de contrôle des marchandises.

9.4.4.6. Renforcement de la sécurité à travers la gestion des frontières dans les PCJ

Des mesures permettant d'accélérer les contrôles sur les marchandises et sur la circulation des personnes ne doivent pas compromettre l'intégrité de la frontière et de la sécurité nationale. Les dispositions à prendre concernent la collecte de renseignements et le partage des informations, les crimes transfrontaliers, la gestion des risques et des menaces la protection des groupes vulnérables (plus de détails fournis sur la protection des groupes vulnérables , les enquêtes et des opérations conjointes les fouilles de véhicules de fret et de tourisme en recherche des personnes clandestines et la sécurisation des cargaisons. La mise en œuvre de ces mesures permettront d'assurer la sécurité dans le fonctionnement des PCJ.

9.4.4.7. Opérationnalisation des TIC et échange des données

Les TIC sont une composante essentielle des systèmes de collaboration des guichets uniques, la simplification de la documentation, la gestion des frontières, et la modernisation des douanes, l'immigration et les services connexes. L'augmentation du nombre de voyageurs concomitamment avec la densité de la circulation des véhicules et des marchandises aux frontières nécessite un équilibre stratégique entre les contrôles et la facilitation. L'opérationnalisation des TIC permettront d'utiliser plus efficacement les ressources limitées pour gérer les frontières en facilitant l'intra et l'inter- connectivité des organismes, tout en favorisant l'échange de données, qui est vital pour la mise en œuvre des systèmes de gestion des risques adaptés et pour comprendre l'évolution de la mobilité et du commerce.

9.5. Autres mesures d'accompagnement et de bonification

Les autres mesures d'accompagnement sont des mesures prises pour renforcer les mesures d'atténuation ou de bonification des impacts positifs, proposées. Dans le cadre de la présente étude, les mesures d'accompagnement sont axées sur la formation et sensibilisation, le renforcement des capacités.

9.5.1. Formation et sensibilisation

Le personnel des PCJ doit être sensibilisé sur les mesures d'hygiène élémentaires à prendre pendant son activité quotidienne. Il recevra en plus des formations relatives aux gestes élémentaires en cas de catastrophe (incendie). Le plan de santé, hygiène et sécurité doit être suffisamment expliqué aux travailleurs.

9.5.2. Renforcement des capacités

Un plan de renforcement des capacités devra être dressé. Ce plan de renforcement des capacités comprend deux (2) volets : le renforcement des capacités institutionnelles ; le renforcement des capacités des parties prenantes du projet (Personnel des PCJ, Administrations des deux pays). A ce titre, des formations en éducation environnementale seront données aux parties prenantes. Des thèmes portant sur l'hygiène du milieu, la santé et l'éducation environnementale etc., seront développés.

9.5.3. Construction des hangars et box pour l'installation du petit commerce du corridor

Construire des box et de hangar pour soutenir les organisations de commerçants transfrontaliers informels dans la diffusion d'informations sur ces droits et obligations et en fournissant des conseils et informations pour améliorer les capacités des commerçants. Continuer à améliorer la qualité des infrastructures à tous les postes frontaliers afin de fournir un environnement ouvert et sûr pour les commerçants, avec une attention apportées aux besoins spécifiques des commerçantes, et à des installations appropriées pour les fonctionnaires de faire leur travail. Améliorer la qualité des données recueillies à tous les postes frontières sur les petits commerçants, y compris le nombre de personnes traversant la frontière chaque jour et la nature des marchandises transportées. Mesures relatives à la mise en place et au fonctionnement des postes de contrôle frontaliers.

Le tableau n°35 ci-après présente les mesures relatives à la protection de l'environnement en phase d'exploitation

Tableau 37 : Mesures relatives à la protection de l'environnement en phase d'exploitation

Composante du milieu	Description de l'impact	Nature de l'impact	Mesures d'atténuation en phase d'exploration
Eaux	Pollution des eaux	Négatif	Assurer l'entretien périodique des ouvrages (curage, remplacement des corps d'ouvrages cassés et des pièces usées)
Végétation	Aménagement paysager du site	Positif	Entretien de la plantation de ligneux et des parterres de fleurs sur le site et la clôture
	Prélèvement de ligneux sur les paysages environnant	Négatif	Sensibilisation du personnel du poste de contrôle juxtaposé et des populations riveraines à la préservation de la végétation
Sol	Installation anarchiques autour des PCJ et urbanisation de la zone	Négatif	– Interdire toutes installations entre la frontière et le site des PCJ ; – Définir avec les villageois la nouvelle zone d'extension du village à travers on plan d'urbanisation ou un lotissement du village qui intégrera le périmètre de sécurité à définir autour des PCJ et les zones d'extension des PCJ ; – Interdire l'exploitation de bois et la fabrication du charbon de bois actuellement en plus essor, dans la région.
Emplois	Recrutement des agents du PCJ	Positif	Recycler et renforcer les capacités des agents des PCJ pour assurer un service de qualité
Transport et trafic	Augmentation de la fluidité du transport et du transit	Positif	Assurer en permanence une bonne gestion des PCJ
	Stationnements anarchiques des véhicules sur les voies d'accès aux PCJ	Négatif	Contrôler la circulation et interdire les stationnements le long des voies d'accès aux PCJ
	Création des voies clandestines pour contourner les contrôles frontaliers des PCJ et insécurité	Négatif	Etablir un périmètre de sécurité autour des PCJ et le surveiller
Cohésion sociale	Augmentation de la cohésion sociale au sein des agents des PCJ	Positif	Assurer en permanence une bonne gestion des PCJ
Circulation des personnes	Contribuer par l'effet d'entraînement à la réalisation des autres PCJ de l'espace UEMOA	Positif	Assurer en permanence une bonne gestion des PCJ
Ressources en eaux de la population	Surexploitation des ressources en eaux	Négatif	Garantir les besoins en eau dans la zone du projet
Développement démographique	Augmentation des besoins en infrastructures de base	Positif	Construction des infrastructures de bases

des villages	– Occupation anarchique des terres autour des PCJ ; – Dépravation des mœurs et le chômage des jeunes	Négatif	– Anticiper sur l'organisation et l'aménagement des terres autour des PCJ en réalisant un plan directeur d'urbanisme ou un lotissement des deux localités afin que leur développement soit en harmonie avec les objectifs des PCJ ; – Mettre en place un plan d'actions d'information et de sensibilisation sur VIH/SIDA dans les localités riveraines
Santé, de sécurité et d'hygiène	Risque d'insalubrité et sécurité	Négatif	Sensibiliser le personnel les mesures d'hygiène élémentaires à prendre pendant son activité quotidienne
	Infection au VIH/SIDA et IST	Négatif	– Mettre en place un plan stratégique de lutte contre le VIH/SIDA sur tout le corridor Abidjan- Bamako ; – Mettre en place un plan d'actions d'information et de sensibilisation sur VIH/SIDA dans les PCJ de Zégoua
	Risque d'incendie	Négatif	– Mettre en œuvre un dispositif qui devra permettre, i) de prévenir les risques et les minimiser, ii) de lutter efficacement contre l'incendie s'il s'est déclaré, iii) de secourir efficacement les personnes et évacuer rapidement les bâtiments en situation de panique ; – Mettre en place une brigade des sapeurs-pompiers et des équipements adéquats
Qualité des contrôles au sein des PCJ	Démotivation des agents en poste et conflits entre les services	Négatif	Accompagner la construction des PCJ des actions de sensibilisation et de formation des différents acteurs (autorités administratives, personnel des PCJ, transporteurs , population,)sur ses objectifs.

9.6. Analyse des risques professionnels

L'évaluation des risques professionnels sert à planifier des actions de prévention. Les risques professionnels sont constitués de maladies professionnelles (MP) ou d'accidents de travail (AT). L'évaluation des risques est une étape importante pour la mise en place des moyens de prévention. Cette évaluation consiste à identifier les risques, à les estimer c'est-à-dire voir l'impact que le problème identifié pourrait avoir sur l'homme et à prioriser les actions de prévention à mettre en place. Cette priorisation est fonction de la probabilité d'occurrence et de la gravité du dommage causé. Au niveau de la construction des PCJ de Zégoua, les principaux risques associés aux travaux sont liés au bruit, à la manutention manuelle ; aux chutes, aux effondrements et aux engins de chantier ; aux incendies/explosions.

9.6.1. Identification et évaluation des impacts

L'identification des risques a été basée sur le retour d'expérience (chutes, bruit des engins, etc.). Pour l'évaluation des risques, un système de notation a été adopté ; cette cotation est faite dans le but de définir les risques importants et prioriser les actions de prévention. Les critères qui ont été pris en compte dans cette évaluation sont : la Probabilité de la tâche où la fréquence et ou la durée d'exposition sont prises en compte dans l'estimation de la probabilité et la gravité de l'accident / incident.

L'évaluation des risques permet de planifier des actions de prévention dans l'entreprise, en tenant compte des priorités. La méthodologie utilisée comporte principalement trois (3) étapes :

- l'identification des dangers et situations dangereuses liés au travail sur un chantier de route ;
- l'estimation pour chaque situation dangereuse de la gravité des dommages potentiels et de la fréquence d'exposition ;
- hiérarchisation des risques pour déterminer les priorités du plan d'action.

9.6.1.1. Présentation de la grille d'évaluation

L'estimation du risque consiste à considérer pour chaque situation dangereuse deux facteurs : la fréquence d'exposition au danger et la gravité des dommages potentiels. Les niveaux de fréquence peuvent aller de faible à très fréquent et les niveaux de gravité de faible à très grave (cf. tableau suivant).

Tableau 38 : Niveaux des facteurs (F, G) de la grille d'évaluation des risques professionnels

Echelle de probabilité (P)		**Echelle de gravité (G)**	
Score	Signification	Score	Signification
P1	Très improbable	**G1 = faible**	Accident ou maladie sans arrêt de travail
P2	Improbable	**G2 = moyenne**	Accident ou maladie avec arrêt de travail
P3	Probable	**G3 = grave**	
P4	Très probable	**G4 = très grave**	Accident ou maladie mortel

Accident ou maladie avec incapacité permanente partielle. Le croisement de la fréquence et de la gravité donne le niveau de priorité.

Grille d'évaluation des risques

	P1	**P2**	**P3**	**P4**
G4				
G3				
G2				
G1				

9.6.1.2. Signification des couleurs

	Priorité 1
	Priorité 2
	Priorité 3

9.6.1.3. Présentation des résultats

Les résultats de l'analyse des risques sont livrés sous forme de fiche ou de texte selon la forme que nous avons jugé la mieux appropriée pour donner le maximum d'informations.

Tableau 39 : Différents risques traités par thème

Thématique	N° Fiche	Libellé
Chimie -Biologie	1	Risque d'incendie, d'explosion
-		Risque lié au manque d'hygiène
Équipements et réseaux	2	Risque lié à l'électricité
-		Risque lié aux machines et aux outils
Ambiances	3	Risque lié au bruit
	4	Risque lié aux vibrations
Manutention - Circulation	5	Risque de chute
-	6	Risque lié à la manutention manuelle
	7	Risque lié à la manutention mécanique
	8	Risque lié aux effondrements et aux chutes d'objets
		Risque lié aux circulations et aux déplacements

9.6.1.4. Risque d'incendie et d'explosion

C'est un risque grave de brûlure ou de blessure de personnes consécutives à un incendie ou une explosion. Ils peuvent entrainer des dégâts matériels et corporels (pour le personnel et même pour les populations établies dans la zone).

Tableau 40 : Risque d'incendie, d'explosion

Dangers et /ou situations dangereuses Présence sur le chantier de combustibles : Gasoil, Fuel, gaz de ville, bitume Inflammation d'un véhicule ou d'un engin ; Mélange de produits incompatibles ou stockage non différenciés ; Présence de source de flammes ou d'étincelles : Soudure, particules incandescentes, étincelles électriques, etc.	**Evaluation qualitative du risque** : Ces dangers et situations dangereuses peuvent bien être rencontrés dans la zone de travail. En effet, dans le chantier on aura un stockage plus ou moins de gasoil, de fioul, de bitume pour l'enrobage ; le gaz de ville aussi par les travailleurs De plus, une conduite de gaz a été identifiée dans la zone de travail, à côté de l'emprise et sur toute sa longueur.	
	Probabilité : événement probable	**P3**
	Gravité : maladie ou accident mortel	**G4**
	Niveau de risque	**1**
Mesures de prévention et de protection		
Organiser les stockages (Prévoir des lieux de stockage séparés pour le fuel, le bitume et le gasoil) ; Mettre en place des moyens de détection, d'alarme ; Etablir des plans d'intervention et d'évacuation ; Disposer sur le chantier de moyens d'extinction (extincteurs, émulseurs et moyens de pompage) suffisants pour venir très rapidement à bout d'un feu avant qu'il ne se développe ; et équiper les véhicules et les engins d'extincteurs fonctionnels ; Former le personnel et l'entraîner en extinction incendie ; Interdiction de fumer à des endroits bien spécifiés (près des zones de stockage par exemple) ; Renforcer les mesures de surveillance.		

9.6.1.5. Risque lié à l'électricité

C'est un risque de brulure ou d'électrisation consécutive à un contact avec un conducteur électrique ou une partie métallique sous tension.

Tableau 41 : Risque lié à l'électricité

Dangers et /ou situations dangereuses : Conducteur nu sous tension accessible (câbles détériorés) Lignes aériennes ou enterrées Non habilitation électrique du personnel intervenant	**Evaluation qualitative du risque** : Ces dangers et situations dangereuses peuvent bien être rencontrés dans la zone de travail : Des lignes aériennes HT ont été identifiées tout le long de la zone d'emprise ; Des câbles HT souterrains peuvent aussi être rencontrés dans la zone de travail.	
	Probabilité : événement probable	**P3**
	Gravité : accident mortel	**G4**
	Niveau de risque	**1**
Mesures de prévention et de protection		
Habiliter le personnel intervenant sur les installations électriques ; Tenir des séances de travail avec CI-ENERGIES pour localiser tous les câbles HT (haute tension) ; sous terrain dans la zone de travail ; Identifier et baliser les lignes électriques au-dessus des zones de travail ; Utiliser si possible des détecteurs de lignes électriques.		

9.6.1.6. Risque lié aux véhicules lourds, engins, machines et outils

Les principaux dangers liés à l'utilisation de gros engins, de véhicules lourds sont l'incompétence des conducteurs, la défaillance des freins, l'absence de vision panoramique depuis le poste du conducteur, l'accès aux cabines, certaines manœuvres notamment la marche arrière, le renversement, la poussière, le bruit et la vibration (seront traités dans des paragraphes à part). Les personnes les plus exposées sont naturellement les conducteurs, les piétons susceptibles d'être heurtés. Les principaux facteurs de réduction de ces risques sont les suivants :

- s'assurer de la bonne formation des conducteurs ;
- un entretien adéquat et des essais réguliers sont nécessaires pour réduire la possibilité d'une défaillance des freins.

Le risque de chutes des conducteurs qui accèdent à la cabine ou en descendent peut être éliminé dans une large mesure en installant et entretenant des systèmes appropriés d'accès aux cabines et, le cas échéant, aux autres parties des gros engins. Tous les engins devront être équipés d'une structure de protection associée à une ceinture de sécurité maintenant le conducteur lors d'un renversement éventuel ,de système de visualisation et de signalement marche arrière, d'accès ergonomique ,de cabines adaptées ,d'une protection contre les chutes d'objets. Les risques de blessure par l'action mécanique (coupure, écrasement, etc.) d'une machine ou d'un outil ne doivent pas aussi être négligés. Pour prévenir ce risque, les actions principales à mener sont :

- former le personnel à la sécurité pour le poste de travail ;
- établir des fiches de procédure d'utilisation des machines ;
- veiller au port des équipements de protection individuels (EPI) : casques, botte de sécurité, gants appropriés, etc.

9.6.1.7. Risque lié au bruit

C'est un risque consécutif à l'exposition à une ambiance sonore élevée pouvant aboutir à un déficit auditif irréversible et générant des troubles pour la santé (mémoire, fatigue….)

Tableau 42 : Risque lié au bruit

Dangers et /ou situations dangereuses : Exposition sonore continue au bruit très élevé ou bruit impulsionnel très élevé Gêne de la communication verbale et téléphonique Signaux d'alarme masqués par le bruit ambiant	**Evaluation qualitative du risque** : Le bruit fait aussi partie des principaux dangers liés à l'utilisation de gros engins et autres machines et outils qui seront mis en œuvre dans ce chantier.	
	Probabilité : événement probable	**P3**
	Gravité : maladie ou accident de travail	**G2**
	Niveau de risque	**2**
Mesures de prévention et de protection		

Informer les travailleurs des risques Veiller à l'utilisation des EPI (bouchon, casque anti-bruit) Organiser une surveillance médicale spéciale pour les travailleurs exposés

9.6.1.8. Risque lié aux vibrations

C'est un risque de risques austéoculaires, neurologique ou vasculaire consécutif à l'utilisation d'outils pneumatiques ou à la conduite de véhicules ou d'engins.

Tableau 43 : Risque lié aux vibrations

Dangers et /ou situations dangereuses : Outils pneumatiques à mains (marteau pneumatique, burineur, …..) Conduite d'engins de chantier (marteau piqueur, tracto-pelle, compacteur, etc.) Conduite de chariots élévateurs	**Evaluation qualitative du risque** : Les chocs et vibrations peuvent être générés par différents types de machines qu'on trouve dans un chantier de construction de route comme celui-ci : Engins de chantier, marteaux piqueurs, marteaux perforateurs, meuleuses, machines percutantes, etc. L'évaluation repose sur l'étude ergonomique du poste de travail incluant l'analyse des gestes et postures, le type de vibrations, mais aussi l'étude de l'organisation du travail (aménagements de phases de repos notamment)	
	Probabilité : événement probable	**P3**
	Gravité : maladie ou accident mortel	**G2**
	Niveau de risque	**2**
Mesures de prévention et de protection		
La prévention technique passe par l'aménagement des postes de travail et la mise en place d'amortisseurs de vibrations au niveau des outils. L'aménagement de temps de repos est important. En résumé les actions sont les suivantes : Informer les travailleurs des risques réduire les temps d'exposition au risque (pause, organisation) atténuer les vibrations (outils anti vibratiles, siège et/ou cabines suspendues).		

9.6.1.9. Risque de chute

C'est un risque de blessure causé par la chute de plain-pied ou de hauteur d'une personne. La blessure peut résulter de la chute elle-même ou du heurt d'une partie de la machine ou de mobilier.

Tableau 44 : Risque de chute

Dangers et /ou situations dangereuses Sol glissant (Produit répandu). Lieu mal éclairé (surtout pendant le travail de nuit. Utilisation de dispositifs mobiles (échelle, échafaudage). Accès à des parties hautes	Evaluation qualitative du risque : Ces dangers et situations dangereuses peuvent bien être rencontrés dans la zone de travail	
	Probabilité : événement probable	**P3**
	Gravité : accident mortel	**G4**
	Niveau de risque	**1**
Mesures de prévention et de protection		
Protections collectives Organiser la circulation des personnes (Circulations horizontale et verticale) Entretenir les sols Dégager et éclairer les passages (surtout pour le travail de nuit) Mettre en place des protections antichute (garde-corps par exemple) Former le personnel Entretenir les dispositifs antichute **Protections individuelles** Porter des chaussures antidérapantes Utiliser des harnais		

9.6.1.10. Risque lié à la manutention manuelle

C'est un risque de blessure et dans certaines conditions, de maladie professionnelle consécutive à des efforts physiques, des écrasements, des chocs, des gestes répétitifs, des mauvaises postures.

Tableau 45 : Risque lié à la manutention manuelle

Dangers et /ou situations dangereuses Manutention de charges lourdes Manutentions effectuées de façon répétitive et à cadence élevée Mauvaise posture prise par le personnel (charges éloignées, dos courbé)	**Evaluation qualitative du risque** : Ces dangers et situations dangereuses peuvent bien être rencontrés dans la zone de travail.	
	Probabilité : événement probable	**P3**
	Gravité : maladie avec arrêt de travail	**G2**
	Niveau de risque	**2**
Mesures de prévention		
Protections collectives •Organiser les postes de travail pour supprimer ou diminuer les manutentions •Utiliser des moyens de manutention : Transpalette par exemple •Equiper les charges de moyens de préhension : poignée par exemple •Former le personnel à adopter des gestes et postures appropriées **Protections individuelles** •Faire porter des équipements de protection individuelle (chaussures, gants, …)		

9.6.1.11. Risque lié à la manutention manuelle

Cette fiche concerne toute manutention à l'exclusion des manutentions manuelles. Le risque peut être lié au fonctionnement et à la circulation de l'engin, à la charge manutentionnée et à l'environnement.

Tableau 46 : Risque lié à la manutention manuelle

Dangers et /ou situations dangereuses **Outils de manutention** Inadapté à la tâche à effectuer En mauvais état, irrégulièrement entretenu Sécurités absentes ou inefficaces lors de l'utilisation **Opérateurs** Inhabituel, occasionnel Non autorisé pour les machines concernées Aptitude médicale non vérifiée Équipements de protection individuelle inadaptés **Environnement** Absence de protocole de sécurité Absence de plan de circulation Manutention en hauteur	**Evaluation qualitative du risque :** Ces dangers et situations dangereuses peuvent bien être rencontrés dans la zone de travail	
	Probabilité : événement probable	**P3**
	Gravité : Accident ou maladie avec incapacité permanente partielle et parfois même mortel	**G3**
	Niveau de risque	**1**
Mesures de prévention		
Protections collectives Utiliser des engins et accessoires conformes à la tâche Vérifier régulièrement l'état des engins Limiter l'usage aux seules personnes formées et habilitées Veiller aux conditions de visibilité Organiser la circulation des personnes et des véhicules **Protections individuelles** Faire porter des équipements de protection individuelle (chaussures, gants, ….)		

a. Risques liés aux chutes

9.6.1.12. Effondrements et chutes d'objets

C'est un risque de blessure qui résulte de la chute d'objets provenant de stockage, d'un étage supérieur ou de l'effondrement de matériau.

Tableau 47 : Risques liés aux effondrements et aux chutes d'objets

Dangers et /ou situations dangereuses Objets stockés en hauteur (rack de stockage Objets empilés sur de grandes hauteurs Matériau en vrac Gravats issus des démolitions	**Evaluation qualitative du risque** : Ces dangers et situations dangereuses peuvent bien être rencontrés dans la zone de travail	
	Probabilité : Probabilité faible	**P2**
	Gravité : maladie avec arrêt de travail	**G2**
	Niveau de risque	**2**
Mesures de prévention		
Protections collectives Organiser les stockages (emplacements réservés, modes de stockage adaptés aux objets, largeur des allées compatibles avec les moyens de manutention utilisés. Limiter les hauteurs de stockage **Protections individuelles** Faire porter des équipements de protection individuelle (chaussures de sécurité, casques, ….)		

9.6.1.13. Risque lié aux circulations et aux déplacements

C'est un risque de blessure résultant d'un accident de circulation à l'intérieur ou à l'extérieur de la zone de travail. A l'intérieur de la zone de travail, ce risque peut être lié à l'absence de circulation, de vitesse excessive ou de l'absence de visibilité lors des manœuvres. A l'extérieur de l'entreprise, on le relie aux contraintes de délais, de véhicules inadaptés. Dans les deux cas, on peut parler de mauvais état de véhicule (freins, éclairage, etc.). Ce risque peut être classé de priorité 1. Les mesures de prévention sont principalement les suivantes :

- mettre à disposition des véhicules adaptés ;
- entretenir périodiquement les véhicules ;
- organiser les déplacements ;
- interdire l'alcool au volant ;
- ne pas téléphoner pendant le trajet (système de répondeur).

Les annexes 3 et 4 synthétisent les mesures à prendre en matière de sécurité et de santé sur le chantier.

9.6.1.14. Dangers liés au gasoil

Description du produit

Le gazole est constitué d'hydrocarbures paraffiniques, naphténiques, aromatiques et oléfiniques, avec principalement des hydrocarbures de C10 à C22. Il peut contenir éventuellement des esters méthyliques d'huiles végétales telles que l'ester méthylique d'huile de colza et des biocides.

Propriétés physico-chimiques

Les caractéristiques physico-chimiques sont présentées ci-dessous.

GASOIL
Pression de vapeur < 10 hPa à 40°C
Point –éclair > 55°C
Limites d'inflammabilité Environ 0,5 et 5% de volume de vapeur dans l'air
Densité relative 0,82 à 0,845 à 15°C
Solubilité dans l'eau pratiquement non miscible

Risque incendie / explosion

Le gazole est un produit inflammable de 2ème catégorie (ou catégorie C selon le terme utilisé dans la nomenclature des ICPE). C'est un produit peu volatile, ce qui lui confère un faible risque d'inflammation dans les conditions normales de stockage. La combustion incomplète peut produire des gaz plus ou moins toxiques tels que CO, hydrocarbures aromatiques polycycliques, des suies, etc. Leur présence dans

l'atmosphère favorise la détérioration de la qualité de l'air et par conséquent des risques sanitaires pour la population.

Risque toxique

Toxicité aiguë-effets locaux : De fortes concentrations de vapeurs ou d'aérosols peuvent être irritantes pour les voies respiratoires et les muqueuses. Le contact du gazole avec les yeux provoque des sensations de brûlure et des rougeurs temporaires. En cas d'ingestion accidentelle, le produit peut être aspiré dans les poumons en raison de sa faible viscosité et donner naissance à une pneumopathie d'inhalation se développant dans les heures qui suivent (surveillance médicale indispensable pendant 48 heures).

Toxicité chronique ou à long terme : Le contact fréquent ou prolongé avec la peau détruit l'enduit cutané et peut provoquer des dermatoses avec risque d'allergie secondaire. Un effet cancérigène a été suspecté, mais les preuves demeurent insuffisantes. Certains essais d'application sur animaux ont montré un développement de tumeurs malignes.

Risque écotoxique

Le produit est intrinsèquement biodégradable. Il est toxique pour les organismes aquatiques et peut entraîner des effets néfastes à long terme pour l'environnement aquatique.

Tableau 48 : Résultats de l'analyse des risques

Evénements dangereux	Causes	Prévention	P	Conséquences	Maitrise des conséquences	G	Niveau de risque
Perte d'intégrité de la cuve de stockage du gasoil ou débordement	–Choc par collision avec un véhicule –Surpression interne –Sur-remplissage	–Procédure d'inspection et de suivi du bac –Procédure de remplissage du réservoir	P2	–Fuite sur le bac de stockage de gasoil	–Détection visuelle –Mesure de niveau sur le bac –Cuvette de rétention	G2	
Présence de gazole Sur le sol *(voir fuite plus haut) et é*nergie suffisante pour initier l'incendie	-Travaux par point chaud -Foudre	–Procédure de travaux à feu nu –Plan de prévention et permis de feu –Prise en compte du risque foudre	P2	–Feu de nappe au niveau du stockage de gasoil		G4	

Recommandations concernant le stockage de gasoil

- maintenance et inspection préventives des cuves ;
- procédures de permis de travail et de permis de feu ;
- formation et sensibilisation des intervenants sur les cuves ;
- présence de cuvette de stockage bien dimensionnée ;
- disposer d'un plan d'opération interne ;
- formation du personnel en extinction incendie et en secourisme ;
- des déversoirs à mousse qui doivent être situés au bord de la cuvette de stockage et qui permettent d'étaler la solution moussante sur toute la cuvette.

9.6.2. Plan d'Intervention d'Urgence (PIU)

Phase des travaux

Sachant que des urgences pourront survenir en phases des travaux, la planification est nécessaire pour prévenir une éventuelle catastrophe. Le plan d'intervention d'urgence précise les marches à suivre pour gérer les situations imprévues et soudaines. Il a pour objectif de limiter les conséquences possibles d'une situation d'urgence et, à cette fin, de :

- prévenir les accidents mortels et les blessures ;

- réduire les dommages causés, aux équipements de chantier ;
- accélérer la reprise des activités normales.

Pour cela, l'Entreprise attributaire du marché des travaux mettra en place un plan d'intervention d'urgence au plus tard un mois après son installation. Ce plan prendra en compte, entre autres :

- l'engagement formel du directeur des travaux envers la sécurité de ses employés ;
- la sensibilisation et la formation de tous les ouvriers au respect des exigences et des consignes de sécurité ;
- la constitution et la formation d'une équipe de sécurité prête à intervenir à tout moment ;
- l'équipement du chantier en produits et dispositifs de sécurité : mini pharmacie, extincteurs, etc. ;
- la signature d'un contrat d'intervention d'urgence avec les structures sanitaires et le service local des sapeurs-pompiers ;
- la mise à la disposition de tous les ouvriers, d'un numéro téléphonique d'urgence sanitaire ;
- la réalisation périodique des exercices/simulations de mise en œuvre du plan d'intervention afin de garantir une prise en charge adéquate de la situation d'urgence.

Phase d'exploitation

En phase d'exploitation, la gestion des urgences sera assurée par les services spécialisés en la matière : sapeurs-pompiers, croix rouge, gendarmerie, police, etc.

Tableau 49 : Mesures de sécurité et d'hygiène

Mesures de sécurité et d'hygiène
Assurer la formation du personnel (formation sur l'utilisation de produits chimiques, formation au secourisme, formation sur les gestes et postures de travail, formation des conducteurs d'engins, formation sur l'utilisation des outils)
Fournir aux travailleurs des EPI (chaussures de sécurité, protecteurs auditifs, vêtement de signalisation à haute visibilité, gants de travail, casque de protection, masque respiratoire) et exiger leur port à chaque fois que c'est nécessaire
S'assurer que les conducteurs d'engins respectent les mesures de sécurité (port de ceinture de sécurité, vérification de la présence de personne à proximité immédiate de l'engin, ni en-dessous, vérification des systèmes d'éclairage, l'état des pneumatiques, la présence des dispositifs de sécurité, les niveaux d'huile, d'eau, de fluide hydraulique, de carburant, les freins, la direction…)
Veiller à ce que les équipements soient utilisés par les personnes formées et habilitées
Mettre en place des signalisations, balisage
Limiter la vitesse de circulation des engins et véhicules
Mettre en place un extincteur et une trousse de secours dans chaque véhicule/engin ainsi qu'un lot minimal d'outillage (clés plates et mixtes, clés à molette, pinces, tournevis, marteau, chasse goupilles et pompe à graisse, une paire de gants)
Assurer les premiers soins en cas d'accident (vaccin anti-tétanos au besoin)
Signaler clairement les zones de danger
Veiller à l'ordre et à la propreté sur le chantier, par exemple en installant des conteneurs à déchets et dégager les voies de circulation
Utiliser du matériel électrique conforme, prendre des mesures efficaces pour éviter le contact électrique (avec les câbles), réparer les manquements constatés dans les plus brefs délais
Lors du stockage des substances dangereuses, limiter leur quantité à la quantité nécessaire à la provision journalière et stocker séparément les substances qui peuvent réagir entre elles
Stocker les déchets industriels dangereux et les substances dangereuses pour l'environnement en sécurité à l'endroit prévu et prévoir une signalisation de sécurité (symboles et phrases d'avertissement)
Utiliser un outillage avec contrôle 'CE' et pourvu des protections nécessaires
Assurer l'entretien périodique des équipements de chantier
Choisir les produits les moins toxiques à efficacité égale et avoir à disposition les FDS des produits
Privilégier l'aide mécanique à la manutention manuelle afin de limiter le port de charges

Mesures de sécurité et d'hygiène
lourdes
Mettre en place des consignes de sécurité
Equipez les véhicules ou le matériel qui effectuent des manœuvres en marche arrière d'une protection spécifique comme des signaux sonores, une caméra avec moniteurs, des rétroviseurs d'angle mort, des capteurs et/ou un système de blocage.
Aménager des vestiaires et toilettes et veiller à leur salubrité
Sensibiliser le personnel sur les règles d'hygiène et veiller à ce qu'elles soient respectées
Mettre à disposition du personnel des produits d'hygiène
Assurer la promotion de l'hygiène

L'évaluation des risques permet de planifier des actions de prévention dans l'entreprise, en tenant compte des priorités. La méthodologie utilisée comporte principalement trois (3) étapes :

- l'identification des dangers et situations dangereuses liées au travail sur un chantier de route ;
- l'estimation pour chaque situation dangereuse de la gravité des dommages potentiels et de la fréquence d'exposition ;
- hiérarchisation des risques pour déterminer les priorités du plan d'action.

9.7. Plan de communication du projet de construction des PCJ de Zégoua

Le Projet de construction des postes de contrôle juxtaposés nécessite un plan de communication appropriée pour sa réussite et son acceptation par l'ensemble des parties prenantes. Aussi, une stratégie de communication couplant une campagne d'information à celle de sensibilisation, s'avère importante pour faire connaître les objectifs, les attentes et les acteurs du projet de construction des postes de contrôle juxtaposés de Zégoua. Le plan de communication consistera à regrouper l'ensemble des outils et actions de communication à mettre en place sur la période, pour faciliter la rétroaction entre les différentes parties prenantes du projet : CEDEAO, UEMOA, SCANNING SYSTEMS et autres structures impliquées dans le projet, le Ministère chargé des infrastructure et de l'équipement du Mali, le Maitre d'Ouvrage, la Mission de Contrôle et de Surveillance des Travaux, les entreprises adjudicataires des travaux, les autorités politico administratives, les structures bénéficiaires, notamment les services de la douane et la police d'immigration.

9.7.1. Objectifs du plan de communication

Le projet de construction des PCJ de Zégoua nécessite de définir les modalités d'information et de communication pour l'ensemble des parties prenantes. A terme, un document définissant une stratégie de gestion de la communication est élaboré et mis en œuvre.

Il vise à :

- identifier les enjeux stratégiques en matière de communication, à la fois lors des travaux, mais également durant la phase d'exploitation ;
- décliner de manière opérationnelle un plan d'actions en adéquation avec les enjeux identifiés (faire connaître le projet, faciliter et organiser la communication entre parties prenantes internes, informer et associer les parties prenantes externes ;
- déployer une communication externe «sécurité lors des travaux et durabilité dans la gestion, utilisation des ouvrages »). Il a vocation à être porté et mis à jour par le Maître d'Ouvrage tout au long de la durée de vie du projet.

9.7.2. Identification des parties prenantes au Projet

Les parties prenantes sont constituées des acteurs internes et externes du projet. Les parties prenantes internes correspondent pour l'essentiel aux, Maitre d'Ouvrage, autorités gouvernementales, institutions impliquées dans le projet, etc. Les parties prenantes externes englobent les communautés et personnes affectées ou impactées par le projet, les autorités traditionnelles locales, les entreprises contractantes les ONGs compétentes, en matière d'environnement et de santé.

Tableau 50 : Liste des parties prenantes

Entités	Fonctions	Commentaires
Les parties prenantes internes		
Ministère en charge des Infrastructures et de l'équipement.	Facilitateurs lors de la réalisation des travaux et de la mise en œuvre du projet, puis lors de l'exploitation et de l'entretien des infrastructures	En mode déconcentration et décentralisation, les Autorités locales (sous-préfecture). Chefs de Quartiers), forment le relais du Maitre d'Ouvrage, Ils interviennent avant, pendant et après la mise en œuvre du projet : études, exécution, exploitation et entretien des ouvrages.
Les préfectures, sous-préfectures et les comités techniques.	La communication entre le projet et les services préfectoraux ; Mobiliser les services compétents nécessaires et faire suivre les lettres de mission ; Capitaliser les documents et rapports élaborés par les comités ; Enregistrer et ventiler les différents types de plaintes aux services compétents ; Planifier et organiser les réunions avec les parties prenantes et des comités	un point focal sera désigné au niveau de la sous-préfecture chargé de présider les réunions techniques avec les partenaires et le Maître d'ouvrage.
La direction nationale des transports terrestre maritime et fluviaux. (DNTTMF).	Assurer la communication entre le projet et les services communaux ou sous-préfectoraux ; De mobiliser les services compétents nécessaires ; D'organiser les réunions, consultations ou sessions de sensibilisation ; D'enregistrer les plaintes et de les transmettre aux services compétents pour traitement.	Les Autorités locales de la (DNTTMF) forment le relais du Maitre d'Ouvrage, Ils interviennent avant, pendant et après la mise en œuvre du projet : études, exécution, exploitation et entretien des ouvrages. Elle contribuera à la facilitation du projet de construction des PCJ
Scanning Systems	Maitre d'ouvrage du projet de construction des PCJ de Zégoua. Financement et suivi évaluation du projet.	Le financement et le suivi évaluation sont décomposés en tâches élémentaires à réaliser et consignés dans un planning.
Autorités locales (Mairie, services de la douane Chefs de Quartiers des Autorités locales.	Facilitateurs lors de la réalisation des travaux et de la mise en œuvre du projet, puis lors de l'exploitation et de l'entretien de l'infrastructure.	En mode déconcentration et décentralisation, les Autorités locales (sous-préfecture). Chefs de Quartiers), forment le relais du Maitre d'Ouvrage. Ils interviennent avant, pendant et après la mise en œuvre du projet : études, exécution, exploitation et entretien des ouvrages.
Bureau d'études Terrabo-Ingénieur Conseil	Cabinet chargée des études techniques et environnementales et sociales	Toutes les caractéristiques techniques environnementales sociales et économiques propres au projet de construction des PCJ, font l'objet par le Bureau d'Etudes TERRABO-Ingénieur Conseil, de réflexion théorique et d'une recherche précise, destinées à une meilleure maîtrise des enjeux environnementaux et sociaux
Points focaux au niveau des ministères impliqués	Participation et implication dans les activités du projet relais pour informations sur le projet	En mode déconcentration et décentralisation, les points focaux constitués, forment le relais du

Entités	Fonctions	Commentaires
		Maitre d'Ouvrage, du Maitre d'Ouvrage délégué et de l'Agence d'exécution du Maitre d'Ouvrage.
La Direction Nationale de l'Assainissement et du Contrôle des Pollutions et des Nuisances (DNACPN)	Approbation des études environnementales et sociales surveillance et suivi environnemental et social du projet	Avant leur mise en œuvre, toutes les études relatives aux caractéristiques sociales sont approuvées par la (DNACPN).
Les parties prenantes externes		
Autorités locales (Mairie, Chefs de Quartiers	Facilitateurs lors de la réalisation des études et de la mise en œuvre du projet, puis lors de l'exploitation et de l'entretien des ouvrages. Appuyer l'organisation des réunions avec les Comités, rencontres et consultations communautaires dans le cadre des activités des PCJ ; Enregistrer au nom du comité villageois les plaintes afin qu'elles soient étudiées par celui-ci et transmises aux animateurs ; Participer aux actions de sensibilisation ; Faire remonter auprès des autorités, les informations venant des localités	Les Autorités locales (Mairie, Chefs de Quartiers), forment le relais du Maitre d'Ouvrage, du Maitre d'Ouvrage délégué et de l'Agence d'exécution du Maitre d'Ouvrage. Ils interviennent avant, pendant et après la mise en œuvre du projet : études, exécution, exploitation et entretien des ouvrages
Les entreprises contractantes	Réalisation des travaux en suivant les normes techniques environnementales et sociales.	Sous la supervision générale du maitre d'ouvrage et les Partenaires financiers, du, l'Agence d'exécution du Maitre d'Ouvrage, du Bureau d'Etudes, les entreprises contractantes exécutent le marché sous la vigilance des points focaux, des Autorités administratives, des ONGs et les bénéficiaires du projet
Les personnes affectées ou impactées par le projet	Cibles des sensibilisations et Informations Bénéficiaires du projet.	Suivant los objectifs opérationnels et les contraintes couplés du meilleur média-mix, il est élaboré un média planning stratégique
ONGS compétentes en matière d'environnement et de Santé	Sensibilisation des populations sur des thématiques Spécifiques	Une attention particulière est accordée aux réseaux et à la zone géographique à couvrir par les médias sélectionnés. Les ONGs occupent une fonction où elles sont le relais des parties prenantes externes

9.7.3. Positionnement et conception de l'axe de communication

Les perceptions que le public cible doit avoir du Projet de construction des PCJ imposent de :

- assurer la bonne circulation des informations sur la zone du projet auprès de l'ensemble des acteurs (Autorités publiques et traditionnelles, ONG, entreprises, médias et leaders d'opinions) ;
- maintenir la mobilisation, la dynamique et la circulation des informations du projet avec les Comité de suivi des quartiers et les parties prenantes au projet ;
- être proactif dans la circulation des informations et la réponse aux questions des populations notamment en ce qui concerne le déroulement des travaux et les nuisances ;
- faciliter le travail des différentes missions (surveillance et suivi environnemental, suivi du PGES, suivi et évaluation du MOD, …) réalisées dans le cadre du Projet.

- informer et impliquer l'ensemble des acteurs dans la zone du projet (Autorités locales et traditionnelles, institutions de l'Etat ou services publiques, Médias, ONG,
- leaders d'opinion ;
- maintenir une veille informationnelle sur les avancées et les activités du projet (communication de masse) ;
- capitaliser les informations (notamment filmer/enregistrer toutes les réunions importantes de la mise en œuvre du projet pour éviter toutes fausses informations dans le future) ;
- mettre en avant les aspects positifs (succès stories) ;
- montrer l'engagement du pays, en matière environnementale et sociale.

9.7.4. Orientation pour création des messages à diffuser

La thématique relative aux messages à diffuser sont définis comme suit :

A l'endroit des populations riveraines

- la présentation du projet de construction des PCJ et ses activités aux populations ;
- le mécanisme de gestion des plaintes du Projet (siège, modes des plaintes, etc.) ;
- la sensibilisation des populations riveraines sur les impacts et nuisances liés au chantier.

A l'endroit du comité de gestion des plaintes

- le mécanisme de gestion des plaintes du Projet (siège, modes des plaintes, etc.).

A l'endroit des entreprises de construction

- la formation des entreprises contractantes sur les lois et les politiques de sauvegarde environnementale et sociale des parties et sur les exigences du projet ;
- la formation initiale de l'ensemble du personnel de chantier (entreprises, mission de contrôle) aux risques sécuritaires, sanitaires et environnementaux afin de minimiser l'occurrence de ces risques :
  - l'environnement de travail et le respect des exigences QHSE ;
  - les règles de vie dans et hors de la zone du chantier ;
  - les règles de base d'hygiène ;
  - les risques de maladies hydriques et le plan de prévention santé du chantier sur les MST et le VIH/Sida ;
  - le sauvetage et les premiers secours ;
  - la procédure à suivre en cas d'alerte et d'évacuation ;
  - les aspects environnementaux liés à chaque poste : tri des déchets, mesures ;
  - antipollution, réduction des nuisances de chantier ;

9.7.5. Plan d'actions

Les missions d'information et de suivi sur le terrain se feront à l'aide des outils et méthodes non exhaustifs ci-après :

- visites et échanges organisés sur le site avec le personnel des entreprises ;
- visites et échanges organisés sur le site avec les populations riveraines ;
- réunions publiques d'information ;
- sensibilisation porte à porte auprès des riverains et des PAP ;
- mise en place d'une interface de communication avec les populations ;
- mise en place d'un mécanisme de gestion des doléances et des plaintes (registre, permanence, etc.).

9.7.6. Canaux de communication, médias, planning stratégique et moyens

Les canaux de communication seront notamment : la télévision, les radios de proximité, la presse écrite, les crieurs publics, etc.

Ces communications seront animées en fonction des cibles par :

- le personnel QHSE de l'entreprise ;
- le personnel QHSE de la mission de contrôle et de surveillance ;
- le personnel du Service environnemental et social du MOD ;
- les autorités locales.

Supports techniques de communication

Le premier objectif est de faire connaître à l'ensemble de la population le démarrage des travaux de construction des PCJ de Zégoua. Ainsi que les dispositions prises pour la bonne exécution des travaux. La première action sera de concevoir une identité visuelle des PCJ qui sera reconnaissable par toute la population. Cette identité consistera à concevoir un logotype qui sera décliné sur tous les supports de communication. Les supports prints externes des PCJ seront : Carte de visite, papier entête, plaquette, prospectus, enseigne, tee-shirts, polos, gilets, le journal des PCJ (magazine des PCJ) (presse, outils de vulgarisation, guides, spots TV, affiches, brochures, dépliants, films, Internet, réseaux, conférences, focus groupe).

9.7.7. Mise en œuvre de la stratégie de communication

Etape 1 : La campagne de communication

Les actions de communication ont pour but de résoudre la problématique des objectifs définit plus haut. Plusieurs média et supports seront utilisés à l'endroit des structures et population cibles de nos cibles. Ces supports impliquent une utilisation efficiente et pertinente afin de toucher et de permettre à un grand nombre de personnes affectées par le projet et aux partenaires au développement d'être informés sur l'état d'avancement des travaux de construction des PCJ de Zégoua.

Etape 2 : Visites guidées sur le site des travaux

Elles permettront de crédibiliser les travaux en cours avec les autorités traditionnelles et administratives et les partenaires au développement. Les visites se feront avec les différents responsables des quartiers et les autorités administratives sur les sites de constructions des travaux. En invitant les responsables de quartiers, nous voulons leur montrer l'imminence de ce que les populations devraient se rendre rapidement dans les lieux de négociations.

9.7.8. Budgétisation du plan de communication

Il convient de préciser que cette phase consiste à chiffrer toutes les actions requises pour atteindre les objectifs de communication. Le total du budget des mass médias, budget des médias et budget hors média, déterminé en amont, sert de cadrage pour définir les actions à consacrer à la campagne de communication.

9.7.9. Objectifs opérationnels

Après la planification financière et la budgétisation, il est indiqué, à partir des données réelles, de fixer les objectifs opérationnels à consigner dans un tableau de bord pour la phase de suivi évaluation.

Tableau 51 : Coût opérationnel des prestations de communication

Libellés explicatifs	Coût Unitaire	Quantité	Coût total FCFA
Elaboration, approbation et mise en œuvre d'un plan d'actions opérationnel et communicatif pour un meilleur suivi et une meilleure maîtrise du projet de construction des PCJ	10 000 000	1	10 000 000
Contrat avec les chaines de télévision.	15 000 000	1	15 000 000
Contrat avec les stations radiophoniques nationale et de proximité	10 000 000	1	10 000 000
Contrat avec la presse écrite	8 000 000	1	8 000 000
Confection, multiplication et distribution des plaquettes Gadgets, etc.	3 000 000	1	3 000 000
Contrat avec les crieurs publics, etc.	2 000 000	1	2 000 000
Prestation d'un chargé de communication.	5 000 000	1	5 000 000
Total cout prévisionnel			**50 000 000**

Le coût total prévisionnel de la mise en œuvre du plan de communication relatif au projet de construction et d'exploitation des PCJ de Zégoua est arrêté à la somme de cinquante millions (50 000 000) de FCFA.

9.7.10. Chronogramme de mise en œuvre

Le plan de communication sera appliqué pendant toute la phase des travaux et la phase d'exploitation.

9.8. Mécanisme de gestion des Plaintes

Le Mécanisme Gestion des Plaintes a pour objectif principal, le traitement à l'amiable des éventuelles plaintes qui pourraient survenir lors de la mise en œuvre du projet. Cependant en cas de non satisfaction d'un plaignant à l'issue du processus de traitement amiable, il pourra saisir les juridictions compétentes nationales.

9.8.1. Règlement à l'amiable

Dispositif institutionnel du Mécanisme de Gestion des Plaintes
Le dispositif de gestion des plaintes et recours proposé s'articule autour de trois niveaux d'intervention mobilisés selon la gravité de la plainte.

Ces niveaux d'intervention se présentent de la manière suivante :
- Missions de Contrôle (MdC) et Entreprise des travaux ;
- Comités régionaux de gestion de plainte, ;
- Comité technique mixte de suivi du projet des PCJ .

Mission de Contrôle (MdC), l'entreprise
Les membres sont :
- le Directeur des travaux de l'entreprise ;
- le Chef de mission de la mission de contrôle ;
- l'Expert de la mission de contrôle, chargé du suivi de la mise en œuvre des mesures de sauvegarde environnementales et sociale sur le chantier ;
- l'Expert de l'entreprise, chargé de la mise en œuvre des mesures environnementales et sociales.

Comités régionaux de gestions des plaintes
Un comité communal de gestion des plaintes sera mis en place dans chaque commune où les personnes sont affectées par les travaux, à savoir : Chaque comité régional sera composé de cinq (5) personnes à savoir :

- un (1) représentant de la Mairie, Président ;
- un (1) représentant de la chefferie traditionnelle ;
- un (1) représentant des personnes affectées ;
- un (1) représentant de la population (association des femmes ou association des jeunes) ;
- un (1) représentant de la société civile (ONG ou religieux).

Comité technique mixte de Coordination des PCJ
La responsabilité ultime du MGP revient au Coordonnateur de la cellule de coordination des PCJ à travers une équipe de gestion de plainte composée de cinq (5) personnes à savoir :

- le Coordonnateur adjoint,
- l'Expert en sauvegardes environnementales,
- l'Expert en sauvegardes Sociales ;
- l'Expert en communication ;
- l'Expert en suivi-évaluation.

9.8.2. Etapes de traitement des plaintes

Le traitement des plaintes selon les trois (3) niveaux d'intervention se présente comme suit :

Niveau 1 : Mission de contrôle et entreprise des travaux
Premier niveau de traitement des plaintes, la Mission de contrôle et l'entreprise, sont chargées d'enregistrer toutes les plaintes relatives aux travaux et les classent en catégories sensibles et non sensibles. Pour les plaintes dites non sensibles, elles entendent les plaignants et délibèrent dans un délai de sept (7) jours. Les résultats de la délibération sont notifiés au plaignant par écrit (Procès-Verbal de réunion, courrier, etc.).
Pour les plaintes dites sensibles, elles sont transmises au comité communal ou à la Cellule de Coordination du projet au plus tard trois (3) jours à compter de la date de réception de la plante. Elles le notifient au plaignant par écrit.

Le comité local se réunit dans les 3 jours qui suivent l'enregistrement de la plainte. Le comité après avoir entendu le plaignant délibère. Il lui sera informé de la décision prise et notifiée par les membres du comité. Si le plaignant n'est pas satisfait de la décision alors il pourra saisir le niveau communal.

Niveau 2 : Comités Régionaux
Les comités locaux sont chargés de l'enregistrement, l'examen et le traitement des plaintes sensibles en première instance. Ils peuvent saisir la mission de contrôle et / ou la Cellule de Coordination des PCJ pour des informations relatives à la plainte. Les comités communaux ont au plus quatorze (14) pour mener les enquêtes et délibérer. Les résultats des délibérations sont notifiés au plaignant par écrit (Procès-verbal ou courrier, etc.).

Les comités font un rapport circonstanciel sur les plaintes enregistrées et traitées ou non chaque deux (2) semaines à la Cellule Coordination des PCJ.

Si le plaignant n'est pas satisfait alors il pourra saisir la Cellule de Coordination des PCJ.

Niveau 3. Comité Technique Mixte de suivi des PCJ
Cette équipe participe à l'examen des plaintes, aux enquêtes et traitements des plaintes qui n'ont pu être traitées au niveau des Missions de Contrôle et les comités communaux. Toutefois, en fonction de la sensibilité de certaines plaintes, l'Unité de Coordination des PCJ peut participer directement aux séances de gestion des plaintes des comités communaux. L'Unité de Coordination dispose d'au plus tard de deux (2) semaines pour traiter les plaintes enregistrées et informer le plaignant par écrit. Elle est chargée du reporting, de la communication, du suivi et de l'archivage des plaintes enregistrées et traitées.

9.8.3. Différentes voies d'accès sont possibles pour déposer une plainte

- cahiers de plainte ;
- courrier formel ;
- appel téléphonique ;
- envoi d'un SMS ;
- réseaux sociaux ;
- courrier électronique ;
- site internet de SCANNING SYSTEMS / OFT / Ministère des Transports

Les contacts de la Cellule de Coordination des PCJ :

Adresse géographique :
Cocody II Plateaux Latrille
ENA - Rue J5,Lot 269
Abidjan,CI. (+225) 22 40 92 92
Site internet : info@scannsystems.com

9.8.4. Règlement par voie judiciaire

Si le plaignant n'est pas satisfait à l'issue des délibérations des trois (3) niveaux de traitement, il peut recourir aux autorités judiciaires compétentes en la matière. Le suivi

et l'évaluation .Le suivi et l'évaluation du Mécanise de Gestion des Plaintes seront réalisés par la Cellule de Coordination des PCJ. Sur la base des différents rapports des deux (2) premiers niveaux de gestion des plaintes (mission de Contrôle et les Comité locaux), la CC-PCJ met en place système de reporting de l'ensemble des plaintes, les classes par catégorie ou type. Les indicateurs de suivi du Mécanisme Gestion des plaintes sont : (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.

9.8.5. Clôture et archivage

Lorsque la médiation est satisfaisante pour les parties et mène à une entente la procédure de Gestion des Plainte est clôturée si la médiation est satisfaisante pour les parties et mène à une entente. La Cellule de Gestion des plaintes de la Cellule de Coordination des PCJ à travers son Expert en sauvegardes Sociales doit s'assurer que solutions proposées dans le cadre de la gestion des plaintes sont appliquées.

Même en l'absence d'un accord, il sera important de clore le dossier, de documenter les résultats et de demander aux parties d'évaluer le processus et sa conclusion. Un système d'archivage physique et électronique sera mis en place par la CC-PCJ pour le classement des plaintes. Ce système sera composé de deux modules, un module sur les plaintes reçues et un module sur le traitement des plaintes. Ce système donnera accès aux informations sur : i) les plaintes reçues, ii) les solutions trouvés et iii) les plaintes non résolues nécessitant d'autres interventions.

9.9. Programme de surveillance environnementale et suivi environnemental

Ce programme de suivi environnemental vise à s'assurer que les mesures d'atténuation et de bonification sont mises en œuvre, qu'elles produisent les résultats anticipés et qu'elles sont modifiées, interrompues ou remplacées si elles s'avéraient inadéquates. De plus, il permet d'évaluer la conformité aux politiques et aux normes environnementales et sociales nationales, ainsi qu'aux politiques et directives du bailleur de fonds.

Le suivi environnemental global du PGES sera assuré par le Maître d'ouvrage (Ministère des Transports) à travers le maître d'œuvre délégué (MDC) et tout naturellement avec l'appui de l'environnementaliste de la mission de contrôle. Ce suivi concernera le respect de la réglementation, la gestion des chantiers, la réalisation des travaux spécifiques environnementaux et sociaux et la recherche de solutions aux problèmes ponctuels environnementaux. En cas de besoin, pour la surveillance des travaux, l'appui d'autres spécialistes, comme les médecins, les hydrologues, les spécialistes dans le foncier, les services d'hygiène pour la santé et la sécurité des travailleurs, etc., sera sollicité.

Les Gouvernements ivoirien et burkinabè procéderont à un examen détaillé de l'exécution du projet. Les rapports fournis par la MDC comprendront, entre autres, l'état des réalisations physiques des travaux, les problèmes techniques et environnementaux rencontrés, les solutions envisagées, l'efficacité des mesures environnementales et sociales. Ces rapports trimestriels seront transmis régulièrement aux bailleurs de fonds.

Ce programme de suivi comporte deux parties à savoir la surveillance et les activités de suivi.

9.9.1. Activités de surveillance

La surveillance environnementale est une activité qui vise à s'assurer que l'entreprise respecte ses engagements et obligations en matière d'environnement tout au long du cycle du projet. Elle vise à s'assurer que les mesures de bonification et d'atténuation proposées sont effectivement mises en œuvre pendant la phase de la construction. La surveillance a donc comme objectif de réduire les désagréments pour les populations résidantes et les effets sur le milieu des différentes activités du projet.

Compte tenu des spécificités de cette activité et de ces aspects techniques, il nous paraît judicieux qu'elle soit confié aux structures de terrain sous la supervision du maître d'ouvrage.

Ainsi donc, elle relèvera du maître d'œuvre à savoir le Ministère des Transports. La charge de surveillance est confiée sous contrôle du maître d'œuvre à un bureau d'étude désigné par appel d'offre (MDC). La MDC, en plus du personnel technique mettra à plein temps un expert en charge du contrôle et de la surveillance environnementale des travaux. Son profil serait celui d'un Ingénieur Environnementaliste (possédant une spécialisation en gestion de l'environnement).

9.9.2. Activités de suivi environnemental

Ces activités consistent à mesurer et à évaluer les impacts du projet sur certaines composantes environnementales et sociales préoccupantes et à mettre en œuvre des mesures correctives au besoin. Par ailleurs, il peut aider à réagir promptement à la défaillance d'une mesure d'atténuation ou de compensation ou à toute nouvelle perturbation des milieux (naturel et humain) par la mise en place des mesures appropriées. Enfin, il aide à mieux traiter les impacts dans les projets ultérieurs similaires et à réviser éventuellement les normes et principes directeurs relatifs à la protection de l'environnement.

Le programme de suivi environnemental doit définir aussi clairement que possible les indicateurs à utiliser pour assurer le suivi des mesures d'atténuation et de bonification qui ont besoin d'être évaluées pendant l'exécution et/ou l'opération du projet. Le programme doit également fournir les détails techniques sur les activités de suivi telles que les méthodes à employer, les lieux d'échantillonnage, la fréquence des mesures, les limites de détection, ainsi que la définition des seuils permettant de signaler le besoin de mesures correctives.

Tout comme la surveillance, compte tenu des spécificités de l'activité de suivi et de ces aspects techniques, elle sera confiée aux structures techniques de terrain et la recherche sous la supervision du maître d'ouvrage. Le suivi environnemental au quotidien sur le chantier de la réalisation des mesures d'atténuations et bonification et après le chantier sera confié à la DNACPN et du Ministère chargé de l'environnement qui mettra un comité de suivi bipartite comprenant des experts Ivoiriens et Burkinabè.

Le suivi portera en particulier sur la qualité de l'eau de surface et le maintien de la nappe phréatique, l'érosion, la végétation de compensation, la sécurité des ouvriers et des populations, la sensibilisation de la population à la sécurité routière, les maladies d'origine hydrique, les IST et le VIH-SIDA, la réhabilitation effective des zones d'emprunt et des carrières et le suivi des impacts à long terme sur le milieu humain (facilitation de la mobilité, mesures relatives à l'intégration économique régionale, etc.). Ce suivi concernera également la maîtrise du niveau de nuisances affectant les résidents (le bruit en phase exploitation, etc.).

9.10. Procédures du suivi

Les opérations de suivi environnemental visent les objectifs suivants :

- vérifier le respect des prescriptions environnementales au regard des lois et règlements relatifs à l'environnement ;
- surveiller les activités génératrices d'impact et expliquer les éventuelles différences constatées ;
- évaluer les impacts réels, prévus ou non, positifs et négatifs du projet, et constater l'efficacité des mesures correctives ;
- concevoir et réaliser de meilleurs projets afin de capitaliser le savoir-faire en matière de maîtrise des impacts environnementaux.

9.10.1. Conduite des activités de suivi

Au regard de ces objectifs, les activités de suivi environnemental de ce projet seront conduites selon le schéma suivant :

Tableau 52 : Principales activités du suivi environnemental

Acteurs/intervenants	Responsabilité/mission	Période d'intervention
Entreprise de travaux	Réalisation des mesures et recommandations préconisées par le PGES : élaborer un programme de réalisation des différentes mesures (activités et période de mise en œuvre) ; dégager des moyens matériels et humains nécessaires pour la mise en œuvre du PGES définir les indicateurs de suivi des mesures d'atténuation	Phase préparatoire et de réalisation des travaux de construction des PCJ
Bureau de contrôle :	Veille et contrôle pour le compte du promoteur de la mise en application effective des mesures et des recommandations préconisées par le PGES : approuver le programme de réalisation des différentes mesures (activités et période de mise en œuvre) ; vérifier que les prédictions des impacts sont exactes ; vérifier que les mesures de prévention, d'atténuation et de compensation permettent de réaliser les objectifs voulus ; vérifier que les règles et les normes sont respectées.	Pendant la réalisation des travaux de construction des PCJ
Promoteur	A la fin de la mission du Bureau de contrôle en fin de travaux, le promoteur assure les activités de suivi en phase d'exploitation des équipements : - mettre en place un programme d'entretien des installations et équipements; - veiller à la mise en œuvre effective du programme pour garantir le bon fonctionnement des ouvrages et des équipements.	Pendant l'exploitation des équipements
DNACPN et l'ANDE	Conduite de la mission régalienne de suivi environnemental : - appréciation du degré de mise en œuvre ou d'exécution des mesures d'atténuation et recommandations préconisées par le PGES ; - apprécier l'efficacité des mesures d'atténuation; - vérification de la pertinence des indicateurs de suivi afin d'apprécier l'évolution de certaines composantes du milieu affecté par la réalisation du projet.	Pendant la réalisation des travaux de construction des PCJ et son exploitation

9.10.1.1. Organisation de réunion périodique de chantier

Au cours de la réalisation des travaux, il sera prévu des réunions périodiques de chantier. Ces réunions réuniront l'entreprise, le bureau de contrôle et le Promoteur. Il s'agira pour ces acteurs de suivre la mise en œuvre des mesures environnementales.

Pendant l'exécution du présent projet, toutes les activités seront régulièrement évaluées d'un point de vue environnemental au cours des différentes réunions.

9.10.1.2. Procès-verbal des différentes réunions

Au terme des différentes réunions, il sera rédigé un procès-verbal qui fait le point des actions menées et qui définit les nouvelles orientations à donner aux activités de mise en œuvre du projet ainsi que celles relatives au suivi environnemental.

9.10.1.3. Suivi environnemental conduit par l'ANDE et la DNACPN

Il convient ici de retenir que le suivi environnemental conduit par la DNACPN et l'ANDE répond à une procédure spécifique qui n'est pas décrite dans ce qui précède et qui sera déclinée dans le décret portant création et fonctionnement de cette agence. Le suivi environnemental des activités du PGES est conduit par ces deux structures qui mèneront les activités dans leurs zones de compétence.

9.10.1.4. Comité de suivi

Un Comité de Suivi sera mis en place. Ce Comité de Suivi sera composé d'autorités Administratives, politiques et locales concernées par le projet.

Le suivi environnemental devra être assuré par un comité présidé par la DNACPN et composé de :

DNACPN	:	2 représentants
ANDE	:	2 représentants
Ministères de l'Environnement et du Développement Durable (CI et ML)	:	2 représentants
Ministère chargé du transport (CI et ML)	:	2 représentants
Ministère chargé de l'habitat	:	1 représentant
Ministère de la Santé	:	1 représentant
Ministère en charge de la sécurité et de la protection civile	:	1 représentant
Cercle de Kadiolo		1 représentant
Mairie de Zégoua	:	1 représentant
ONG	:	2 représentants

9.10.2. Matrice du PGES

Dans ce qui suit, les tableaux présentent les activités de suivi, les indicateurs de suivi, la méthode et les responsables des différentes opérations de suivi des activités environnementales liées au projet.

Les principales dispositions environnementales à prendre en compte pendant les différentes phases du projet et comprennent :

- les mesures d'atténuation des impacts négatifs sur le milieu naturel ;
- les mesures d'atténuation des impacts négatifs sur les bas-fonds ;
- les mesures d'atténuation des impacts négatifs sur le milieu humain (les mesures de sécurité, les activités économiques, etc.).

Tableau 53 : Programme global de suivi en phases préparatoire et de construction

Phases	Activités/source d'impact	Composante du milieu affectée	Nature de l'impact	Mesures d'atténuation	Organisme d'exécution et de surveillance	Indicateur de suivi	Source de vérification	Organisme de suivi
Zone d'installation du chantier Et Tavaux de construction	Préparation du site, décapage des surfaces par les engins et démolition du bâti	Air	Emission de poussière, de gaz et de bruit	Arrosage régulier de la surface décapée et limitation de la vitesse des véhicules Protéger les chargements de déblais et de gravats par des bâches	Entreprise Mission de Contrôle (MDC)	Etat d'humidité de la surface décapée et lieu de démolition	Rapport de visite et constat de terrain	DNACPN
		Sol	Dégradation du sol par imperméabilisation et risque d'accélération de l'érosion	Limitation du décapage des surfaces au minimum requis	Entreprise MDC	Surface exacte de sol décapée ou dénudée	Rapport de visite et constat de terrain	DNACPN
	Mise en décharge des déchets		Pollution du sol par les déchets liquides et solides	Construire un atelier mécanique avec des aires de stockage aménagées avec fondation polyane ou béton étanche recouvert d'une couche de sable avec des équipements spécifiques, recueillir les huiles usagées et les recycler égale à la citerne	Entreprise MDC	Nombre des équipements de stockage de produits d'hydrocarbures fonctionnels et des aires de stockage étanches	Rapport de visite et constat de terrain	DNACP
				Collecter et évacuer les gravats et autres déchets au lieu de dépôt au fur et à mesure de leur production	Entreprise MDC	Existence de lieu de dépôt pour gravats	Rapport de visite et constat de terrain	DNACPN
	Exploitation des emprunts	Eau	Risque de pollution ou de contamination des points d'eau	Meilleur approvisionnement en eau du chantier	Entreprise MDC	Comptage du volume d'eau prélevé pour les travaux	Rapport de visite et constat de terrain	DNACPN

	Travaux de construction et Mise en décharge des déchets	Végétation	Abattage des espèces ligneuses dans le site du PCJ	Plantation des arbres de remplacement et d'un aménagement paysager	Entreprise ou sous-traitant	Nbre d'arbres plantés	Rapport de suivi des plantations	DNACPN
		Paysage	Modification et dégradation du niveau esthétique du paysage existant par la présence des dépôts	Réhabilitation des zones d'emprunt, de dépôt et des carrières (si emprunt neuf)	Entreprise ou sous-traitant	Zones d'emprunt réhabilités	Rapport de visite et constat de terrain	DNACPN
				Etalage des tas de déchets pour créer au mieux l'harmonie avec le paysage environnant		Etat de disposition des tas de déchets	Rapport de visite et constat de terrain	DNACPN
				Collecter et évacuer les gravats et déchets issus des démolitions et décapage au fur et à mesure de leur production au lieu de dépôt ou à la décharge				
		Humain	Nuisance sonore qui constitue un gène pour les ouvriers	Port d'équipement de protection contre le bruit (des bouchons de protection auditive)	Entreprise MDC	Nombre de bouchons de protection auditive	Rapport de visite et constat de terrain	DNACPN
			Afflux des personnes venues chercher du travail	Préparer et mettre en œuvre un programme d'information de la population sur la réalisation des travaux et les possibilités d'emploi Recruter la main d'œuvre parmi la population des quartiers riverains.	Entreprise MDC	Nombre de campagnes prévues Nombre de personnes recrutées localement	Rapport de visite et constat de terrain	DNACPN
			Meilleure compréhension et appropriation du projet	Organiser des réunions d'information et de consultation du public	Promoteur/ Entreprise	Nombre de séances de réunion d'information et de consultation publique organisé	Rapport de réunions d'Information et de consultation publique	DNACPN

		Santé Sécurité	Maladies respiratoires	Distribuer des équipements de protection aux travailleurs	Entreprise	Existence et port effectif d'équipements de protection	Rapport de visite et constat de terrain	DNACPN
			Propagation des IST/VIH/SIDA	Arroser les chantiers Organiser des campagnes de sensibilisation et de prévention sur les IST/VIH/SIDA et distribution de préservatifs		Etat d'humidité de la voie attenante au chantier Nombre de campagnes de sensibilisation et de prévention organisées		
				Contrôler l'accès aux sites des travaux par une signalisation adéquat		Existence de panneaux de signalisation		
			risques d'accident et de dégradation de la santé du personnel du chantier	Distribuer des équipements de protection aux travailleurs		Existence et respect des prescriptions techniques Existence et port effectif des équipements de protection individuelle		
				Arroser le chantier pour éviter l'envol de poussières				

Tableau 54 : Programme global de suivi en phase exploitation

Phases	Activités/source d'impact	Composante du milieu affectée	Nature de l'impact	Mesures d'atténuation	Organisme d'exécution et de surveillance	Indicateur de suivi	Source de vérification	Organisme de suivi
EXPLOITATION	Mise en service et exploitation des PCJ	Air	Altération de la qualité de l'air et augmentation du bruit	Visite technique des véhicules plus rigoureuse intégrant une analyse des gaz d'échappement	Contrôle automobile	Existence de la carte de visite du véhicule à jour	Rapport de visite et constat de terrain	DNACPN
				Sensibilisation des populations sur les questions de pollution liées aux transports		Nombre de campagnes de sensibilisation et prévention organisées	Enquête auprès des usagers et populations	DNACPN
				Exiger des conducteurs des engins le déversement en douceur de leur chargement				DNACPN
		Activités économiques	Risques de développement commercial non planifié le long de la clôture du PCJ	Sensibilisation des populations et organiser cette installation de manière sécuritaire	Entreprise/ Mairies et Préfecture	Nombre de campagnes de sensibilisation et prévention organisées	Rapport de visite et constat de terrain	DNACPN
			Pollution du sol par les déchets liquides et solides	Construire un atelier mécanique au sein du PCJ avec des aires de stockage aménagées avec fondation polyane ou béton étanche recouvert d'une couche de sable avec des équipements spécifiques, recueillir les huiles usagées et les recycler égale à la citerne	Entreprise	Existence et utilisation des équipements de stockage de produits d'hydrocarbures fonctionnels et des aires de stockage étanches	Rapport de visite et constat de terrain	DNACPN
		Manque d'entretien des ouvrages VRD (collecteurs et caniveaux)	Risque d'obstruction des ouvrages de drainage	Curage des ouvrages de drainage	Entreprise / Mairies et Préfecture	Nombre d'entretien annuel.	Rapport de visite et constat de terrain	DNACPN

10. COUTS DES MESURES ENVIRONNEMENTALES ET SOCIALES

Sommaire

10. COUTS DES MESURES ENVIRONNEMENTALES ET SOCIALES 219
10.1. Coûts des mesures environnementales et sociales 219
10.2. Coût des mesures des impacts sur le milieu biophysique 219
10.2.1. Qualité de l'air 219
10.2.2. Mesures contre l'altération des sols et le suivi physicochimique 219
10.2.3. Remise en état des gites d'emprunts 220
10.2.4. Aménagement paysager 220
10.3. Coût des mesures sur le milieu humain 220
10.3.1. Santé et sécurité 220
10.3.2. Suivi et surveillance environnementale 220
10.3.3. Construction et aménagement des espaces pour le petit commerce du corridor 220
10.3.4. Renforcement des capacités 220
10.3.5. Coûts des mesures d'information et de sensibilisation 221
10.3.6. Cout de la mise en œuvre du Plan de communication 221
10.4. Récapitulatif du coût indicatif des mesures environnementales et sociale 221

10.1. Coûts des mesures environnementales et sociales

Les mesures d'atténuation ou de maximisation des impacts (négatifs et positifs) doivent être comprises comme des actions à mettre en œuvre en fonction des différentes phases du projet. Cette section estime les coûts d'investissement et d'opérationnalisation relatifs aux différentes mesures proposées (bonification et atténuation), au programme de suivi, aux consultations et aux dispositions institutionnelles. Ces coûts devront être actualisés pendant la mise en œuvre des actions. Seules les actions quantitatives ont été considérées pour l'évaluation des coûts.

10.2. Coût des mesures des impacts sur le milieu biophysique

10.2.1. Qualité de l'air

Les coûts concernant la dégradation de la qualité de l'air (arrosage systématique du chantier et les sites d'emprunt pour éviter l'envol des poussières) sont indiqués pour mémoire parce qu'ils sont pris en compte dans le cahier des charges de l'entreprise, donc n'entraînent pas de surcoûts. Quant à la lutte contre les nuisances sonores, il s'agit des mesures d'ordre réglementaire à prendre tels: l'interdiction d'effectuer des travaux de nuit, le choix de matériels en bon état de fonctionnement, le réglage des moteurs à combustion, la limitation des vitesses des engins roulants. Ces mesures n'entraînent pas de coûts à prendre au compte du projet.

10.2.2. Mesures contre l'altération des sols et le suivi physicochimique

Ces coûts concernent d'une part les mesures environnementales à imposer à l'entreprise concernant l'élimination des déchets solides et liquides et d'autre part les mesures de lutte contre l'érosion au droit des ouvrages de drainage et dans les zones de départ solide, les mesures de remise en état des emprunts, etc. La première catégorie de mesures incluses dans le cahier des charges, n'entraîne pas de sur coûts.

Pour la deuxième catégorie de mesures (lutte contre l'érosion), elles sont incluses dans les dispositions techniques et donc sont prises en compte dans l'évaluation financière de la partie technique. La remise en état des emprunts est aussi prise en charge par l'entreprise. Le suivi de la qualité physico-chimique des eaux sera pris en compte plus loin dans le volet suivi environnemental.

10.2.3. Remise en état des gites d'emprunts

Les travaux de construction des PCJ vont nécessiter l'ouverture des gites d'emprunts pour l'exploitation des carrières de graveleux latéritique et du sable. Ces sites ont été identifiés dans la zone du projet (voir le rapport Etudes Géotechniques Postes Contrôle Juxtaposés Zégoua Frontière Mali – Côte d'Ivoire en annexe du présent rapport).

Les mesures compensatoires pour la remise en état des gites d'emprunt sont estimées à trente-cinq millions (35 000 000) francs CFA.

10.2.4. Aménagement paysager

Il est prévu sur le site des PCJ un aménagement paysager. Il s'agira d'un engazonnement et le planting des arbres d'embellissement avec des espèces rustiques ornementales. Un forfait de vingt-cinq millions (25 000 000) francs CFA est proposé pour la mise en œuvre de l'aménagement paysager et l'embellissement du site des PCJ de Zégoua.

10.3. Coût des mesures sur le milieu humain

10.3.1. Santé et sécurité

Les travaux de construction du PCJ vont entrainer dans la commune de Zégoua un flux important des jeunes en quête d'emploi. Pour atténuer les risques de contamination aux IST et au VIH-SIDA, il est prévu des campagnes de sensibilisation contre le VIH/SIDA. La mise en œuvre de cette mesure se fera par des ONG locales spécialisées en la matière. Les travaux de construction vont générer inévitablement des risques d'accidents. Les mesures de sécurité au sein de l'entreprise (clôture du chantier, ports des outils de protection, limitation de vitesse...) sont du ressort de l'entreprise. Il est prévu que l'Entrepreneur assure l'information, la sensibilisation et la consultation des populations locales sur les dispositions sécuritaires sur le chantier. Au total, un budget de 40 000 000fcfa est proposé pour mener ces campagnes d'informations et de sensibilisations.

10.3.2. Suivi et surveillance environnementale

Les préposés à la surveillance, au suivi et les collectivités locales doivent disposer de moyens pour assurer convenablement le suivi de la mise en œuvre du PGES. A la fin des travaux, un consultant indépendant fera l'évaluation de la gestion environnementale et sociale du projet. Au total, un budget de 30 000 000 FCFA est proposé pour la mission de la surveillance environnementale et le suivi des indicateurs.

10.3.3. Budget Du Comité De Suivi

Le suivi externe de la mise en œuvre des mesures environnementales et sociales contenues dans le PGES sera assuré par la DNACPN avec qui le scanning signera une convention de partenariat. Le coût de cette activité sera déterminé par les deux parties et inséré dans ladite convention.

10.3.4. Construction et aménagement des espaces pour le petit commerce du corridor

Le petit commerce tel que exercé sur les corridors est désordonné informel et non structuré. L'étude prévoit pour un meilleur encadrement de ce petit commerce la construction des box et des hangars ouverts pour abriter les commerçants. Le coût de ces constructions est estimé à 100 000 000 de francs CFA.

10.3.5. Renforcement des capacités

Pour le personnel de l'entreprise et les sous- traitants, il est important d'organiser une formation/sensibilisation sur les risques en matière de santé et de sécurité liés à certaines tâches, sur les procédures de lutte anti-incendie et d'intervention d'urgence ainsi que sur les premiers soins. Renforcement des capacités des acteurs (formation des agents et recrus de Scanning Systems). Le budget prévu pour le renforcement des

capacités en matière de gestion des questions de fonctionnement des PCJ est 35 000 000 de francs CFA.

10.3.6. Coûts des mesures d'information et de sensibilisation

Avant le démarrage des travaux, une campagne d'information et de sensibilisation des populations devra être faite sur la nature et l'ampleur des travaux du PCJ. Par ailleurs, les acteurs institutionnels impliqués (Services communaux, etc.) seront aussi sensibilisés sur les exigences de gestion environnementale et sociale du projet. Au total, un budget de 15 000 000 FCFA est proposé pour mener ces campagnes d'informations, de sensibilisation et de renforcements des capacités.

10.3.7. Cout de la mise en œuvre du Plan de communication

La bonne marche du projet dépendra essentiellement de la communication, c'est à dire de la capacité des responsables à capitaliser, mutualiser et diffuser des informations tout en s'assurant qu'elles ont bien été comprises dans le temps souhaité. Le plan de communication es d'assurer la communication entre le projet et les services communaux ou sous-préfectoraux ; de mobiliser les services compétents nécessaires ; d'organiser les réunions, consultations ou sessions de sensibilisation ; d'enregistrer les plaintes et de les transmettre aux services compétents pour traitement. Le budget prévu pour la mise en œuvre du plan de communication dans le cadre du projet de construction des PCJ est 50 000 000 de francs CFA.

10.4. Récapitulatif du coût indicatif des mesures environnementales et sociale

Le coût global de la mise en œuvre des mesures environnementales et sociales proposées dans le cadre des travaux de construction des Postes de Contrôle Juxtaposés (PCJ) de Zégoua est de : Quatre cent millions (400 000 000) francs CFA. Les différentes composantes de ce coût sont exposés dans le tableau n°53 ci-après:

Tableau 55 : Coût des mesures environnementales et sociales

N°	Impacts / Actions environnementales	Total (FCFA)	Imputation des coûts des mesures		
I	**Mesures environnementales**		**Responsable**	**Programmation**	**Source de Financement**
1	**Couts des mesures pour le milieu biophysique**				
1.1	Protection des sols, air et eaux	PM	Entreprise	Phase travaux	Entreprise
1.2	Plantations d'arbres en compensation de la végétation détruite sur les gites d'emprunt	3 5 000 000	Entreprise	Phase de fin de chantier	Entreprise
1.3	Aménagement paysager	25 000 000	Entreprise	Phase de fin de chantier	Entreprise
1.4	Réhabilitation des zones d'emprunt.	30 000 000	Entreprise	Phase de fin de chantier	Entreprise
	Sous total 1	**90 000 000**			
II	**Mesures pour le milieu humain**				
2.1	**Mise en œuvre du plan de communication et sensibilisation**				
2.1.1	Informations de la population et mise en œuvre du plan de communication .	50 000 000	Maitre d'œuvre	Phase préparatoire	Maitre d'œuvre
2.1.2	Santé publique et la sécurité	40 000 000	Entreprise	Phase préparatoire et travaux	Entreprise
2.1.3	Campagnes de sensibilisations sur les IST, le VIH/SIDA	40 000 000	Entreprise	Phase préparatoire et travaux	Entreprise

N°	Impacts / Actions environnementales	Total (FCFA)	Imputation des coûts des mesures		
I	**Mesures environnementales**		**Responsable**	**Programmation**	**Source de Financement**
2.1.4	Mesures de sécurité sur le chantier et ses environs immédiats	PM	Entreprise	Phase travaux	Entreprise
2.2	**Mesure d'accompagnement et renforcement des capacités**				
	Appui à la collectivité locale, au genre aux infrastructures scolaires, intégration des aires de loisir.	100 000 000	Entreprise	Phase travaux	UEMOA/ Maitre d'ouvrage
	Renforcement des capacités des collectivités territoriales.	40 000 000	Entreprise		UEMOA/Maitre d'ouvrage
2.1	Provision pour la construction l'aménagement des installations pour le petit commerce.	100 000 000	Entreprise	Phase travaux	Entreprise
	Sous total 2	**370 000 000**			
III	**Surveillance et suivi environnemental**				
3.1	Suivi et surveillance environnementale. Comité de suivi	30 000 000	DNACPN	Phase travaux	Entreprise
	Sous total 3	**30 000 000**			
	TOTAL GÉNÉRAL	**400 000 000**	**0**		

11. RECOMMANDATIONS

Les recommandations ci-après sont formulées pour un aménagement et un fonctionnement réussi des PCJ de Zégoua.

R1 **Formation des agents pour la simplification et harmonisation des procédures**

Les opérations conjointes et la nécessité de respecter la juridiction dans un environnement des PCJ requiert des considérations spécifiques lors de l'élaboration des procédures des PCJ. Après l'élaboration de procédures des PCJ, il est important de veiller à ce que les autorités frontalières de Zégoua soient amplement formées pour qu'elles s'approprient les nouvelles procédures. La formation doit être effectuée avant le début des opérations des PCJ. Il est souhaitable que, dans la mesure du possible, la formation des fonctionnaires des pays limitrophes que sont la Cote d'Ivoire et le Mali soit menée conjointement avec celle des représentants de tous les organismes frontaliers. En plus de la formation, un projet des PCJ doit également organiser des activités de sensibilisation et d'information pour la communauté locale et les prestataires de services du secteur privé (par exemple, les transitaires).

R2 **Gestion des Situations d'urgence**

Certains événements imprévus peuvent perturber les opérations des PCJ, notamment les catastrophes naturelles, l'instabilité politique, ou le déclenchement de certaines épidémies. Selon l'ampleur de ces événements, il peut y avoir une nécessité impérieuse de fermer temporairement la frontière et de cesser les opérations des PCJ. Une des mises en garde est que du point de vue de l'immigration, il est généralement recommandé de ne pas fermer les frontières pendant les périodes de crise humanitaire. Dans ce cas, un comité bilatéral au niveau de la frontière des deux Etats parties des PCJ de Zégoua touché devra convoquer immédiatement une réunion pour régler la situation. Si les symptômes persistent ou si la situation se détériore, la question doit être portée auprès des autorités nationales bilatérales pour une décision de l'exécutif sur les opérations à effectuer aux PCJ

R3 **Point de contrôle sanitaire**

Les responsables de la santé (Institut de la santé publique) fournissent des services importants à la frontière - ils aident à protéger les communautés locales et nationales par l'identification et la sensibilisation sur les maladies et les infections. Compte tenu de l'augmentation des migrations à l'échelle mondiale, on note une recrudescence exponentielle des menaces de maladies et d'autres risques pour la santé au plan international par conséquent les PCJ de Zégoua devra prendre en compte l'aménagement d'un local pour le contrôle et le suivi sanitaire des populations traversant à la frontière.

R4 **Considérations pour les communautés frontalières**

De nombreux pays disposent d'un système de permis de voyage délivrés localement (laisser passer de frontière) ou de jetons, habituellement émis par les autorités locales, et qui ont une validité limitée et des restrictions en matière de déplacement. Les responsables de l'immigration dans les PCJ doivent parvenir à des accords sur l'acceptabilité du permis de transit local comme un document de Voyage; si cela est jugé acceptable, la formulation d'un système rigoureux de délivrance de permis insensibles aux fraudes, notamment par l'utilisation de la biométrie; et la facilitation des mouvements des résidents des communautés locales de part et d'autre des PCJ.

R5 **Harmonisation, fonctionnement des PCJ avec les habitudes des communautés riveraines**

Les PCJ affectent les communautés de diverses manières. Alors que les effets bien visibles et quantifiables des PCJ tendent à être les opérations des personnes morales et les voyageurs impliqués dans le commerce international et souvent localisés loin des postes frontaliers, il est important de veiller à ce que les opérations des PCJ profitent à tous les utilisateurs. A cet égard, il est recommandé de prendre en compte les besoins des catégories d'utilisateurs sélectionnés de postes frontaliers, notamment, les communautés locales frontalières les petits commerçants et les femmes. La philosophie générale qui doit guider la mise en place des PCJ est de faire en sorte que la vie des habitants des communautés frontalières, des ménages affectés par le projet et des usagers ne soit pas affectée par l'introduction des opérations des PCJ.

R6 **Simplification des procédures frontalières pour les communautés locales les petits commerçants**

Un grand nombre de passagers frontaliers sont situés dans des communautés très soudées avec des cultures et des relations qui transcendent les lignes frontalières (et peuvent même avoir précédé l'établissement de la frontière). Ces communautés sur les deux côtés de la frontière sont souvent interdépendantes de leurs activités sociales et économiques. Le trafic transnational des communautés locales frontalières est très dense. Dans ces communautés frontalières, les établissements/services publics tels que les écoles, les marchés et les centres de santé sont situés sur un côté de la frontière ou de l'autre. Une partie importante du commerce intra-africain est menée par les petits commerçants. Des statistiques fiables ne sont pas disponibles, mais plusieurs études ont vérifié les preuves anecdotiques qui existent déjà et qui montrent qu'il y a une quantité considérable de petit commerce transfrontalier. Les petits commerçants sont souvent des femmes et vivent dans les communautés frontalières environnantes; par conséquent, certaines des questions les concernant sont également abordées dans les PCJ sur les considérations pour les communautés frontalières et la sous-section sur les considérations de genre pour les PCJ. La charte des commerçants transfrontaliers développée par la Banque mondiale devra être mis en œuvre.

R7 **Considérations liées au genre dans l'exploitation des PCJ**

Les femmes jouent un rôle important dans le petit commerce transfrontalier par rapport aux hommes. La majorité des petites commerçantes sont des femmes. Malheureusement, la plupart des femmes impliquées dans le commerce frontalier à faible échelle ne sont relativement pas informées des exigences de procédure formelle pour les activités d'importation et d'exportation. En conséquence de quoi, la conception des installations des PCJ et l'introduction des opérations des PCJ devraient inclure une stratégie claire sur la façon d'améliorer l'expérience des femmes aux postes frontaliers. Le commerce formel à grande échelle est encore dominé par les hommes.

Les femmes ont tendance à être plus vulnérables au harcèlement à la frontière, il est recommandé que la conception des installations fournisse des emplacements ouverts qui peuvent aider à réduire de tels incidents. Le nombre de femmes officiers travaillant aux frontières devrait être augmenté, ce qui entre autres facteurs pourrait aider à créer un environnement exempt de harcèlement. Les PCJ devraient inclure des installations appropriées qui répondent aux besoins des femmes en matière d'hygiène et les questions connexes.

En outre, dans le cadre des interventions de renforcement des capacités prévues liées à l'introduction et le fonctionnement des PCJ, ciblant les commerçants et les agents des services frontaliers, des sessions spécifiques devraient être pris en considération sur les soins de l'égalité des sexes envers la clientèle, les risques spécifiques au genre, et les stratégies de prévention / d'atténuation des cas type de harcèlement / violence lié au genre à la frontière.

R8 **Contrôle des piétons et des passagers des transports publics**

La séparation des files d'usagers dans les PCJ doit être envisagée. Le flux de trafic à travers le PCJ pour chaque catégorie de passagers doit être clairement indiqué par des signaux. Les passagers utilisant les transports publics doivent débarquer du véhicule au début de la route piétonne et suivre le cheminement des piétons. Il doit y avoir des modalités particulières pour le traitement des conducteurs à des fins de facilitation.

R9 Contrôle des passagers en moyen de transports privés

Les voyageurs utilisant un moyen de transport privé doivent suivre un itinéraire séparé dans les PCJ. Ils peuvent rester dans leurs véhicules et être contrôlés par les agents utilisant des stands conçus à cet effet et / ou de l'équipement de vérification mobile. Lorsque l'aménagement physique et la taille des PCJ ne permettent pas de points de contrôle distincts, les passagers en transport privé doivent garer leurs véhicules et suivre le cheminement des piétons. Un point de contrôle permettant de s'assurer que toutes les formalités ont été remplies pour ces véhicules avant de pouvoir continuer dans le pays de destination sera nécessaire.

R10 TIC et échanges des données

Les TIC sont une composante essentielle des systèmes de collaboration des guichets uniques, la simplification de la documentation, la gestion des frontières, et la modernisation des douanes, l'immigration et les services connexes. L'augmentation du nombre de voyageurs concomitamment avec la densité de la circulation des véhicules et des marchandises aux frontières nécessite un équilibre stratégique entre les contrôles et la facilitation. Les TIC permettent l'utilisation efficace de ressources limitées pour gérer les frontières en facilitant l'intra et l'inter- connectivité des organismes, tout en favorisant l'échange de données, qui est vital pour la mise en œuvre des systèmes de gestion des risques adaptés et pour comprendre l'évolution de la mobilité et du commerce.

R11 Dédouanement des marchandises

Les douanes et d'autres organismes frontaliers doivent dans le cadre de leur mission concilier différentes exigences antagonistes, notamment le commerce, l'économie, les questions fiscales. budgétaires, la lutte contre la criminalité, les préoccupations environnementales et le transport. Au sein des PCJ, le contrôle des marchandises est guidé par des modes opératoires particuliers qui nécessitent un ordonnancement des contrôles selon l'une des modalités suivantes, contrôles État par État ou contrôles organisme par organisme. Dans la conduite de leurs contrôles, les pays limitrophes doivent préciser dans leur accord des PCJ l'ordonnancement et la forme retenus pour les contrôles à leurs PCJ. Lorsque cela est possible, les pays limitrophes doivent effectuer leurs contrôles par le biais de la transformation simultanée des documents et des inspections conjointes et les vérifications, par tous les organismes nationaux du pays ou des pays ayant un intérêt dans l'exercice de leurs contrôles. Des procédures spéciales concernent les formalités relatives aux marchandises dangereuses, aux marchandises périssables, les formalités relatives aux cargaisons anormales ou de grande dimension, et les formalités des véhicules vides en retour de transport de fret.

R12 Renforcement de la sécurité à travers la gestion des frontières dans des PCJ

Des mesures permettant d'accélérer les contrôles sur les marchandises et sur la circulation des personnes ne doivent pas compromettre l'intégrité de la frontière et de la sécurité nationale. Les dispositions à prendre concernent (i) la collecte de renseignements et le partage des informations, (ii) les crimes transfrontaliers, (iii) la gestion des risques et des menaces, (iv) la protection des groupes vulnérables (plus de détails fournis sur la protection des groupes vulnérables), (v) les enquêtes et des opérations conjointes, (vi) les fouilles de véhicules de fret et de tourisme en recherche des personnes clandestines, et (vii) la sécurisation des cargaisons.

12. CONCLUSION

La présente EIES, après avoir situé le contexte et la justification du projet, donné les objectifs de l'Etude d'impact, s'est intéressée essentiellement à l'approche méthodologique de l'étude. L'état des lieux du site du projet et son environnement immédiat, la description des standards d'aménagement proposés par le consultant, des travaux à réaliser dans le cadre du projet et ses enjeux environnementaux, le cadre législatif, règlementaire et les dispositions institutionnelles, la zone d'étude, le milieu biophysique, humain et économique ont été par la suite abordés.

Les études techniques d'impact environnemental et social des travaux de construction et de l'aménagement des postes de contrôle juxtaposés de Zégoua ont permis de mieux cerner les différents enjeux environnementaux et sociaux du Projet L'analyse des impacts a montré des impacts significatifs positifs surtout pendant la phase d'exploitation et des impacts négatifs notoires durant la phase d'exécution des travaux, mais réductibles avec l'application des mesures d'atténuation proposées.

Le rapport a ensuite procédé à l'évaluation des impacts potentiels du projet sur les principales composantes environnementales (milieu biophysique et milieu humain). Ainsi, des résultats de l'analyse d'impacts du projet de construction des PCJ, il ressort que le projet ne développe que peu des impacts négatifs irréversibles sur l'environnement. Il entre dans le cadre de la politique d'érection des PCJ de l'espace UEMOA.

Il ressort de l'analyse des impacts du projet de construction des PCJ, que le projet ne développe pas d'impacts négatifs irréversibles sur l'environnement socio-économique.

Par conséquent, la réalisation du projet s'impose, surtout au vu de la quête de la facilitation du transport et du transit entre les deux pays. Le plan d'établissement des PCJ pourrait contribuer à stimuler davantage l'investissement s'il est intégré dans une stratégie globale de développement de la région de la frontière.

Pour que le projet s'intègre de façon harmonieuse dans son environnement, des mesures d'atténuation, de compensation, d'optimisation, un programme de surveillance et suivi environnemental puis le coût des mesures environnementales sont proposés dans un Plan de Gestion Environnementale et Sociale (PGES).

Le coût global brut des mesures environnementales et sociales proposées dans le PGES rentrant dans le cadre des travaux du présent projet s'élève à **quatre cents millions (400 000 000) francs CFA**.

13. REFERENCES BIBLIOGRAPHIQUES

Article « atmosphère, pollution » ; Encyclopédie Encarta

Article « ozone, couche d'ozone », Encyclopédie Encarta

BURGEAP, Etude d'Impact Environnemental de la Liaison Riviera-Marcory - Abidjan Côte d'Ivoire, février 1998

CERCA et COURA, Encyclopédie internationale des sciences et des techniques, 3ème trimestre 1970

EDI René, Précis de Comptabilité SYSCOA

Encyclopédie universalis, volume 4 ; 1988

HUSAIN Sadar, Evaluation des impacts environnementaux, deuxième édition, 1996

Institut de Géographie Tropicale de l'Université Nationale de Côte d'Ivoire ; Cahier de géographie tropicale, N° 4, Septembre 1996

Institut National de la Statistique, Recensement Général de la Population et l'Habitation 1998 (RGPH 98)

Journal Officiel de la République de Côte d'Ivoire ; La loi cadre n°96-766 du 03 octobre 1996, portant Code de l'Environnement.6 février 1997

Journal Officiel de la République de Côte d'Ivoire ; La loi cadre n°98-669 du 23 décembre 1998, portant Code de l'Eau ; 18 février 1999

Journal Officiel de la République de Côte d'Ivoire ; Le 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) ; février 1998

Journal Officiel de la République de Côte d'Ivoire ;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 ; novembre 1996

MARTIN Jean et MAYSTRE Lucien Yves, Santé et pollution de l'air, collection 'Gérer l'environnement', 1988

SERGES Antoine et DOMINICI Louis, Monographie scientifique – météorologie et pollution de l'air ; Collection environnement ; – La documentation française - Paris 1978

SODECI (2007) : APD renforcement de la production d'eau potable des quartiers d'Abidjan Nord Est ; 32 p.
WHO, Management and control of the environment. WHO/PEP/89.1 (Evaluation rapide des sources de pollution de l'air, de l'eau et du sol, OMS) Publication offset N°62, 1989

Walder MASIERI, Mathématiques financières, Collection DALLOZ

14. ANNEXES

1. Termes de références
2. Procès-verbal de la consultation publique
3. Clause environnementale et sociale
4. Projet de décret de cession de parcelle
5. Décret n 2016-0344 autorisant la cession du site des PCJ de Zégoua
6. Extrait du plan de limitation des PCJ de Zégoua

1. Termes de références

SCANNING SYSTEMS

A Tassec Investment Holdings ' Company

ETUDES TECHNIQUES DETAILLEES DU PROJET DE CONSTRUCTION DES POSTES DE CONTROLE JUXTAPOSES DE ZEGOUA (FRONTIERE ENTRE LE MALI ET LA COTE D'IVOIRE)

TERMES DE REFERENCE

Aout 2018

1 Introduction 3
2 Consistance de l'étude 3
2.1 Objet de l'étude 3
2.2 Contenu de l'étude 3
3 Etude d'Avant-projet sommaire (APS) et d'impact environnemental et social (EIES) 4
3.1 Etude d'Avant-projet sommaire (APS) 4
3.2 Etude d'impact environnemental et social (EIES) 5
4 Etude d'Avant-projet détaillé (APD) 6
4.1 Etudes Techniques des bâtiments et locaux annexes 6
4.2 Etudes des voiries et réseau divers (VRD) 7
4.2.1 Etudes des voiries et parking 7
4.2.2 Étude d'assainissement et drainage 7
4.2.3 Adduction en eau potable (AEP) 7
4.2.4 Réseau d'éclairage et équipements 8
4.2.5 Réseau incendie 8
5 Obligations de scanning systems et du consultant 8
5.1 Obligations du Consultant 8
5.2 Obligations de scanning systems 8
6 Experts à mobiliser par le consultant 8
6.1 Experts principaux 8
6.2 Experts secondaires 9
7 Rapports attendus 9
7.1 Rapports 9
7.1.1 Rapport d'orientation 9
7.1.2 Rapport d'avant-projet sommaire 9
7.1.3 Rapport d'étude d'impact environnemental et social 10
7.1.4 Rapport d'avant-projet détaillé 10
8 Calendrier d'exécution des études 11

1 Introduction

Les obstacles non tarifaires à la fluidité du trafic dont les arrêts sur les couloirs routiers se traduisent par des contrôles redondants et le paiement de taxes sans reçu qui constituent une charge financière et cause de retards qui entravent le libre développement de l'activité de transport.

C'est fort de ce constat et afin d'améliorer la fluidité des échanges le long des axes routiers inter-Etats et au niveau des postes frontières, que la CEDEAO et l'UEMOA ont convenu d'élaborer et de mettre en œuvre un Programme régional de facilitation des transports et transit routiers de l'Afrique de l'Ouest qui comporte cinq composantes principales, dont l'une des composantes majeures est la création de Postes de Contrôle Juxtaposés.

Dans le cadre de la mise en œuvre dudit programme, l'UEMOA a concédé à la société Scanning systems, le financement, la réalisation et l'exploitation des Postes de contrôle juxtaposés à la frontière Mali Côte d'Ivoire, précisément à Zégoua.

Le projet a pour objectif global d'améliorer la compétitivité des économies des Etats membres de la sous-région, en fluidifiant les échanges intrarégionaux par l'élimination des barrières non tarifaires, sur les corridors. Spécifiquement il vise la simplification des procédures de contrôle aux points de passage des frontières entre les Etats pour les personnes, marchandises et moyens de transport, par la mise en place de moyens modernes en termes d'infrastructures, d'équipements et de traitement administratif et douanier, dans le but de rendre le trafic plus fluide et réduire les coûts qui y sont associés.

Le site retenu pour la construction des PCJ de Zégoua intègre l'espace actuellement utilisé par les Douanes Maliennes pour ces opérations. D'une surface d'environ 14 ha et partiellement exploitée par les Douanes, il comprend des bâtiments, des équipements, des parkings, ...L'environnement immédiat du site est entouré de bâtis, commerce, école, administration, ainsi que la route nationale qui borde un côté.

Fort de l'expérience spécifique acquises dans l'exploitation du PCJ pilote de Cinkansé opérationnelle depuis 2011, Scanning Systems a réalisé avec un cabinet d'architecture, des études préalables d'aménagement et de définition de bâtiments types. Des modifications pourront être apportées suivants les projets/sites au portefeuille de Scanning Systems pour les adapter à chaque situation particulière.

Les présents Termes de Référence (TDR) sont élaborés en vue de la réalisation des études techniques détaillées, du projet de construction des postes de contrôle juxtaposés de Zégoua à la frontière entre la Côte d'Ivoire et le Mali.

2 Consistance de l'étude

2.1 Objet de l'étude

Les présents Termes de Référence (TDR) concernent les prestations à fournir par le Consultant chargé de l'étude du projet. L'étude a pour finalité la réalisation des études techniques détaillées, et la détermination du coût estimatif des travaux de construction des postes.

L'attention du Consultant est attirée sur le fait que le poste est situé à la frontière entre le Mali et la Côte d'Ivoire. Il est informé que ces études seront soumises à l'UEMOA, l'Autorité Concédante qui les partagera avec les Etats pour validation.

Le consultant assistera Scanning Systems lors des séances de validation.

2.2 Contenu de l'étude

Les prestations du consultant consisteront en l'étude technique détaillée du projet de construction des postes de contrôle juxtaposés de Zégoua à la frontière entre le Mali et la Côte d'Ivoire.

Les prestations de Consultant seront exécutées en deux (2) phases principales qui sont les suivantes :

- Phase A : Etudes d'avant-projet sommaire (APS) et étude d'impact environnemental et social (EIES), de l'aménagement et de l'équipement du site, ou la validation des études existantes ;
- Phase B : Etudes d'avant-projet détaillé (APD) de l'équipement du site, ou la validation des études existantes ;

Phase A **Etude APS et EIES**

Phase A.1 Etudes techniques : elles consisteront notamment en la réalisation des études techniques d'avant-projet sommaire (APS), ou à la validation, des études techniques existantes pour celles réalisées mises à disposition du consultant.

Phase A.2 Etudes d'impact environnemental et social (EIES) : elles seront réalisées sur la base des études techniques d'APS conformément à la réglementation et aux normes en la matière. Elles seront complétées par un plan de gestion environnementale et sociale (PGES).

Phase B **Etude d'avant-projet détaillé (APD)**

- études techniques de la plateforme du site (parking, etc.), des accès au site, des voiries, des parkings, et des réseaux divers (alimentation électrique, alimentation en eau potable, assainissement, drainage des eaux de ruissellement, incendie etc.) ;
- études techniques des bâtiments et locaux annexes;
- études techniques des équipements (transformateur, groupes électrogènes et système de vidéosurveillance notamment) ;
- élaboration des plans et schémas ;
- élaboration des spécifications techniques des travaux et équipements ;
- établissement des plannings prévisionnels des travaux et de la fourniture et installation des équipements ;
- établissement du devis quantitatif et estimatif des travaux et des équipements.

3 Etude d'Avant-projet sommaire (APS) et d'impact environnemental et social (EIES)

3.1 Etude d'Avant-projet sommaire (APS)

l'objectif de cette phase est la conception d'une organisation des traitements des passages, la plus performante possible dans le respect des réglementations de contrôle frontalier des pays, de transcrire cette organisation au niveau du terrain affecté au poste, dans une définition de l'aménagement du terrain et d'agencement des zones et des locaux, et enfin de dimensionner les équipements du poste (parkings, locaux, circulations, etc.) en fonction des trafics et de la prévision de croissance sur 20 ans mais aussi du niveau de qualité de service attendu par les usagers (temps de traitement, temps d'attente, confort de passage, sécurité, ...).

A cet effet, les prestations de cette phase porteront plus précisément sur :

(i) La reconnaissance au niveau de chacun des deux pays, de la réglementation des contrôles au niveau des postes frontières routiers (nature des contrôles, corps assermentés pour réaliser ces contrôles, etc.) ;

(ii) La reconnaissance au niveau de chacun des deux pays, pour chaque type et statuts de passage frontalier (migrants, marchandises, transit par container, par citerne, par véhicule scellé, transit par véhicule non scellé, etc.), des modalités et procédures documentaires de contrôle en vigueur, avec l'estimation des temps de traitement, suivant la nature des contrôles (douanes – marchandises et véhicules, police des migrations, police sanitaire aux frontières, etc.) ;

(iii) La reconnaissance analytique de l'application actuelle des règlements, modalités et procédures de contrôle, aux postes frontières actuels, ainsi que de l'organisation des traitements des passages pour la réalisation des contrôles (contrôle des migrants, de leurs bagages, des marchandises, des véhicules, etc.) ;

(iv) La conception de l'organisation des traitements des passages au niveau des futurs postes de contrôle juxtaposé (réduction au maximum du nombre de corps de contrôle, de guichets de contrôle, possibilités de regroupement de certains contrôles au niveau d'un corps à compétence horizontale [douanes, etc.] tout en restant dans le respect de la réglementation en vigueur en matière des contrôles obligatoires au niveau des frontières, et en matière de procédures documentaires et formalités à remplir (documents à remplir, etc.), ainsi que dans le respect de la réglementation en vigueur quant aux compétences des corps de contrôle ;

(v) L'établissement des formalités et procédures de l'organisation ainsi définie ;

(vi) L'estimation des temps de traitement des passages pour chaque type et statut de passages ; ces temps devant aider aux dimensionnements des éléments composant la plateforme et la zone de contrôle ;

(vii) L'étude de l'aménagement de la plate-forme du poste abritant la zone de contrôle du poste en fonction de la nouvelle organisation des traitements des passages et en tenant compte des autres services aux usagers à développer ultérieurement sur la plateforme . Cette étude définira les fonctions à organiser sur la plateforme, les zones qui seront dédiées à ces différentes fonctions, l'agencement entre les zones, les circulations, etc. ;

(viii) étude de l'aménagement de la zone de contrôle en transcrivant dans l'espace de cette zone la nouvelle organisation des traitements des passages (espace de contrôle des véhicules, des marchandises, des migrants et de leurs bagages, spécialisations des espaces et couloirs de contrôle par catégorie de véhicules et de trafics, magasins etc.) ;

(ix) l'étude de l'agencement intérieur des locaux en y transcrivant les nouvelles organisations et procédures de traitement des passages ;

(x) l'établissement de variantes d'aménagement de la plate-forme, de la zone de contrôle, et d'agencement des locaux, devant guider les études techniques détaillées de construction des postes ;

(xi) l'estimation des coûts des travaux pour les différentes variantes

L'aménagement devra tenir compte de la réglementation et les procédures en vigueur au Mali et de la Côte d'Ivoire, notamment en matière de sécurité et protection civile.

L'étude tiendra compte de la réglementation communautaire portant sur les contrôles routiers, sur les contrôles de la charge à l'essieu, ainsi que sur le cadre institutionnel des postes de contrôle juxtaposé.

Fort de l'expérience spécifique acquise dans l'exploitation du PCJ pilote de Cinkansé opérationnelle depuis 2011, Scanning Systems a réalisé, avec un cabinet d'architecture, des études préalables de définition types d'aménagement et de bâtiments qu'il compte reproduire sur les projets/sites à son portefeuille. Ces études préalables seront mises à la disposition du Consultant, il les analysera minutieusement et fera des propositions spécifiques pour une bonne fonctionnalité des PCJ. Le Consultant fort de son expérience en matière d'aménagement proposera le meilleur plan d'aménagement du site et la meilleure étude technique qui apportera les adaptations à chaque situation particulière.

3.2 Etude d'impact environnemental et social (EIES)

Le consultant conduira une étude d'impact environnemental et social pour prévoir, contrôler, et atténuer les impacts potentiels, que pourraient avoir l'ouvrage en phase de construction et d'exploitation sur les bénéficiaires, les populations locales, l'environnement de la zone d'influence en général du projet....

Il mènera dans ce cadre des consultations avec toutes les parties prenantes identifiées du projet dans les deux Etats dans le processus d'évaluation d'impact environnemental et social, qui seront appropriées, clairement définies, peu compliquées et faciles à mettre en œuvre.
Cette étude sera réalisée conformément aux procédures et à la méthodologie d'évaluation des impacts sur l'environnement suivant les textes en vigueur au Mali et le cas échéant en Côte d'Ivoire

Les tâches spécifiques suivantes, entre autres, seront exigées :

- Identifier, évaluer, et mesurer si possible l'ampleur des impacts potentiels et les risques environnementaux et sociaux dans la zone de l'intervention du projet ;

- Les prévisions de changements dans l'environnement résultant des activités du projet devront être considérées, et une évaluation de l'effet sur l'environnement physique, biologique, et humain environnant devra être présentée. En plus du chantier de construction, les carrières, fosses d'emprunt et les zones de stockage matérielles servant au projet devront être prises en considération. Les points à traiter seront les suivants :
  - ✓ **général :** effets sur la biodiversité causés par la facilitation de l'accès à des implantations spontanées ; interférence entre les mouvements de faune sauvage et bétail ; effet sur l'hydrologie due à la réhabilitation/maintenance de la route ; impacts sur les ressources terrestres provoquées par le dégagement des emprises, la mise à niveau et le bitumage de la chaussée ;

  - ✓ **qualité de l'air :** pollution atmosphérique due aux centrales d'enrobage, poussière due aux travaux de construction/réhabilitation et à l'équipement ;

  - ✓ **ressources terrestres** : perte de la couverture végétale, glissements de terrain, érosions, amoncellements le long de la route et dégradation du système de drainage ;

- ✓ **qualité de l'eau** : sédimentation des rivières/fleuves, flaques de carburant et pétrole, pollution de l'eau à partir des flaques ou autres produits contaminateurs accumulés sur la surface de la route ;

- ✓ **socio-économique/culturel** : description et évaluation des impacts potentiels sur les populations de communautés riveraines, particulièrement, impact sur : la démographie, les activités économiques, la pauvreté, le genre, la jeunesse et le VIH/SIDA ; interférence entre mouvements de personnes ; destruction de sites culturels/historiques importants ; demande accrue en carburants pour véhicules à moteur ; accidents de la route, impact sur les modes de transport non-motorisés ; effets sur l'économie locale et régionale ; et présence de main-d'œuvre non résidente.

- développer une liste des impacts environnementaux et sociaux indirects et directs et des mesures de réduction des impacts qui pourraient être utilisée pour le suivi des impacts ; développer un plan de suivi environnemental et social pour s'assurer que les impacts environnementaux et sociaux seront efficacement atténués. La responsabilité institutionnelle de la réduction et de la surveillance des impacts devra être détaillée. Suggérer des mesures de renforcement des capacités comprenant une formation, un planning, des coûts et durée ciblés ;

- évaluer la capacité du gouvernement et des organisations concernées à gérer les questions environnementales et sociales du projet et proposer des mesures pour renforcer leur capacité et fournir la formation technique relative aux exigences en matière de politiques de sauvegardes et besoins de sensibilisation (dans les secteurs public et privé) qui doivent être mis en œuvre dans le cadre du projet proposé ;

- développer un plan simple de consultation du public, concis et facile d'emploi pendant la durée d'exécution du projet. Le but de la mission du consultant est de rechercher la participation des communautés, des organisations non gouvernementales (ONG) et de toutes les autres parties prenantes dans les activités de projet, introduisant ainsi la transparence et la responsabilisation dans le projet. Ce plan doit être inclus en annexe de l'EIES ;

- Élaborer un plan de gestion environnementale et social (PGES) qui définit les mesures d'atténuation et de bonification, de suivi, de consultation et de renforcement institutionnel, à mettre en œuvre durant l'exécution et l'exploitation de l'ouvrage. Ce plan devra être assorti des coûts estimatifs ainsi que des entités/structures qui devront supporter ces charges.

- Elaborer un plan d'action et de réinstallation qui définisse à titre indicatif: le cadre institutionnel et réglementaire, la stratégie de déplacement et de réinstallation des personnes affectées par le projet, le dispositif d'exécution, le dispositif de financement, le dispositif de consultation, concertation, suivi et recours

Le Consultant assistera SCANNING SYSTEMS lors de la validation de l'EIES par les autorités compétentes conformément aux procédures édictées par le Code de l'Environnement.

4 Etude d'Avant-projet détaillé (APD)

L'avant-projet détaillé consistera à approfondir les études d'avant-projet sommaire de l'option retenue à l'issue des conclusions de celles-ci et des observations du Maître d'Ouvrage.

Les études d'avant-projet détaillé (APD) comprendront les tâches suivantes :

- étude des bâtiments et locaux annexes
- étude des VRD ;

4.1 Etudes Techniques des bâtiments et locaux annexes

Sur la base de la variante d'agencement des locaux validées, le Consultant dimensionnera les bâtiments principaux, annexes, de contrôle et les zones de contrôle en respectant la réglementation en vigueur au Mali et en Côte d'Ivoire et dans l'espace UEMOA pour ces types de bâtiment.

Le dossier sera composé :

- des calculs de fondation en fonction des résultats géotechniques de portance de la plateforme ;
- des plans de situation par rapport à la plateforme ;

- des plans architecturaux et de toutes les coupes nécessaires ;
- des calculs de ferraillage des poutres et dalles en prenant en compte les réglementations en vigueur (bâtiment accessible au public, prescription anti-incendie, etc.) ;
- des plans des différents corps d'état (réseau EP, réseau évacuation des EU, réseau électrique, réseau téléphonique, réseau informatique, réseau anti-incendie, etc.) ;
- des plans des fosses septiques et puits perdus concernés par les bâtiments ;
- des prescriptions techniques générales et spécifiques aux différents corps d'état ;
- des quantitatifs des différentes parties des bâtiments ;
- des devis estimatifs des travaux.

Les plans devront respecter les procédures de construction du Mali et de la Côte d'Ivoire.

4.2 Etudes des voiries et réseau divers (VRD)

4.2.1 Etudes des voiries et parking

A partir du projet d'aménagement qui sera validé, le consultant procédera à l'étude technique des voiries et parking. Il définira les profils en long, les profils en travers, les points de croisements, courbe, devers, rayons…

Il veillera à ce que les caractéristiques géométriques et l'aménagement (espace vert, séparateur, rond-point, bordure, courbe, rayons …) permettent la fluidité du trafic en se servant des prescriptions réglementaires en la matière (vitesse de référence, rayon rond et courbes, poids charge à l'essieu, gabarit,...)

Les levés topographiques et d'états des lieux ayant servir à l'étude préalable d'aménagement type seront mis à disposition du consultant.

Pour la structure des chaussés, trois variantes seront proposées, dont le revêtement en pavé, Béton armé. Les résultats des études géotechniques seront mis à dispositions du consultant, pour le dimensionnement des couches de chaussée.

En plus de la géométrie routière, le consultant devra définir les éléments de signalisation horizontale et verticale nécessaires pour la sécurité routière et la fluidité de circulation.

4.2.2 Étude d'assainissement et drainage

Il s'agit d'assainir la plate-forme afin d'éviter toute submersion et/ou stagnation des eaux de ruissellement qui pourraient causer des dommages aux infrastructures et équipements en créant une perturbation des services offerts. Le consultant proposera à cet effet, un système d'assainissement et de drainage de la plate-forme et des zones environnantes tout en intégrant les mesures de protection de l'environnement.

Cette étude comprendra les études hydrologiques et hydrauliques qui porteront sur l'identification et l'inspection des ouvrages existants, la collecte, l'analyse et l'exploitation des données climatiques, les calculs hydrologiques, afin de faire le dimensionnement hydraulique des ouvrages en considérant une période de récurrence adaptée à l'importance des ouvrages (au moins 10 ans pour les ouvrages mineurs et 50 ans pour les ouvrages exceptionnels).
Le système d'assainissement pluvial à définir devra être économique, simple de construction et ayant un cout d'exploitation acceptable. Les dimensionnements seront faits en utilisant les formules adaptées pour le(s) bassin(s) versant(s) défini(s).

Le consultant est informé de la fréquentation de la plateforme par des camions avec les fuites d'huile, carburant, ainsi que l'existence d'une zone hydrocarbure et bétail. Il devra de ce fait se pencher sur la nécessité de traiter les eaux de la plateforme, ou de certaines zones avant leur rejet dans la nature. Les ouvrages de traitement appropriés devront être proposés et être implantés par le prestataire.

4.2.3 Adduction en eau potable (AEP)

Pour garantir l'approvisionnement en eau du site, il sera installé un système autonome d'adduction en eau potable.
De ce fait, le consultant devra mener une étude complète d'AEP en évaluant les besoins en consommation du personnel, des usagers, des espaces verts, du bétail, alimentation des poteaux d'incendies… qui seront estimés à partir des ratios normatifs en la matière.

Il définira le débit nécessaire du forage, ou la capacité de l'eau de surface qu'il propose d'utiliser comme source d'alimentation du système. Il devra noter qu'il existe deux forages sur le site dont l'un n'est plus exploité.
Pour le système qu'il concevra, le consultant examinera la possibilité d'utiliser l'un des deux forages (il devra recueilli auprès des services compétents les caractéristiques de ces forages).
Les résultats des études fourniront la capacité du château, les caractéristiques des équipements (pompe, suppresseur, vanne, autres pièces spéciaux,...), diamètre et longueur des canalisations, système de traitement de l'eau, bâche à eau...
Le consultant veillera à respecter les normes et réglementations d'usage en matière d'AEP.

4.2.4 Réseau d'éclairage et équipements

Le site disposera d'un système d'éclairage pour la sécurité des biens et personnes.
Le prestataire déterminera la capacité de la fourniture du service public d'électricité et la possibilité de fournir de l'énergie au site pour le fonctionnement de l'ensemble des besoins en équipements. Il déterminera le réseau nécessaire pour alimenter en électricité le site.
Le consultant proposera des poteaux électriques alimentés par des panneaux solaires, avec une couverture suffisante du site pour le niveau d'éclairage requis.
Pour la continuité de fourniture d'énergie, et l'alimentation en électricité du site, un (des) groupe(s) électrogène (s) et un transformateur sont nécessaires. Les caractéristiques de ces équipements devront être définies par le prestataire, ainsi que l'espace de leur localisation.

4.2.5 Réseau incendie

Un réseau incendie est prévu sur le site pour servir de dispositif de premier secours. Le prestataire proposera après évaluation des risques identifiés un système adéquat pour une intervention en cas d'incendie.
Les équipements à proposer devront prendre en compte la sécurité incendie définie pour les bâtiments.

Le consultant est informé que le premier poste pompier proche du site est à environ 100 km dans la ville de Sikasso. Il évaluera la capacité dudit poste pour mieux concevoir le système incendie du site.

5 Obligations de scanning systems et du consultant

5.1 Obligations du Consultant

Le Consultant fera un inventaire de tous les documents mis à sa disposition par Scanning Systems ou produits au cours de la mission pour les besoins de l'étude. Ces documents dont il aura la garde devront être restitués à la fin de la mission. Le Consultant analysera et interprétera les données, qui lui seront fournies par ces documents ou par d'autres sources, sous sa seule responsabilité. Ces documents doivent être considérés comme confidentiels et utilisés comme tels.

Le Consultant sera tenu au respect du secret professionnel pendant et après sa mission.

5.2 Obligations de scanning systems

Scanning systems mettra à la disposition du Consultant les études préalables d'aménagement et de bâtiments types qu'il a réalisées. Scanning Systems assistera le consultant pour régler les difficultés d'accès au site du projet et aux administrations des pays.

6 Experts à mobiliser par le consultant

Le consultant devra mobiliser pour sa mission, au minimum les experts suivants :

6.1 Experts principaux

(i) **Un ingénieur spécialisé en VRD** : Il sera un ingénieur en Génie Civil (niveau BAC + 4 ans ou expérience équivalente), ayant 10 ans minimum d'expérience en matière de conception de projets de routes et / ou VRD. Il aura également de bonnes connaissances en géotechnique routière. Il devra avoir réalisé au moins 2 projets similaires aux cours des cinq dernières années. Il sera mobilisé sur le projet six (06) mois.

(ii) **Un ingénieur spécialisé en bâtiment** : Il sera un Ingénieur en Génie civil (niveau BAC + 4 ans ou expérience équivalente) ayant 10 ans minimum d'expérience en matière d'études de bâtiment, il sera qualifié pour la conception des différents corps d'état. Il aura réalisé dans sa spécialité au moins deux (02) missions similaires au cours des cinq dernières années. La durée de son intervention est estimée à 4 mois.

(iii) **Un spécialiste en étude d'impact environnemental** : il sera de formation socio environnementaliste de niveau supérieure (niveau BAC + 4 ans ou expérience équivalente) qui aura au moins cinq (05) années d'expérience générale en matière d'étude environnementale. Il devra avoir réalisé au moins deux (02) études similaires au cours des trois dernières années. La durée de son intervention est estimée à un trois (03) mois.

(iv) **Un ingénieur spécialisé en assainissement :** Il sera un Ingénieur en Génie civil, génie sanitaire, (niveau BAC + 4 ans ou expérience équivalente) qualifié ou spécialisé en matière de conception ouvrages d'assainissement routiers et de drainage, ayant 5 ans minimum d'expérience en la matière. Il aura réalisé dans sa spécialité au moins deux (02) missions d'étude similaire au cours des trois dernières années. Il sera mobilisé pour trois (03) mois

(v) **Un ingénieur spécialisé en AEP:** Il sera un Ingénieur en Génie civil (niveau BAC + 4 ans ou expérience équivalente) qualifié ou spécialisé d'adduction en eau potable (AEP), ayant 5 ans minimum d'expérience en la matière. Il aura réalisé dans sa spécialité au moins deux (02) missions d'études similaires. La durée de son intervention est estimée à trois (03 mois)

6.2 Experts secondaires

Les experts suivants devront être mobilisés par le consultant pour les domaines relevant de leur expertise en appui aux experts principaux. Il s'agit de personnes qualifiées de niveau bac + 4 à 6 spécialisées en : architecture, sécurité incendie, électricité/électromécanique, géotechnique, calcul de structure, topographie.

7 Rapports attendus

7.1 Rapports

Le Consultant produira les rapports d'orientation, d'avant-projet sommaire, de l'étude d'impact environnemental et social, et d'avant-projet détaillé.

7.1.1 Rapport d'orientation

Le Consultant soumettra un rapport de mobilisation et de démarrage des prestations dans un délai de quinze (15) jours suivant la date de commencement des prestations. Le rapport d'orientation donnera, en plus de l'état de mobilisation du personnel affecté à l'étude, un programme révisé d'exécution de l'étude. Le rapport sera soumis (8) exemplaires.

7.1.2 Rapport d'avant-projet sommaire

Pour les variantes d'aménagement proposées, ce rapport exposera leur fonctionnalité en décrivant l'organisation des différents flux de trafic, l'organisation des procédures et le fonctionnement des Services frontaliers à l'intérieur des PCJ.

Avec l'ensemble des données recueillis, le rapport présentera:

- Les résultats de l'analyse des données climatiques, topographiques, hydraulique/hydrologiques, géologiques, géotechniques, géométriques, sur l'occupation des sols, d'alimentation en électricité et eau etc.
- les résultats de l'étude sur le trafic et les interprétations qui en découlent ;
- la description des niveaux d'aménagement proposés, du choix du corps de chaussée, des zones de stationnements, des types d'infrastructures et équipements proposés. ;
- La localisation des points d'eau disponibles ou de forages et retenue d'eau à réaliser les potentialités de débits du forage pour le poste.

Ce rapport exposera également pour les variantes d'aménagement proposées, une estimation des couts des travaux à réaliser. Les dossiers annexes de pièces graphiques présenteront :

- Les plans des variantes d'aménagement
- Les plans des bâtiments et les coupes appropriés
- Des schémas et autres plans nécessaires pour la compréhension en vue du choix de l'option devant faire l'objet d'APD.

L'ensemble des documents seront soumis (8) exemplaires.

7.1.3 Rapport d'étude d'impact environnemental et social

Ce rapport devra être en tout point conforme aux prescriptions relatives aux Etudes d'Impact Environnementales telles que présenté par le modèle indicatif ci-après :

- synthèse comprenant :
- le résumé non technique,
- l'introduction,
- la description du projet et de son environnement,
- les impacts sur l'environnement (positifs et négatifs),
- les conclusions.
- description du cadre administratif et légal,
- description du projet avec des renseignements sur son objectif, son site, sa conception et sa taille,
- la description des composantes importantes de l'environnement,
- analyse des variantes et des mesures d'atténuation des impacts négatifs sur l'environnement envisageables,
- plan de gestion environnemental et social,
- plan de surveillance et de suivi environnemental,
- consultation du public,
- recommandations à inclure dans le dossier d'appel d'offres de travaux (cahier des prescriptions techniques, cadres du bordereau des prix et du devis estimatif),
- estimation du coût des mesures d'atténuation,
- plan d'action pour l'expropriation et le dédommagement des populations victimes à déplacer

Ce rapport seront soumis (8) exemplaires.

7.1.4 Rapport d'avant-projet détaillé

Ce rapport reprendra dans le détail les études sectorielles (topographiques, géotechniques, assagissement/drainage, voirie/parking, électrification, adduction en eau potable, sécurité incendie, ...) de l'option du projet choisi en APS.

Il présentera également les éléments suivants :

- plan général et de localisation au 1/200 000è ;
- le tracé en plan au 1/2000è ;
- le profil en long au 1/2000è et 1/200è ;
- les profils en travers au 1/200è et 1/20è ;
- le plan général d'implantation du poste,
- les plans des bâtiments et les coupes appropriés (fondations, façades, etc.) y compris les plans des différents corps d'état, les notes de calcul de ferraillage,
- les schémas d'installation électriques
- les plans de coffrage et ferraillage au 1/50è et détails au 1/20è des dalots, fossés, réseaux de drainage et exutoires, les notes de calcul;
- les plans types des accès et les dispositifs de sécurité ;
- le sous dossier équipement/signalisation ;
- les cubatures des terrassements ;
- les pièces écrites devant servir à la rédaction des appels d'offres et marché : mode d'évaluation des travaux, descriptif des travaux, devis quantitatif et estimatif, bordereau des prix unitaires
- etc

L'ensemble des documents seront soumis (8) exemplaires.

8 Calendrier d'exécution des études

La durée des interventions du Consultant est estimée à six(6) mois.

Le calendrier d'exécution des études a été défini à partir de la date de démarrage (Mo) figurant dans l'ordre de service. Sur cette base les échéances principales de remise des rapports se présentent comme suit :

désignation	Durée (mois)	outputs	Echéances
Mobilisation	0,5	Rapport d'orientation	Mo + 0,5 mois
Phase A-Etudes d'avant-projet sommaire (APS) et d'impact environnemental et social (EIES)	3,5	Rapport provisoire d'APS	Mo + 3,5 mois
		validation de l'APS	Mo + 4 mois
		Rapport d'APS définitif	Mo + 4.5 mois
		Rapport provisoire d'EIES	Mo + 3,5 mois
		validation d'EIES	Mo + 4 mois
Phase B-Etudes d'avant-projet détaillé (APD)	2	Rapport provisoire d'APD	Mo + 5 mois
		Rapport d'EIES définitif	Mo + 5 mois
		validation de l'APD	Mo + 5.25 mois
		Rapport APD définitif	Mo + 6 mois

2. Procès-verbal de la consultation publique

ETUDE D'IMPACT ENVIRONNEMENTAL ET SOCIAL DU PROJET DE CONSTRUCTION DES POSTES DE CONTROLE JUXTAPOSES DE ZEGOUA		
MAITRE D'OUVRAGE	MAITRE D'OUVRAGE DELEGUE	CONSULTANT
UEMOA. UNION MONETAIRE OUEST AFRICAINE	SCANNING SYSTEMS	TERRABO- INGENIEUR CONSEIL

PROCES VERBAL DE LA SEANCE DE CONSULTATION PUBLIQUE

Dans le cadre de l'étude d'impact Environnemental et Social (EIES) du projet de construction des postes de contrôle juxtaposés de Zégoua, une séance de consultation publique s'est tenue le Jeudi 17 Janvier 2019 de 09 h30 mn à 12H 00 mn dans la salle de Mariage de la Mairie de Zégoua. Cette rencontre qui était présidé par monsieur TOURE Alouseini, représentant le préfet du Cercle de Kadiolo a vu la participation des Autorités Municipales, administratives, et de l'ensemble des différentes couches socio-professionnelles issues de la population de Zégoua. L'objectif de cette consultation était de présenter le projet de construction des PCJ de Zégoua et de recueillir les avis, les craintes, les attentes et suggestions de la population sur le projet et d'en examiner les conditions de sa réussite.

Ordre du jour

L'ordre du jour de la rencontre a porté sur les points suivants :

1. Présentation du projet de construction des PCJ à Zégoua.
2. Justification et présentation de l'étude d'impact environnemental et social (EIES).
3. Echanges avec les populations.

Etaient présents à cette, confère la liste de présence en annexe.

INTERVENANTS	INTRODUCTION
Monsieur Touré Alousseini, Représentant le sous-préfet de Kadiolo	**1. Mot de bienvenue du sous-préfet de Kadiolo, président de la séance.** La séance a été officiellement ouverte par Monsieur **Touré Alousseini, sous-préfet de Kadiolo représentant Monsieur le préfet.** Mais avant lui c'est l'Imam de la grande Mosquée de Zégoua qui a pris la parole pour formuler des prières de bénédictions demander la protection divine sur toute la cérémonie. Dans son mot de bienvenue, monsieur le sous-préfet tout tenu a saluer et remercier tous les participants pour avoir accepté de prendre part à la consultation publique initiée dans le cadre des travaux de Construction des postes de contrôle juxtaposés de Zégoua. Abordant le sujet de la rencontre, il a indiqué que le projet de construction des PCJ de Zégoua revêt une importance majeure car il va renforcer la coopération économique entre les trois pays frontaliers que sont le Mali, la Côte d'Ivoire et le Burkina Faso de résorber de facto la question des tracasseries sur le corridor Abidjan Bamako et renforcer la fluidité du trafic routier. Il a ensuite passé la parole au chef de service de l'assainissement et de l'environnant pour son adresse aux participants.
Lamine Sangaré : Environnementaliste (Chef de Service environnement et assainissement contrôle des pollutions et des nuisances à Kadiolo)	**2. Intervention du Chef de Service environnement et assainissement contrôle des pollutions et des nuisances à Kadiolo)** Après les échanges de civilité, Monsieur Lamine Sangaré, Chef de Service environnement et assainissement du contrôle des pollutions et des nuisances de Kadiolo a tenu à présenter le contexte des études environnementales et la procédure d'évaluation environnementale et sociale au Mali. Il a indiqué que le contexte et l'objet de ce projet exige sa présence à cette séance de consultation pour apporter sa contribution à la mise en œuvre de ce projet qui est d'une grande importance pour nos deux pays frontaliers. Il a ajouté que la mission de son service ne se limite pas seulement aux déchets et nuisances et pollution et que tous les projets d'importance font l'objet d'EIES pour atténuer les impacts négatifs et bonifier les impacts positifs. Il a terminé en

	disant que conformément à la règlementation et les exigences environnementales en vigueur au Mali le rapport d'étude d'impact environnemental et social des PCJ de Zégoua fera l'objet de validation par la DNACPN avant le démarrage effectif des travaux de construction des PCJ. Il a terminé ses propos en disant qu'il est disposé à apporter des éclairages si certains points ou sujets abordés ne sont pas bien compris par les participants.
Monsieur Coulibaly Bakari Maire de Zégoua.	**3. Mot de bienvenue du maire de la commune de Zégoua.** A sa suite, Monsieur **Coulibaly Bakari** Maire de la commune de Zégoua a pris la parole pour souhaiter à son tour la bienvenue à toutes les personnes présentes à cette réunion de consultation. Il n'a pas manqué de rappeler l'espoir que les populations de Zégoua et des deux pays (le Mali et la Côte d'Ivoire) fondent sur ce projet. Pour terminer, il a exhorté l'assistance à accorder une attention particulière aux explications du consultant pour une meilleure compréhension des différentes étapes de l'étude et du projet. La parole a ensuite été donné au consultant pour présenter l'objet de la consultation publique et la consistance du projet et des travaux à exécuter dans le cadre de la construction des PCJ de Zégoua.
Koffi Arouna Terrabo Ingenieur Conseil	**4. Présentation du consultant et des objectifs de l'EIES** Prenant à son tour la parole, le consultant en charge de l'étude représenté par Monsieur Koffi Arouna, après avoir remercié l'auditoire pour leur présence, a tenu à justifier l'étude de EIES. Selon lui, la nature du projet exige qu'un EIES puisse être menée afin de déterminer les impacts liés à ce projet. Se référant au contexte de l'étude et du projet, le consultant a expliqué que le projet est voulu par l'**UEMOA** pour améliorer la fluidité du trafic et accroitre la compétitive entre les Etats voisins que sont le Mali et la Côte d'Ivoire. Abordant la consistance des EIES le consultant a indiqué que l'étude d'impact environnemental et social comporte deux phases importantes : la consultation publique et l'enquête socio-économique. Selon lui la consultation publique a pour but l'information et la consultation préalable des autorités administratives et des personnes affectées par le projet mais aussi de présenter le projet et recueillir les préoccupations, suggestions et les craintes les avis, attentes et préoccupations des personnes qui sont en rapport avec le projet. Il n'a pas manqué de mentionner que le projet pourrait avoir des impacts aussi bien négatifs et que positifs. Il a ajouté en outre que le rapport d'impact environnemental et social (EIES) va permettre d'identifier les impacts négatifs qui pourraient subvenir du fait des travaux sur l'environnement physique et sur l'ensemble de la population lors de ces travaux et de proposer des mesures d'atténuation de ces impacts négatifs ainsi que des mesures de bonification des impacts positifs. Il a expliqué pour finir que le projet va aussi occasionner de nombreux avantages notamment la Création de nombreux emplois pendant la phase de construction ainsi que l'accroissement du revenu économique des populations. Il a clos ses propos en assurant la population que toutes les dispositions sécuritaires seront formulées dans le rapport et appliquées sur le terrain par les entreprises afin qu'il n'y ait pas d'accident durant la phase des travaux. Mais pour plus de clarté et de compréhension la possibilité leur donnée de poser toutes les questions qui jugent pertinents.

ECHANGES AVEC LA POPULATION

Réactions, propositions et recommandations

INTERVENANTS	QUESTIONS	REPONSES
Oumarou Kassamara Association AJDP	Il a posé la question de savoir à quand le début des travaux ? Est-ce que les jeunes de la localité pourront se faire un emploi lors des travaux ?	**Réponses du consultant** A cette question le consultant a répondu que la phase des études les études techniques sont déjà bouclées et le financement est prêt. On n'attend que cette dernière phase de l'EIES et sa validation pour le démarrage effective des

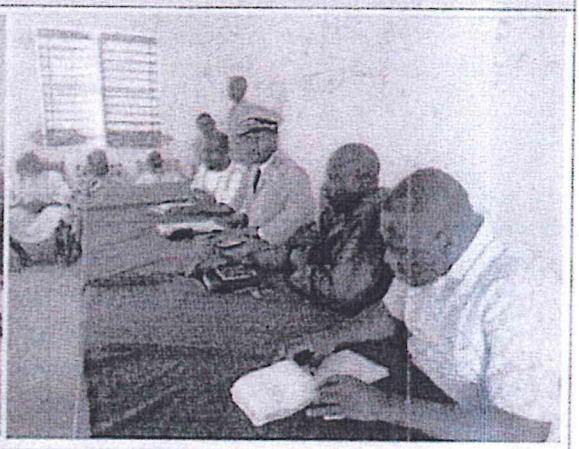
		travaux. En ce qui concerne les emplois, le recrutement de la main d'œuvre locale qualifiée comme non qualifiée le consultant a indiqué que les entreprises qui auront en charge la réalisation recruteront en priorité les jeunes de Zégoua pour les travaux qui ne nécessitent pas de main d'œuvre qualifiée. Outre cela il a ajouté que le projet aura des retombées socioéconomiques perceptibles sur l'ensemble de la commune de Zégoua notamment les locations des maisons. Le développement du secteur informel et formel.
Setou Sidibé Coordination des femmes de Zégoua.	Sa préoccupation a porté sur les dispositions qui sont prises pour juguler les conséquences telles que la cherté de la vie après la construction des postes ?	**Réponses du Représentant du préfet** Nous sommes pour l'heure à la phase d'étude d'impact environnemental et non sur l'étude d'impact économique. D'ailleurs ce sont les agents ivoiriens en poste à Pogo qui se joindront à ceux de Zégoua pour travailler ensemble. Il n'y aura donc pas un grand impact sur le coût de la vie dans la localité puisque ces entités y sont déjà présentes. **Réponse du consultant** Nous allons demander dans notre rapport l'aménagement d'un espace pour permettre aux vendeuses aux abords des postes de mener leurs activités en toute sérénité.
Lamissa Traoré Président des syndicats de chauffeurs	Il a voulu savoir si les PCJ vont prendre en compte tous les services qui opèrent actuellement sur le poste frontière ?	**Réponses du consultant** En réponse à cette préoccupation ; le consultant a dit que ça va de soi et qu'un tel projet prévoit la représentation de toutes les structures modernes actuelles.
Karim Sidibé : Société civile	Il a apporté une contribution en disant que C'est une chance que le PCJ soit ici à Zégoua au détriment de POGO mais le site du PCJ appartient à l'UEMOA, alors nous plaidons pour que nos frères et sœurs aient la possibilité de vendre aux alentours du PCJ.	**Réponses du consultant** En réponse à cette suggestion, le consultant a répondu. Nous allons prendre en compte cette doléance dans notre rapport.
Boukary Fofana : Chef de Service Phytosanitaire	Le chef de service phytosanitaire a voulu savoir si l'on a demandé l'avis des intervenants au poste frontalier dans la disposition des différents services techniques au sein des PCJ vu que certains contrôleront les passagers et d'autres les marchandises.	**Réponses du consultant** Tout cela est prévu. Il y aura un espace prévu pour toute la chaine des services qui interviennent sur les postes frontières. Le moment venu, nous soumettrons le plan à tous les services pour approbations. Et les services de contrôle phytosanitaires seront à côté de la douane pour la bonne exécution de leur mission.
Lassina Sanogo : Association des	Il a posé la question de savoir si les PCJ vont épargner les transporteurs des tracasseries routières d'Abidjan jusqu'à la frontière et les nombreuses taxes que les usagers et transporteurs paient aux différents postes comme cela se voit actuellement ?	**Réponses du consultant** Le consultant a signalé que la lutte contre les tracasseries routières est un long processus. Mais ce dont il est sûr c'est que les PCJ vont contribuer à la réduction

Transporteurs		des tracasseries et accroitre la fluidité des trafics. Il a terminé en disant que c'est le vœu de tous que quand les taxes sont nombreuses et élevées, nous le payons tous car ces coûts se répercutent sur les prix des marchandises.
Daouda Doumbia : Protection civile	MR Doumbia de la protection civiles a posé la question de savoir Est-ce qu'il y aura un système de lutte contre les incendies ?	**Réponses du consultant** Ou il y aura un détachement de la protection civile sur place pour intervenir en cas d'incendie.
Fatogoma Bamba : Représentant jeunesse communale de Zégoua	Nous souhaitons que vous profitiez de l'opportunité de ce projet pour demander la construction de clôtures pour nos différentes écoles. En outre nous voudrions savoir comment va se faire le recrutement de la main d'œuvre locale. Si oui, nous aimerons aussi la clarification et la transparence quant aux conditions de recrutement du personnel local. Il faut aussi assurer l'effectivité du rôle de la plateforme entre les populations riveraines et les responsables de la société.	**Réponses du consultant** Il faut dire qu'il sera impossible d'ériger des clôtures pour les écoles car cela ne fait pas partie de notre projet par contre la construction d'un foyer est possible car cela fait partie des mesures d'accompagnement du projet. Concernant le recrutement de la main d'œuvre locale le consultant a indiqué qu'il sera fait de concert avec les autorités locales pour plus de clarté. Par conséquent tous ceux qui sont intéressés devront remettre leurs dossiers aux autorités de Zégoua.
Moussa Coulibaly : Maçon à Zégoua	Monsieur Moussa Coulibaly, chef des maçons a dit pour sa part que les maçons basés à Zégoua, ont des agréments et des qualifications dans nos tiroirs à la maison. Est-ce que vous avez pris des dispositions pour nous impliquer lors de la construction des bâtiments. Pourrons-nous avoir du travail ? il a enfin plaidé pour que l'on puisse leur accorder des facilités d'obtention des contrats durant la phase des travaux	**Réponses du consultant** Le consultant a répondu que ces préoccupations seront mises dans le rapport pour que les entreprises qui auront en charge la construction des postes recrutent ou sous traitent certaines a travaux aux entrepreneurs locaux. IL a même demandé qu'une copie des agréments lui soit transmis pour intégrer dans le rapport.
Daouda Ouattara : Jeunesse Communale	Nous avons deux doléances : Clôturer le terrain de football de Zégoua et aménager des locaux pour les transitaires.	**Réponses du consultant** A cette préoccupation le consultant a expliqué que le projet de prévoit de construction des clôtures pour les terrains et les écoles. En ce qui concerne les transitaires il a expliqué les transitaires sont des opérateurs privés qui bossent pour leur propre compte cependant les PCJ prévoit un local au sein des PCJ pour leur permettre de remplir leur permettre de remplir leur formalité plus aisément.
Jack Konaté	Dans tout projet, il y a des avantages et des inconvénients. Vous avez longuement étalé les avantages. Pouvez-vous également nous parler des inconvénients ?	**Réponses du consultant** Le consultant a approuvé la pertinence de cette intervention et a par la suite mis en exergue les impacts négatifs qui sont que le site actuel des douaniers sera cassé et reconstruit ce qui fait que tout sera bouleversé. Et les activités seront au ralenti pendant au moins 1 à 2 ans. Les vendeurs installés aux alentours de la douane qui verront leurs revenus baisser considérablement. Il a par ailleurs indiqué des mesures appropriées seront proposées aux impacts négatifs environnementaux liés au projet pour atténuer ces impacts.

Modibo Doumbia : Animateur radio	Le personnel d'appui recruté sur place sera-t-il à la charge des Etats ou de scanning système ?	**Réponses du consultant** Le personnel d'appui sera à la disposition de scanning et géré par Scanning System tout comme le personnel clé. **Réponses du consultant** La Centaine de personnes constituera le personnel clé. Ils seront de spécialistes venant des entreprises. Par contre tout le personnel d'appui (ouvriers, manœuvres, plantons ...) seront recrutés sur place. Il y aura donc beaucoup d'emploi pour la jeunesse sur place.
Modibo Doumbia : chef de service de la douane à Zégoua	Qu'avez-vous pour la douane ? Est-ce que la douane sera à mesure de travailler avec vous sur le même site pendant les travaux vu que le système fonctionne en réseau avec des câblages ?	**Réponses du consultant** Nous sommes en train de réfléchir sur la méthode à utiliser pour que les services de la douane continuent d'exercer las activités pendant la phase des travaux. Il a indiqué qu'un site provisoire sera très certainement aménagé pour assurer la continuité des services de la douane durant la période des travaux. En tout état de cause tant qu'une solution palliative ne sera pas trouvée, les travaux ne pourront pas démarrer a-t-il conclut.
	Le fonctionnement du PCJ se fera-t-elle avec la puissance électrique actuelle ou sera-t-elle augmentée car nous sommes confrontés à un problème de limitation de la puissance à 100 Kva à des moments ?	**Réponses du consultant** Nous avons fait une première mission ici avec dans l'équipe des hydrauliciens, des ingénieurs en électricité. Donc tout ceci a été déjà étudié. Ce projet est un projet de l'UEMOA, toutes les dispositions seront donc prises pour le bon fonctionnement de ce projet à toutes les étapes
Modibo Fall : Chef de service de la SOMAGEP	Il a posé la question de savoir si le projet prévoit la fourniture d'eau pour la construction et le fonctionnement des postes car la Ville de ZEGOUA connait des problèmes de fourniture d'eau potable. Il a ajouté qu'il souhaite que le projet mettre en place des ouvrages d'assainissement, de drainage des eaux de ruissellement pour sécuriser l'infrastructure des PCJ et pallier aux inondations.	**Réponses du consultant** L'eau est source de vie. Nous avons discuté avec scanning system qui fera un très grand forage pour alimenter les PCJ. Il est même prévu des bouches d'incendie et une bâche de conserve d'eau pour une intervention rapide en cas d'incendie. Et si le débit de ce forage est bon, l'on pourrait même servir la population en eau. Nous allons également tenir compte de l'ensemble de vos préoccupations et les consigner dans notre rapport.
Sinan Ouattara Entrepreneur, résident à Zégoua	Nous sommes des opérateurs économiques qui mettons des engins en location. Alors est ce que nous serons sollicités pour apporter notre contribution et faire des affaires relativement à ce chantier ?	**Réponses du consultant** Le consultant répondu que cette doléance est judicieuse, nous ne pourrons pas venir d'ailleurs avec tous les engins. Vu que vous avez des bennes et autres alors il est clair que nous pourrons faire des locations avec vous.
Lamine Sangaré : (Chef de Service environnement et assainissement contrôle des pollutions et des nuisances à Kadiolo)	Mr Lamine Sangaré a indiqué que les travaux vont nécessiter l'ouverture des gites d'emprunt par conséquent l'entreprise en charges des travaux devra produire un plan de gestion et de réhabilitation des gites d'emprunt avant le début des travaux et une restauration des sites après les travaux car dans des projets antérieurs nous avons eu affaire à un usage anarchique des sites. Il a ajouté aussi que pour le confort et éviter il faudrait que le site des travaux face l'objet d'un arrosage régulier pour éviter de gros nuages de poussière et aussi la sensibilisation contre	**Réponse du consultant** En réponse à toutes ces préoccupations soulevées. Le consultant a indiqué que toutes ces préoccupations seront traitées dans le rapport EIES qu'ils feront l'objet des recommandations dans le DAO et que la mission de contrôle des futurs travaux veillera à la bonne application de ces recommandations.

	le VIH sida à travers notamment des sketchs et il a enfin indiquer que le démarrage des travaux est conditionné par la validation des documents. Sans cela les travaux ne pourront pas débuter.	
Coulibaly Bakari Maire de la Commune de Zégoua	Les doléances formulées par le Maire de la commune de Zégoua sont exposées comme suit. – Il a plaidé pour la construction d'un grand hôtel à Zégoua pour résoudre définitivement l'épineux problème de d'hébergement à Zégoua ; – L'octroi des stages de vacances aux élèves ; – Le versement d'une quote-part des revenus liés à l'exploitation des PCJ à la mairie de Zégoua comme un appui budgétaire pour son fonctionnement ; – La construction d'un lycée municipal de Zégoua ; – le recrutement prioritaire des jeunes de la commune durant la phase des travaux ; – l'appui à la réalisation de certaines œuvres sociales (salle de classe, centre de santé ; – construction d'un foyer des jeunes un centre culturels, etc.) ; – l'appui à l'amélioration de l'accès à l'eau potable (puits et forages) ; – l'appui à la réalisation des microprojets agropastoraux et piscicoles ; – l'octroi des stages de vacances aux élèves ; – l'appui à la formation des populations sur les nouvelles techniques et le renforcement des capacités.	**Réponse du consultant** En réponse à toutes ces doléances le consultant a indiqué que ces doléances seront transcrites fidèlement dans le rapport final et qu'elles seront traitées par L'UEMOA et Scanning Systems qui est le Maitre d'ouvrage.
Mot de fin du Consultant	Dans son mot de fin, le consultant a tenu une fois encore a exprimé sa gratitude à la municipalité, au sous-préfet de Kadiolo, au chef de service de la DNACPN et aux forces sécurité pour l'accueil qui a été réservée à sa délégation et leur contribution à la réussite de la rencontre. Il s'est également réjouit de l'enthousiasme qui animé la population par rapport à l'avènement de ce projet. Il les a par ailleurs invités à travailler en synergie et à continuer à accompagner le projet jusqu'à sa mise en œuvre.	
Bakary Koné : Imam	L'imam Koné Bakary dans son mot de fin a souligné que ce projet doit être l'affaire de toute la population. Il a exprimé sa satisfaction pour le bon déroulement de la rencontre, Il a enfin exhorté toute l'assistance à prendre toutes les dispositions nécessaires pour faciliter le déroulement du projet.	
Mot de fin du sous-préfet de Kadiolo président de séance.	Dans son adresse de fin, le sous-préfet de Kadiolo a réitéré ses remerciements aux autorités traditionnelles et religieuses, les femmes, les jeunes pour leur présence massive et leur franche collaboration. Il a exprimé sa gratitude à l'endroit de SCANNING SYSTEMS et le bureau d'étude Terrabo Ingénieur Conseil pour cette approche participative avec laquelle les activités du projet des PCJ sont conduites. Cela dénote du professionnalisme des acteurs de cette mission a-t-il ajouté. Il a enfin exhorté les chefs de communautés et les radios locales à faire la sensibilisation afin que les occupants illégaux des servitudes de ce projet puissent déguerpir volontairement de sorte qu'on ne parle pas d'abus d'autorité pendant les opérations de libération des entreprises. Enfin il a traduit la disponibilité des autorités administratives du cercle de Kadiolo à œuvrer de concert avec le maitre d'ouvrage pour la mise en œuvre affective du projet. Après quoi, il déclaré close cette séance de consultation publique à 12 h00mn.	

PLANCHES PHOTOS DE LA CONSULTATION



POUR LE BUREAU D'ETUDE TERRABO INGENIEUR CONSEIL TERRABO Ingénieur Conseil 06 BP 791 ABIDJAN 06 Tél: (225) 22 42 49 46 - Fax 22 42 05 89 Koffi Arouna (Sociologue environnementaliste)	POUR LA MAIRIE DE ZEGOUA Région de ... Commune de ... Le Maire Cercle de Kadiolo BARARY COULIBALY MAIRE
POUR LE CHEF DE SERVICE ENVIRONNEMENT ET ASSAINISSEMENT CONTROLE DES POLLUTIONS ET DES NUISANCES. Lamine Sangaré chef de service DNACPN	POUR LA SOUS-PREFECTURE DE KADIOLO LE SOUS-PREFET. Ministère de l'Administration Territoriale et de la Décentralisation Région de Sikasso Arrondissement Central Kadiolo Le Sous-Préfet Cercle de Kadiolo Aloussemi TOURE Administrateur Civil

terrabo
Ingénieur Conseil
Engineering Africa

Transport, Eau-Assainissement,
Energie, Bâtiment
Environnement et Société

Code : 1α
Création : 24/10/2016
Version : 02
Révision : 01

3F411

LISTE DE PRESENCE

Intitulé du projet : ETUDE D'IMPACT ENVIRONNEMENTAL ET SOCIAL DU PCJ de ZEGOUA

Type de Réunion : CONSULTATION PUBLIQUE

Réunion n° :

Date : Jeudi 17 Janvier 2019

Heure début : 09 h 30 mn

Heure fin : 12 h 00 mn

Lieu : Salle des fêtes de la Mairie de Zégoua

Liste de présence : *ci-jointe.*

N°	NOM ET PRENOMS	POSITION	CONTACTS Téléphone / Email	PRESENCE		HEURE D'ARRIVEE	EMARGEMENT
				Présent	Absent		
1	TOURE Aboubacar	Sous-Préfet	76148262	X			
2	Coulibaly Ly Bakary	Maire	79-34-30-17	X			
3	Sangaré Lamine	chef Sce Assainissement	78-68-03-91	X			

N°	NOM ET PRENOMS	POSITION	CONTACTS Téléphone / Email	PRESENCE Présent	PRESENCE Absent	HEURE D'ARRIVEE	EMARGEMENT
4	Diarra Lacina	1er Adjt Zegoua au Maire	79.34.17.10	x			[signature]
5	Karim Sidibé	Société civil	79.33.65 48	x			[signature]
6	Souleymane Coulibaly	Conseiller Communal	79441522	x			[signature]
7	Galif Sidibé	Conseiller Mairie Zegoua	79 34 16 68	x			[signature]
8	Ag Marouchett	Agent de police	73-98-72-1	x			[signature]
9	Loube P. Diarra	CPS Zégoua	82 22 56 19	x			[signature]
10	Daouda Koné	EAUX et Forêts	79155425	x			[signature]
11	Dumbia Abdramane	Protecile civile	76.45.15.89	x			[signature]
12	Hamadou BARRY	Police	75113130	x			HB
13	Modibo Dumbia	Douane	76888969	x			[signature]
14	Bakary Koné	Iman-Zégoua Medine	66.77.90.42	x			[signature]
15	Bouramana Sanogo	Representant Imam Zegoua-Sénéfosso	74.63.36.40	x			[signature]
16	Daouda Ouattara	AMUPICZ	79379187				[signature]
17	Issa Moulaye Koné	CCDS-ES	74027333				[signature]

N°	NOM ET PRENOMS	POSITION	CONTACTS Téléphone / Email	PRESENCE		HEURE D'ARRIVEE	EMARGEMENT
				Présent	Absent		
18	Lamissa Traoré	chef de Village Nassoulou	75.25.11.18	X			
19	Amadou Traoré	chef de Village Kalibéné	69.73.16.41	X			
20	Naman Ouattara	Conseiller chef Village Zegoua	77.77.57.10	X			
21	Yacouba Ouattara	conseiller chef Village Zegoua	76.34.12.60	X			
22	Fatoyoma Ouattara	Enseignant	66.77.84.03	X			
23	Koukari Fofana	phytosanitaire	76014022	X			
24	Soulayemane ouattara	3ème Adjoint maire	29 34 19 76	X			
25	Mahamadou Diakité	EDM SA	66755032	X			
26	Modibo Fall	SOMAGEP	66 74 12 09	X			
27	Soungalo	ouvrier à conseiller	77 60 41 18	X			
28	Moussa A. Bally	Conseiller Communal	66-84-10-10	X			
29	Sinaly Ouattara	conseiller	7646 1355	X			
30	Sylla N'Doh	conseiller Communal	75 36 67 35	X			
31	Dr Sanogo Abdoulaye	DTC CSCom	78-29-37-09	X			

N°	NOM ET PRENOMS	POSITION	CONTACTS Téléphone / Email	PRESENCE Présent	PRESENCE Absent	HEURE D'ARRIVEE	EMARGEMENT
46	Bakary Diabaté	Representant chef Village Katéli	71.81.71.21	X			[signature]
47	Dramane Ouattara	Jeunesse Zegoua Sene Fossa	79.39-33.59	X			[signature]
48	Oumar Doumbia	Jeunesse Zegoua Medine	76.07.82.35	X			[signature]
49	Ami Jiliy	Présidente Kafo	74-02-63-76	X			[signature]
50	Drissa Traoré	chambre de Metier	78-78-50-48	X			[signature]
51	NAssoum Ouattara	AJDSE	91-40-52-80	X			[signature]
52	Goundo Keita	AJDSE	76-87-66-17	X			[signature]
53	Ouattara Jialsa	Sopata Sibell	76896155	X			[signature]
54	Kassoum Coulibaly	Agent Mairie	78.59.93-78	X			[signature]
55	Bah Traoré	Agent Mairie	7834.8522	X			[signature]
56	Youssouf Coulibaly	Agent Mairie	75-25-41.05	X			[signature]
57	Fatogoma Bamba	Directeur Ecole et jeunesse	79293260	X			[signature]
58	Hamadoun Tiré	Aculture Peuls	71-93 91.53	X			[signature]
59	Drissa Ouattara	chef de Village Diala Corosso	69.04.28.76	X			[signature]

N°	NOM ET PRENOMS	POSITION	CONTACTS Téléphone / Email	PRESENCE Présent	Absent	HEURE D'ARRIVEE	EMARGEMENT
32	Yollo Kadidia	Conseillère communale	70534797	[signature]			[signature]
33	Ramata Mairie	Conseillère communale	7349-4746	[signature]			[signature]
34	Koné Afou	Conseillère communale	65843396	X			[signature]
35	Lassina Koné	Président ASACOZ.	79318361	[signature]			[signature]
36	Bhakia Sogodogo	Secrétaire de AJDCZ	72966743	X			[signature]
37	Lassina Sanogo	Représentant transp	7934 1751	[signature]			[signature]
38	Sieka Berthe	Conseil communal	79849935	[signature]			[signature]
39	Lamine Traoré	Représentant des chauffeur	82121197	X			[signature]
40	Dounsa Coulibaly	Syndicat ch	75204039	X			[signature]
41	Alamissa	Chef Syndicat					[signature]
42	Tiémanden	Sallier					[signature]
43	Lassina Koné	Président des maçon	78-83-95-06	X			[signature]
44	Korotoumi Dembélé	Conseil Communal	79342743	[signature]			[signature]
45	Sétou Sidibé	Coordinatrice des femmes	75-11-12-95	[signature]			[signature]

terrabo
Ingénieur Conseil

Abidjan, Cocody 2 Plateaux, Rue des Jardins, 06 BP 791 Abidjan 06, Côte d'Ivoire
Tél. : +225 22 42 40 40- Fax : +225 22 42 05 89 -Email : terrabo@aviso.ci- Web : terrabo.com
SARL au capital de 20 000 000 FCFA - RCCM : CI-ABJ-2004-B-4722 - CC : 0501773 K

N°	NOM ET PRENOMS	POSITION	CONTACTS Téléphone / Email	PRESENCE		HEURE D'ARRIVEE	EMARGEMENT
				Présent	Absent		
60	Mabiré Sanogo		75 11 36 04	X			
61	Yacouba Sanogo		79 20 21 27	X			
62	Mamadou Touré Fady		77 58 59 57	X			
63	Haroun Ouattara		73 01 77 61	X			
64	Ouattara Emmanuel Fabrice		75 22 05 24	X			
65	Kamara Abdoulaye		73 27 55 63	X			
66	Karim Ouattara		74 40 72 85	X			
67	Ouattara Drissa		73 44 43 16	X			
68	Abdoulaye Doumbia		79-29-13-86	X			
69	Batio Jacques Kouadio		92 29 61 37	X			
70	Karim Nattara		71 71 68 78	X			
	Koffi Aroua	Environnementaliste Consultant	07 77 75 55	X			

Noms-Prenom	N° téléphoné	Nature	Emargement
Souleymane Koné	73 11 27 47	Jeunesse Segoua Lafiabougou	[signature]
Souleymane Traoré	75.07.81.33	Jeunesse Kapaga	[signature]
Zani Fanga Coulibaly		Conseiller chef village Kapaga	
Seydou Sanogo	66.77.43.51	Conseiller Communal	[signature]
Moumini Ballo	92-800352	Société civile	[signature]
Moussa Sagara	77407925	Jeune-sans-emploi	[signature]
Daouda Ouattara	76-85-72-04	président de la jeunesse communale	[signature]
Yaya Diabaté	73.06 25 59	Declarant en Douane	[signature]
Dagnoko Abdramane	79 17.31-83	—	[signature]
Oumarou Kassambara	79.82.23.08	Président de l'association des jeunes diplômé sans emploi	[signature]
Jacouba Traoré	98270117	Jeunesse Communale	[signature]
Dramane Diabaté	9827.01 19	Jeunesse Communale	[signature]

3. Clause environnementale et sociale

Annexe 3 : Clauses environnementales et sociales à insérer dans les dossiers d'appel d'offres.

Les présentes clauses sont destinées à aider les personnes en charge de la rédaction de dossiers d'appels d'offres et des marchés d'exécution des travaux (cahiers des prescriptions techniques), afin qu'elles puissent intégrer dans ces documents des prescriptions permettant d'optimiser la protection de l'environnement et du milieu socio-économique. Les clauses sont spécifiques à toutes les activités de chantier pouvant être sources de nuisances environnementales et sociales. Elles devront être annexées aux dossiers d'appels d'offres ou de marchés d'exécution des travaux dont elles constituent une partie intégrante. Dispositions préalables pour l'exécution des travaux

Respect des lois et réglementations nationales :
L'Entrepreneur et ses sous-traitants doivent : connaître, respecter et appliquer les lois et règlements en vigueur dans le pays et relatifs à l'environnement, à l'élimination des déchets solides et liquides, aux normes de rejet et de bruit, aux heures de travail, etc. ; prendre toutes les mesures appropriées en vue de minimiser les atteintes à l'environnement ; assumer la responsabilité de toute réclamation liée au non-respect de l'environnement.

Permis et autorisations avant les travaux
Toute réalisation de travaux doit faire l'objet d'une procédure préalable d'information et d'autorisations administratives. Avant de commencer les travaux, l'Entrepreneur doit se procurer tous les permis nécessaires pour la réalisation des travaux prévus dans le contrat du projet routier : autorisations délivrées par les collectivités locales, les services forestiers (en cas de déboisement, d'élagage, etc.), les services miniers (en cas d'exploitation de carrières et de sites d'emprunt), les services d'hydraulique (en cas d'utilisation de points d'eau publiques), de l'inspection du travail, les gestionnaires de réseaux, etc. Avant le démarrage des travaux, l'Entrepreneur doit se concerter avec les riverains avec lesquels il peut prendre des engagements facilitant le déroulement des chantiers.

Réunion de démarrage des travaux
Avant le démarrage des travaux, l'Entrepreneur et le Maître d'œuvre, sous la supervision du Maître d'ouvrage, doivent organiser des réunions avec les autorités, les représentants des populations situées dans la zone du projet et les services techniques compétents, pour les informer de la consistance des travaux à réaliser et leur durée, des itinéraires concernés et les emplacements susceptibles d'être affectés. Cette réunion permettra aussi au Maître d'ouvrage de recueillir les observations des populations, de les sensibiliser sur les enjeux environnementaux et sociaux et sur leurs relations avec les ouvriers.

Préparation et libération du site
L'Entrepreneur devra informer les populations concernées avant toute activité de destruction de champs, vergers, maraîchers requis dans le cadre du projet. La libération de l'emprise doit se faire selon un calendrier défini en accord avec le Maître d'ouvrage.

Repérage des réseaux des concessionnaires
Avant le démarrage des travaux, l'Entrepreneur doit instruire une procédure de repérage des réseaux des concessionnaires (eau potable, électricité, téléphone, égout, etc.) sur un plan qui sera formalisée par un Procès-verbal signé par toutes les parties (Entrepreneur, Maître d'œuvre, concessionnaires).

Libération des domaines public et privé
L'Entrepreneur doit savoir que le périmètre d'utilité publique lié à l'opération est le périmètre susceptible d'être concerné par les travaux. Les travaux ne peuvent débuter dans les zones concernées par les emprises privées que lorsque celles-ci sont libérées à la suite d'une procédure d'acquisition.

Programme de gestion environnementale et sociale
L'Entrepreneur doit établir et soumettre, à l'approbation du Maître d'œuvre, un programme détaillé de gestion environnementale et sociale du chantier qui comprend :
(i) un plan d'occupation du sol indiquant l'emplacement de la base-vie et les différentes zones du chantier selon les composantes du projet, les implantations prévues et une description des aménagements ;
(ii) un plan de gestion des déchets du chantier indiquant les types de déchets, le type de collecte envisagé, le lieu de stockage, le mode et le lieu d'élimination ;
(iii) le programme d'information et de sensibilisation de la population précisant les cibles, les thèmes et le mode de consultation retenus ;
(iv) un plan de gestion des accidents et de préservation de la santé précisant les risques d'accidents majeurs pouvant mettre en péril la sécurité ou la santé du personnel et/ou du public et les mesures de sécurité et/ou de préservation de la santé à appliquer dans le cadre d'un plan d'urgence.

L'Entrepreneur doit également établir et soumettre, à l'approbation du Maître d'œuvre, un plan de protection de l'environnement du site qui inclut l'ensemble des mesures de protection du site : protection des bacs de stockage de carburant, de lubrifiants et de bitume pour contenir les fuites ; séparateurs d'hydrocarbures dans les réseaux de drainage associés aux installations de lavage, d'entretien et de remplissage en carburant des véhicules et des engins, et aux installations d'évacuation des eaux usées des cuisines) ; description des méthodes d'évitement et de réduction des pollutions, des incendies, des accidents de la route ; infrastructures sanitaires et accès des

populations en cas d'urgence ; réglementation du chantier concernant la protection de l'environnement et la sécurité ; plan prévisionnel d'aménagement du site en fin de travaux. Le programme de gestion environnementale et sociale comprendra également : l'organigramme du personnel affecté à la gestion environnementale avec indication du responsable chargé de l'Hygiène/Sécurité/Environnemental du projet ; la description des méthodes de réduction des impacts négatifs ; le plan de gestion et de remise en état des sites d'emprunt et carrières ; le plan d'approvisionnent et de gestion de l'eau et de l'assainissement ; la liste des accords pris avec les propriétaires et les utilisateurs actuels des sites privés.

Installations de chantier et préparation

Normes de localisation
L'Entrepreneur doit construire ses installations temporaires du chantier de façon à déranger le moins possible l'environnement, de préférence dans des endroits déjà déboisés ou perturbés lorsque de tels sites existent, ou sur des sites qui seront réutilisés lors d'une phase ultérieure pour d'autres fins. L'Entrepreneur doit strictement interdire d'établir une base vie à l'intérieur d'une aire protégée.

Affichage du règlement intérieur et sensibilisation du personnel
L'Entrepreneur doit afficher un règlement intérieur de façon visible dans les diverses installations de la base-vie prescrivant spécifiquement : le respect des us et coutumes locales ; la protection contre les IST/VIH/SIDA ; les règles d'hygiène et les mesures de sécurité. L'Entrepreneur doit sensibiliser son personnel notamment sur le respect des us et coutumes des populations de la région où sont effectués les travaux et sur les risques des IST et du VIH/SIDA.

Emploi de la main d'œuvre locale
L'Entrepreneur est tenu d'engager (en dehors de son personnel cadre technique) le plus de main-d'œuvre possible dans la zone où les travaux sont réalisés. A défaut de trouver le personnel qualifié sur place, il est autorisé d'engager la main d'œuvre à l'extérieur de la zone de travail.

Respect des horaires de travail
L'Entrepreneur doit s'assurer que les horaires de travail respectent les lois et règlements nationaux en vigueur. Toute dérogation est soumise à l'approbation du Maître d'œuvre. Dans la mesure du possible, (sauf en cas d'exception accordé par le Maître d'œuvre), l'Entrepreneur doit éviter d'exécuter les travaux pendant les heures de repos, les dimanches et les jours fériés.

Protection du personnel de chantier
L'Entrepreneur doit mettre à disposition du personnel de chantier des tenues de travail correctes réglementaires et en bon état, ainsi que tous les accessoires de protection et de sécurité propres à leurs activités (casques, bottes, ceintures, masques, gants, lunettes, etc.). L'Entrepreneur doit veiller au port scrupuleux des équipements de protection sur le chantier. Un contrôle permanent doit être effectué à cet effet et, en cas de manquement, des mesures coercitives (avertissement, mise à pied, renvoi) doivent être appliquées au personnel concerné.

Responsable Hygiène, Sécurité et Environnement
L'Entrepreneur doit désigner un responsable Hygiène/Sécurité/Environnement qui veillera à ce que les règles d'hygiène, de sécurité et de protection de l'environnement sont rigoureusement suivies par tous et à tous les niveaux d'exécution, tant pour les travailleurs que pour la population et autres personnes en contact avec le chantier. Il doit mettre en place un service médical courant et d'urgence à la base-vie, adapté à l'effectif de son personnel. L'Entrepreneur doit interdire l'accès du chantier au public, le protéger par des balises et des panneaux de signalisation, indiquer les différents accès et prendre toutes les mesures d'ordre et de sécurité propres à éviter les accidents.

Désignation du personnel d'astreinte
L'Entrepreneur doit assurer la garde, la surveillance et le maintien en sécurité de son chantier y compris en dehors des heures de présence sur le site. Pendant toute la durée des travaux, l'Entrepreneur est tenu d'avoir un personnel en astreinte, en dehors des heures de travail, tous les jours sans exception (samedi, dimanche, jours fériés), de jour comme de nuit, pour pallier tout incident et/ou accident susceptible de se produire en relation avec les travaux.

Mesures contre les entraves à la circulation
L'Entrepreneur doit éviter d'obstruer les accès publics. Il doit maintenir en permanence la circulation et l'accès des riverains en cours de travaux. L'Entrepreneur veillera à ce qu'aucune fouille ou tranchée ne reste ouverte la nuit, sans signalisation adéquate acceptée par le Maître d'œuvre. L'Entrepreneur doit veiller à ce que les déviations provisoires permettent une circulation sans danger. Repli de chantier et réaménagement

Règles générales
A toute libération de site, l'Entrepreneur laisse les lieux propres à leur affectation immédiate. Il ne peut être libéré de ses engagements et de sa responsabilité concernant leur usage sans qu'il ait formellement fait constater ce bon état.

L'Entrepreneur réalisera tous les aménagements nécessaires à la remise en état des lieux. Il est tenu de replier tous ses équipements et matériaux et ne peut les abandonner sur le site ou les environs. Une fois les travaux achevés, l'Entrepreneur doit :
(i) retirer les bâtiments temporaires, le matériel, les déchets solides et liquides, les matériaux excédentaires, les clôtures etc.;
(ii) rectifier les défauts de drainage et régaler toutes les zones excavées ;
(iii) reboiser les zones initialement déboisées avec des espèces appropriées, en rapport avec les services forestiers locaux ;
(iv)protéger les ouvrages restés dangereux (puits, tranchées ouvertes, dénivelés, saillies, etc.) ;
(v) rendre fonctionnel les chaussées, trottoirs, caniveaux, rampes et autres ouvrages rendus au service public ;
(vi) décontaminer les sols souillés (les parties contaminées doivent être décaissées et remblayées par du sable) ;
(vii) nettoyer et détruire les fosses de vidange.

S'il est de l'intérêt du Maître d'Ouvrage ou des collectivités locales de récupérer les installations fixes pour une utilisation future, l'Entrepreneur doit les céder sans dédommagements lors du repli. Les installations permanentes qui ont été endommagées doivent être réparées par l'Entrepreneur et remis dans un état équivalent à ce qu'elles étaient avant le début des travaux. Les voies d'accès devront être remises à leur état initial. Partout où le sol a été compacté (aires de travail, voies de circulation, etc.), l'Entrepreneur doit scarifier le sol sur au moins 15 cm de profondeur pour faciliter la régénération de la végétation. Les revêtements de béton, les pavés et les dalles doivent être enlevés et les sites recouverts de terre et envoyés aux sites de rejet autorisés.
En cas de défaillance de l'Entrepreneur pour l'exécution des travaux de remise en état, ceux-ci sont effectués par une entreprise du choix du Maître d'Ouvrage, en rapport avec les services concernés et aux frais du défaillant. Après le repli de tout le matériel, un procès-verbal constatant la remise en état du site doit être dressé et joint au procès-verbal de réception des travaux. La non remise en état des lieux doit entraîner le refus de réception des travaux. Dans ce cas, le pourcentage non encore libéré du montant du poste « installation de chantier » sera retenu pour servir à assurer le repli de chantier.

Protection des zones instables
Lors du démantèlement d'ouvrages en milieux instables, l'Entrepreneur doit prendre les précautions suivantes pour ne pas accentuer l'instabilité du sol : (i) éviter toute circulation lourde et toute surcharge dans la zone d'instabilité ; (ii) conserver autant que possible le couvert végétal ou reconstituer celui-ci en utilisant des espèces locales appropriées en cas de risques d'érosion.

Aménagement des carrières et sites d'emprunt temporaires
L'Entrepreneur doit réaménager les carrières et les sites d'emprunt selon les options à définir en rapport avec le Maître d'œuvre et les populations locales : (i) régalage du terrain et restauration du couvert végétal (arbres, arbustes, pelouse ou culture) ; (ii) remplissage (terre, ou pierres) et restauration du couvert végétal ; (iii) aménagement de plans d'eau (bassins, mares) pour les communautés locales ou les animaux : (iv) zone de loisir ; écotourisme, entre autres.

Gestion des produits pétroliers et autres contaminants
L'Entrepreneur doit nettoyer l'aire de travail ou de stockage où il y a eu de la manipulation et/ou de l'utilisation de produits pétroliers et autres contaminants.

Contrôle de l'exécution des clauses environnementales et sociales
Le contrôle du respect et de l'effectivité de la mise en œuvre des clauses environnementales et sociales par l'Entrepreneur est effectué par le Maître d'œuvre, dont l'équipe doit comprendre un expert environnementaliste qui fait partie intégrante de la mission de contrôle des travaux.

Notification
Le Maître d'œuvre notifie par écrit à l'Entrepreneur tous les cas de défaut ou non-exécution des mesures environnementales et sociales. L'Entrepreneur doit redresser tout manquement aux prescriptions dûment notifiées à lui par le Maître d'œuvre. La reprise des travaux ou les travaux supplémentaires découlant du non-respect des clauses sont à la charge de l'Entrepreneur.

Sanction

En application des dispositions contractuelles, le non-respect des clauses environnementales et sociales, dûment constaté par le Maître d'œuvre, peut être un motif de résiliation du contrat. L'Entrepreneur ayant fait l'objet d'une résiliation pour cause de non application des clauses environnementales et sociales s'expose à des sanctions allant jusqu'à la suspension du droit de soumissionner pour une période déterminée par le Maître d'ouvrage, avec une réfaction sur le prix et un blocage de la retenue de garantie.

Réception des travaux
Le non-respect des présentes clauses expose l'Entrepreneur au refus de réception provisoire ou définitive des travaux, par la Commission de réception. L'exécution de chaque mesure environnementale et sociale peut faire l'objet d'une réception partielle impliquant les services compétents concernés.

Obligations au titre de la garantie

Les obligations de l'Entrepreneur courent jusqu'à la réception définitive des travaux qui ne sera acquise qu'après complète exécution des travaux d'amélioration de l'environnement prévus au contrat.
Clauses Environnementales et Sociales spécifiques

Signalisation des travaux

L'Entrepreneur doit placer, préalablement à l'ouverture des chantiers et chaque fois que de besoin, une pré-signalisation et une signalisation des chantiers à longue distance (sortie de carrières ou de bases-vie, circuit utilisé par les engins, etc.) qui répond aux lois et règlements en vigueur.

Mesures pour les travaux de terrassement

L'Entrepreneur doit limiter au strict minimum le décapage, le déblaiement, le remblayage et le nivellement des aires de travail afin de respecter la topographie naturelle et de prévenir l'érosion. Après le décapage de la couche de sol arable, l'Entrepreneur doit conserver la terre végétale et l'utiliser pour le réaménagement des talus et autres surfaces perturbées. L'Entrepreneur doit déposer les déblais non réutilisés dans des aires d'entreposage s'il est prévu de les utiliser plus tard ; sinon il doit les transporter dans des zones de remblais préalablement autorisées.

Mesures de transport et de stockage des matériaux

Lors de l'exécution des travaux, l'Entrepreneur doit (i) limiter la vitesse des véhicules sur le chantier par l'installation de panneaux de signalisation ; (ii) arroser régulièrement les voies de circulation dans les zones habitées (s'il s'agit de route en terre) ; (iii) prévoir des déviations par des pistes et routes existantes dans la mesure du possible. Dans les zones d'habitation, l'Entrepreneur doit établir l'horaire et l'itinéraire des véhicules lourds qui doivent circuler à l'extérieur des chantiers de façon à réduire les nuisances (bruit, poussière et congestion de la circulation) et le porter à l'approbation du Maître d'œuvre.
Pour assurer l'ordre dans le trafic et la sécurité sur les routes, le sable, le ciment et les autres matériaux fins doivent être contenus hermétiquement durant le transport afin d'éviter l'envol de poussière et le déversement en cours de transport. Les matériaux contenant des particules fines doivent être recouverts d'une bâche fixée solidement.

L'Entrepreneur doit prendre des protections spéciales (filets, bâches) contre les risques de projections, émanations et chutes d'objets.

L'Entrepreneur peut aménager des zones secondaires pour le stationnement des engins qui ne sont pas autorisés à stationner sur la voie publique en dehors des heures de travail et de l'emprise des chantiers. Ces zones peuvent comporter également un espace permettant les travaux de soudure, d'assemblage, de petit usinage, et de petit entretien d'engins. Ces zones ne pourront pas stocker des hydrocarbures.
Tout stockage de quelque nature que ce soit, est formellement interdit dans l'environnement immédiat, en dehors des emprises de chantiers et des zones prédéfinies.

Mesures pour la circulation des engins de chantier

Seuls les matériels strictement indispensables sont tolérés sur le chantier. En dehors des accès, des lieux de passage désignés et des aires de travail, il est interdit de circuler avec des engins de chantier.
L'Entrepreneur doit s'assurer de la limitation de vitesse pour tous ses véhicules circulant sur la voie publique, avec un maximum de 60 km/h en rase campagne et 40 km/h au niveau des agglomérations et à la traversée des villages. Les conducteurs dépassant ces limites doivent faire l'objet de mesures disciplinaires pouvant aller jusqu'au licenciement. La pose de ralentisseurs aux entrées des agglomérations sera préconisée.Les véhicules de l'Entrepreneur doivent en toute circonstance se conformer aux prescriptions du code de la route en vigueur, notamment en ce qui concerne le poids des véhicules en charge. L'Entrepreneur devra, en période sèche et en fonction des disponibilités en eau, arroser régulièrement les pistes empruntées par ses engins de transport pour éviter la poussière, plus particulièrement au niveau des zones habitées.

Mesures de transport et de stockages des produits pétroliers et contaminants

L'Entrepreneur doit transporter les produits pétroliers, les lubrifiants et les autres matières dangereuses de façon sécuritaire, dans des contenants étanches sur lesquels le nom du produit est clairement identifié. La livraison doit être effectuée par des camions citernes conformes à la réglementation en vigueur et les conducteurs doivent être sensibilisés sur les dégâts en cas d'accident. Les opérations de transbordement vers les citernes de stockage doivent être effectuées par un personnel averti. Les citernes de stockage doivent être étanches et posées sur des surfaces protégées disposant d'un système de protection contre des épanchements intempestifs de produit.
L'Entrepreneur doit installer ses entrepôts de combustible, de lubrifiants et de produits pétroliers à une distance d'au moins 200 m des plans et cours d'eau. Les lieux d'entreposage doivent être localisés à l'extérieur de toute

zone inondable et d'habitation. Les lieux d'entreposage doivent être bien identifiés pour éviter des collisions entre les véhicules de chantier et les réservoirs de produits pétroliers. L'Entrepreneur doit protéger les réservoirs de produits pétroliers et les équipements de remplissage par une cuvette pour la rétention du contenu en cas de déversement accidentel. Tous les réservoirs doivent être fermés quand ils ne sont pas utilisés.
L'Entrepreneur doit informer et sensibiliser son personnel (i) quant aux consignes particulières à suivre afin d'éviter tout risque de déversement accidentel lors de la manipulation et de l'utilisation des produits pétroliers et (ii) sur les mesures d'interventions à mettre en place en cas de sinistre afin d'éviter tout déversement accidentel.

Mesures en cas de déversement accidentel de produits pétroliers

L'Entrepreneur doit préparer un plan d'urgence en cas de déversement accidentel de contaminants et le soumettre au Maître d'œuvre avant le début des travaux. Les mesures de lutte et de contrôle contre les déversements de produits contaminants sur le chantier doivent être clairement identifiées et les travailleurs doivent les connaître et pouvoir les mettre en œuvre en cas d'accident. L'Entrepreneur doit mettre en place sur le chantier : (i) du matériel de lutte contre les déversements (absorbants comme la tourbe, pelles, pompes, machinerie, contenants, gants, isolants, etc.) ; (ii) du matériel de communication (radio émetteur, téléphone, etc.) ; (iii) matériel de sécurité (signalisation, etc.).

Protection des milieux humides, de la faune et de la flore

Il est interdit à l'Entrepreneur d'effectuer des aménagements temporaires (aires d'entreposage et de stationnement, chemins de contournement ou de travail, etc.) dans des milieux humides. En cas de plantations, l'Entrepreneur doit s'adapter à la végétation locale et veiller à ne pas introduire de nouvelles espèces sans l'avis des services forestiers. Pour toutes les aires déboisées sises à l'extérieur de l'emprise et requises par l'Entrepreneur pour les besoins de ses travaux, la terre végétale extraite doit être mise en réserve.

Protection des sites sacrés et des sites archéologiques

L'Entrepreneur doit prendre toutes les dispositions nécessaires pour respecter les sites cultuels et culturels (cimetières, sites sacrés, etc.) dans le voisinage des travaux et ne pas leur porter atteintes. Pour cela, elle devra s'assurer au préalable de leur typologie et de leur implantation avant le démarrage des travaux. Si, au cours des travaux, des vestiges d'intérêt cultuel, historique ou archéologique sont découverts, l'Entrepreneur doit suivre la procédure suivante : (i) arrêter les travaux dans la zone concernée ; (ii) aviser immédiatement le Maître d'œuvre qui doit prendre des dispositions afin de protéger le site pour éviter toute destruction ; un périmètre de protection doit être identifié et matérialisé sur le site et aucune activité ne devra s'y dérouler; (iii) s'interdire d'enlever et de déplacer les objets et les vestiges. Les travaux doivent être suspendus à l'intérieur du périmètre de protection jusqu'à ce que l'organisme national responsable des sites historiques et archéologiques ait donné l'autorisation de les poursuivre.

Mesures d'abattage d'arbres et de déboisement

En cas de déboisement, les arbres abattus doivent être découpés et stockés à des endroits agréés par le Maître d'œuvre. Les populations riveraines doivent être informées de la possibilité qu'elles ont de pouvoir disposer de ce bois à leur convenance. Les arbres abattus ne doivent pas être abandonnés sur place, ni brûlés ni enfuis sous les matériaux de terrassement.

Prévention des feux de brousse

L'Entrepreneur est responsable de la prévention des feux de brousse sur l'étendue de ses travaux, incluant les zones d'emprunt et les accès. Il doit strictement observer les instructions, lois et règlements édictés par les autorités compétentes.

Approvisionnement en eau du chantier

La recherche et l'exploitation des points d'eau sont à la charge de l'Entrepreneur. L'Entrepreneur doit s'assurer que les besoins en eau du chantier ne portent pas préjudice aux sources d'eau utilisées par les communautés locales. Il est recommandé à l'Entrepreneur d'utiliser les services publics d'eau potable autant que possible, en cas de disponibilité. En cas d'approvisionnement en eau à partir des eaux souterraines et de surface, l'Entrepreneur doit adresser une demande d'autorisation au Ministère responsable et respecter la réglementation en vigueur. L'eau de surface destinée à la consommation humaine (personnel de chantier) doit être désinfectée par chloration ou autre procédé approuvé par les services environnementaux et sanitaires concernés. Si l'eau n'est pas entièrement conforme aux critères de qualité d'une eau potable, l'Entrepreneur doit prendre des mesures alternatives telles que la fourniture d'eau embouteillée ou l'installation de réservoirs d'eau en quantité et en qualité suffisantes. Cette eau doit être conforme au règlement sur les eaux potables. Il est possible d'utiliser l'eau non potable pour les toilettes, douches et lavabos. Dans ces cas de figures, l'Entrepreneur doit aviser les employés et placer bien en vue des affiches avec la mention « EAU NON POTABLE ».

Gestion des déchets liquides
Les bureaux et les logements doivent être pourvus d'installations sanitaires en nombre suffisant (latrines, fosses septiques, lavabos et douches). L'Entrepreneur doit respecter les règlements sanitaires en vigueur. Les installations sanitaires sont établies en accord avec le Maître d'œuvre. Il est interdit à l'Entrepreneur de rejeter les effluents liquides pouvant entraîner des stagnations et incommodités pour le voisinage, ou des pollutions des eaux de surface ou souterraines. L'Entrepreneur doit mettre en place un système d'assainissement autonome approprié (fosse étanche ou septique, etc.). L'Entrepreneur devra éviter tout déversement ou rejet d'eaux usées, d'eaux de vidange des fosses, de boues, hydrocarbures, et polluants de toute natures, dans les eaux superficielles ou souterraines, dans les égouts, fossés de drainage ou à la mer. Les points de rejet et de vidange seront indiqués à l'Entrepreneur par le Maître d'œuvre.

Gestion des déchets solides

L'Entrepreneur doit déposer les ordures ménagères dans des poubelles étanches et devant être vidées périodiquement. En cas d'évacuation par les camions du chantier, les bennes doivent être étanches de façon à ne pas laisser échapper de déchets. Pour des raisons d'hygiène, et pour ne pas attirer les vecteurs, une collecte quotidienne est recommandée, surtout durant les périodes de chaleur. L'Entrepreneur doit éliminer ou recycler les déchets de manière écologiquement rationnelle. L'Entrepreneur doit acheminer les déchets, si possible, vers les lieux d'élimination existants.

Protection contre la pollution sonore
L'Entrepreneur est tenu de limiter les bruits de chantier susceptibles d'importuner gravement les riverains, soit par une durée exagérément longue, soit par leur prolongation en dehors des heures normales de travail.

Prévention contre les IST/VIH/SIDA et maladies liées aux travaux

L'Entrepreneur doit informer et sensibiliser son personnel sur les risques liés aux IST/VIH/SIDA. Il doit mettre à la disposition du personnel des préservatifs contre les IST/VIH-SIDA. L'Entrepreneur doit informer et sensibiliser son personnel sur la sécurité et l'hygiène au travail. Il doit veiller à préserver la santé des travailleurs et des populations riveraines, en prenant des mesures appropriées contre d'autres maladies liées aux travaux et à l'environnement dans lequel ils se déroulent : maladies respiratoires dues notamment au volume important de poussière et de gaz émis lors des travaux ; paludisme, gastro-entérites et autres maladies diarrhéiques dues à la forte prolifération de moustiques, aux changements de climat et à la qualité de l'eau et des aliments consommés ; maladies sévissant de manière endémique la zone.
L'Entrepreneur doit prévoir des mesures de prévention suivantes contre les risques de maladie : (i) instaurer le port de masques, d'uniformes et autres chaussures adaptées ; (ii) installer systématiquement des infirmeries et fournir gratuitement au personnel de chantier les médicaments de base nécessaires aux soins d'urgence.

Voies de contournement et chemins d'accès temporaires
L'utilisation de routes locales doit faire l'objet d'une entente préalable avec les autorités locales. Pour éviter leur dégradation prématurée, l'Entrepreneur doit maintenir les routes locales en bon état durant la construction et les remettre à leur état original à la fin des travaux.

Passerelles piétons et accès riverains
L'Entrepreneur doit constamment assurer l'accès aux propriétés riveraines et assurer la jouissance des entrées charretières et piétonnes, des vitrines d'exposition, par des ponts provisoires ou passerelles munis de garde-corps, placés au-dessus des tranchées ou autres obstacles créés par les travaux.

Services publics et secours
L'Entrepreneur doit impérativement maintenir l'accès des services publics et de secours en tous lieux. Lorsqu'une rue est barrée, l'Entrepreneur doit étudier avec le Maître d'Œuvre les dispositions pour le maintien des accès des véhicules de pompiers et ambulances.

Journal de chantier
L'Entrepreneur doit tenir à jour un journal de chantier, dans lequel seront consignés les réclamations, les manquements ou incidents ayant un impact significatif sur l'environnement ou à un incident avec la population. Le journal de chantier est unique pour le chantier et les notes doivent être écrites à l'encre. L'Entrepreneur doit informer le public en général, et les populations riveraines en particulier, de l'existence de ce journal, avec indication du lieu où il peut être consulté.

Entretien des engins et équipements de chantiers
L'Entrepreneur doit respecter les normes d'entretien des engins de chantiers et des véhicules et effectuer le ravitaillement en carburant et lubrifiant dans un lieu désigné à cet effet. Sur le site, une provision de matières absorbantes et d'isolants (coussins, feuilles, boudins et fibre de tourbe, etc.) ainsi que des récipients étanches bien identifiés, destinés à recevoir les résidus pétroliers et les déchets, doivent être présents. L'Entrepreneur doit exécuter, sous surveillance constante, toute manipulation de carburant, d'huile ou d'autres produits contaminants, y compris le transvasement, afin d'éviter le déversement. L'Entrepreneur doit recueillir, traiter ou recycler tous les

résidus pétroliers, les huiles usagées et les déchets produits lors des activités d'entretien ou de réparation de la machinerie. Il lui est interdit de les rejeter dans l'environnement ou sur le site du chantier. L'Entrepreneur doit effecteur les vidanges dans des fûts étanches et conserver les huiles usagées pour les remettre au fournisseur (recyclage) ou aux populations locales pour d'autres usages. Les pièces de rechange usagées doivent être envoyées à la décharge publique.
Les aires de lavage et d'entretien d'engins doivent être bétonnées et pourvues d'un ouvrage de récupération des huiles et graisses, avec une pente orientée de manière à éviter l'écoulement des produits polluants vers les sols non revêtus. Les bétonnières et les équipements servant au transport et à la pose du béton doivent être lavés dans des aires prévues à cet effet.

Carrières et sites d'emprunt
L'Entrepreneur est tenu disposer des autorisations requises pour l'ouverture et l'exploitation des carrières et sites d'emprunt (temporaires et permanents) en se conformant à la législation nationale en la matière. L'Entrepreneur doit, dans la mesure du possible, utiliser de préférence un site existant. Tous les sites doivent être approuvés par le superviseur des travaux et répondre aux normes environnementales en vigueur.
Lutte contre les poussières
L'entreprise mettra en place une clôture de chantier suffisant haute afin de confiner les poussières produisent. Le port de lunettes et de masques anti-poussières est obligatoire.

4. Projet de décret de cession de parcelle

DU CONSEIL DES MINISTRES

- la sécurité, la lutte ontre la criminalité trans-ontalière, le terrorisme, la raterie et autres formes de iminalités ;
- le développement stitutionnel.

Elle fixe les responsabilités es Etats et détermine les écanismes de mise en uvre de la coopération ansfrontalière aux niveaux, otamment, des Etats mem-es et des communautés conomiques régionales.

La Convention institue nfin un fonds de programme ntalier, géré conformément règlement financier de Union Africaine.

Sa ratification permettra à tre pays de renforcer sa litique de coopération trans-ntalière dans le cadre, tamment, de la promotion la paix et de la stabilité à vers la prévention des con-s, l'intégration du continent l'approfondissement de son ité.

de la presse : UTORITÉ DE OUVERT

expliqué qu'il avait s de sanctionner

ncrètes effectuées par itorité depuis sa création ainsi l'élaboration de son plan ction, ses sources de finance-nt etc. Nombre d'intervenants sont intéressés à la nvention collective des journa-s et à son inapplicabilité ; aux nditions de création et au nbre de radios et journaux ; stratégies et moyens élabo-par la HAC pour promouvoir resse malienne.

Fodié Touré et Mahamane nèye Cissé ont fourni des élé-nts de réponses aux diffé-es préoccupations.

En ce qui concerne l'indépen-ce de son institution, Fodié ré soutiendra « le choix du sident de la République, à tra-s la désignation de trois nbres, n'enlève en rien à l'in-endance de la HAC » avant rappeler le cas de la Cour stitutionnelle dont les nbres ont un mode de dési-tion similaire. Le président de HAC enchainera en ces es : « Nous sommes là pour mpagner, encadrer et former s on ne peut éviter les sanc-s qui sont non pénales. Les nbres de la HAC vont faire travail mais il n'y aura pas de sse aux sorcières. De sa tion à nos jours la HAC n'a bué aucune fréquence, ni

Elle s'inscrit, en outre, dans le cadre de la mise en œuvre du Programme frontières de l'Union africaine, lancé en 2007.

AU CHAPITRE DES MESURES REGLEMENTAIRES

AU TITRE DU MINISTÈRE DE LA SECURITE ET DE LA PROTECTION CIVILE :

Sur le rapport du ministre de la Sécurité et de la Protection civile, le Conseil des ministres a adopté **le projet de décret portant approbation de la stratégie nationale de réduction des risques de catastrophes au Mali et le plan d'actions 2015-2019.**

La stratégie nationale pour la réduction des risques de catastrophes au Mali a été examinée par le Conseil des ministres du 29 décembre 2015 avec le plan d'actions 2015-2019.

Elle met en place un cadre institutionnel solide pour la réduction des risques de catastrophes au Mali à travers la prise en compte du facteur risque dans toutes les politiques et stratégies de développement.

L'adoption du présent du décret s'inscrit dans le cadre de la mise en œuvre du décret du 15 février 2016 fixant les modalités d'élaboration, d'approbation et de mise en œuvre des documents de politique.

Elle consacre l'approbation définitive de la Stratégie nationale et de son Plan d'action par le gouvernement et ouvre la voie à sa mise en œuvre.

AU TITRE DU MINISTERE DES DOMAINES DE L'ÉTAT ET DES AFFAIRES FONCIERES :

Sur le rapport du ministre des Domaines de l'Etat et des Affaires foncières, le Conseil des ministres a adopté **un projet de décret autorisant la cession, à titre gratuit, des parcelles de terrain, objet des Titres fonciers n°685 et 689 du cercle de Kadiolo, région de Sikasso, respectivement d'une superficie de 7 hectares 25 ares 51 centiares et 6 hectares 65 ares 51 centiares, sises à Zégoua, à l'Union économique monétaire ouest africaine (UEMOA).**

Les parcelles de terrain, objet de la présente autorisation de cession, sont destinées à abriter les postes de contrôle juxtaposés à la frontière entre le Mali et la Côte d'Ivoire.

La cession à titre gratuit des présentes parcelles de terrain est accordée en application des dispositions pertinentes du Règlement n°15/2009/CM/UEMO du 17 décembre 2009 portant régime juridique des postes de contrôles juxtaposés aux frontières des Etats membres de l'UEMOA. Elle est également conforme aux dispositions du Décret n°01-140/P-RM du 2 février 2001, modifié, déterminant les formes et conditions d'attribution des terrains du domaine privé immobilier de l'Etat.

La mention de la cession à titre gratuit des Titres Fonciers n°685 et 689 du Cercle de Kadiolo sera inscrite dans le livre foncier du Bureau des domaines et du cadastre du cercle de Kadiolo au profit de l'Union économique monétaire ouest africaine.

AU CHAPITRE DES MESURES INDIVIDUELLES :

Le Conseil des ministres a procédé aux nominations suivantes :

AU TITRE DU MINISTÈRE DES AFFAIRES ÉTRANGÈRES, DE LA COOPÉRATION INTERNATIONALE ET DE L'INTÉGRATION AFRICAINE:

- Ambassadeur à Dakar (Sénégal) :

*Mme Binta Kane Cissé, traducteur interprète

- Ambassadeur à Madrid (Espagne) :

*Général de brigade Abdoulaye Koumaré

AU TITRE DU MINISTÈRE DE LA DÉFENSE ET DES ANCIENS COMBATTANTS:

- Secrétaire général :

*Général de Brigade Salifou Koné

AU TITRE DU MINISTÈRE DE L'AGRICULTURE :

- Secrétaire permanent du Comité national du CILSS :

*Mohamed Makiyou Coulibaly, ingénieur de l'agriculture et du génie Rural

AU TITRE DU MINISTÈRE DE L'ÉQUIPEMENT, DES TRANSPORTS ET DU DÉSENCLAVEMENT :

- Inspecteur à l'inspection de l'équipement et des transports :

*Boubacar Diakité, ingénieur des constructions civiles

AU CHAPITRE DES COMMUNICATIONS ECRITES :

AU TITRE DU MINISTÈRE DE L'ECONOMIE NUMERIQUE ET DE LA COMMUNICATION :

Sur le rapport du ministre de l'Economie numérique et de la Communication, Porte-parole du gouvernement, le Conseil des ministres a pris acte **d'une communication écrite relative à la stratégie de communication gouvernementale et les plans de communication 2015-2018.**

Dans le cadre de l'amélioration de la communication gouvernementale, plusieurs initiatives ont été mises en œuvre de l'indépendance à nos jours.

En dépit des résultats appréciables, la communication gouvernementale peine à atteindre l'efficacité espérée.

La présente stratégie de communication gouvernementale vise à corriger les insuffisances constatées en vue d'impulser une dynamique de communication et de promouvoir l'action gouvernementale dans les domaines, notamment, politique, économique, social et culturel.

Elle est articulée autour des axes stratégiques suivants :

- le renforcement des compétences en communication ;
- le renforcement des moyens de production et de diffusion ;
- l'information et la sensibilisation ;
- le renforcement des structures de communication gouvernementale ;
- le plaidoyer.

La mise en œuvre des activités de la stratégie de communication gouvernementale permettra, entre autres :

- l'amélioration de la gouvernance ;
- la diffusion adéquate de l'information gouvernementale ;
- la prise en compte des attentes des citoyens et des partenaires de l'Etat.

La stratégie de communication gouvernementale est assortie de plans de communication 2015-2018 d'une incidence financière de 10 milliards 327 millions 761 mille 800 francs CFA dont le financement sera assuré par l'Etat et les partenaires techniques et financiers.

5. Décret n 2016-0344 autorisant la cession du site des PCJ de Zégoua

DECRET N° 2016-0344/P-RM DU 19 MAI 2016 PORTANT AUTORISATION DE CESSION A TITRE GRATUIT DES PARCELLES DE TERRAIN, OBJET DES TITRES FONCIERS N°685 ET N°689 DU CERCLE DE KADIOLO, REGION DE SIKASSO, D'UNE SUPERFICIE RESPECTIVE DE 7 HA 22 A 05 CA ET 6 HA 65 A 51 CA, SISES A ZEGOUA, A L'UNION ECONOMIQUE ET MONETAIRE OUEST AFRICAINE (UEMOA)

LE PRESIDENT DE LA REPUBLIQUE,

Vu la Constitution ;
Vu l'Ordonnance n°00-027/P-RM du 22 mars 2000, modifiée, portant Code domanial et foncier, ratifiée par la Loi n°02-008 du 12 février 2002 ;
Vu le Décret n°01-040/P-RM du 02 février 2001, modifié, portant détermination des formes et conditions d'attribution des terrains du domaine privé immobilier de l'Etat ;
Vu le Décret n°2015-0003/P-RM du 08 janvier 2015 portant nomination du Premier ministre ;
Vu le Décret n°2016-022/P-RM du 15 janvier 2016, modifié, portant nomination des membres du Gouvernement ;

STATUANT EN CONSEIL DES MINISTRES,

DECRETE :

Article 1er : Est autorisée la cession à titre gratuit, par dérogation au Décret n°01-040/P-RM du 02 février 2001 susvisé, à l'Union Economique et Monétaire Ouest Africaine (UEMOA), des parcelles de terrain, sises à Zégoua, Cercle de Kadiolo, objet des titres fonciers ci-après :

- titre foncier n°685 du Cercle de Kadiolo, d'une contenance de 7 ha 22 a 05 ca ;

- titre foncier n°689 du Cercle de Kadiolo, d'une contenance de 6 ha 65 a 51 ca.

Article 2 : Les parcelles de terrain objet de la présente cession sont destinées à abriter les postes de contrôle justaposés à la frontière entre le Mali et la Côte d'Ivoire.

Article 3 : Les conditions et charges de la présente cession sont précisées par acte administratif de cession du Directeur national des Domaines et du Cadastre.

Article 4 : Au vu d'une ampliation du présent décret, le Chef du Bureau des Domaines et du Cadastre de Kadiolo procéde, dans le livre foncier du Cercle de Kadiolo, à l'inscription de la mention de cession à titre gratuit des titres fonciers n°685 et n°689 du Cercle de Kadiolo au profit de l'Union Economique et Monétaire Ouest Africaine (UEMOA).

Article 5 : Le ministre des Domaines de l'Etat et des Affaires foncières, le ministre de l'Administration territoriale, le ministre de l'Economie et des Finances et le ministre de l'Equipement, des Transports et du Désenclavement sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret qui sera enregistré et publié au Journal officiel.

Bamako, le 19 mai 2016

Le Président de la République,
Ibrahim Boubacar KEITA

Le Premier ministre,
Modibo KEITA

Le ministre des Domaines de l'Etat et des Affaires foncières,
Me Mohamed Ali BATHILY

Le ministre de l'Economie et des Finances,
Dr Boubou CISSE

Le ministre de l'Administration territoriale,
Abdoulaye Idrissa MAIGA

Le ministre de l'Equipement, des Transports et du Désenclavement,
Mamadou Hachim KOUMARE

DECRET N°2016-0346/P-RM DU 19 MAI 2016 PORTANT APPROBATION DU DOCUMENT DE STRATEGIE NATIONALE SUR LA REDUCTION DES RISQUES DE CATASTROPHES AU MALI

LE PRESIDENT DE LA REPUBLIQUE,

Vu la Constitution ;
Vu l'Ordonnance n°98-026/P-RM du 25 août 1998, modifiée, portant création de la Direction générale de la Protection civile ratifiée par la Loi n°98-057 du 17 décembre 1998 ;
Vu le Décret n°2016-0056/P-RM du 15 février 2016 fixant les modalités d'élaboration, d'approbation et de mise en œuvre des documents de politique nationale ;
Vu le Décret n°2015-0003/P-RM du 08 janvier 2015 portant nomination du Premier ministre ;
Vu le Décret n°2015-0022 /P-RM du 15 janvier 2016, modifié, portant nomination des membres du Gouvernement ;
Vu le Décret n°2016-0156/P-RM du 16 mars 2016 fixant les intérims des membres du Gouvernement ;

STATUANT EN CONSEIL DES MINISTRES,

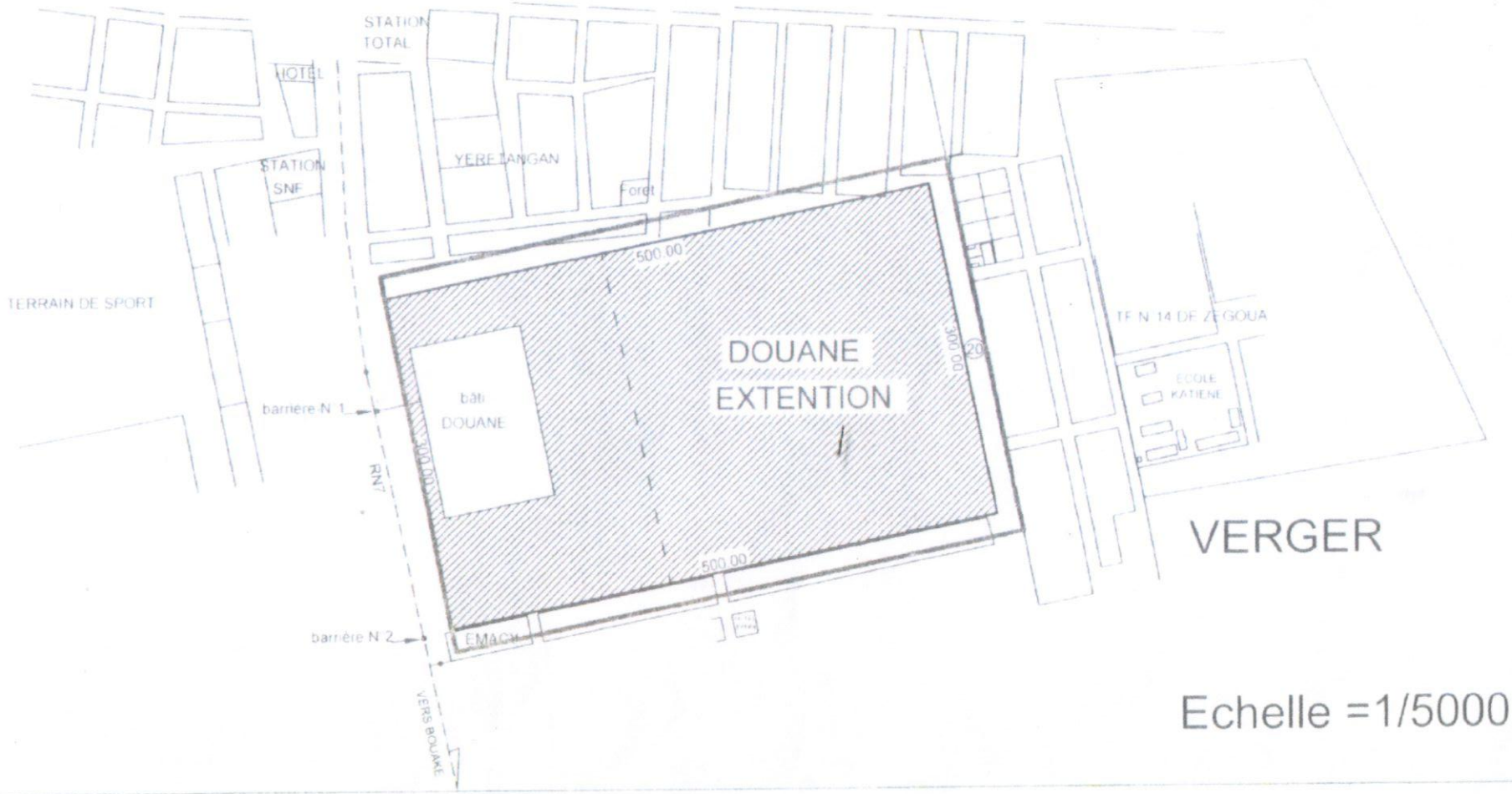
DECRETE :

6. Extrait du plan de limitation des PCJ de Zégoua

NORD

EXTRAIT D'UNE PARCELLE DE TERRAIN SIS A ZEGOUA

D'UNE SUPERFIE DE :15ha 00a 00ca



Echelle =1/5000