



# Table des matières

Liste des figures .....	v
Liste des photos .....	vi
Liste des tableaux .....	vii
Liste des abréviations utilisées .....	vii
<b>RESUME NON TECHNIQUE .....</b>	<b>ix</b>
<b>1. INTRODUCTION.....</b>	<b>1</b>
1.1. Contexte et justification du projet.....	1
1.2. Contexte et Objectif de l'étude.....	2
1.3. Consistance de la mission .....	3
1.4. Statut et portée du présent rapport.....	3
<b>2. METHODES EMPLOYEES.....</b>	<b>5</b>
2.1. Séances de travail avec les parties prenantes au projet .....	5
2.2. Revue documentaire.....	5
2.3. Visite de reconnaissance et de remise du site des PCJ au Consultant.....	6
2.4. Enquêtes et collectes de données de terrain.....	7
2.4.1. Levé topographique.....	7
2.4.2. Comptage routier .....	7
2.4.3. Enquête socio-économique.....	7
2.4.4. Enquête auprès des services intervenant aux postes de contrôle frontaliers.....	8
2.5. Séance d'information et d'organisation des focus avec les parties prenantes .....	9
2.6. Inventaire de la flore .....	9
2.7. Analyse de la qualité de l'eau de la rivière Laléraba.....	10
2.8. Traitement et rédaction du rapport.....	10
<b>3. CADRE POLITIQUE JURIDIQUE ET INSTITUTIONNEL.....</b>	<b>11</b>
3.1. Cadre politique en matière de protection de l'environnement .....	11
3.1.1. Au niveau de l'UEMOA.....	11
3.1.2. Au niveau de la Côte d'Ivoire .....	12
3.1.3. Au niveau du Burkina Faso .....	13
3.2. Cadre réglementaire et juridique d'intégration régionale .....	14
3.2.1. Contexte juridique sous-régional de création des PCJ .....	14
3.2.2. Régime juridique des postes de contrôle juxtaposés .....	15
3.3. Cadre juridique en matière de protection de l'environnement dans les deux pays en relation avec le projet.....	16
3.3.1. Cadre juridique de la Côte d'Ivoire .....	16
3.3.2. Cadre juridique du Burkina Faso .....	19
La constitution du 02 juin 1991.....	19
3.3.3. Les conventions internationales et régionales .....	23
3.4. Cadre institutionnel .....	25
3.4.1. Organisations de la sous-région Ouest Africaine.....	25
3.4.2. Institutions nationales des deux pays impliquées dans la construction des PCJ.....	26
3.4.3. Institutions directement impliquées dans la gestion environnementale du projet de PCJ.....	29
3.5. Politiques environnementales des partenaires au développement .....	36
3.5.1. Politique Commune d'Amélioration de l'Environnement de l'UEMOA (PCAE - UEMOA).....	36
3.5.2. Politiques opérationnelles de la Banque mondiale en matière d'environnement.....	37
3.5.3. Les directives de la Banque Africaine de Développement (BAD) .....	37
3.5.4. Politiques et procédures de la Banque Ouest Africaine de Développement (BOAD) en matière de gestion environnementale et sociale.....	37
3.6. Classification environnementale du projet.....	38
3.6.1. Politiques de Sauvegarde Environnementale et Sociale de la Banque mondiale.....	38
3.6.2. Les directives de la Banque Africaine de Développement (BAD) .....	43
3.6.3. Politiques et procédures de la Banque Ouest Africaine de Développement (BOAD) en matière de	

gestion environnementale et sociale.....	43
3.7. Classification environnementale du projet des PCJ.....	44
3.8. Objectifs du Développement Durable.....	44
<b>4. PRESENTATION DU PROJET.....</b>	<b>46</b>
4.1. Localisation du site du projet.....	46
4.1.1. Situation administrative du site des PCJ.....	46
4.1.2. Localisation du site des PJC.....	47
<b>4.2. Présentation et description des postes de contrôle frontaliers actuels entre la Côte d'Ivoire et le Burkina Faso.....</b>	<b>49</b>
4.2.1. Description des postes de contrôle frontalier de la Côte d'Ivoire.....	49
4.2.2. Description des postes de contrôle en Côte d'Ivoire.....	49
4.2.3. Description des postes de contrôle frontaliers du Burkina Faso.....	56
Les services identifiés au niveau des différents postes sont répartis de la façon suivante :.....	56
<b>4.3. Synthèse des perceptions, préoccupations et recommandations sur le projet.....</b>	<b>62</b>
4.3.1. Les attentes.....	62
4.3.2. Synthèses des préoccupations, doléances et des craintes.....	63
4.3.3. Synthèses des suggestions et recommandations.....	63
4.3.4. Doléances des populations riveraines.....	64
4.3.5. Avis suggestions observations et recommandations des services et structures intervenants aux postes frontaliers de Ouangolo et Laleraba.....	64
4.3.6. Avis suggestions observations et recommandations des services et structures intervenants au poste frontalier de Niangoloko.....	67
4.4. Description des PCJ de Laleraba.....	68
4.4.1. Définition des PCJ.....	68
4.4.2. Justification des PCJ et avantages attendus.....	69
4.4.3. Limites des PCJ et défis à relever.....	70
4.5. Approche stratégique pour la conception des PCJ de Laleraba.....	71
4.6. Définition des personnes et des biens passant par les PCJ de Laleraba.....	71
4.7. Définition des zones.....	71
4.8. Définition des circuits.....	72
4.8.1. CIRCUIT DES VEHICULES DE PASSAGERS.....	72
4.8.2. Circuit B1 - VEHICULES DE MARCHANDISES.....	75
4.8.3. Circuit B2 – VEHICULES D'HYDROCARBURES.....	77
4.8.4. Circuit C - VEHICULES DE BETAIL.....	79
<b>5. ETAT INITIAL DE LA ZONE DU PROJET.....</b>	<b>81</b>
5.1. Zone d'influence du projet.....	81
5.1.1. Zone d'influence directe du projet.....	81
5.1.2. Zone d'influence indirecte ou diffuse du projet.....	81
5.2. Caractéristiques de la zone du projet.....	82
5.2.1. Environnement physique.....	82
5.2.2. Environnement biologique.....	91
5.3. Résultat du comptage du trafic sur le poste de Laleraba.....	106
5.3.1. Evolution journalière du trafic sens 1 Burkina Faso vers la Cote d'Ivoire.....	106
5.3.2. Evolution journalière du trafic sens 2 Côte d'Ivoire vers Burkina Faso.....	108
5.3.3. Résultats de l'évolution du trafic hebdomadaire cumulé des sens 1 et 2 sur les 7j /7.....	110
5.4. Estimation du nombre de voyageurs sur le corridor de Laleraba.....	111
5.5. Trafic de marchandises au poste frontalier de Laleraba.....	112
5.6. Analyses comparatives des résultats de l'étude du trafic au poste frontalier de Laleraba.....	114
5.7. Estimation de l'évolution du trafic aux PCJ de Laléraba à l'horizon 2035.....	114
5.7.1. Evolution du trafic futur sur le poste de contrôle juxtaposé de Laleraba.....	114
5.7.2. Performances économiques du Burkina faso.....	115
5.7.3. Performances économiques de la Côte d'Ivoire.....	115
5.7.4. Hypothèses de croissance sur l'évolution du trafic.....	115
5.7.5. Caractéristiques socio-économiques du village de Laléraba.....	116
<b>6. ENJEUX ENVIRONNEMENTAUX ET SOCIAUX.....</b>	<b>120</b>
<b>6.1. Enjeux politiques et institutionnels.....</b>	<b>120</b>
<b>6.2. Simplification et harmonisation des procédures douanières.....</b>	<b>120</b>



<b>6.3.</b>	<b>Enjeux environnementaux (biophysiques)</b> .....	121
<b>6.4.</b>	<b>Enjeux socio-économiques</b> .....	121
<b>7.</b>	<b>IMPACTS ENVIRONNEMENTAUX ET SOCIAUX</b> .....	123
<b>7.1.</b>	<b>Méthodes d'identification et d'évaluation l'importance des impacts potentiels du projet</b> .	123
7.1.1.	Méthode d'identification des impacts .....	123
7.1.2.	Activités sources d'impacts .....	124
7.1.3.	Récepteurs d'impacts .....	124
7.1.4.	Evaluation des impacts .....	125
7.1.5.	Impacts potentiels du projet.....	127
<b>7.2.</b>	<b>Analyse des alternatives</b> .....	132
<b>7.3.</b>	<b>Analyse de la situation « sans projet »</b> .....	132
<b>7.4.</b>	<b>Analyse des impacts environnementaux avec la situation avec le projet</b> .....	132
<b>7.5.</b>	<b>Justification du choix du scénario « avec le projet »</b> .....	133
<b>7.6.</b>	<b>Impacts positifs en phase de préparation et d'installation</b> .....	133
7.6.1.	Milieu physique .....	133
7.6.2.	Milieu biologique.....	133
7.6.3.	Milieu humain .....	134
<b>7.7.</b>	<b>Impacts négatifs en phase préparatoire et d'installation</b> .....	134
7.7.1.	Milieu physique .....	134
7.7.2.	Milieu biologique.....	134
7.7.3.	Milieu socio-économique.....	134
<b>7.8.</b>	<b>Impacts positifs significatifs liés à la phase de construction</b> .....	137
7.8.1.	Milieu biophysique .....	137
7.8.2.	Milieu humain .....	137
<b>7.9.</b>	<b>Impacts négatifs significatifs liés à la phase de construction</b> .....	138
7.9.1.	Milieu physique .....	138
7.9.2.	Milieu biologique.....	139
7.9.3.	Milieu humain .....	139
<b>7.10.</b>	<b>Impacts positifs significatifs liés à la phase d'exploitation et d'entretien</b> .....	141
7.10.1.	Milieu physique .....	141
7.10.2.	Milieu biologique.....	142
7.10.3.	Milieu humain .....	142
<b>7.11.</b>	<b>Impacts négatifs significatifs liés à la phase d'exploitation et d'entretien</b> .....	143
7.11.1.	Le milieu physique .....	143
7.11.2.	Milieu biologique.....	143
7.11.3.	Milieu humain .....	143
<b>7.12.</b>	<b>Impacts spécifiques sur les localités situées à proximité du site des PCJ</b> .....	144
7.12.1.	Les villes de Ouangolodougou et Niangologo .....	144
7.12.2.	Les villes de Ouangolodougou(ci) et de Niangologo.....	146
<b>8.</b>	<b>INFORMATION ET CONSULTATION PUBLIQUE</b> .....	151
<b>8.1.</b>	<b>Objectif de l'information et des consultations publiques</b> .....	151
<b>8.2.</b>	<b>Procédures et modalités</b> .....	151
8.2.1.	Séance d'information et de Consultation du public.....	151
8.2.2.	Enquête Publique.....	151
<b>8.3.</b>	<b>Organisation de séances d'information et de consultation de la population en phase étude</b>	152
8.3.1.	Information et organisation des focus groupe avec la population locale de Laleraba et de Ouangolodougou .....	152
8.3.2.	Les doléances et attentes de la population.....	153
8.3.3.	Attentes des acteurs et partenaires du projet .....	153
8.3.4.	Attentes en termes de fonctionnalité.....	153
8.3.5.	Avis suggestions observations et recommandations des services et structures intervenants aux postes frontaliers de Ouangolo et Laleraba .....	154
8.3.6.	Information et organisation des focus groupe avec la population locale de Niangoloko .....	156
8.3.7.	Synthèses des préoccupations, doléances et des craintes .....	157
8.3.8.	Synthèses des suggestions et recommandations .....	157
8.3.9.	Doléances des populations riveraines .....	158
8.3.10.	Avis suggestions observations et recommandations des services et structures intervenants au poste frontalier de Niangoloko.....	158

<b>9.</b>	<b>PLAN DE GESTION ENVIRONNEMENTALE ET SOCIALE.....</b>	<b>162</b>
9.1.	Objectifs du PGES.....	163
9.2.	Mesures relatives à la phase préparatoire des travaux.....	163
9.2.1.	Mesures générales relatives au respect de l'environnement lors de la préparation du chantier ...	163
9.2.2.	Choix et organisation du site d'installation de la base de l'entreprise.....	164
9.2.3.	Mesures relatives à l'installation du chantier.....	165
9.2.4.	Choix et conditions de gestion des sites d'emprunt et carrière.....	165
9.2.5.	Choix et condition de gestion des sites de dépôt.....	166
9.2.6.	Choix des sites de prélèvement de l'eau pour les besoins des travaux.....	166
9.2.7.	Mesures pour la sécurité du personnel.....	166
9.2.8.	Conditions de recrutement du personnel local.....	167
9.2.9.	Promouvoir la parité du genre dans le recrutement.....	167
9.2.10.	Mesures relatives à la libération de l'emprise.....	167
9.3.	Mesures relatives à la phase des travaux des PCJ.....	167
9.3.1.	Mesures spécifiques visant les impacts sur le milieu physique et biologique.....	167
9.3.2.	Mesures spécifiques visant les impacts sur le milieu humain.....	168
9.4.	Plan d'action d'information sur le VIH/SIDA.....	170
9.4.1.	Plan stratégique de lutte contre le VIH/SIDA sur tout le corridor Abidjan- ouagadougou.....	170
9.4.2.	Plan d'information et de sensibilisation sur le VIH/SIDA dans les PCJ de laleraba.....	171
9.5.	Mesures d'atténuation des impacts négatifs relatives à la phase d'exploitation des PCJ.....	172
9.5.1.	Mesures spécifiques visant les impacts sur le milieu physique et biologique.....	172
9.5.2.	Mesures d'atténuation des impacts négatifs sur le milieu humain.....	174
9.5.3.	Mesures de bonification des impacts positifs.....	178
9.5.4.	Mesures pour les procédures de dédouanement et de contrôle des personnes aux PCJ.....	179
9.6.	Autres mesures d'accompagnement et de bonification.....	181
9.6.1.	Formation et sensibilisation.....	181
9.6.2.	Renforcement des capacités.....	181
9.6.3.	Mesures relatives aux localités de la zone du projet.....	181
9.6.4.	Construction des hangars et box pour l'installation du petit commerce du corridor.....	181
9.7.	Mise en œuvre des mesures compensatoires et du Plan d'action de réinstallation.....	184
9.7.1.	Principe et objectifs.....	184
9.7.2.	Justification du plan d'action de réinstallation.....	184
9.7.3.	Rappel des Personnes et biens affectés.....	184
9.7.4.	Cadre légal et réglementaire.....	184
9.7.5.	Cadre institutionnel.....	184
9.7.6.	Phase de Mise en œuvre des Mesures de compensation et de réinstallation.....	185
9.8.	Analyse des risques professionnels.....	187
9.8.1.	Identification et évaluation des impacts.....	187
9.8.2.	Plan d'Intervention d'Urgence (PIU).....	194
9.9.	Plan de communication du projet de construction des PCJ.....	195
9.9.1.	Objectifs du plan de communication.....	195
9.9.2.	Identification des parties prenantes au Projet.....	196
9.9.3.	Positionnement et conception de l'axe de communication.....	198
9.9.4.	Orientation pour création des messages à diffuser.....	199
9.9.5.	Plan d'actions.....	199
9.9.6.	Canaux de communication, médias, planning stratégique et moyens.....	199
9.9.7.	Mise en œuvre de la stratégie de communication.....	199
9.9.8.	Budgetisation du plan de communication.....	200
9.9.9.	Objectifs opérationnels.....	200
9.9.10.	Chronogramme de mise en œuvre.....	200
9.10.	Mécanisme de gestion des Plaintes.....	200
9.10.1.	Règlement à l'amiable.....	201
9.10.2.	Etapes de traitement des plaintes.....	201
9.10.3.	Différentes voies d'accès sont possibles pour déposer une plainte.....	202
9.10.4.	Règlement par voie judiciaire.....	202
9.10.5.	Clôture et archivage.....	202
9.11.	Programme de surveillance environnementale et suivi environnemental.....	203
9.11.1.	Activités de surveillance.....	203
9.11.2.	Activités de suivi environnemental.....	203
9.12.	Procédures du suivi.....	204
9.12.1.	Conduite des activités de suivi.....	204
9.12.2.	Matrice du PGES.....	206
<b>10.</b>	<b>COUTS DES MESURES ENVIRONNEMENTALES ET SOCIALES.....</b>	<b>213</b>
10.1.	Coûts des mesures environnementales et sociales.....	213



---

<b>10.2. Coût des mesures des impacts sur le milieu biophysique</b> .....	213
10.2.1. Qualité de l'air .....	213
10.2.2. Mesures contre l'altération des sols et le suivi physico-chimique .....	213
10.2.3. Remise en état des gîtes d'emprunts .....	214
10.2.4. Aménagement paysager .....	214
<b>10.3. Coût des mesures sur le milieu humain</b> .....	214
10.3.1. Santé et sécurité .....	214
10.3.2. Prévention des risques de propagation du VIH/SIDA .....	214
10.3.3. Suivi et surveillance environnementale.....	214
10.3.4. Construction et aménagement des espaces pour le petit commerce du corridor.....	214
10.3.5. Renforcement des capacités .....	214
10.3.6. Coûts des mesures d'information et de sensibilisation .....	215
10.3.7. Coût des mesures de développement socio-économiques dans la zone du projet et d'appui au genre pour la bonification des impacts positifs du projet.....	215
<b>10.4. Récapitulatif du coût indicatif des mesures environnementales et sociales</b> .....	215
<b>11. RECOMMANDATIONS</b> .....	217
<b>12. CONCLUSION</b> .....	219
<b>13. REFERENCES BIBLIOGRAPHIQUES</b> .....	220
<b>14. ANNEXES</b> .....	221



## Liste des figures

Figure 1: Localisation du site projet .....	47
Figure 2: Vue du site projet.....	48
Figure 3 : Circuit des véhicules de transport des passagers.....	74
Figure 4 : Circuit des véhicules de transport des marchandises.....	76
Figure 5 : Circuit des véhicules de transport des hydrocarbures .....	78
Figure 6 : Circuit des véhicules de transport des hydrocarbures .....	80
Figure 7 : Carte administrative du département de Ouangolodougou .....	82
Figure 8: Climat de la zone d'étude.....	83
Figure 9 : Variation de la pluie moyenne mensuelle à la station de Ferké 1.....	85
Figure 10 : Profondeurs de la nappe phréatique des localités de la zone du projet.....	87
Figure 11 : débits d'eaux souterraines des localités de la zone du projet.....	88
Figure 12 : Niveaux statistiques de la nappe phréatique dans les localités de la zone du projet .....	88
Figure 13 : Bassin versant de la Comoé .....	89
Figure 14 : Évolution du régime hydrologique de la rivière Lalérabé : périodes 1955-1969 et 1970-2000.....	90
Figure 15 : Spectre de répartition des familles dans la zone d'influence du projet.....	98
Tableau 16 : Populations des localités de la zone du projet (RGPH t2014).....	100
Figure 17 : Répartition journalière du trafic sens 1 Burkina vers la Cote d'Ivoire.....	107
Figure 18 : Evolution journalière du trafic sens 1 Burkina Faso - Côte d'Ivoire.....	108
Figure 19 : Répartition journalière du trafic sens 2 : Côte d'Ivoire vers Burkina.....	109
Figure 20: Evolution du trafic journalier du sens 2 Cote d'ivoire -Burkina Faso.....	109
Figure 21: Répartition journalière du trafic dans les deux sens : Côte d'Ivoire vers Burkina .....	110
Figure 22 : Evolution du trafic journalier des deux sens CI-BF-BF-CI.....	111
Figure 23 : Synthèse de la démarche d'évaluation de l'importance des impacts. ....	127

## Liste des photos

Photo 1 : Visite du site des PCJ de avec l'ensemble des parties prenantes au projet .....	7
Photo 2 : Vue des bureaux de la douane au poste frontalier de Ouangolodougou .....	50
Photo 3 : Vue des bureaux des transitaires à Ouangolodougou.....	50
Photo 4 : Vue des bureaux de l'OIC au poste frontalier de Ouangolodougou.....	50
Photo 5 : Vue des installations du dernier poste frontalier de Laleraba.....	51
Photo 6 : Vue du poste de contrôle sanitaire (INPH) frontalier de Laleraba.....	51
Photo 7 : Vue du trafic des camions de transport de marchandises.....	51
Photo 8 : Vue du commerce informel au poste frontalier des bureaux des douanes de Ouangolodougou.....	51
Photo 9 : Vue du poste de pesage de Ouangolodougou .....	52
Photo 10 : Vue des bureaux de la douane de Laleraba .....	52
Photo 11 : une vue des bâtis du poste de police de Yenderé Burkina faso .....	61
Photo 12 : une vue des installations des services de la douane de Niangoloko.....	61
Photo 13 : Consultation des autorités administratives et les forces de défense et de sécurité de Niangoloko .....	62
Photo 14 : une vue de la succursale de la chambre de commerce et d'industrie de Niangoloko.....	62
Photo 15 : Vue des activités qui se déroulement dans la rivière de Laleraba .....	90
Photo 16 : Paysage de jachère dominée.....	92
Photo 17 : Fourré à Zanthoxylum zanthoxyloides par Vitellaria paradoxa (karité) .....	92
Photo 18 : Parcelle d'anacardiens sur le site .....	93
Photo 19: Vue d'une jachère .....	93
Photo 20 : zone d'habitation et d'activités humaines .....	93
Photo 21 : Carte de la zone d'étude.....	93
Photo 22 : Peuplement de karité préservé sur une parcelle .....	94
Photo 23 : Pied de néré préservé sur une parcelle .....	94
Photo 24 : Pied de Annona senegalensis portant un fruit mûr.....	95
Photo 25: Pied de Saba senegalensis avec fruits mûrs.....	95
Photo 26 : Tige de Vitellaria paradoxa écorchée.....	95
Photo 27 : Tronc de Isoberlinia doka utilisé comme bois de chauffe.....	95
Photo 28 : Fourré à Saba senegalensis.....	98
Photo 29 : Activité commerciale au niveau du corridor .....	118
Photo 30 : Vue du trafic observé au poste frontalier de Laleraba .....	119
Photo 31 : Séance de travail avec la communauté locale de Laléraba.....	152
Photo 32 : Vues des participants aux séances de consultations à la Mairie de Niangoloko.....	161
Photo 33 : Vue de l'école primaire de six (6) classes construite dans le cadre des PCJ à Laleraba.....	186
Photo 34 : Vue du centre de santé et d'un foyer polyvalent construit dans le cadre des PCJ à Laléraba .....	187



## Liste des tableaux

Tableau 1 : Programme de la mission d'enquête de terrain.....	8
Tableau 2 : Conventions internationales et régionales signées par la Côte d'Ivoire .....	23
Tableau 3 : Conventions internationales et régionales signées par le Burkina Faso.....	24
Tableau 4 : Les infrastructures, les équipements et le personnel des services.....	53
Tableau 5 : Synthèses des expressions des besoins en personnels et infrastructures.....	55
Tableau 6 : Les infrastructures, les équipements et le personnel des services.....	57
Tableau 7 : Synthèses des expressions des besoins en personnels et infrastructures.....	60
Tableau 8 : Analyse saisonnière du climat à partir de la station de Korhogo.....	84
Tableau 9 : Paramètres d'estimation des températures minimales et maximales de 1980 – 2007.....	85
Tableau 10 : Caractéristiques statistiques des débits moyens mensuels du Laléabé à Yendéré .....	90
Tableau 11 : Résultats d'analyse des eaux de Laleraba .....	91
Tableau 12 : Liste des espèces et individus à DBH supérieur ou égal à 10 inventoriés dans de construction des infrastructures.....	95
Tableau 13 : Liste des espèces et individus à DBH supérieur ou égal à 10 inventoriés dans la zone de transhumance .....	97
Tableau 14 : Résultats de l'évolution du trafic journalier sens 1 Burkina Faso - Côte d'Ivoire.....	107
Tableau 15 : Résultats de l'évolution du trafic journalier sens 2 -CI-BF .....	108
Tableau 16 : Répartition de l'évolution du trafic hebdomadaire par type de véhicules.....	110
Tableau 17 : Estimation du nombre des voyageurs hebdomadaires en direction de la Côte d'Ivoire .....	111
Tableau 18 : Estimation du nombre des voyageurs hebdomadaire en direction du Burkina Faso.....	111
Tableau 19 : Cumul du nombre des voyageurs en transit au poste frontalier de Laleraba.....	112
Tableau 20 : statistiques des échanges des marchandises du Burkina Faso vers la Cote d'Ivoire.....	112
Tableau 21 : statistiques des échanges des marchandises de la Cote d'Ivoire vers le Burkina Faso .....	113
Tableau 22 : statistiques du commerce de Bétail et de volaille entre le Burkina et la Côte d'Ivoire .....	113
Tableau 23 : Analyse comparative des résultats de l'étude du trafic du poste de Laléabé.....	114
Tableau 24 : prévision de l'évolution du trafic à l'horizon 2035.....	115
Tableau 25 : Trafic du transit portuaire des pays de l'hinterland (Burkina, Niger) de 1999 à 2010.....	116
Tableau 26: Liste des marchés existants dans la zone du projet.....	122
Tableau 27:Grille d'évaluation de l'importance des impacts .....	126
Tableau 28 : Impacts possibles associés aux différentes activités en phase préparatoire.....	128
Tableau 29 : Impacts possibles associés aux différentes activités en phase construction sur le milieu humain.....	129
Tableau 30 : Impacts possibles associés aux différentes activités en phase construction.....	130
Tableau 31 : Impacts possibles associés aux différentes activités en phase exploitation et entretien des PCJ.....	131
Tableau 32: Matrice d'identification et d'analyse des impacts négatifs en phase de préparation et d'installation .	135
Tableau 33 : Évaluation des impacts négatifs et positifs en phase de préparation et d'installation .....	136
Tableau 34 : Evaluation de l'importance des impacts en phase de construction des PCJ.....	147
Tableau 35 : Evaluation de l'importance des impacts en phase exploitation et entretien des PCJ.....	149
Tableau 36: Caractéristiques des produits stockés ou en transit dans les PCJ.....	173
Tableau 37 : Mesures relatives à la protection de l'environnement en phase d'exploitation.....	182
Tableau 38: Tableau récapitulatif de l'état d'avancement des mesures compensatoires.....	186
Tableau 39: Niveaux des facteurs (F, G) de la grille d'évaluation des risques professionnels .....	188
Tableau 40 : Les différents risques traités par thème .....	188
Tableau 41 : Risque d'incendie, d'explosion .....	188
Tableau 42 : Risque lié à l'électricité .....	189



---

Tableau 43 : Risque lié au bruit.....	190
Tableau 44 : Risque lié aux vibrations.....	190
Tableau 45 : Risque de chute.....	191
Tableau 46 : Risque lié à la manutention manuelle .....	191
Tableau 47 : Risque lié à la manutention manuelle .....	191
Tableau 48: Risques liés aux effondrements et aux chutes d'objets.....	192
Tableau 49: Résultats de l'analyse des risques.....	193
Tableau 50 : Mesures de sécurité et d'hygiène .....	194
Tableau 51: Liste des parties prenantes .....	196
Tableau 52: Cout opérationnel des prestations de communication .....	200
Tableau 53 : Principales activités du suivi environnemental.....	204
Tableau 54 : Programme global de suivi en phases préparatoires et de construction.....	207
Tableau 55 : Programme global de suivi en phase exploitation.....	210
Tableau 56 : Coût des mesures environnementales et sociales.....	215

## Liste des abréviations utilisées

SIGLES	DEFINITIONS
AEP	Adduction d'eau potable
AGEROUTE	Agence de Gestion des Routes
APD	Avant-projet détaillé
APS	Avant-projet sommaire
BB	Béton bitumineux
CEDEAO	Communauté Economique des Etats de l'Afrique de l'Ouest
CPT	Cahier des Prescriptions Techniques
DAO	Dossier d'appel d'offres
ICTAAL	Instruction sur les Conditions Techniques d'Aménagement des Autoroutes de Liaison, Circulaire du 12 décembre 2000, SETRA
MOD	Maîtrise d'Ouvrage Déléguée
OIML	Organisation Internationale de Métrologie Légale
OFT	Observatoire de la Fluidité des Transports
PACITR	Programme d'Actions Communautaires des Infrastructures et du Transport Routiers
PAP	Personne Affectée par le Projet
PCJ	Postes de Contrôle Juxtaposés
PK	Point kilométrique
PL	Poids Lourds
PN	Pression Nominale
PNAE	Plan National d'Action Environnemental
PVC	Polyvinylchloride
RGPH	Recensement Général de la Population et de l'Habitat
TDR	Termes de référence
TMJA	Trafic Moyen Journalier Annuel
TRIE	Transport routier inter-Etats
UEMOA	Union Economique et Monétaire Ouest Africaine



## RESUME NON TECHNIQUE

Projet	:	Projet de construction des postes de contrôles juxtaposés de Laleraba à la frontière Côte d'Ivoire-Burkina Faso.
Promoteur	:	SCANNING SYSTEMS
Consultant	:	TERRABO-Ingénieur Conseil
Mission	:	Etude d'Impact Environnemental et Social
Zone du projet	:	Cote d'Ivoire région administrative du Tchologo Département de Ouangolodougou
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 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 retard entravent le libre développement de l'activité de transport.

### 2. Localisation du site du projet

Le site dédié à la construction des PCJ est situé à la frontière de la Côte d'Ivoire et du Burkina Faso. Avec une superficie de 70 ha 04 a 50 ca , le site est en partie occupé par des vergers d'anacardiens, des cultures vivrières, des bois de néré et de karité, des habitations spontanées et précaires et des activités commerciales. Le poste de contrôle juxtaposé de Laleraba est classé sur le corridor Abidjan – Ouagadougou.

### 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 ont abouti à la définition de sept (7) zones d'activités distinctes. Ces zones auront des statuts différents (communautaire ou non) et seront spécialisées en fonction des activités qui y seront menées. Ce sont :

Zone A : zone de contrôle des passagers (véhicules personnels, minicar et autocars) ;

- 1) Zone B : zone administrative ;
- 2) Zone C : zone de contrôle des marchandises ;
- 3) Zone D : zone de l'Ecor ;
- 4) Zone E : zone de contrôle des Hydrocarbures ;
- 5) Zone F : zone de contrôle du bétail ;
- 6) Zone G : zone d'extension.

### 4. Cadre institutionnel et règlementaire de l'étude

La réalisation de l'EIES du présent projet obéit à un cadre politique, institutionnel, législatif et règlementaire de la Côte d'Ivoire et du Burkina Faso et des institutions de l'UEMOA et de la CEDEAO.



#### 4.1. Cadre institutionnel de l'étude

Le projet de construction des postes 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 à la frontière de la Côte d'Ivoire et du Burkina Faso le cadre institutionnel se présente comme suit :

##### **Constitution Ivoirienne de 2016**

La constitution Ivoirienne fait de l'environnement une priorité.

La LOI n° 2016-886 du 8 novembre 2016 portant Constitution de la République de Côte d'Ivoire, accorde une place de choix aux questions environnementales. En effet, cette Loi fondamentale, comporte deux articles traitant explicitement de l'environnement :

- Article 27 : Le droit à un environnement sain est reconnu à tous sur l'ensemble du territoire national. Le transit, l'importation ou le stockage illégal et le déversement de déchets toxiques sur le territoire national constituent des crimes.
- Article 40 : 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. L'Etat s'engage à protéger son espace maritime, ses cours d'eau, ses parcs naturels ainsi que ses sites et monuments historiques contre toutes formes de dégradation. L'Etat et les collectivités publiques prennent les mesures nécessaires pour sauvegarder la faune et la flore. En cas de risque de dommages pouvant affecter de manière grave et irréversible l'environnement, l'Etat et les collectivités publiques s'obligent, par application du principe de précaution, à les évaluer et à adopter des mesures nécessaires visant à parer à leur réalisation.

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.

#### 4.2. Cadre réglementaire de l'étude

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 ;
- le 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 :



- la convention de LONDRES pour la prévention de la pollution des eaux de mer par les hydrocarbures (1954);
- la convention sur l'intervention en haute mer en cas d'accident entraînant ou pouvant entraîner une pollution par les hydrocarbures (1969);
- la convention de RAMSAR sur les zones humides d'importance internationale particulièrement comme habitat des oiseaux d'eau (1971);
- la convention de LONDRES pour la prévention de la pollution par les navires, Convention MARPOL (1978);
- la 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**

### **5.1. Situation administrative**

Les Postes de Contrôle Juxtaposés de Laleraba à la frontière entre la Côte d'Ivoire et le Burkina Faso seront construits, sur le corridor Abidjan – Ouagadougou.

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 22.671.301 millions d'habitants en 2014 selon les résultats du RGPH 2014, dont 24,2% 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 minerai de fer, de cobalt, de bauxite, et de ressources hydroélectriques. Sa superficie est de 322 462 Km<sup>2</sup>.

### **5.2. Environnement physique et socio-économique des zones du projet.**

#### **5.2.1. Environnement physique**

##### Relief

Le relief du site est peu contrasté et peu varié. Il se présente comme une pénéplaine dont l'altitude varie entre 270 mètres et 300 mètres. Les plaines et les plateaux sont les deux types de relief rencontrés dans la partie ivoirienne du bassin de la Comoé. Les plateaux occupent la grande partie du bassin versant, notamment le centre et le nord. L'altitude de ces plateaux varie entre 200 mètres et 500 mètres.

##### Climat

La région du site du projet baigne dans un climat dit tropical de transition ou climat Soudanais. On distingue deux saisons bien différenciées entre des climats de type équatorial et de type désertique chaud :

La description des paramètres du climat se fera à l'aide des données de la station synoptique de Korohgo qui renferme l'ensemble de ces paramètres.

En Côte d'Ivoire le climat est sous l'influence du relief et de la migration du Front Intertropical (F.I.T). Ce dernier mécanisme, régulier et périodique, présente toutefois des variations d'amplitude, qui expliquent en particulier l'extrême variabilité de la pluviométrie annuelle.

Aussi, il n'est pas possible d'étudier le climat de la Côte d'Ivoire à partir de régions géographiques bien découpées et présentant les mêmes caractéristiques climatiques. Cette étude doit tenir compte du régime saisonnier, donc en définitive du régime pluviométrique.



La zone du projet, située au Nord de la Côte d'Ivoire est sous l'influence de deux saisons bien différenciées entre des climats de type équatorial et de type désertique chaud. De juin à septembre, les alizés humides font remonter le front intertropical jusqu'au Nord du pays qui connaît alors une grande saison des pluies. Puis, d'octobre à mai, le front étant descendu au sud du Golfe de Guinée, les précipitations se font alors plus rares : c'est la grande saison sèche.

#### végétation

L'inventaire des espèces végétales de la zone d'influence du site du projet a porté sur 41 hectares de savane repartis entre les zones (zone A et B) destinées à la construction des infrastructures des PCJ et la zone de transhumance (Figure 22). Le reste du site est occupé par diverses installations.

La zone d'influence du site du projet est composée de végétation naturelle, de plantation d'anacardiens de jachères de différents âges de cultures vivrières, principalement le sorgho et de zone d'habitation et d'activités humaines (maison, marchés, gare routière, postes de contrôle de gendarmerie, douane, etc....) (Photo 4). La plantation d'anacardiens couvre environ 7 hectares et la zone d'habitation et d'activités humaines s'étend sur une bande d'environ 30 mètres de part et d'autre de la route.

#### Sols rencontrés

La carte géologique de la Côte d'Ivoire à l'échelle 1/1 000 000 situe le site du projet dans des formations dont le substratum est constitué de granites des massifs médians rajeunis et de plateformes différenciées datant du précambrien moyen.

Les études géotechniques réalisées sur ce site, montrent que les sols sont des sables latéritiques, la carapace latéritique, des graveleux latéritiques argileux. On note par endroits une couche de terre végétale de 10 cm d'épaisseur.

### **5.2.2. 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 heudolotiana/Grandiflora* (Magnolia), le *Raphia sudanica* (*Raphia*), le *Manguifera indica* (*Manguier*). Les espèces dominantes sont *Berlinia heudolotiana/Grandiflora*, le *Raphia sudanica* qui est une espèce partiellement protégée selon la législation, le *Manguifera 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 agricoles, les feux de brousse, 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, de rats, d'écureuils, de reptiles, d'hérissons, d'oiseaux comme les tisserins.

### **5.2.3. Environnement humain**

#### **a. Données démographiques**

Selon les données du recensement de la population et de l'habitat (RGPH de 2014), la population du département de Ouangolodougou était estimée à 236766 habitants et répartie comme suit 120541 hommes et 116225 femmes avec un rapport de masculinité de 103,7. La proportion de la population autochtone représente 90 % de la population rurale de la région des Savanes. La population allochtone quant à elle représente 5%. La population non-ivoirienne représente moins de 5%. Cette proportion atteint presque 9% à Ouangolodougou.



La densité de la population de la zone varie entre 22 et 32 habitants au km<sup>2</sup>. En Côte d'Ivoire, les régions du Nord-est sont les moins peuplées.

#### Organisation et gestion du foncier

Le système d'accès au foncier est le même chez les malinké et les sénoufo. On s'approprie la terre après l'avoir mise en valeur. Les terroirs des différents villages sont délimités sur le terrain par des limites naturelles : essentiellement des cours d'eau. Un peu plus en profondeur, la terre appartient à toute la communauté. Ces terres ainsi acquises sont normalement transmises par voie d'héritage, d'après le système patrimonial, mais peuvent aussi être transférées par un système de prêt, de donation ou de vente. La problématique foncière dans les villages fait l'objet d'enjeux sociaux, économiques et politiques importants. Dans la conception traditionnelle, la véritable propriété de la terre serait d'essence religieuse. Elle est dévolue à un groupe, celui de l'ancêtre fondateur du village. Le chef de terre, au nom des génies tutélaires, en concède la jouissance aux lignages et aux familles élargies, après avoir procédé aux sacrifices rituels d'usage (offrandes de poulet, de noix de cola, dîme symbolique en nature après la première récolte). Il délègue ses parents et autres hommes de confiance pour coloniser des terres et des espaces inoccupés. Avec l'aval du chef de terre ces derniers décrètent leur maîtrise sur les nouveaux terroirs : c'est l'explication qu'on donne à l'existence de plusieurs chefs de terre dans un village donné.

#### Organisation sociale, politique et religieuse

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. 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 (Fonombélés) qui travaillent aussi bien le fer que le bois, et exceptionnellement le cuir (leurs femmes font de la poterie), les Lorhos, bijoutiers sur cuivre, les musiciens joueurs professionnels, les Koulés, spécialisés dans la fabrication des statues et des masques religieux. Ils sont redoutés comme jeteurs de sorts. Les Sonons, prêtres des cultes, fabriquent des fétiches et sont les animateurs des cérémonies et des danses auxquelles ils participent.

### **b. Activités économiques**

#### Agriculture

L'agriculture est l'activité principale des populations de la région du Tchologo. C'est une agriculture itinérante sur brûlis sans apport d'engrais (agriculture extensive). La polyculture est le système cultural largement répandu. L'outillage agricole reste rudimentaire et la main d'œuvre est essentiellement familiale. L'agriculture vivrière est beaucoup plus destinée à l'auto consommation. Elle porte essentiellement sur le maïs, le mil, le sorgho l'igname et le manioc. la patate douce, les ignames, l'arachide, la canne à sucre, le gombo, la tomate, la morelle noire, l'amarante et autres légumes mineurs toutefois le surplus de la production est commercialisé. Les champs s'observent à proximité des habitations et un peu au-delà. Les cultures industrielles ou cultures de rente sont constituées par l'anacarde, le coton. Les plantes fruitières enregistrées sont : le manguier et les agrumes. Ces productions agricoles constituent les principales sources de revenus de la population rurale.

#### Commerce

Situé à l'interconnexion des axes routiers reliant les pays soudano - sahéliens au port ivoirien d'Abidjan et traversé par le chemin de fer, le département constitue le principal nœud des flux d'échanges matériels et immatériels entre la Côte-d'Ivoire et les pays voisins (Burkina Faso et Mali).

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 et 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 Niangoloko et Ouangolodougou sont quotidiennement fréquentés par des marchands qui viennent 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 premières nécessités (savons, huile végétale) et des produits pétroliers.

#### Industrie et Artisanat

L'artisanat est très peu développé dans la zone et n'est point pratiqué pour des buts lucratifs. Quelques produits de l'artisanat notés sont : les nattes, les paniers, les nasses, les hottes, et les séchoirs en lianes tissées. Plus de 70% de la population (hommes et femmes) maîtrisent la technique de tissage des nattes car celle-ci permet de couvrir les toitures de maison. Le filage du coton, l'extraction de l'indigo, la teinturerie, la vannerie. La vannerie est accessible aux deux sexes. Des artisans forgerons, tisserands, potiers, d'origine Mandé, qui se regroupent dans des villages particuliers. Ici, la condition de forgeron n'a rien de méprisable, comme c'est le cas dans d'autres ethnies.

## **6. Impacts potentiels**

### **6.1. 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 ;
- la dégradation des vues habituelles au niveau du paysage.

Au plan socio-économique, il est enregistré 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 entraînant une pression sur les composantes de l'environnement socio-économique (infrastructures communautaires, électricité, denrées alimentaires, eau potable, etc.).

### **6.2. 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.

#### **a. 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 travailleurs de sexe (prostitués) et un lieu de dépravation 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.

### **7. 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.

#### **7.1. 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 seront prises ; elles concerneront :

- l'élaboration et de la mise en œuvre d'un programme détaillé d'actions en faveur de la protection de l'environnement, la santé, l'hygiène et la sécurité ;
- le conseil de limitation de la destruction de la végétation à l'emprise des travaux ;
- les mesures d'atténuation des impacts sur le milieu humain ;
- les mesures relatives 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. Tout qui permet pendant les travaux de donner des emplois aux jeunes et améliorer les conditions de vie des populations.

##### 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 :

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

#### **7.2. 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 publique.

#### Santé, sécurité et risques divers

Le suivi sanitaire du personnel doit être de rigueur. Ce suivi s'insérera dans le schéma sanitaire du district sanitaire de Ouangolodougou.

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

L'entreprise adjudicataire des travaux 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 lunettes 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'accidents, 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 au 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.

## **8. Recommandations**

Les recommandations ci-après sont formulées pour un aménagement et fonctionnement réussis des PCJ.

#### Formation des agents pour la simplification et harmonisation des procédures

La formation des agents des pays limitrophes que sont la Côte d'Ivoire et le Burkina Faso devra être menée conjointement avec celle des représentants de tous les organismes frontaliers.

#### Gestion des situations d'urgence

En cas de situation d'urgence, un comité bilatéral au niveau de la frontière des deux États parties du PCJ touchés devra convoquer immédiatement une réunion pour régler la situation.

#### Point de contrôle sanitaire

Aménagement d'un local approprié pour le contrôle et le suivi sanitaire des populations qui traversent la frontière dans les deux sens.

#### Simplification des procédures frontalières pour les communautés locales les petits commerçants

Il est recommandé de prendre en compte ces spécificités, les besoins et les habitudes des populations vivant à proximité des postes frontaliers en octroyant « des laissez passer » aux communautés locales frontalières les petits commerçants et les femmes pour maintenir la cohésion sociale dans la zone d'influence des PCJ.

#### 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 les PCJ pour chaque catégorie de passagers doit être clairement indiqué par des signaux. Il doit y avoir des modalités particulières pour le traitement des conducteurs à des fins de facilitation.

#### Contrôle des passagers en moyen de transports privés



Un point de contrôle doit permettre de s'assurer que toutes les formalités ont été remplies pour ces véhicules avant de pouvoir continuer dans le pays de destination.

#### Considérations liées au genre dans l'exploitation des PCJ

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.

#### Renforcement de la sécurité à travers la gestion des frontières dans les PCJ

Les enquêtes et les opérations conjointes, les fouilles de véhicules de fret et de tourisme destinées à la recherche des personnes clandestines, et la sécurisation des cargaisons devront être mises en œuvre. La mise en œuvre de ces mesures permettront d'assurer et de garantir la sécurité et le bon fonctionnement dans la zone d'influence des PCJ.

#### Aménagements des aires de stationnement pour la gestion des flux du trafic

Pour éviter les engorgements et les longues files d'attente à l'entrée des PCJ de Zégoua, L'UEMOA devrait instruire les états membres à mettre à la disposition des PCJ des sites pour l'aménagement des aires de repos en amont ou aval des PCJ pour le stationnement des camions avant leur entrée dans les PCJ. La mise en œuvre effective de ces infrastructures additionnelles et confortatives de régulation et de gestion coordonnée des flux au sein des postes de contrôle juxtaposés (PCJ) vont contribuer à garantir un bon fonctionnement et décongestionner les PCJ de Zégoua.

## **9. Conclusion**

Les études techniques, d'impact environnemental et social des travaux de construction et de l'aménagement des postes de contrôle juxtaposés de Laléraba 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, suivi environnemental et 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 **435 000 000 FCFA**.



# 1. INTRODUCTION

## Sommaire

1. INTRODUCTION .....	1
1.1. Contexte et justification du projet .....	1
1.2. Contexte et Objectif de l'étude .....	2
1.3. Consistance de la mission.....	3
1.4. Statut et portée du présent rapport.....	3

## 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, 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 réduire les coûts de transport, 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 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-états.

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 causent des retards entravant 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-états 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 la composante majeure 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 de la frontière Côte d'Ivoire-Burkina Faso.

Le projet a pour objectif principal 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 du projet est situé sur le territoire ivoirien à environ un kilomètre du pont de la rivière Lalélabà qui constitue la frontière naturelle entre le Burkina Faso et la Côte d'Ivoire. Le terrain est relativement plat avec une dépression aux environs du cours d'eau. Le projet



occupera une superficie d'environ 70 ha 04 a 50 ca appartenant à la communauté rurale et au propriétaire terrien de la sous-préfecture de Kaoura. L'emprise du site est occupée par le dernier poste contrôle frontalier de la Côte d'Ivoire, des activités commerciales et des bâtis.

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 d'aménagement et de définition de bâtiments types. Des modifications pourront être apportées suivant 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 Laleraba à la frontière entre la Côte d'Ivoire et le Burkina Faso 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-états.

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 des études techniques détaillées des travaux de construction des postes de contrôle juxtaposés de Zégoua frontière (frontière entre le Mali et la Côte d'Ivoire) et de Laleraba (frontière entre la Côte d'Ivoire et le Burkina Faso).

## 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 Burkina Faso 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 à la frontière entre la Côte d'Ivoire et le Burkina Faso.

Les prestations du Consultant consistent à la réalisation de l'étude technique détaillée et l'étude d'impact environnemental et social des travaux de construction des PCJ de Laléraba à la frontière entre la Côte d'Ivoire et le Burkina Faso.

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

- la conception et l'aménagement de la plateforme 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, bache 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 la frontière entre la Côte d'Ivoire et le Burkina Faso 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 sociale (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. Statut et portée du présent rapport**

---

Le présent document constitue le rapport d'actualisation de l'étude d'impact environnemental et social (EIES) initié depuis 2012 dans le cadre de la construction des postes de contrôle juxtaposés sur le territoire Ivoirien.

Il a pour objectifs 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 environnementales et sociales des projets de développement.



Le présent document est structuré comme suit :

- 1 : Introduction ;
- 2 : Méthodes employées ;
- 3 : Cadre politique, institutionnel et réglementaire ;
- 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 : Coût des mesures environnementales et sociales
- 11 : Recommandations ;
- 12 : Conclusion ;
- 13 : Références bibliographiques ;
- 14 : Annexes.



## 2. METHODES EMPLOYEES

### Sommaire

2.	METHODES EMPLOYEES .....	5
2.1.	Séances de travail avec les parties prenantes au projet.....	5
2.2.	Revue documentaire .....	5
2.3.	Visite de reconnaissance et de remise du site des PCJ au Consultant .....	6
2.4.	Enquêtes et collectes de données de terrains .....	7
2.4.1.	Levé topographique .....	7
2.4.2.	Comptage routier .....	7
2.4.3.	Enquête socio-économique.....	7
2.4.4.	Enquête auprès des services intervenant aux postes de contrôle frontaliers .....	8
2.5.	Séance d'information et de consultation publique des parties prenantes .....	9
2.6.	Inventaire de la flore.....	9
2.7.	Analyse de la qualité de l'eau de la rivière Laleraba.....	10
2.8.	Traitement et rédaction du rapport.....	10

Pour atteindre les objectifs énoncés plus haut, une série d'activités a été menée: collecte de données générales 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 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 contrôles juxtaposés ;

- les décisions, les conventions, les règlements pris par l'UEMOA dans le cadre du programme communautaire de construction de PCJ entre les pays membres de l'UEMOA, 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'habitat (RGPH) de 2014 en Côte d'Ivoire .

L'exploitation de ces documents a permis de présenter le cadre légal et institutionnel, 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. 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 Gngangba ;
- la société SCANNING SYSTEMS en charge de la construction et l'exploitation des postes de contrôle juxtaposés, représentée par 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, représenté par M. Savane Sory, chef du service bâtiment et immobilier ;
- les autorités administratives de la sous-préfecture de Kaouara ;
- les autorités villageoises, à savoir le chef de village monsieur Ouattara Bemo.

Au cours de cette visite, les limites du site retenu pour la construction des postes de contrôles juxtaposés ont été présentées 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 Burkina Faso.

Les populations riveraines du site du projet et des gérants des activités commerciales ont été conviés à une réunion de concertation tenue dans les locaux du comité de gestion du domaine foncier. Au cours de cette rencontre, le projet de construction des PCJ leur a été à nouveau présenté et expliqué. Ils ont par ailleurs été sensibilisés sur le bien-fondé du projet et leur implication dans l'actualisation des 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.



Photo 1 : Visite du site des PCJ de avec l'ensemble des parties prenantes au projet .

## 2.4. Enquêtes et collectes de données de terrain

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

- le levé topographique ;
- le comptage routier ;
- l'enquête socio-économique ;
- la collecte de données sur le fonctionnement des postes de contrôle existants entre la Côte d'Ivoire et le Burkina Faso.

### 2.4.1. Levé topographique

Le Consultant TERRABO-ingénieur conseil a procédé en 2012 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 Laleraba. La délimitation a permis de circonscrire la zone d'influence directe du projet et décrire ses caractéristiques biophysiques et socio-économiques.

### 2.4.2. Comptage routier

Des comptages de trafic routiers ont été réalisés en janvier 2019 (10 au 17 janvier 2019) pendant une semaine et 24 heures sur 24 pour enregistrer et caractériser le trafic frontalier entre la Côte d'Ivoire et le Burkina Faso.

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 plan 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 parties 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 de Laleraba, les chefs des ménages complétés 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 à la frontière de la Côte d'Ivoire et du Burkina Faso ;
- 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 des 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 ci-après.

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

N°	Activités	Date
1	Séance de Réunion avec les autorités administratives, les responsables des services en charge des contrôles frontaliers de Laléraba et les syndicats de transporteurs de Côte d'Ivoire. Réunion présidée par le Préfet en présence de tous les services invités.	Mardi 25 septembre 2018
2	Séance d'information et de consultation des parties prenantes au projet.	Mercredi 26 septembre 2018
3	Séance de travail avec le Préfet. Réunion avec les autorités administratives, les responsables des services en charge des contrôles frontaliers de Laléraba et les syndicats de transporteurs de Ouangolodougou- Côte d'Ivoire. Réunion présidée par le Préfet en présence de tous les services invités.	Jeudi 27 septembre 2018
4	Rencontres avec les responsables des différents services qui interviennent aux différents postes de contrôle de Ouangolodougou et Laléraba.	Lundi 07 Janvier 2019
5	Actualisation de la collecte de données auprès des services recensés (douane, Police, Eaux et forêts, vétérinaire, santé, OCPV, OIC, transporteurs) en Côte d'Ivoire.	Lundi 07 Janvier 2019
6	Enquête auprès des services présents aux différents points/corridors de contrôle et les syndicats de transporteurs .	Mardi 08 janvier 2019
7	Enquête auprès des services présents aux différents points/corridors de contrôle et les syndicats de transporteurs du Burkina Faso et de la Cote d'Ivoire.	Mardi 08 janvier 2019
8	Actualisation des Enquêtes auprès des services présents aux différents points/corridors de contrôles et les syndicats de transporteurs-Burkina.	Mercredi 08 janvier 2019



## 2.5. Séance d'information et d'organisation des focus avec les parties prenantes

La réunion d'actualisation d'information et de consultation publique des populations sur le projet de construction des postes de contrôle juxtaposés de Laléraba à la frontière entre la Côte d'Ivoire et du Burkina Faso, s'est tenue le mardi 25 septembre 2018, de 10 h 20 mn à 13 h 10 mn, à Laléraba au siège du comité de gestion. Cette rencontre a consisté à présenter le projet de construction des PCJ de Laléraba, évaluer la mise en œuvre des mesures compensatoires et le processus d'indemnisation des personnes affectées par le projet.

Une seconde série de consultation s'est tenue du 28 au 29 mai 2019 à Ninangoloko sur le territoire Burkinabè. Ces rencontres ont permis de recueillir les points de vue, les observations et les recommandations des acteurs intervenant aux postes frontaliers de Niangoloko et de Yenderé. (Forces de sécurité, les chefs de services administratifs, et les commerçants).

Cette consultation des parties prenantes a permis de présenter les données actualisées du 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 l'état d'avancement des différents types d'infrastructures sociales ou socio-économiques à réaliser au bénéfice des communautés 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 Laléraba.

## 2.6. Inventaire de la flore

Un inventaire de la flore dans la zone d'influence du projet a été réalisé en mai 2013. L'objectif est de décrire les composantes de flore de la zone d'étude afin de mettre en exergue, les composantes des milieux naturels susceptibles d'être affectés par le projet. La description portera sur la couverture végétale (les forêts classées, les réserves, les sites reboisés) et les espèces menacées ou les contraintes éventuelles mettant en péril la flore.

La méthode d'inventaire utilisée pour étudier la flore de cette zone est le comptage systématique de tous les individus de ligneux, toute espèce confondue. C'est une méthode classique de collecte de données déjà utilisée par plusieurs chercheurs, dans divers milieux (Kouamé, 1998 ; Bakayoko, 1999). La surface inventoriée peut varier de 1 hectare à 100 m<sup>2</sup>. Pour la présente étude, nous avons travaillé, d'abord sur 25 hectares de parcelles représentant la zone d'établissement des infrastructures, puis 19 autres hectares de parcelles représentant la zone de transhumance, portant la superficie de la zone d'influence du projet étudiée à 41 hectares. Sur cette surface, tous les individus ligneux de diamètre supérieur ou égal à 10 cm à hauteur de poitrine (dbh ≥ 10 cm) ont été systématiquement comptés. La liste complète de toutes les espèces a été dressée en notant la présence des espèces nouvellement rencontrées, même quand l'individu ne remplit pas les conditions de diamètre. Les zones occupées par les vergers (*Anacardier : Anacardium occidentale L.*) et par les habitations ont également été délimitées. Les espèces ont été identifiées à l'herbier du Centre Suisse de Recherche Scientifique (CSRS), à Abidjan.

Pour mieux caractériser la végétation de la zone d'influence du projet, nous avons évalué la densité des espèces à l'hectare ainsi que l'aire basale. La densité d'une population se définit comme le nombre d'individus de cette population par unité de surface. Elle est déterminée par la formule :

Formule : La densité est exprimée en individus/m<sup>2</sup>, individus/ha ou individus/km<sup>2</sup>.

L'aire basale exprime la surface après la section transversale des troncs de tous les végétaux pris en compte par l'inventaire, par unité de surface. Elle est déterminée par la formule :  $S = \sum Di^2 \times \pi/4$   
Avec Di : le diamètre mesuré à 1,3 m au-dessus du sol.  
Elle s'exprime m<sup>2</sup>/ha.

## 2.7. Analyse de la qualité de l'eau de la rivière Laléraba

Une campagne de mesures in situ et au laboratoire a été réalisée en mai 2013 en vue d'avoir la qualité de l'eau de la rivière Laléraba. Les résultats détaillés des analyses physico-chimiques sont consignés dans le tableau n°11 à la page 90 du présent rapport.

## 2.8. 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 juxtaposés de Laléraba à la frontière entre la Côte d'Ivoire le Burkina Faso. 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

<b>3. CADRE POLITIQUE JURIDIQUE ET INSTITUTIONNEL</b> .....	<b>11</b>
3.1. Cadre politique en matière de protection de l'environnement .....	11
3.1.1. Au niveau de l'UEMOA.....	11
3.1.2. Au niveau de la Côte d'Ivoire .....	12
3.1.3. Au niveau du Burkina Faso .....	13
3.2. Cadre réglementaire et juridique d'intégration régionale .....	14
3.2.1. Contexte juridique sous-régional de création des PCJ .....	14
3.2.2. Régime juridique des postes de contrôle juxtaposés .....	15
3.3. Cadre juridique en matière de protection de l'environnement dans les deux pays en relation avec le projet .....	16
3.3.1. Cadre juridique de la Côte d'Ivoire .....	16
3.3.2. Cadre juridique du Burkina Faso .....	19
La constitution du 02 juin 1991 .....	19
3.3.3. Les conventions internationales et régionales .....	23
3.4. Cadre institutionnel .....	25
3.4.1. Organisations de la sous-région Ouest Africaine.....	25
3.4.2. Institutions nationales des deux pays impliquées dans la construction des PCJ.....	26
3.4.3. Institutions directement impliquées dans la gestion environnementale du projet de PCJ.....	29
3.5. Politiques environnementales des partenaires au développement .....	36
3.5.1. Politique Commune d'Amélioration de l'Environnement de l'UEMOA (PCEA - UEMOA).....	36
3.5.2. Politiques opérationnelles de la Banque mondiale en matière d'environnement.....	37
3.5.3. Les directives de la Banque Africaine de Développement (BAD) .....	37
3.5.4. Politiques et procédures de la Banque Ouest Africaine de Développement (BOAD) en matière de gestion environnementale et sociale.....	37
3.6. Classification environnementale du projet .....	38
3.6.1. Politiques de Sauvegarde Environnementale et Sociale de la Banque mondiale.....	38
3.6.2. Les directives de la Banque Africaine de Développement (BAD) .....	43
3.6.3. Politiques et procédures de la Banque Ouest Africaine de Développement (BOAD) en matière de gestion environnementale et sociale.....	43
3.7. Classification environnementale du projet des PCJ.....	44
3.8. Objectifs du Développement Durable .....	44

#### 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 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, 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 prise 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, 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.

### 3.1.3. Au niveau du Burkina Faso

Adoptée par le Gouvernement en janvier 2007, la politique nationale du Burkina Faso en matière d'environnement vise à créer un cadre de référence pour la prise en compte des questions environnementales dans les politiques et stratégies de développement. Les orientations qui y sont définies sont les suivantes :

- gérer rationnellement les ressources naturelles et mieux contribuer au développement économique ;
- rendre les ressources naturelles accessibles à toutes les couches sociales pour lutter contre la pauvreté ;
- assurer la qualité de l'environnement aux populations afin de leur garantir un cadre de vie sain.



Sur le plan opérationnel, les axes d'intervention sont :

- créer un dispositif institutionnel, législatif et réglementaire favorable à la protection et à la gestion participative des ressources naturelles et d'amélioration du cadre de vie, à travers l'adoption de lois et règlements pertinents à la gestion durable des ressources naturelles et du cadre de vie ;
- assurer une gouvernance partagée environnementale et une gestion participative décentralisée des ressources naturelles et du cadre de vie à travers le processus de décentralisation amorcé, responsabilisant les régions et les communes dans la gestion équilibrée de leurs ressources et de leur cadre de vie ;
- renforcer les capacités des structures et les compétences des acteurs, afin d'assurer une prise en compte des préoccupations environnementales par les différents acteurs ;
- promouvoir l'information, l'éducation environnementale et l'éco-citoyenneté, afin de favoriser l'émergence d'une éthique environnementale ;
- respecter et mettre en œuvre les accords, conventions et engagements internationaux et régionaux en matière d'environnement ;
- promouvoir l'accès et l'adoption des technologies propres et les transferts de technologies.

## **3.2. Cadre réglementaire et juridique d'intégration régionale**

### **3.2.1. Contexte juridique sous-régional de création des PCJ**

Les différents Etats de la sous-région Ouest Africaine à travers la CEDEAO et 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.

#### **3.2.1.1. 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-états 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-états (TRIE), mais 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 de contrôles 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 que :

- 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.

### 3.2.1.2. 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'UEMO ;
- 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.

À cet environnement juridique international et sous-régional, s'ajoutent les accords bilatéraux ainsi que les réglementations nationales des deux (02) pays pris pour la facilitation des échanges.

### 3.2.2. Régime juridique des postes de contrôle juxtaposés

L'érection des postes de contrôle juxtaposés aux frontières des États 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 États membres de l'Union Economique et Monétaire Ouest Africaine (UEMOA).

Ledit règlement fixe le régime juridique des PCJ aménagés à la frontière entre deux États 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 transit 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 sur fonds propres, avec l'appui de partenaires au développement ou d'opérateurs privés. 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 la localisation, du 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 frontaliers de contrôle juxtaposés sur les corridors, les deux pays ont pris des actes pour sa mise en œuvre et faciliter les transports et les échanges commerciaux.

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

#### **3.3.1. Cadre juridique de la Côte d'Ivoire**

##### **3.3.1.1. 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 :

##### **Constitution ivoirienne de 2016**

La constitution ivoirienne fait de l'environnement une priorité.

La LOI n° 2016-886 du 8 novembre 2016 portant Constitution de la République de Côte d'Ivoire, accorde une place de choix aux questions environnementales. En effet, cette Loi fondamentale, comporte deux articles traitant explicitement de l'environnement :

- Article 27 : Le droit à un environnement sain est reconnu à tous sur l'ensemble du territoire national. Le transit, l'importation ou le stockage illégal et le déversement de déchets toxiques sur le territoire national constituent des crimes.
- Article 40 : 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. L'Etat s'engage à protéger son espace maritime, ses cours d'eau, ses parcs naturels ainsi que ses sites et monuments historiques contre toutes formes de dégradation. L'Etat et les collectivités publiques prennent les mesures nécessaires pour sauvegarder la faune et la flore. En cas de risque de dommages pouvant affecter de manière grave et irréversible l'environnement, l'Etat et les collectivités publiques s'obligent, par application du principe de précaution, à les évaluer et à adopter des mesures nécessaires visant à parer à leur réalisation.

##### **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 tels 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.

#### **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.

#### **Loi n° 65-425 du 20 décembre 1965 portant code forestier**

- Article 1 : sont considérées 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 tels que bambous, écorces, latex, résines, gommes, graines et fruits;
- Article 2 : Sont considérés comme périmètres de protection :
  - les versants montagneux protégés de l'érosion par leur couverture végétale ;



- les terrains où pourraient se produire des ravinements et des éboulements dangereux ;
- les bassins versants des sources.

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

Elle définit les mécanismes destinés à une gestion durable de cette ressource renouvelable. Elle 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 susceptible de constituer un danger ou une cause d'insalubrité, de provoquer un incendie ou une explosion.

#### **Décret d'application 96-894 de novembre 96 déterminant 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.

#### **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"

#### **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 sont définies par les articles ci-après :

- 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.

### 3.3.1.2. 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 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.

L'Article 16 du décret n° 96-894 du 08 novembre 1996 déterminant les règles et procédures applicables aux études relatives à l'impact environnemental des projets de développement rend obligatoire l'organisation d'enquête publique qui constitue une pièce du dossier.

#### Code du Travail

La loi n° 95-15 du 12 janvier 1995, portant Code du Travail, telle que modifiée par la loi n° 97-400 du 11 juillet 1997 régit 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 :

- d'accidents du travail et de maladies professionnelles ;
- de maternité ;
- de retraite, d'invalidité et de décès ;
- d'allocations familiales.

### 3.3.1.3. 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 régit 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.

### 3.3.2. Cadre juridique du Burkina Faso

#### 3.3.2.1. Réglementation en matière de protection de l'environnement

##### La constitution du 02 juin 1991

Votée par voie référendaire le 02 juin 1991, la constitution est la loi de référence du Faso pour le fondement de la République et le creuset du respect des engagements

relatifs à la déclaration universelle des droits de l'homme de 1948, de la Charte africaine des droits de l'homme et des peuples de 1981 et aux instruments politico-juridiques, socio-économiques et de sauvegarde culturelle et environnementale qui en découlent.

La législation environnementale prend donc appui sur la constitution du Burkina Faso qui stipule que : *"le peuple souverain du Burkina Faso est conscient de la nécessité absolue de protéger l'environnement "* et que *" les richesses et les ressources naturelles appartiennent au peuple. Elles sont utilisées pour l'amélioration de ses conditions de vie."* (Article 14). Par ailleurs, *"le droit à un environnement sain est reconnu. La protection, la défense et la promotion de l'environnement sont un devoir pour tous"* (article 29). Enfin, la constitution dispose en son article 30 que *" tout citoyen a le droit d'initier une action ou d'adhérer à une action collective sous forme de pétition contre des actes [...] portant atteinte à l'environnement"*.

### **Le code de l'environnement**

Le code de l'environnement (Loi n° 005/97/ADP du 30/01/1997) édicte les règles relatives aux principes fondamentaux de préservation de l'environnement qui sont, la lutte contre la désertification, l'assainissement et l'amélioration du cadre de vie des populations, la mise en œuvre des accords internationaux ratifiés par le Burkina Faso en matière de préservation de l'environnement, de prévention et de gestion des catastrophes naturelles et artificielles.

Le code dispose en son article 17 que les activités susceptibles d'avoir des incidences significatives sur l'environnement sont soumises à l'avis préalable du Ministre chargé de l'environnement. L'avis est établi sur la base d'une Etude d'Impact sur l'Environnement (E.I.E) ou d'une Notice d'Impact sur l'Environnement (N.I.E).

A ce jour, plusieurs textes d'application du code de l'environnement ont été adoptés par le Gouvernement et traitent à la fois des questions de prévention et de gestion des pollutions de même que le respect des normes environnementales en vigueur. La mise en œuvre du sous-programme devra s'y référer. Il s'agit essentiellement des textes suivants :

- le décret n°2001-342/PRES/PM/MEE du 17 juillet 2001 portant champ d'application, contenu et procédure de l'étude et de la notice d'impact sur l'environnement ;
- le décret n°2001-185/PRE/PM/MEE du 07 mai 2001, portant fixation des normes de rejets des polluants dans l'air, l'eau et les sols ;
- le décret n°98-322/PRES/PM/MEE/MIHU/MATS/MEF/MEM/MCC/MCIA du 28 juillet 1998 qui fixe les conditions d'ouverture des établissements dangereux, insalubres et incommodes (EDII). L'article 2 de ce décret précise que « les EDII sont ceux présentant des dangers ou des inconvénients, soit pour la commodité du voisinage, soit pour la santé et la sécurité publique, soit pour l'agriculture, le cadre de vie, la conservation des sites, espaces, monuments et la diversité biologique ».

### **Le code forestier**

Le code forestier, adopté par la Loi n° 003-2011/AN portant code forestier, vise en particulier à établir une articulation harmonieuse entre la nécessaire protection des ressources naturelles forestières, fauniques et halieutiques et la satisfaction des besoins économiques, culturels et sociaux de la population. En outre, elle dispose que toute réalisation de grands travaux entraînant un défrichement d'une certaine ampleur, est soumise à une autorisation préalable sur la base d'une étude d'impact sur l'environnement.

Par ailleurs, le code forestier fixe l'ensemble des principes fondamentaux relatif à la conservation et à la gestion des ressources naturelles forestières, fauniques et halieutiques. Des décrets d'application régissent ces sous-secteurs forestiers et font de la gestion durable des ressources forestières, des enjeux stratégiques en matière de préservation du climat, du substrat de production que sont les sols, de la stabilisation



des berges des cours d'eau ainsi que du maintien de la diversité des espèces végétales/animales et des écosystèmes naturels, réservoirs de vitalité génétique.

Des textes d'application de cette loi ont été pris en rapport avec l'organisation des acteurs des ressources forestières, la préservation des ressources ainsi que dans le cadre de l'économie de marché afin que ces ressources naturelles puissent contribuer au financement de l'économie nationale tout en impulsant le développement local. Les principaux sont :

- le Décret N°98-3120/PRES/PM/MEE/MATS du 17/07/1998, portant utilisation des feux en milieu rural au Burkina Faso ;
- l'Arrêté N°98-8/MEE/SG/DGEF/DP du 12/05/1998, portant définition des mesures de protection et de conservation des ressources halieutiques au Burkina Faso ;
- l'Arrêté N° 99-15/MEE/MEF/MATS du 09/06/1999, portant fixation des redevances liées à l'exploitation des ressources halieutiques.

Dans la phase de construction des PCJ et de ses infrastructures d'accompagnement, certaines portions de superficies forestières pourraient être empiétées ou détruites. Il importe de ce fait de se référer aux conditions édictées en la matière par ces lois.

### **La loi d'orientation relative a la gestion de l'eau**

Promulguée en avril 2001, la loi d'orientation relative à la gestion de l'eau (loi n° 022-2001/AN du 8 février 2001) définit en son chapitre I, section I quelques principes de base dont notamment les priorités en matière de gestion de l'eau.

A l'article 2, la loi reconnaît le droit de chacun de disposer de l'eau correspondant à ses besoins et aux exigences élémentaires de sa vie et de sa dignité, et l'article 4 mentionne la diversité biologique des écosystèmes aquatiques comme ayant également un caractère prioritaire et un intérêt général.

Dans la section II, l'article 5 stipule que l'eau est un élément du patrimoine commun de la Nation. Elle fait partie du domaine public. L'article 7 mentionne toutefois l'exception de l'eau recueillie dans un ouvrage privé et destinée à un usage domestique, qui, elle ne fait pas partie du domaine public.

L'article 8 stipule que le domaine public inclut le lit, identifié par la présence de l'eau ou de traces apparentes résultant de l'écoulement de l'eau, les berges, jusqu'à la limite atteinte par les eaux avant débordement, et les francs-bords. Les francs-bords sont constitués par les terrains compris dans une bande délimitée de part et d'autre des berges. A l'article 10, la loi précise que la limite des cours d'eau et de leurs francs-bords est déterminée par arrêtés conjoints des ministres chargés respectivement de l'eau, des domaines et de la santé.

Le chapitre II de la loi traite de l'administration de l'eau et le chapitre III, du régime de l'eau fixant les règles d'utilisation et de contrôle.

Le paragraphe 2 du chapitre III indique dans son article 33 que pour assurer la qualité des eaux destinée à la consommation humaine, il y a lieu de délimiter autour du point de prélèvement un périmètre de protection immédiate, un périmètre de protection rapprochée et en tant que de besoin un périmètre de protection éloignée.

L'article 34 précise que les terrains dans le périmètre de protection immédiate sont acquis en pleine propriété par l'Etat ou le concessionnaire du service public de distribution, qui ont en charge de les clôturer et de veiller à ce qu'ils soient exclusivement affectés au prélèvement de l'eau et régulièrement entretenus à cette fin.

A l'intérieur du périmètre de protection rapprochée, sont interdites les installations et les activités de nature à nuire à la qualité de l'eau. Sont concernés les dépôts d'hydrocarbures, les produits chimiques, les pesticides et les engrais, le forage de puits, l'extraction de substances minérales, etc.

Dans le périmètre de protection éloignée, ces différentes activités peuvent être réglementées afin de prévenir les dangers de pollution pour les eaux prélevées.

L'article 35 stipule qu'en outre des interdictions et règles édictées à l'article 34, l'acte de délimitation peut également réglementer des activités tels que l'abreuvement, le



parcage et la circulation des animaux, l'édification de constructions ou de bâtiments à usage d'habitation ou non.

### **Le décret n° 2001/PRES/PM/MEE portant sur les normes de rejets dans l'air, l'eau et le sol**

Le décret n° 2001/ PRES/PM/MEE portant sur les normes de rejets dans l'air, l'eau et le sol fixe en ses articles 6 ,10 ,11 respectivement les normes de rejets des émissions fixes, les normes de déversement des eaux usées dans les eaux de surface, les normes de déversement des eaux usées dans les égouts.

#### **3.3.2.2. Réglementation foncière**

L'ensemble des ressources naturelles, permanentes ou renouvelables est régi par des normes d'utilisation et de gestion, d'exploitation définies dans la législation foncière fondée sur la réorganisation agraire et foncière (RAF) à travers la loi n° 014/96/ADP du 24 juin 1996 et son décret d'application n° 97-054/PRES/PM/MEF du 6 février 1997. La RAF institutionnalise le domaine foncier national (DFN) et des principes d'aménagement des terroirs, les modalités d'attribution et d'exploitation des terres tant au niveau rural que urbain.

Nonobstant le fait que « le domaine foncier national est de plein droit propriété de l'Etat », la nouvelle loi dispose que « les terres du domaine foncier national peuvent être cédées à titre de propriété privée...les terres ainsi cédées cessent d'être propriété de l'Etat». Aussi, cette loi assoie-t-elle les principes fondamentaux de l'aménagement du territoire, de la gestion des terres rurales et urbaines, du régime de l'eau, des forêts, etc. et fait du titre foncier, un gage pour les investissements.

En outre, l'article 33 de la loi suscitée, édicte que «le ministère chargé de l'environnement veille à la lutte contre les pollutions et nuisances provenant des activités des particuliers et des collectivités publiques».

Bien que n'étant situé sur le territoire burkinabé, en phase de construction et des exploitations certaines activités et aménagements connexes sont susceptibles d'entraîner l'acquisition de terres du côté du village Lalérabé (au Burkina Faso), des restrictions d'accès à des terres ou des expropriations, la prise en compte des dispositions pertinentes de la RAF s'avère indispensable.

#### **3.3.2.3. Réglementation relative aux études d'impacts sur l'environnement**

La procédure administrative de l'étude d'impact environnemental se fonde sur le décret n°2001-342/PRES/PM/MEE du 17 juillet 2001 portant champ d'application, contenu et procédure de l'étude et de la notice d'impact sur l'environnement. Elle fait une classification des projets et programmes en trois (3) catégories : la catégorie A (projets soumis à étude d'impact), la catégorie B (projets soumis à notice d'impact) et la catégorie C (projets exemptés, ni catégorie A, ni catégorie B).

L'étude d'impact environnemental (EIE) se définit comme une étude à caractère analytique et prospectif réalisée aux fins de l'identification et de l'évaluation des incidences sur l'environnement d'un projet ou programme de développement. Quant à la Notice d'Impact Environnemental (NIE), elle est une EIE simplifiée compte tenu, d'une part de l'envergure des projets et programmes considérés, et de l'importance moindre de leurs incidences environnementales, d'autre part.

#### **3.3.2.4. Autres textes législatifs et réglementaires importants**

Les autres textes à prendre en compte sont :

- le Décret n°2007 – 409/ PRES/PM/MECV/MAHRH/MID/MCE/MATD portant modalités de réalisation de l'audit environnemental;
- le Décret N°98-322/PRES/PM/MEE/MCIA/MEM/MS/MATS/METSS/MEF du 28 juillet 1998 portant conditions d'ouverture et de fonctionnement des Etablissements Dangereux, Insalubres et Incommodes;
- le Décret n°98-323/PRES/PM/MATS/MIHU/MS/MTT portant réglementation de la collecte, du stockage, du transport, du traitement et de l'élimination des déchets urbains;
- le Décret N° 98-321/PRES/PM/MEE/MIHU/MATS/MEF/MEM/MCC/MCIA portant réglementation des aménagements paysagers au Burkina Faso;



- le Décret N° 2006- 374 PRES/PM/MECV/MCPEA/MATD/MCE/ MFB portant classement des établissements dangereux, insalubres et incommodes installés au Burkina Faso;
- la Loi n°007-2010/AN du 29 janvier 2010 portant modification de la loi n°062/95/ADP du 14/12/1995 portant codes investissements;
- la loi N° 23/94/ADP du 13 mai 1994 portant Code de santé publique au Burkina Faso;
- la loi N° 022-2005/AN du 24 mai 2005 portant code de l'hygiène publique au Burkina Faso ;
- le Décret fixant les conditions de transport, de stockage, d'utilisation, d'importation, de fabrication des pesticides et des matières fertilisantes au Burkina Faso.

### 3.3.3. Les conventions internationales et régionales

Le Burkina Faso 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.

#### 3.3.3.1. **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 ci-après.

Tableau 2 : Conventions internationales et régionales signées par la Côte d'Ivoire .

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 au terme 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 flores sauvages menacées 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
Convention cadre des Nations Unies à RIO de JANEIRO 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	1994



Intitulés des conventions ou accords	Objectif visé	Années de ratification
	l'utilisation durable de la diversité biologique dans les plans, programmes et politiques sectoriels ou intersectoriels pertinents.	
Convention-cadre des Nations Unies sur les changements climatiques (UNFCCC) 1994	Cette convention établit un accord-cadre global concernant les efforts intergouvernementaux permettant de relever le défi présenté par les changements climatiques. Elle reconnaît que le système climatique est une ressource commune dont la stabilité peut être affectée par des émissions industrielles et d'autres émissions de dioxyde de carbone et d'autres gaz à effet de serre. La Côte d'Ivoire ne figure pas en Annexe I du Décret ; par conséquent, certaines des exigences de la Convention ne s'appliquent pas.	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

### 3.3.3.2. Au niveau du Burkina Faso

Le tableau ci-après donne la liste des Conventions internationales et régionales signées par le Burkina Faso en relation avec l'environnement du projet.

Tableau 3 : Conventions internationales et régionales signées par le Burkina Faso

Convention	Préoccupations relatives au projet	Années de ratification
Convention de Ramsar sur les zones humides d'importance internationale particulièrement comme habitats des oiseaux d'eau	Construction et exploitation des ouvrages et aménagements hydro-agricoles	1971
Convention Africaine d'Alger pour la Conservation de la Nature et des Ressources Naturelles	Construction et exploitation d'infrastructures rurales	1968
Convention sur la diversité biologique	Construction et exploitation d'ouvrages, équipements, facilité d'accès aux ressources naturelles	1993
Convention de Paris sur la Lutte contre la Désertification	Régions touchées par la Sécheresse et/ou la désertification : défrichements et ouverture de voies d'accès, possibilités d'érosion	1994
Convention de Paris concernant la protection du Patrimoine Mondial Culturel et Naturel	Travaux de construction : risques d'empiétement sur des patrimoines	1972
Convention de Washington sur le Commerce International des Espèces de Faunes et de Flores Sauvages menacées d'extinction (CITES)	Construction et exploitation d'ouvrages : menaces potentielles sur certaines espèces de faune et de flore	1973
Convention de Bonn sur la Préservation des Espèces Migratoires d'Animaux Sauvages	Construction et exploitation d'ouvrages : menaces potentielles sur certaines espèces de faune	1979
Convention de Berne sur la conservation de la Faune et de la Flore Sauvage et leurs Habitats Naturels	Construction et exploitation d'ouvrages : menaces potentielles sur certaines espèces de faune	1979
Convention de Stockholm sur les polluants organiques persistants (POPS)	Accroissement de l'utilisation des pesticides : risques sur la santé et l'environnement	2001

Le Ministère des Affaires Etrangères est chargé du suivi de la procédure de ratification des accords et traités internationaux, de leur mise en application et de leur conservation.

### 3.4. Cadre institutionnel

Le projet de construction des postes frontaliers de contrôle 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 Laleraba à la frontière entre la Côte d'Ivoire et le Burkina Faso le cadre institutionnel se présente comme suit.

#### 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 États 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 Economique 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 F 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 8<sup>ème</sup> 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 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 États 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 de 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 Lalériba à la frontière entre la Côte d'Ivoire et le Burkina Faso 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 Économique Des États de l'Afrique de l'Ouest (CEDEAO)**

La Communauté économique des États 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 CEDEAO s'élève à 564,86 milliards de dollars US ce qui en fait la 25<sup>e</sup> 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 8 institutions principales :

- la Conférence des Chefs d'États 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, les résolutions, les 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 :

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

#### **3.4.2. Institutions nationales des deux pays impliquées dans la construction 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-Ferkessédougou- Laleraba-Ouagadougou-Kantchari-Makalodi-Niamey et elles appuient la Commission de l'UEMOA pour la réalisation du projet.

### 3.4.2.1. Institutions ivoiriennes

#### **Comité de pilotage du projet de construction de Postes Frontaliers à Contrôle Juxtaposés sur les corridors –Lagos et Abidjan - Ouagadougou**

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 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 la 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 Laléraba.

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 de Postes Frontaliers à Contrôle Juxtaposés sur les corridors –Lagos et Abidjan - Ouagadougou**

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 Pilage, le Comité Technique est la structure opérationnelle de la mise en œuvre du Programme Régional de Facilitation des Transports et du Transit Routier Inter-Etats.

#### **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 Côte 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 des PCJ de Laleraba, il reviendra à l'OFT, en phase d'exploitation, de sensibiliser les usagers (transporteurs et voyageurs) du corridor Abidjan-Ouagadougou et les agents qui seront en fonction aux PCJ le bien fondé du projet.

#### **3.4.2.2. Institutions Burkinabés**

Au niveau du Burkina Faso, deux départements ministériels sont directement concernés par les travaux de construction des PCJ de Laleraba. Il s'agit : du Ministère des Transports, des Postes et de l'Economie Numérique et du Ministère des Infrastructures et du Désenclavement.

##### **Ministère des Transports, des Postes et de l'Economie Numérique**

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.

C'est le département ministériel directement impliqué dans la gestion technique des PCJ.

Le décret N°2011-561/PRES/PM/MTPEN donne l'organisation du Ministère des Transports, des Postes et de l'Economie Numérique. L'organisation s'articule autour des structures suivantes :

- le Cabinet du Ministre ;
- le secrétariat Général;
- le Secrétariat Général, cheville ouvrière du département est structuré en :
  - les Services du Secrétaire Général ;
  - les Structures centrales ;
  - les Structures déconcentrées ;
  - les Structures rattachées ;
  - les structures de mission.

Parmi, les structures centrales, on compte la Direction Générale des Transports Terrestres et Maritimes (DGTTM).

L'Office National de la Sécurité Routière (ONASER) fait partie des services rattachés au Ministère des Transports, des Postes et de l'Economie Numérique.

##### **Ministère des Infrastructures et du Désenclavement**

Le MID est l'institution principale responsable de la gestion efficace et durable de la voirie au Burkina Faso. En tant que tel, il joue un rôle central dans les activités coordonnées et de régulations des agences de route comprenant la Direction Générale des Routes (DGR), la Direction Générale des Pistes (DGPR) et la Direction Générale des Ouvrages d'Art (DGOA). Ces différentes directions sont responsables de l'administration, du développement et de l'entretien du réseau routier classé dans le pays pour la DGR, des voies d'accès en milieu rural et les équipements associés pour la DGPR et des ouvrages d'art pour la DGOA.

#### **3.4.3. Institutions 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 de Côte d'Ivoire doit délimiter et transférer le terrain des PCJ à l'UEMOA. A cet effet, le site étant situé sur le territoire ivoirien, la gestion des aspects environnementaux et sociaux liés à la construction des PCJ reviendra aux institutions ivoiriennes.

Les institutions en charge de la gestion environnementale du projet de construction des PCJ de Laléraba sont les suivantes :

#### **3.4.3.1. Ministère de l'Environnement, de la Salubrité Urbaine et du Développement Durable**

Le Ministère de l'Environnement, de la Salubrité Urbaine 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.

L'ANDE a pour mission d'assurer la coordination de l'exécution des projets de développement à caractère environnemental, d'effectuer le suivi et de procéder à l'évaluation de projets du PNAE, de constituer et de gérer le portefeuille des projets d'investissements environnementaux, de participer aux côtés du Ministère chargé de l'Economie et des finances à la recherche de financements, de garantir la prise en compte des préoccupations environnementales dans les projets et programmes de développement, de veiller à la mise en place et à la gestion d'un système national d'informations environnementales, de mettre en œuvre la procédure d'étude d'impact ainsi que l'évaluation de l'impact environnemental des politiques macro-économiques, de mettre en œuvre les Conventions Internationales dans le domaine de l'environnement et d'établir une relation suivie avec les réseaux d'ONG.

L'ANDE dispose en son sein une sous-direction des Etudes d'Impact Environnemental (EIE) et Audits Environnementaux. En matière d'EIE, l'ANDE, conformément à l'Article 11 du décret n°96-894 du 8 novembre 1996 a pour rôle entre autres :

- l'assistance technique aux différentes structures impliquées dans la protection de l'environnement, notamment l'Administration, les ONG et tous les autres partenaires au développement (bureaux d'études, sociétés privées, bailleurs de fonds, etc....) ;
- l'enregistrement et l'évaluation des constats d'impact et des études d'impact environnemental aux fins d'approbation ou d'autorisation, sous le sceau du Ministre chargé de l'Environnement ;
- l'audit et le suivi des mesures préconisées par l'étude d'impact environnemental ;
- l'organisation des enquêtes publiques, avec les administrations concernées ;
- la diffusion en cas de besoin, des informations susceptibles d'éclairer objectivement l'appréciation des mesures envisagées et de leurs portées.

Le Centre Ivoirien Anti-pollution (CIAPOL) est une structure sous tutelle du Ministère de l'Environnement, de la Salubrité Urbaine et du Développement Durable qui sera également concerné par le présent projet.

Le Centre Ivoirien Anti-pollution (CIAPOL) a pour mission de lutter contre les pollutions et prévenir les risques et nuisances engendrés par les activités économiques, qu'elles soient industrielles ou agricoles, en application de la législation et de la réglementation des installations classées pour la protection de l'environnement, participer à l'évaluation de la qualité écologique, de l'eau et de l'air, exécuter la politique générale de la maîtrise des pollutions d'origine industrielle. Quatre (4) objectifs majeurs sous-tendent les missions du CIAPOL :

- réduire la pollution industrielle à terme dans les zones industrielles ;
- veiller aux problèmes de sécurité et de risques pour la protection des travailleurs, des populations et de l'outil de production ;



- veiller à une utilisation rationnelle des matières premières entrant dans les processus de fabrication et surtout à une économie des ressources en eau ;
- promouvoir l'utilisation des technologies peu polluantes et favoriser la valorisation des sous-produits et des déchets industriels.

A ce titre, le CIAPOL pourra effectuer des inspections sur la zone du projet.

#### **3.4.3.2. 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.

##### **Ministère de l'équipement et de l'entretien routier**

Le Ministère de l'équipement 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. A cet effet, elle est chargée : en tant qu'agence d'exécution du volet infrastructures routières du Ministère des Infrastructures Economiques impliquée dans 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 PJC est de la responsabilité de l'Etat de la 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).

##### **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 la mise en œuvre des mesures environnementales et sociales qui seront prescrites dans le cadre du présent.

##### **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-lagunaires 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 du 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 des PCJ de Lalériba à l'UEMOA.

#### **Ministère de la Construction, du Logement, de l'Assainissement et de l'Urbanisme (MCAU)**

Le Ministère de la Construction, du Logement, 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, du Logement, de l'Assainissement et de l'Urbanisme ou son représentant est membre du comité de pilotage du projet de construction de 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 de 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 PJC à l'UEMOA.

#### **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.

#### **Ministère de l'Intérieur et de la Sécurité**

Le Ministère de l'Intérieur et de la Sécurité 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 Ouangolodou sont bénéficiaires des retombées socio-économiques du projet des PCJ de Lalériba. A ce titre, ils devront consentir les sacrifices et appuis nécessaires pour que le projet soit réalisé.

Par ailleurs, compte tenu des missions assignées à l'Office National de la Protection Civile, entité qui dépend du Ministère en charge de l'intérieur et de la sécurité est concernée par le projet.

L'Office National de la Protection Civile est chargé de :

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



- la lutte contre les feux de brousse ;
- la gestion des réfugiés.

Dans le cadre du présent projet, l'ONPC interviendra dans la mise en place du système de prévention contre l'incendie et de protection civile en phases d'exécution des travaux et d'exploitation.

#### **Ministère de la Défense**

Le Ministère de la Défense est chargé de l'organisation et de la préparation de la défense militaire, ainsi que de la gestion des forces armées de la Côte d'Ivoire. Le contrôle des frontières ivoiriennes est assuré par les agents de ce Ministère. Ainsi, pendant le fonctionnement des postes de contrôle juxtaposés, il faudra compter sur la présence des agents du Ministère de la Défense, au nombre des bénéficiaires des infrastructures.

#### **Ministère de la Santé et de la lutte contre le SIDA**

L'amélioration de la qualité de vie et des problèmes sanitaires sont sous le contrôle du Ministère de la Santé et de la Lutte contre le SIDA.

#### **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.

#### **ONG et Cooperatives**

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.

#### **3.4.3.3. Institutions Burkinabées susceptibles d'être impliquées dans la gestion environnementale de construction des PCJ de Laléraba**

Bien que la Côte d'Ivoire soit le pays de localisation des PCJ de Laléraba, certains travaux de construction des PCJ peuvent s'étendre sur le territoire du Burkina Faso. La gestion des impacts environnementaux et sociaux que pourront engendrer les travaux de construction des PCJ va impliquer forcément les institutions Burkinabées compétentes. De même en phase d'exploitation, les PCJ seront occupés par des fonctionnaires et opérateurs économiques du Burkina Faso dont la présence va engendrer des impacts qu'il va falloir gérer. Par ailleurs, il existe un brassage social et des échanges commerciaux entre les populations des localités frontalières de deux pays. Par exemples, le village de Laléraba, où seront construits les PCJ, est habité par une importante communauté burkinabé installée depuis plus de 25 ans, les activités commerciales aux actuels postes de contrôle frontaliers de Laléraba sont exercées par des femmes du village voisin Lalérabé qui se trouve sur le territoire burkinabé, par manque d'infrastructures éducative et sanitaire les habitants de Laléraba se soignent et s'éduquent au Burkina Faso (à Lalérabé et à Niangoloko), etc. Les impacts socio-économiques liés à ce projet seront directement ressentis sur les deux pays dont la gestion impliquera les services des deux pays.

## **Principaux acteurs**

### **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 est effectuée avec l'appui des structures sous tutelle de ce ministère.

Dans le cadre du présent projet, les structures sous tutelle de ce Ministère directement concernées sont la Direction Générale de la Préservation de l'Environnement et du Développement Durable (DGPEDD) et la structure rattachée qu'est le Bureau National des Evaluations Environnementales (BNEE).

En effet, le Bureau National des Evaluations Environnementales (BUNEE) est la structure du Ministère de l'Environnement et du Développement Durable qui assure le contrôle de la mise œuvre de la procédure de l'étude d'impact sur l'environnement. Parmi les missions assignées au BUNEE, on peut citer l'analyse et la validation des rapports d'études d'impacts et la participation à l'animation des cellules environnementales au sein des départements ministériels dans le domaine des EIES. Un processus d'implantation des cellules environnementales assurant le relais du BUNEE dans les ministères stratégiques. a été entrepris depuis 2002.

### **Ministère des Transports, des Postes et de l'Economie Numérique et Ministère des Infrastructures et du Désenclavement**

Ces départements ministériels sont impliqués dans la construction des PCJ. Ils sont les interlocuteurs de l'UEMOA et les institutions des autres pays. A ce titre, ils seront impliqués dans certains aspects du plan de gestion environnementale et sociale des PCJ de Laleraba.

### **Autres acteurs**

#### **Ministère des Mines, des Carrières et de l'Energie**

Il aura la charge de la validation au plan géotechnique<sup>1</sup> des zones d'emprunt et des carrières d'extraction des matériaux de construction.

#### **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 de développement. Il a donc la charge de la gestion des conventions financières avec les partenaires. Et à ce titre, ce département ministériel devra mobiliser les moyens financiers nécessaires pour la mise en œuvre des mesures environnementales et sociales qui seront prescrites dans le cadre du présent projet.

#### **Ministère de l'Administration Territoriale, de la Décentralisation et de la Sécurité**

Ce département est chargé de l'administration du territoire, de la politique de la décentralisation et de la sécurité. A ce titre, il s'appuie sur les Gouverneurs de Région, les Hauts Commissaires, les préfets, les collectivités territoriales et les forces de sécurité. Le Ministère de l'Administration Territoriale, de la Décentralisation et de la Sécurité a en charge la conduite du processus de décentralisation depuis 2000.

Cette décentralisation s'appuie sur les lois suivantes :

- la Loi n° 055-2004/AN du 21 décembre 2004, portant Code Général des Collectivités Territoriales ;
- la Loi N°042/98/AN Portant organisation et fonctionnement des Collectivités Locales.

Les autres textes réglementaires sur lesquels les collectivités locales s'adossent sont :



- le décret N°2006-209/PRES/PM/MATD/MFB-MEBA/MS/MASSN/MJE/MCAT/MSL portant transfert de compétences et des ressources aux communes urbaines, dans les domaines du préscolaire, de l'enseignement primaire, de la santé, de la culture, de la jeunesse, des sports et des loisirs ;
- le décret 2006-208/PRES/PM/MATD portant règlement intérieur type du conseil des collectivités territoriales ;
- le décret N°2006-204/PRES/PM/MFB/MATD portant régime financier et comptable des Collectivités territoriales du Burkina Faso ;
- le décret N°2003-219/PRES/PM/MATD du 25 avril 2003 portant organisation et fonctionnement des Gouvernorats ;
- le décret N°2003-218/PRES/PM/MATD du 25 Avril 2003 portant attributions du gouverneur de région, du haut-commissaire de province, du préfet de département et du délégué de village ;
- le décret 2003-217/PRES/PM/MATD du 25 avril 2003 portant composition, attributions et fonctionnement du Conseil consultatif régional pour le développement (CCRD) ;
- le décret n°98-350/PRES du 10 septembre 1998, promulguant la loi n°040/98/AN du 3 Août 1998, portant orientation de la décentralisation au Burkina Faso.

Des acteurs jugés clés dans la mise en œuvre des PCJ sont également à prendre en compte .le Laboratoire doit être agréé pour la validation géotechnique des zones d'emprunt et des carrières d'extraction de matériaux de construction.

#### **La Commune de Niangoloko**

La commune de Niangoloko est située dans la région des Cascades et plus particulièrement dans la province de la Comoé au Sud-Ouest du Burkina Faso, à environ 500 kilomètres de Ouagadougou sur la route nationale n°7, menant à la frontière Burkina-Faso – Côte d'Ivoire, à 20 Km du fleuve LaLéraba, frontière naturelle entre le Burkina Faso et la République de Côte-d'Ivoire. Niangoloko, fait partie des 3 communes urbaines de la région des Cascades.

Selon les résultats du dernier recensement administratif de 2004, la population totale de la Commune de Niangoloko comptait un total de 48 838 personnes. La population de la ville de Niangoloko comptait à elle seule 18 669 personnes (environ 38,23%), soit un peu plus du tiers de l'ensemble communal.

Les données du RGPH'2006 indiquent pour l'ensemble de la commune un effectif moins important de 51 345 personnes, soit un écart de plus de cinq mille personnes (environ une marge d'erreur de 10%). La population de la ville de Niangoloko est inégalement répartie. La surface totale de la ville est évaluée à environ 610 ha.

La ville de Niangoloko a été érigée en commune depuis le 21 mai 1973. A la faveur de l'avènement de la décentralisation en 1995, elle est devenue commune de plein exercice le 12 février de la même année. Jusqu'en 2006, la commune était organisée en neuf secteurs et un village rattaché.

Conformément aux dispositions de l'article 21, du code des collectivités territoriales qui consacre la communalisation intégrale du pays, rendue effective en 2006, le ressort territorial de la commune de Niangoloko s'est étendu à l'ensemble du département du même nom auquel il appartenait à la date d'entrée en vigueur de la loi. Aux 9 secteurs (plus village rattaché) sont venus s'ajouter les quinze (15) autres villages que comptait le département.

La commune de Niangoloko est dirigée par un conseil municipal de 47 membres élus, ayant à sa tête un Maire. Le conseil municipal est doté de deux organes majeurs en charge de la gestion de la commune. Il s'agit du bureau du conseil et des commissions permanentes :

- la commission aux affaires générales, sociales et culturelles ;
- la commission aux affaires économiques et financières ;
- la commission environnement et développement local.



Le bureau du Conseil Municipal compte cinq membres, composé du Maire, son premier et deuxième adjoint et les présidents des commissions ci-dessus citées.

La gestion des impacts sociaux susceptibles d'être engendrés par les PCJ aussi bien en phase travaux qu'en phase d'exploitation va nécessiter l'implication des autorités municipales de Niangoloko.

### **Les bénéficiaires**

En ce qui concerne les bénéficiaires du projet, on peut distinguer : les populations des villages, des villes, des communes, des provinces, directement concernées, celles de l'ensemble des populations du Burkina Faso et même de certains pays limitrophes.

## **3.5. Politiques environnementales des partenaires au développement**

### **3.5.1. Politique Commune d'Amélioration de l'Environnement de l'UEMOA (PCEA - UEMOA)**

Les ressources naturelles et l'ensemble de l'environnement étant marqués par des tendances lourdes de dégradation et d'aggravation des facteurs naturels et humains qui les affectent, l'Union Economique Monétaire Ouest Africaine a adopté une Politique Commune d'Amélioration de l'Environnement. Elle vise les objectifs suivants:

- inverser les tendances lourdes de dégradation et de réduction des ressources naturelles ;
- inverser la dégradation des milieux et cadres de vie ;
- maintenir la biodiversité.

En vue d'atteindre ces objectifs, l'article 10 de cette politique définit quatre axes stratégiques pour sa mise en œuvre. Ces axes stratégiques sont les suivants :

- 10.1. Contribution à la gestion durable des ressources naturelles pour la lutte contre la pauvreté et l'insécurité alimentaire ;
- 10.2: Promotion d'un environnement sain et durable dans l'espace ;
- 10.3 : Renforcement des capacités pour une gestion concertée et durable de l'environnement ;
- 10.4 : Suivi de la mise en œuvre des Accords Multilatéraux sur l'Environnement.

La Politique Commune d'Amélioration de l'Environnement de l'UEMOA est basée sur des principes directeurs édités en son article 6. Parmi eux, on peut citer :

- la précaution, principe selon lequel l'absence de certitudes scientifiques ne doit pas amener un décideur à différer l'adoption de mesures visant à prévenir un risque sanitaire ou environnemental potentiel;
- la prévention, principe selon lequel des mesures préventives doivent être prises dans toute activité humaine, car la présence même minimale de tout risque ou dommage sur l'environnement ne doit pas en être écartée;
- l'information et la notification préalable, principe selon lequel toute activité susceptible de générer des dommages sur la santé humaine, animale et sur l'environnement, doit être au préalable notifiée à l'administration et portée à la connaissance du public;
- la réparation ou le pollueur payeur, Principe selon lequel le responsable d'une pollution doit financer la réparation des dégâts environnementaux causés ou susceptibles de l'être ;
- la bonne gouvernance en gestion des ressources naturelles, principe selon lequel, tous les acteurs doivent être impliqués et responsabilisés dans les processus d'élaboration et de mise en œuvre des actions communautaires pour une gestion équilibrée de leurs ressources;
- la complémentarité, qui vise, dans une perspective d'intégration régionale, à exploiter au mieux les complémentarités des économies des Etats membres, sur la base des avantages comparatifs actuels ou potentiels de l'Union;
- la solidarité, qui vise à assurer la cohésion politique et sociale de l'Union, par un soutien aux populations et aux zones les plus défavorisées, afin de supprimer progressivement les disparités.



La Politique Commune d'Amélioration de l'Environnement de l'UEMOA stipule en son article 9 que l'Union et les Etats membres s'engagent à réaliser de façon systématique les études et évaluations environnementales préalables à toute politique, tout investissement ou toute action susceptible d'avoir un impact sur l'environnement et que l'Union veille à l'harmonisation des textes sur l'environnement, notamment ceux relatifs aux évaluations environnementales.

### **3.5.2. Politiques opérationnelles de la Banque mondiale en matière d'environnement**

Dans le cadre de sa politique de sauvegarde de l'environnement, la Banque Mondiale dispose des directives qui doivent être prises en compte dans les projets qu'elle finance. Dans le cadre du présent projet l'on peut se référer aux politiques opérationnelles suivantes :

- Politiques opérationnelles PO/PB 4.01-Evaluation Environnementale : (1) la Banque exige que les projets qui lui sont présentés pour financement fassent l'objet d'une évaluation environnementale qui contribue à garantir la protection de l'environnement. Ces directives donnent les procédures de la réalisation des évaluations environnementales ;
- Politiques opérationnelles PO/PB 4.04-Habitat naturel : la conservation des habitats naturels, comme toute autre mesure de préservation et d'amélioration de l'environnement, est essentielle au développement durable à long terme. La Banque à travers cette directive, appuie la protection, le maintien et la réhabilitation des habitats naturels ;
- Politiques opérationnelles PO/PB 4.12-Réinstallation involontaire de personnes : cette directive a pour objet de réinstaller les personnes déplacées dans des conditions identiques ou meilleures. Pour ce faire, le plan de réinstallation doit être conçu et exécuté comme des programmes de développement.

### **3.5.3. Les 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 définie dans un document approuvé respectivement aux 270<sup>ème</sup> et 198<sup>ème</sup> 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 classé 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 à celles établies par d'autres institutions notamment la BAD et le Groupe Banque Mondiale.

### 3.6. Classification environnementale du projet

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

#### 3.6.1. 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 n° 1** : Évaluation et gestion des risques et effets environnementaux et sociaux ;
- **norme environnementale et sociale n° 2** : Emploi et conditions de travail ;
- **norme environnementale et sociale n° 3** : Utilisation rationnelle des ressources, prévention et gestion de la pollution ;
- **norme environnementale et sociale n° 4** : Santé et sécurité des populations ;
- **norme environnementale et sociale n° 5** : Acquisition de terres, restrictions à l'utilisation de terres et réinstallation involontaire ;
- **norme environnementale et sociale n° 6** : Préservation de la biodiversité et gestion durable des ressources naturelles biologiques ;
- **norme environnementale et sociale n° 7** : Peuples autochtones/Communautés locales traditionnelles d'Afrique subsaharienne historiquement défavorisées ;
- **norme environnementale et sociale n° 8** : Patrimoine culturel ;
- **norme environnementale et sociale n° 9** : Intermédiaires financiers ;
- **norme environnementale et sociale n°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 -Évaluation et gestion des risques et effets environnementaux et sociaux**

Les objectifs de la NES 1 sont :

- déterminer, évaluer, gérer les risques, effets environnementaux et sociaux du projet d'une manière compatible avec les NES ;
- adopter une approche de hiérarchie d'atténuation consistant à :



- anticiper et éviter les risques et les impacts ;
  - lorsqu'il n'est pas possible de les éviter, minimiser ou réduire les risques et les impacts à des niveaux acceptables ;
  - 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 : travailleurs directs ; 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, 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 de prévention et de gestion de la pollution<sup>1, 2</sup> 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 à la mise en œuvre des activités de réinstallation.

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

La protection et la préservation de la biodiversité, 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 défavorisées», «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 touché 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 défavorisées concernées leur consentement préalable donné librement et en connaissance de cause (CPLCC)<sup>3</sup>, 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, effets environnementaux et sociaux de leur portefeuille, 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, 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, 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, de l'envergure du projet et proportionnés aux risques et effets environnementaux et sociaux.

### **3.6.2. Les 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 définie 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.

### **3.6.3. 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 classé 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.

### 3.7. Classification environnementale du projet des PCJ

En considérant la classification faite par la BOAD, le projet de construction des PCJ de Laléraba 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 Laléraba sont les suivantes :

- norme environnementale et sociale n° 1 : Évaluation et gestion des risques et effets environnementaux et sociaux ;
- norme environnementale et sociale n° 2 : Emploi et conditions de travail ;
- norme environnementale et sociale n° 3 : Utilisation rationnelle des ressources ; prévention et gestion de la pollution ;
- norme environnementale et sociale n° 4 : Santé et sécurité des populations ;
- norme environnementale et sociale n° 6 : Préservation de la biodiversité et gestion durable des ressources naturelles biologiques
- norme environnementale et sociale n° 9 : Intermédiaires financiers ; et
- norme environnementale et sociale n° 10 : Mobilisation des parties prenantes et information.

### 3.8. 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

<b>Sommaire</b>	
<b>4.</b>	<b>PRESENTATION DU PROJET ..... 46</b>
4.1.	Localisation du site du projet ..... 46
4.1.1.	Situation administrative du site des PJC ..... 46
4.1.2.	Localisation du site des PJC ..... 47
<b>4.2.</b>	<b>Présentation et description des postes de contrôle frontaliers actuels en Côte d'Ivoire et le Burkina Faso ..... 49</b>
4.2.1.	Description des postes de contrôle frontalier de la Côte d'Ivoire ..... 49
4.2.2.	Description des postes de contrôle en Côte d'Ivoire ..... 49
4.2.3.	Description des postes de contrôle frontalier du Burkina Faso ..... 56
	Les services identifiés au niveau des différents postes sont repartis de la façon suivante : ..... 56
<b>4.3.</b>	<b>Synthèse des perceptions, préoccupations et recommandations sur le projet ..... 62</b>
4.3.1.	Les attentes ..... 62
4.3.2.	Synthèses des préoccupations, doléances et des craintes ..... 63
4.3.3.	Synthèses des suggestions et recommandations ..... 63
4.3.4.	Doléances des populations riveraines ..... 64
4.3.5.	Avis suggestions observations et recommandations des services et structures intervenants aux postes frontaliers de Ouangolo et Laleraba ..... 64
4.3.6.	Avis suggestions observations et recommandations des services et structures intervenants au poste frontalier de Niangoloko ..... 67
4.4.	Description des PCJ de Laleraba ..... 68
4.4.1.	Définition des PCJ ..... 68
4.4.2.	Justification des PCJ et avantages attendus ..... 69
4.4.3.	Limites des PCJ et défis à relever ..... 70
4.5.	Approche stratégique pour la conception des PCJ de Laleraba ..... 71
4.6.	Définition des personnes et des biens passant par les PCJ de Laleraba ..... 71
4.7.	Définition des zones ..... 71
4.8.	Définition des circuits ..... 72
4.8.1.	CIRCUIT DES VEHICULES DE PASSAGERS ..... 72
4.8.2.	Circuit B1 - VEHICULES DE MARCHANDISES ..... 75
4.8.3.	Circuit B2 – VEHICULES D'HYDROCARBURE ..... 77
4.8.4.	Circuit C - VEHICULES DE BETAIL ..... 79

### 4.1. Localisation du site du projet

#### 4.1.1. Situation administrative du site des PCJ

##### 4.1.1.1. Côte d'Ivoire et Burkina Faso

Les Postes de Contrôle Juxtaposés de Lalériba à la frontière entre le Burkina Faso et la Côte d'Ivoire seront construits sur le corridor Abidjan – Ouagadougou.

La Côte d'Ivoire, pays côtier, est située 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 22.671.301 millions d'habitants en 2014 selon les résultats du RGPH 2014 dont 24,2% 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<sup>2</sup>.

Le Burkina Faso est un pays enclavé d'Afrique subsaharienne qui compte environ 14 millions d'habitants. Pauvre en ressources naturelles, l'économie du pays était fortement tributaire des exportations de coton et vulnérable aux chocs exogènes, mais

ces deux dernières années le secteur minier a pris de l'ampleur sur le plan des exportations du Burkina Faso.

Les deux pays entretiennent d'importants échanges commerciaux à travers le Port d'Abidjan, la voie ferroviaire et le corridor Abidjan – Yamoussoukro – Ouangolodougou – Bobodioulasso – Ouagadougou.

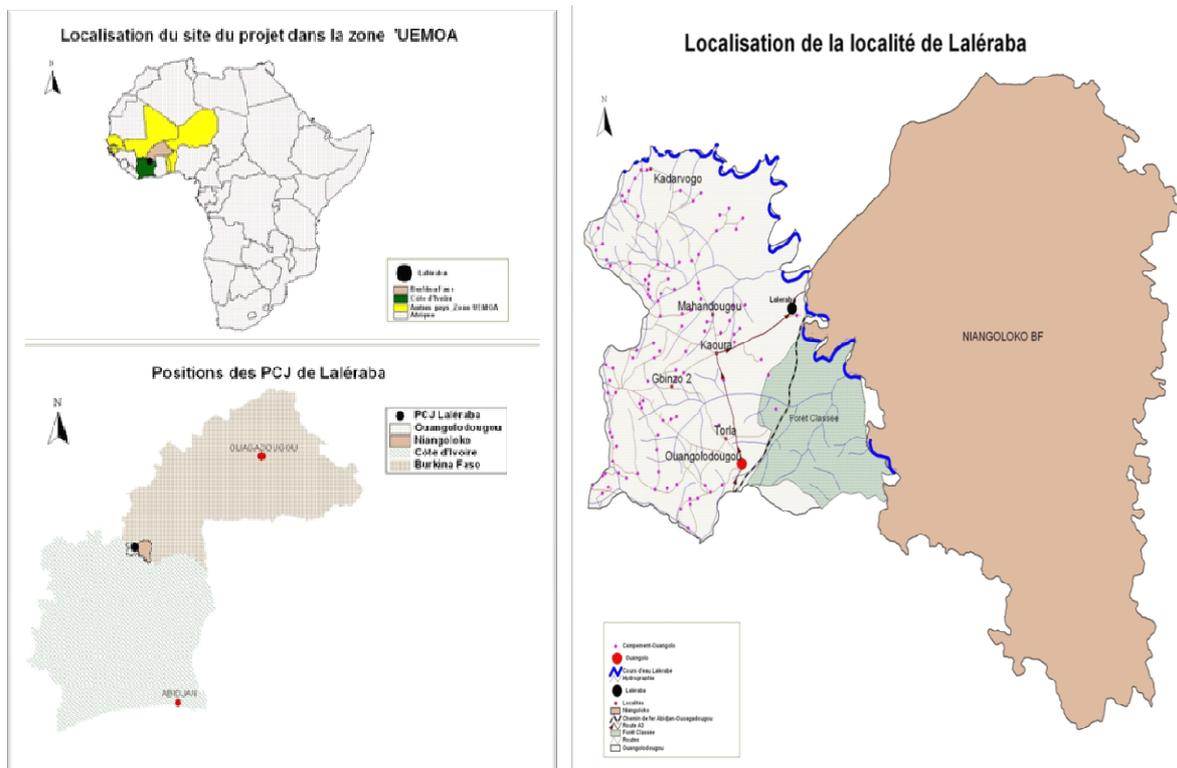


Figure 1: Localisation du site projet

#### 4.1.1.2. **Ouangolodougou et Niangoloko**

Deux circonscriptions administratives vont devoir gérer directement ou indirectement les impacts du projet de construction des PCJ de Laléraba : Ouangolodougou et Niangoloko. Le département de Ouangolodougou est délimité au nord par la Commune de Niangoloko (au Burkina Faso), au sud par le département de Ferkessedougou, à l'ouest par les départements de Korhogo et Sinématiali et à l'est le Burkina Faso. La Commune de Niangoloko est limitée au sud par la rivière Lalerabé, frontière naturelle entre la Côte d'Ivoire et le Burkina Faso. Niangoloko 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.

#### 4.1.1.3. **Les villages Laléraba et Lalérabé**

Les villages Laléraba et Lalérabé sont les deux localités proches du site du projet. Les deux villages sont séparés par la rivière Laleraba. Le premier est situé en Côte d'Ivoire, village de localisation du site et le second est au Burkina à 1 km du site des PCJ. Le village Laléraba qui accueille le projet se situe à 33 km de Ouangolodougou au nord de la Côte d'Ivoire et fait partie de la Région administrative du Tchologo dont le chef-lieu est Ferkessedougou.

#### 4.1.2. **Localisation du site des PJC**

Le site du projet est situé sur le territoire ivoirien à environ un kilomètre du pont de la rivière Lalélabé qui est la frontière naturelle entre le Burkina Faso et la Côte d'Ivoire.

Les coordonnées géographiques du site sont les suivants :

- Latitude : 10,16° N ;
- Longitude : -5,08° W ;
- Altitude moyenne : 290 m.

Il part de la dernière maison du village Lalériba et se termine au cours d'eau Lalerabé. Il occupe une bande de 600 mètres de part et d'autre du tronçon Ouangolodougou-Niangoloko de la route internationale A3, dont 400 mètres à gauche et 200 mètres à droite. Le terrain est relativement plat avec une dépression aux environs du cours d'eau. Le projet occupera un terrain d'environ 70 hectares 04 ares et 50 centiares.

La carte ci-après présente les limites du site du projet.

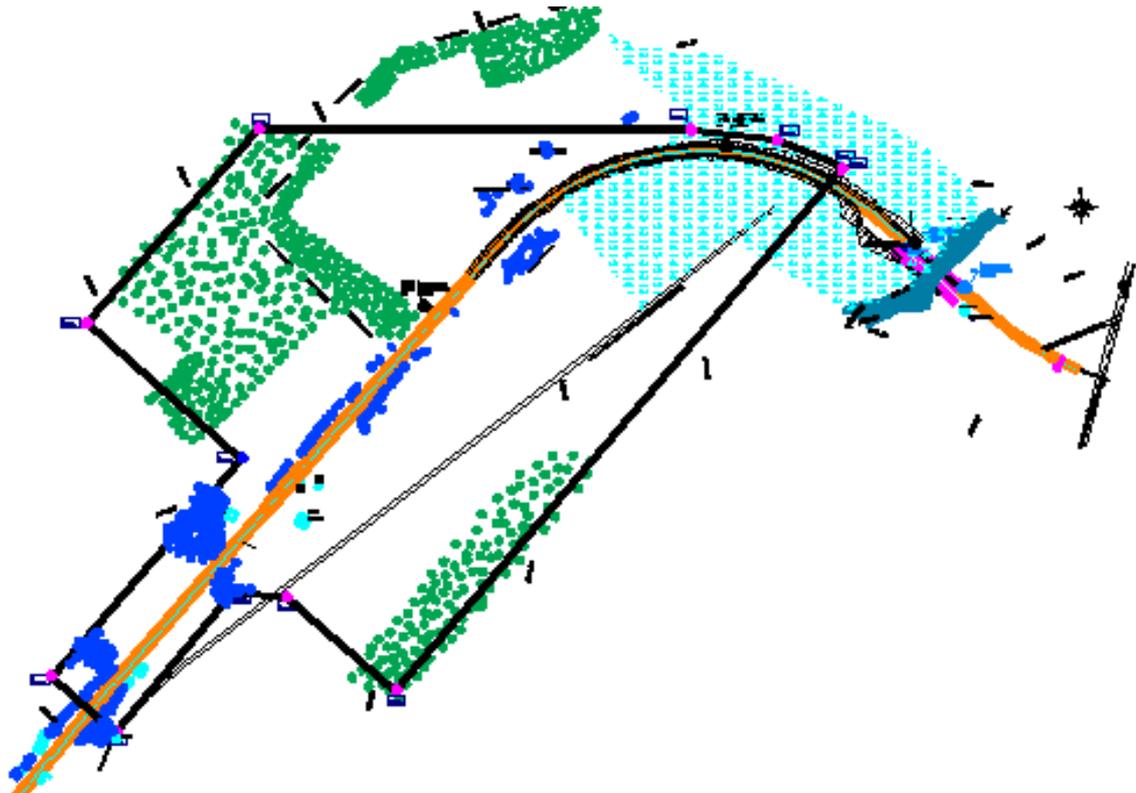


Figure 2: Vue du site projet

Le site retenu pour la construction des PCJ de Lalériba à la frontière entre la Côte d'Ivoire et le Burkina Faso. Avec une superficie estimée à 70 hectares 04 are et 50 centiares, est en partie occupée par des habitations, le poste de contrôle frontalier de Lalériba, quelques plantations d'anacardes et la route nationale RN3 qui divise le site en deux parties.

Le poste de contrôle juxtaposé de Laleraba est classé sur le corridor Abidjan – Ouagadougou.

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 et des installations des services de la douane et de quelques activités commerciales (au nombre de 20 installées dans les limites du site).

## 4.2. Présentation et description des postes de contrôle frontaliers actuels entre la Côte d'Ivoire et le Burkina Faso

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

La frontière entre la Côte d'Ivoire et le Burkina Faso est matérialisée par la Rivière Lalérabé dont la traversée se fait à partir de deux ponts distants de quelques mètres. Le premier pont métallique situé sur l'ancienne route, n'est actuellement emprunté que par quelques piétons et engins à deux roues. Le deuxième est situé sur la route CU7 b qui relie actuellement les deux (2) pays. 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 (02) premiers postes frontaliers rencontrés à l'entrée des deux pays sont distants d'environ 8 km.

Les services actuellement présents en permanence entre la frontière de la Côte d'Ivoire et du Burkina sont :

Au niveau de la côte d'Ivoire : Les contrôles à l'entrée et à la sortie de la Côte d'Ivoire sont effectués à partir des différents postes occupés par différents services publics à savoir : la Douane, la Police, la Gendarmerie, le service des Eaux et Forêts, le service de santé humaine, le service phytosanitaire et vétérinaire. On note également la présence des transitaires et déclarants en douane, les organisations des transporteurs, l'Office Ivoirien des Chargeurs (OIC) et l'Office pour la Commercialisation des Produits Vivriers (OCPV). Les organisations des transporteurs, l'OIC et l'OCPV n'interviennent pas directement aux postes de contrôle frontaliers, ils effectuent leurs activités au corridor nord aux alentours des bureaux de la douane.

Au niveau du Burkina Faso : les services de contrôles se composent de la Gendarmerie, la Police d'immigration la Douane, le service vétérinaire, le service de santé publique, le service phytosanitaire et les transitaires ou déclarants en douanes. On note que contrairement à la Côte d'Ivoire, le Burkina Faso ne dispose pas de contrôle pour la santé humaine depuis 2010. Les activités de ce service initialement basé à Yendéré ont été suspendues par les autorités. De même les services des Eaux et Forêts ne sont pas présents en permanence au poste de contrôle frontalier. Les agents des Eaux et Forêts basés à Niangoloko effectuent des contrôles ponctuels sur le corridor. Les deux grandes villes (Ouangolodougou et Niangoloko) où s'effectuent les opérations de dédouanement entre les deux pays sont distantes d'environ 59 km. Le village de Laléraba est la première localité que l'on rencontre en venant du Burkina Faso et la dernière en sortant de la Côte d'Ivoire. La ville de Ouangolodougou est la première grande ville que l'on rencontre en venant du Burkina Faso et la dernière en sortant de la Côte d'Ivoire.

### 4.2.2. Description des postes de contrôle en Côte d'Ivoire

Au niveau de la Côte d'Ivoire, les services de contrôle frontaliers sont installés sur deux sites distants d'environ 34 km : la ville de Ouangolodougou et le village de Laléraba (à la frontière entre la Côte d'Ivoire et le Burkina Faso). Les services identifiés au niveau des différents postes sont répartis de la façon suivante

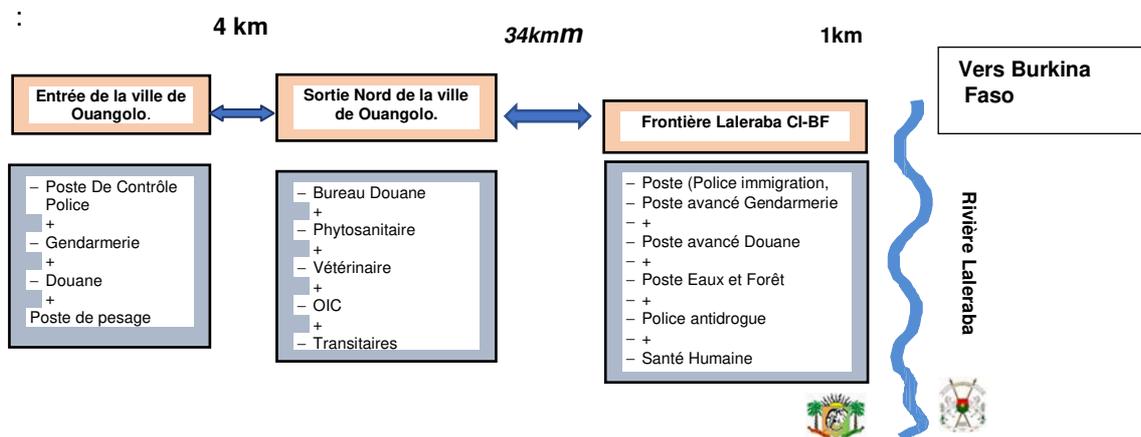




Photo 2 : Vue des bureaux de la douane au poste frontalier de Ouangolodougou



Photo 4 : Vue des bureaux de l'OIC au poste frontalier de Ouangolodougou.



Photo 3 : Vue des bureaux des transitaires à Ouangolodougou.



Photo 5 : Vue des installations du dernier poste frontalier de Laleraba.



Photo 6 : Vue du poste de contrôle sanitaire (INPH) frontalier de Laleraba.



Photo 7 : Vue du trafic des camions de transport de marchandises.



Photo 8 : Vue du commerce informel au poste frontalier des bureaux des douanes de Ouangolodougou.



Photo 9 : Vue du poste de pesage de Ouangolodougou



Photo 10 : Vue des bureaux de la douane de Laleraba

Tableau 4 : Les infrastructures, les équipements et le personnel des services.

Service de contrôle	Localisation	Bâtiment et équipement	Personnel	Activités/Missions
Service des douanes	Bureau de Douane de Ouangolodougou	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 1 bâtiment administratif constitué de 23 bureaux occupés par les différents services,</li> <li>- 1 parking en terre pour les camions de transport de marchandises diverses</li> <li>- 1 parking réservé aux véhicules soumis aux opérations de contrôle ou de fouille simple) ; 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.</li> <li>- Espace dédié couvre une superficie d'environ 10 hectares.</li> <li>- Section scanner.</li> <li>- Le Site est raccordé au réseau d'eau potable.</li> <li>- Système de la douane est informatisé.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 1 Chef de bureau de Douane 1 Administrateur des Services Financiers 1 Chef de Brigade,</li> <li>- 4 Chefs d'Escouade 4 Adjoints aux Chefs d'Escouade 20 Agents douanes 1 Informaticien 1 Chauffeur 1 Secrétaire.</li> <li>- 3 Agents affectés aux barrières 3 Agents d'entretien</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Toutes les opérations de dédouanement et des fouilles.</li> <li>- 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.</li> </ul>
Service de Police d'immigration	Poste de contrôle frontalier de Laleraba .	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Une baraque avec les agents de la gendarmerie</li> <li>- Le service de la police de l'immigration n'est pas informatisé et n'est pas équipé de moyens ultra modernes (appareil photos, matériels pour l'empreinte digitale etc)</li> <li>- Le déplacement et la communication des agents se font à partir de leurs propres moyens.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 1 Chef de poste</li> <li>- 1 Adjoint au chef de poste</li> <li>- 1 Chef du bureau des ordres</li> <li>- 1 Adjoint au chef du bureau</li> <li>- 3 Chefs de brigades</li> <li>- 1 Régisseur</li> <li>- 12 Eléments des brigades</li> <li>- 3 Service des Transmissions</li> <li>- 1 Interpol</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Surveillance du territoire ;</li> <li>- Recherche d'armes et de munitions ;</li> <li>- Recherche de véhicules volés ;</li> <li>- Contrôle d'identité, vérification des documents présentés, fouille des véhicules et des bagages</li> <li>- Ouvert tous les jours de la semaine 24h/24h. Les agents accomplissent cette mission conjointement avec les services de la gendarmerie.</li> <li>- La durée de mobilisation de l'équipe est de 7 jours.</li> </ul>

Service de contrôle	Localisation	Bâtiment et équipement	Personnel	Activités/Missions
Service de Gendarmerie	Poste de contrôle frontalier de Laleraba	- Le déplacement et la communication des agents se font à partir de leurs propres moyens.	- Agents de la gendarmerie de Ouangolo et les agents de surveillance du territoire Direction Régionale de Sikasso.  - Equipe composée de 5 gendarmes.	- Contrôle d'identité, vérification des documents présentés, des véhicules de marchandises. Enregistrement des véhicules entrant et sortant du Burkina Faso.  - Ouvert tous les jours de la semaine 24h/24h. Les agents accomplissent cette mission conjointement avec les services de la police d'immigration. La durée de mobilisation des agents est de 7 jours.
Service de contrôle Vétérinaires	Bureau de contrôle vétérinaire situé dans les alentours du bureau de la	- Partage le même bureau que le service de contrôle vétérinaires à Ouangolo. Un petit bâtiment de 2 pièces.	- Equipe composée de 5 agents.	- Contrôle des camions d'animaux (bœufs ; moutons, cabris, poulets) et à l'inspection des produits alimentaires comme le lait en poudre, la sardine la mayonnaise en provenance des pays du Burkina et du Niger vers la côte d'ivoire.
Service de contrôle Phytosanitaire	Bureau de contrôle phytosanitaire situé dans les alentours du bureau	- Partage le même bureau que le service de contrôle vétérinaires à Ouangolo. Un petit bâtiment de 2 pièces.	- Equipe composée de 5 agents	- Contrôle de la qualité des produits d'origine végétale.
Les commissionnaires en douane	Bureaux des transitaires et commissionnaires en agréés en douanes situés dans les alentours du bureau de la douane de Ouangolo.	- Commissionnaires en douanes installés autour des bureaux de la douane de Ouangolo.	- Ces commissionnaires en douane disposent chacun d'un bureau privé.	- Personne physique ou morale qui accomplit pour le compte d'autrui les formalités en douane, tant à l'importation qu'à l'exportation. Professionnels du dédouanement, ils sont connus et immatriculés auprès de la direction générale des douanes et droits indirects (environs 34 opérateurs sont agréés au poste frontalier de Ouangolo).

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

Poste de frontalier de Ouangolodougou république de Côte d'ivoire			
Structures	Besoins en personnel des Pcj	Besoins en bureaux des Pcj	Autres besoins et équipements
Services des Douanes	- 50 Agents	- 25 bureaux	<ul style="list-style-type: none"> <li>- construction d'un pont bascule ;</li> <li>- installation d'un groupe électrogène ;</li> <li>- dotation en matériels informatiques ;</li> <li>- dotation d'une interconnexion fiable.</li> <li>- Un scanner immobile et mobile</li> <li>- Renforcement de l'électricité.</li> <li>- dotation d'un scanner fixe en plus du scanner mobile.</li> </ul>
Services de Police	- 15 Agents	- 12 bureaux	<ul style="list-style-type: none"> <li>- dotation des PCJ en matériels ultramodernes pour le contrôle de l'immigration ; (appareil de transmission détecteur de métaux et scanner)</li> <li>- installation d'une barrière électronique ;</li> <li>- construction d'un hangar pour abriter les voyageurs.</li> <li>- une salle de repos des agents en service.</li> <li>- trois salles pour les gardes à vue hommes femmes et enfants</li> </ul>
Service de contrôle Vétérinaire	- (5 agents) Un chef de poste et 4 agents de contrôle	- 2 bureaux	<ul style="list-style-type: none"> <li>- matériels d'inspection des produits ;</li> <li>- des blouses ;</li> <li>- des tables ;</li> <li>- des moyens de locomotion et de patrouille.</li> <li>- dotation d'un laboratoire.</li> </ul>
Service de contrôle Phytosanitaire	- (5 agents) Un chef de poste et 4 agents de contrôle	- 2 bureaux	<ul style="list-style-type: none"> <li>- matériels d'inspection des produits ;</li> <li>- des moyens de locomotions et de patrouille.</li> <li>- dotation d'un laboratoire</li> </ul>
Les commissionnaires en douane	- Les commissionnaires agréés en douane en exercice au poste frontalier de Ouangolo sont au nombre de 34.	- Ces commissionnaires en douanes disposent chacun d'un bureau privé.	- dotation des PCJ en bureaux dédiés aux transitaires pour la facilitation des traitements des dossiers et des déclarations ;

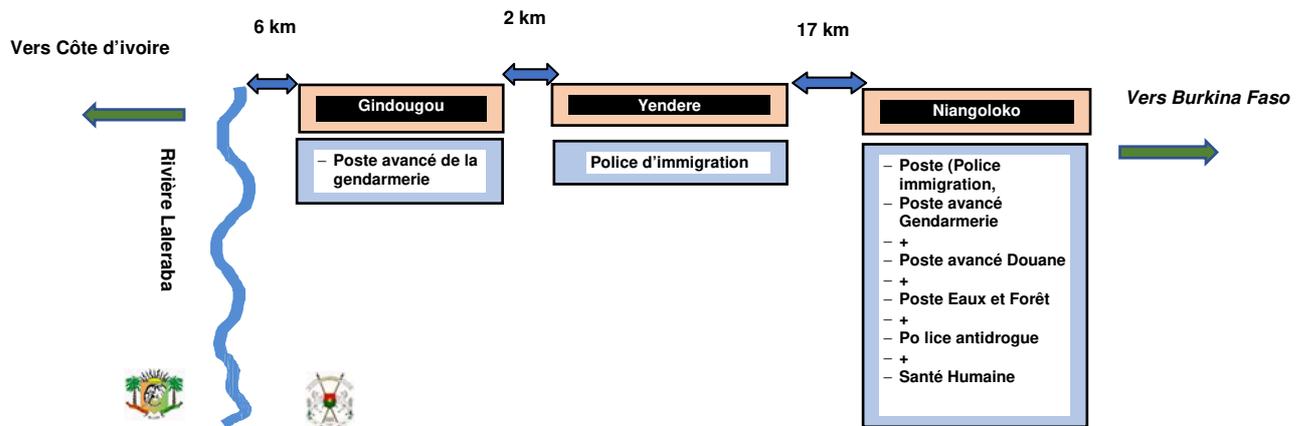
**4.2.3. Description des postes de contrôle frontaliers du Burkina Faso**

Les postes de contrôle sont localisés dans trois localités distinctes (la ville de Niangoloko et dans les villages de Yendéré et Guindougou).

Le village de Yendéré est la première localité que l'on rencontre en venant de Côte d'Ivoire et la dernière en sortant du Burkina Faso. Le deuxième Guindougou, où est localisé le poste de contrôle avancé de la Gendarmerie est situé à 6 kilomètres de la rivière Lalérabé qui délimite la frontière entre les deux pays.

Le village de Yendéré où est situé le poste de Police se trouve à 2 km de Guindougou et à 8 km de la rivière Laléraba. La ville de Niangoloko où se trouvent le bureau de douane et le deuxième poste de la gendarmerie est situé à 25 km de la frontière entre la Côte d'Ivoire et le Burkina Faso.

Les figures ci-après présentent une configuration des postes frontaliers de Gindougou Yendere et Niangoloko.



Les services identifiés au niveau des différents postes sont répartis de la façon suivante :

Tableau 6 : Les infrastructures, les équipements et le personnel des services.

Service de contrôle	Localisation	Bâtiment et équipement	Personnel	Activités et missions
Service de la douane	Bureau de douane situé à la sortie nord de la ville de Niangoloko	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Espace d'environ (1.0) hectares.</li> <li>- bâtiment administratif constitué de plusieurs bureaux occupés par les différents services,</li> <li>- 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)</li> <li>- 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</li> <li>- 1 magasin de stockage des marchandises saisies Site est alimenté en eau potable par un système autonome Système de la douane est informatisé.</li> <li>- Les services sont Informatisés</li> <li>- Le poste est également équipé d'un pèse essieux.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 1 Chef de bureau de Douane 1 Administrateur des Services Financiers 1 Chef de Brigade,</li> <li>- 4 Chefs d'Escouade 4 Adjoints aux Chefs d'Escouade 30 Agents douanes 1 Informaticien 1 Chauffeur 1 Secrétaire</li> <li>- 3 Agents affectés aux barrières 3 Agents d'entretien</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Toutes opérations de dédouanement et de fouilles</li> <li>- 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.</li> </ul>

Service de Police	Poste de contrôle frontalier de Yenderé	<ul style="list-style-type: none"> <li>- La gendarmerie et la police d'immigration occupent le même poste.</li> <li>- Le service des eaux et forêts et la police anti-drogue occupent le même poste (pas de guérite)</li> <li>- Déplacement et communication des agents : ils le font par leurs propres moyens</li> <li>- Le commissariat de police de Niangoloko</li> <li>- Le poste n'est pas informatisé, tous les documents sont traités manuellement.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Agents du commissariat de Yenderé et les agents de surveillance de trafic de drogue viennent de la Direction Régionale de Niangoloko Equipe composée de 4 Sous-officiers et d'1 officier qui est le Chef de Poste mobilisés pour une semaine.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Contrôle d'identité, vérification des documents présentés, fouille des véhicules et des bagages</li> <li>- Ouvert tous les jours de la semaine 24h/24h. Les agents accomplissent cette mission conjointement avec les services de la gendarmerie.</li> </ul>
-------------------	---	---	---	---

Service de contrôle	Localisation	Bâtiment et équipement	Personnel	Activités/Missions
Service de Gendarmerie	Poste de Gendarmerie de Yenderé est un avancé est situé à 8 km de la frontière ivoirienne et à 17 Km de Niangoloko. Poste créé après l'éclatement de la crise ivoirienne en septembre 2002.	Même baraque avec les agents de Douane	6 agents sont affectés par jour (24h) au poste de contrôle de la frontière.	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Recherche d'information</li> <li>- Maintien de l'ordre</li> <li>- Alerte</li> <li>- Procédure pour toute infraction et accidents</li> <li>- Secours.</li> <li>- Ouvert tous les jours de la semaine 24h/24h.</li> </ul>
Service de contrôle Eaux et Forêts	Bureau des agents des eaux et forêts de Niangoloko situé à proximité de la préfecture de Niangoloko.	Service des Eaux et Forêts dispose d'un bâtiment 3 pièces à Niangoloko.	3 agents	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 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</li> </ul>
Service de contrôle de la santé	Inexistant	Inexistant	Inexistant	Inexistant

Service de Contrôle Vétérinaire	Vers la sortie sud de la ville de Niangoloko à environ 150 m du poste de frontalier de la douane.	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 1 bâtiment de 2 pièces situé à Nielle</li> <li>- Manque d'équipement adéquat, pour procéder à un contrôle sanitaire des animaux en transit, après les formalités douanières au bureau de douane.</li> </ul>	Responsable vétérinaire Stagiaire intervenant au poste de douane à la gare de train et également dans toute la province de Niangoloko pour faire la vaccination des bétails.	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Surveillance épidémiologique pour le passage des animaux à la frontière.</li> <li>- Contrôle des Camions de bétails (bœufs ; moutons, cabris, poulets) et à l'inspection des produits alimentaires comme le lait en poudre, la sardine la mayonnaise</li> </ul>
Service de Contrôle Phytosanitaire	Bureau du service de contrôle phytosanitaire aux alentours du poste de douane de Niangoloko	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Partage le même bureau que le service de contrôle vétérinaires à Niangoloko. Un petit bâtiment de 2 pièces.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 4 agents, mobilisés au poste frontalier de Niangoloko</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Contrôle de la qualité des produits d'origine végétale</li> </ul>



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

<b>Poste de frontalier de Niangoloko république du Burkina Faso</b>			
<b>Structures</b>	<b>Besoins en personnel des PCJ</b>	<b>Besoins en bureaux des PCJ</b>	<b>Autres besoins et équipements</b>
Services de contrôle des Douanes	50 Agents	50 bureaux	<ul style="list-style-type: none"> <li>– un bâtiment pour le service Ecor ;</li> <li>– une salle de jeux et de buvette ;</li> <li>– une salle de soin ;</li> <li>– une salle de repos ;</li> <li>– une salle de réunion ;</li> <li>– une direction de la DARV ;</li> <li>– un scanner immobile ;</li> <li>– une salle destinée aux transitaires.</li> <li>– Dotation en connexion informatique fiable.</li> </ul>
Services de contrôle de la Police	15 Agents	12 bureaux	<ul style="list-style-type: none"> <li>– une salle de jeux et de buvette ;</li> <li>– une salle de soin ;</li> <li>– une salle de repos ;</li> <li>– dotation en véhicule de patrouille ;</li> <li>– dotation en appareil d'identification de transmission ;</li> <li>– dotation en appareil de détecteur de métaux ;</li> <li>– dotation du service en scanner.</li> </ul>
Service de contrôle de la santé humaine	7 agents	3 bureaux	<ul style="list-style-type: none"> <li>– une salle d'attente ;</li> <li>– une salle d'observation ;</li> <li>– une salle de repos pour les agents en service.</li> </ul>
Service de contrôle Vétérinaires	(5 agents) Un chef de poste et 4 agents de contrôle	2 bureaux	<ul style="list-style-type: none"> <li>– matériels d'inspection des produits ;</li> <li>– des blouses ;</li> <li>– des tables ;</li> <li>– des moyens de locomotions et de patrouille.</li> <li>– Dotation du service en laboratoire.</li> </ul>
Service de contrôle Phytosanitaire	(5 agents) Un chef de poste et 4 agents de contrôle	2 bureaux	<ul style="list-style-type: none"> <li>– matériels d'inspection des animaux ;</li> <li>– des blouses ;</li> <li>– des tables ;</li> <li>– des moyens de locomotion et de patrouille.</li> </ul>
Les commissionnaires en douane	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Les commissionnaires agréés en douane en exercice au poste frontalier de Niangoloko sont au nombre de 24.</li> </ul>	Ces commissionnaires en douane ne disposent pas tous d'un bureau privé. Ils opèrent souvent à 3 ou 4 dans un même bureau.	<ul style="list-style-type: none"> <li>– dotation des PCJ en bureaux dédiés aux transitaires pour la facilitation des traitements des dossiers et des déclarations ; dotation des PCJ en bureaux dédiés aux transitaires pour la facilitation des traitements des dossiers et des déclarations ;</li> </ul>



			<ul style="list-style-type: none"> <li>- Construction et aménagement d'un espace dédié aux transitaires à Laleraba pour la reconstruction des bureaux privés.</li> </ul>
--	--	--	--

Les services identifiés au niveau des différents postes sont repartis de la façon suivante :



Photo 11 : une vue des bâtis du poste de police de Yenderé Burkina faso



Photo 12 : une vue des installations des services de la douane de Niangoloko



Photo 13 : Consultation des autorités administratives et les forces de défense et de sécurité de Niangoloko



Photo 14 : une vue de la succursale de la chambre de commerce et d'industrie de Niangoloko.

### 4.3. Synthèse des perceptions, préoccupations et recommandations sur le projet.

#### 4.3.1. Les attentes

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 du PCJ de Laleraba est utile et salubre et constitue un projet majeur dans la politique de mise en



place des grandes infrastructures de transport routier entre la Côte d'Ivoire et le Burkina Faso. Le projet est considéré comme l'une des meilleures actions publiques dans la perspective d'accroître la mobilité et la fluidité du trafic, la réduction du temps de parcours du corridor ainsi que la valorisation des localités bénéficiaires du projet.

Globalement, les travaux de 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. Elles comptent sur la possibilité de 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.

Les PCJ de Laleraba vont favoriser :

- le développement des activités économiques (petit commerce);
- les nombreuses opportunités des emplois pour les jeunes ;
- le développement de la zone d'influence des PCJ et l'amélioration des conditions de vie (amélioration des infrastructures sociales et routières, désenclavement, l'électrification, etc.) ;
- la diversification des revenus à travers la réhabilitation et la construction des bâtis.

Par contre, c'est dans la prise en charge des intérêts des uns 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.

#### **4.3.2. 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 différents 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, de petites places d'affaires, d'ateliers divers situés à la limite de l'emprise du projet à Laléraba ;
- 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 dans 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 du 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 d'abandon et de la non réhabilitation des gîtes d'emprunt à la fin des travaux.
- les risques d'augmentation de l'insécurité liés à la présence des personnes étrangères ;
- l'augmentation du coût de vie dans la zone du Projet ;

#### **4.3.3. 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 revenu 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 ;
- 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 du 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 gîtes d'emprunt qui seront ouverts durant la phase des travaux.

#### **4.3.4. Doléances des populations riveraines**

Les doléances des populations riveraines du projet comprennent :

- le recrutement des jeunes dans la société ;
- l'appui à la réalisation de certaines œuvres sociales (salle de classe, centre de santé, puits, hangar, case à palabre, mosquée, foyers 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 jeunes diplômés ;
- l'appui à la formation des populations sur les nouvelles techniques et le renforcement des capacités ;
- l'attribution de certains postes de responsabilité aux riverains ;
- rendre transparentes les conditions de recrutement du personnel ;
- etc.

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.

Le projet de construction des PCJ est un projet qui a gagné l'adhésion de tous les acteurs malgré l'existence d'un certain nombre de craintes qu'il faudrait prendre en compte. 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 de l'ouvrage.

Les PV des résultats des consultations publiques menées auprès des acteurs concernés figurent en Annexe 2 du présent rapport.

Les tableaux ci-après de synthèses des avis suggestions observations et recommandations spécifiques des services et structures intervenants aux postes de frontaliers de Ouangolodougou et de Laleraba.

#### **4.3.5. Avis suggestions observations et recommandations des services et structures intervenants aux postes frontaliers de Ouangolo et Laleraba.**

Ce tableau résume les avis et suggestions des structures et services enquêtées durant la phase de collecte des informations terrain de Ouangolodougou et Laleraba.

Structures et services	Avis Suggestions et recommandations
Services de la douane ivoirienne	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Accroissement sensible des recettes douanières,</li> <li>- échanges des données pour permettre aux opérateurs économiques et leurs agents d'avoir un point unique d'entrée de données (par exemple un système de guichet unique) ;</li> <li>- utilisation de procédures intégrées et d'inspections en commun ou déléguées ;</li> <li>- Uniformisation des contrôles d'amélioration des conditions de vie et de travail des usagers des deux pays.</li> </ul> <p><b><u>Doléances</u></b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Mettre en place un programme de formation et de sensibilisation des agents des PCJ.</li> <li>- Disposer d'une connexion fiable et sécurisée.</li> </ul> <p><b><i>Le service du bureau de la douane de Ouangolo est favorable à la construction des PCJ de Laleraba.</i></b></p>
Associations des Commerçants de Ouangolo.	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Les PCJ aident à faciliter le passage et réduire les coûts, les retards et les harcèlements notés aux frontières de la sous-région.</li> <li>- Réduction du temps perdu pour les importateurs de marchandises à partir du Port autonome d'Abidjan. Idem pour ceux qui exportent les produits locaux dans le sens inverse.</li> </ul> <p><b><i>Ils sont de ce fait favorables à la construction des PCJ de Laleraba.</i></b></p>
Association des Transporteurs de Ounangolodougou .	<ul style="list-style-type: none"> <li>- les PCJ vont favoriser la fluidité du trafic et la disparition probable des faux frais. Ce qui est de nos jours une préoccupation majeure pour les commerçants et les transporteurs.</li> </ul>
Police du contrôle de l'immigration	<ul style="list-style-type: none"> <li>- La présence des PCJ va faciliter le contrôle et la vérification des identités des passagers.</li> <li>- contribuer à améliorer les conditions de travail des services de la police d'immigration.</li> </ul> <p><b><u>Doléances</u></b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- dotation des PCJ en matériels ultramodernes pour le contrôle de l'immigration ;</li> <li>- installation d'une barrière électronique ;</li> <li>- construction d'un hangar pour abriter les voyageurs.</li> <li>- une salle de repos des agents en service.</li> <li>- dotation des PCJ en trois salles pour les gardes à vue (hommes femmes et enfants).</li> </ul> <p><b><i>Ils sont de ce fait favorables à la construction des PCJ de Laleraba.</i></b></p>
Office ivoirien des chargeurs (OIC)	<ul style="list-style-type: none"> <li>- La construction des postes de contrôle Juxtaposés contribuera à la facilitation des</li> </ul>



	<p>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.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- la simplification de la préparation des documents (baisse des coûts de respect des règles pour le déclarant) ;</li> <li>- 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 ;</li> <li>- 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 ;</li> <li>- <b>Ils sont de ce fait favorables à la construction des PCJ de laleraba.</b></li> </ul>
<p>Syndicats des transitaires de Ouangolo</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- les responsables des syndicats des transitaires de Ouangolo ont estimé que le projet n'est pas le bienvenu car il va fortement contribuer à désorganiser leurs activités et entraîner des pertes énormes.</li> </ul> <p>Depuis la mesure du gouvernement de limiter l'âge des véhicules d'importation à 5ans en Côte d'Ivoire, l'activité de l'ensemble des transitaires est au point mort. La délocalisation du bureau de la douane à Laleraba situé à 34 km de Ouangolo va avoir des répercussions très négatives sur leurs activités.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- les transitaires ne sont donc pas favorables pour la construction des PCJ de Laleraba et la délocalisation des bureaux de la douane à Laleraba.</li> </ul> <p><b>Doléances</b> Ils souhaitent cependant que les mesures soient prises pour les accompagner au cas où ce projet doit voir le jour. Ces mesures portent sur la mise à leur disposition des terrains à Laleraba pour la reconstruction de leur bureau ou le maintien à Ouangolo du service minimum pour le traitement des dossiers.</p>
<p style="text-align: center;"><b>Conclusions</b></p> <p>Les différents acteurs ont marqué d'une manière générale, leur adhésion totale au projet sauf les transitaires. Ils sont tous entièrement disposés à accompagner la réalisation du projet voulu et soutenu par les deux états (l'État de Côte d'Ivoire et l'état burkinabè) et l'UEMOA. Toutes les parties souhaitent cependant la prise en compte des besoins et orientations et recommandations formulées pour un meilleur fonctionnement des PCJ de Laleraba.</p>	

**4.3.6. Avis suggestions observations et recommandations des services et structures intervenants au poste frontalier de Niangoloko.**

Ce tableau résume les avis et suggestions des structures et services enquêtées durant la phase de collecte de terrain à Niangoloko.

Structures et services	Avis Suggestions et recommandations
Bureau des douanes de Niangoloko	<ul style="list-style-type: none"> <li>- La simplification de la préparation des documents (baisse des coûts de respect des règles pour le déclarant) ;</li> <li>- 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 ;</li> <li>- 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.</li> <li>- 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.</li> <li>- 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 afférentes.</li> <li>- 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.</li> </ul> <p><b><i>Ils sont de ce fait favorables à la construction des PCJ de Laleraba.</i></b></p>
Poste de contrôle de la gendarmerie	<ul style="list-style-type: none"> <li>- La construction des PCJ constitue un très bon projet pour la fluidité du trafic à la traversée des postes frontaliers.</li> </ul> <p>Les PCJ ont pour vocation :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- La simplification de la préparation des documents (baisse des coûts de respect des règles pour le déclarant) ;</li> <li>- 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 ;</li> <li>- 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.</li> </ul> <p><b><i>Ils sont de ce fait favorables à la construction des PCJ de Laleraba.</i></b></p>
Associations des Commerçants de Niangoloko	<ul style="list-style-type: none"> <li>- L'ensemble des commerçants et les gérants des activités commerciales ont marqué leur désaccord quant à la construction des PCJ à Laleraba et la délocalisation du bureau de la douane de Niangoloko à Laleraba. Selon leur explication la délocalisation de la douane de Niangoloko à Laleraba va entrainer le déclin de Niangoloko et la chute drastique des activités commerciales.</li> </ul>



	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Ils ont soutenu leurs propos en argumentant qu'ils doivent leurs existences en tant que commerçants grâce aux activités qui gravitent autour du poste douanier de Niangoloko et surtout l'arrêt presque obligatoire des voyageurs pour l'achat des marchandises diverses.</li> <li>- Toutefois si le projet doit voir le jour les commerçants souhaitent le maintien d'un service minimal à Niangoloko ou l'aménagement d'une gare routière moderne à Niangoloko pour les transporteurs. Ils souhaitent également, la création d'un point d'escale à Niangoloko afin que leurs activités ne meurent pas.</li> </ul> <p><b>Les commerçants ne sont donc pas favorables à la construction des PCJ de Laleraba.</b></p>
(Associations des femmes de Niangoloko)	Le commerce informel de Niangoloko gravite autour des bureaux de la douane. La plupart des femmes ont pour principale activité le commerce informel exercé dans les alentours des bureaux de la douane. La délocalisation des bureaux de la douane entrainera la fermeture ou la suspension de leurs activités. Les femmes commerçantes de Niangoloko refusent la délocalisation des bureaux de la douane à Laleraba.
Mairie De Niangoloko	- avec la construction des PCJ de Laleraba et la délocalisation des bureaux de la douane les recettes de la mairie vont chuter. La mairie suggère le maintien d'un service minimum de la douane à Niangoloko et invite l'UEMOA a initié des projets de développement et la réalisation de plusieurs infrastructures comme mesures d'accompagnement pour la commune de Niangoloko pour la compensation des pertes qu'elle va subir du fait de la délocalisation des bureaux de la douane à Laleraba.
Syndicats transitaires de Niangoloko	<ul style="list-style-type: none"> <li>- les responsables des syndicats des transitaires ont unanimement estimé que le ce projet n'est pas le bienvenu car il va fortement contribuer à désorganiser davantage leurs activités et entrainer des pertes énormes.</li> <li>- Laleraba est situé à 20 km de Niangoloko si le service de la douane se délocalise cela pourrait avoir des répercutions très négatives sur leurs activités.</li> </ul>
<b>Conclusion</b>	
Les structures décentralisées marquent d'une manière générale, leur adhésion totale au projet de construction des PCJ de Laleraba. Ils sont tous entièrement disposés 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.	

En somme, il ressort des consultations des parties prenantes que l'avènement du projet a l'adhésion de toutes les couches sociales (autorités administratives et municipales, populations riveraines). Cependant, la prise en compte des doléances, des craintes des populations riveraines et la mise en place d'un cadre de collaboration formel est primordiale à l'insertion durable du projet dans son environnement social et économique.

#### 4.4. Description des PCJ de Laleraba

##### 4.4.1. 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 conçues 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 de bétail.

#### 4.4.2. 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. Ce sont:

- une simplification et une harmonisation des procédures de contrôles 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 ;
- un 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 ;
- un 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. 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 contrôle traditionnels ;
- une réduction de la migration clandestine et une 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 ;
- une 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. A



terme, 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 ;

- une 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, ajoutés 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, constitue 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.
- une 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'approprient effectivement le concept et les outils mis à leur disposition. Une sensibilisation et un contrôle continu de ces services sont nécessaires pour espérer obtenir des résultats probants, et justifier l'investissement qui est sensiblement élevé ;
- une 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 ;
- un accroissement sensible des recettes douanières escomptées : la diminution des fraudes et le contrôle effectif des marchandises permettra d'avoir des recettes douanières plus importantes ;
- une réduction de la propagation des maladies transfrontalières par l'obligation effective faite aux usagers et aux voyageurs d'être à jour des vaccinations obligatoires ;
- une amélioration de la sécurité et de la mobilité humaine : des PCJ bien conçus 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.

#### **4.4.3. 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 :

- une réduction de la souveraineté des Etats limitrophes : volonté politique lente à s'exprimer ;
- une 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 ;
- un coût de construction élevé : les changements physiques, structurels, technologiques et institutionnels impliquent également une contribution économique qui peut s'avérer coûteuse pour certains Etats ;
- des obstacles d'ordre culturel, voire linguistique sur certains PCJ, à surmonter ;
- un 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 ;
- Etc.



#### 4.5. Approche stratégique pour la conception des PCJ de Laleraba

---

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 Laleraba 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 acceptable 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 et 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.

#### 4.6. Définition des personnes et des biens passant par les PCJ de Laleraba

---

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 – Burkina Faso, élèves, commerçants habitant les environs du site ;
- voyageurs ;
- conducteurs de véhicules et personnel de bord ;
- personnel en charge de la gestion et de l'exploitation des PCJ ;
- personnel des administrations publiques, parapubliques et du secteur privé ;
- personnel d'intervention ponctuelle (ambulanciers, mécaniciens, dépanneurs, etc.).

Les moyens de locomotion sont :

- moyen pédestre (piétons) ;
- cycles ;
- 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.

#### 4.7. Définition des zones

---

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

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.



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.

## 4.8. Définition des circuits

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

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

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

### 4.8.1. CIRCUIT DES VEHICULES DE PASSAGERS

#### 4.8.1.1. 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 articulés) ;
- Véhicules d'intérêt général prioritaire : police, gendarmerie, douane, 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.

#### 4.8.1.2. 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. Ils se rendent 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.

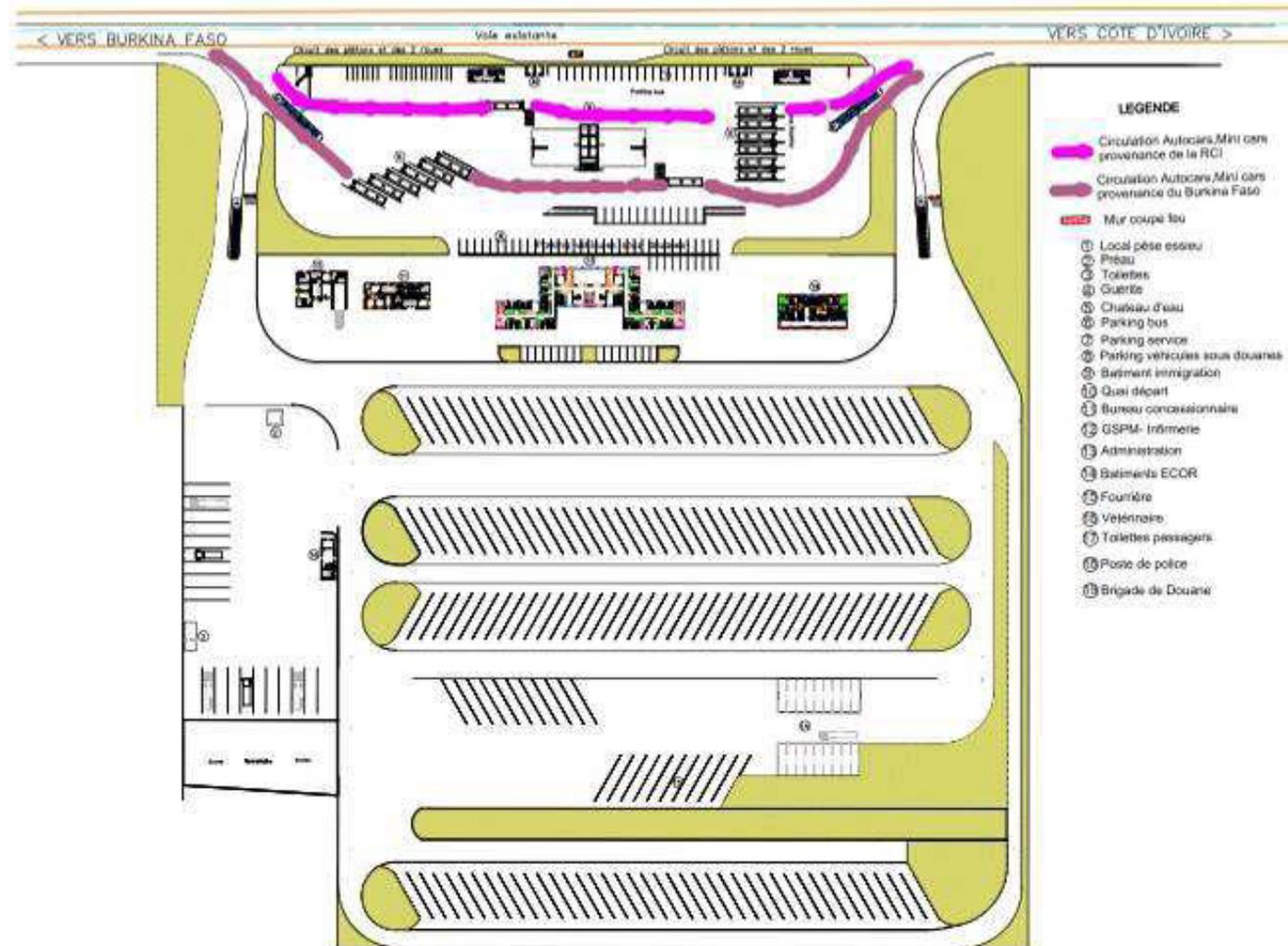


Figure 3 : Circuit des véhicules de transport des passagers



## 4.8.2. Circuit B1 - VEHICULES DE MARCHANDISES

### 4.8.2.1. **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, douane, 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.

### 4.8.2.2. **Circuit emprunté**

Le véhicule de marchandises entrant dans le domaine du poste est enregistré et pesé 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.

Le camion 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 affectés 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 control conjointement par les agents des bridages des deux 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 de façon parallèles 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 saisies des quittances et «bon à enlever», «bon à conduire» pour les vérifications nécessaires et les envoie 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 des box relais du bâtiment administratif 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.

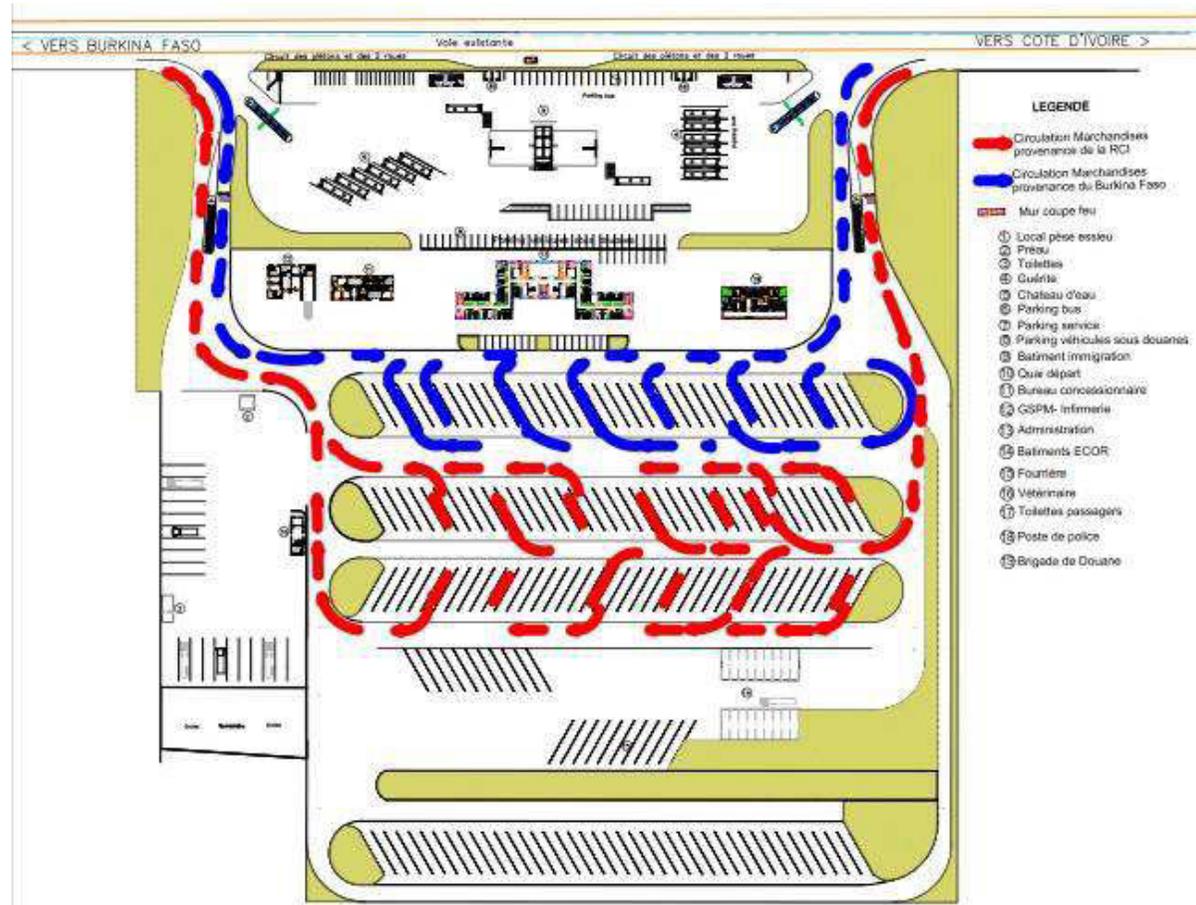


Figure 4 : Circuit des véhicules de transport des marchandises



#### 4.8.3. Circuit B2 – VEHICULES D'HYDROCARBURES

##### 4.8.3.1. **Composition**

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

##### 4.8.3.2. **Circuit emprunté**

Le véhicule d'hydrocarbures 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'utilisateur 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.

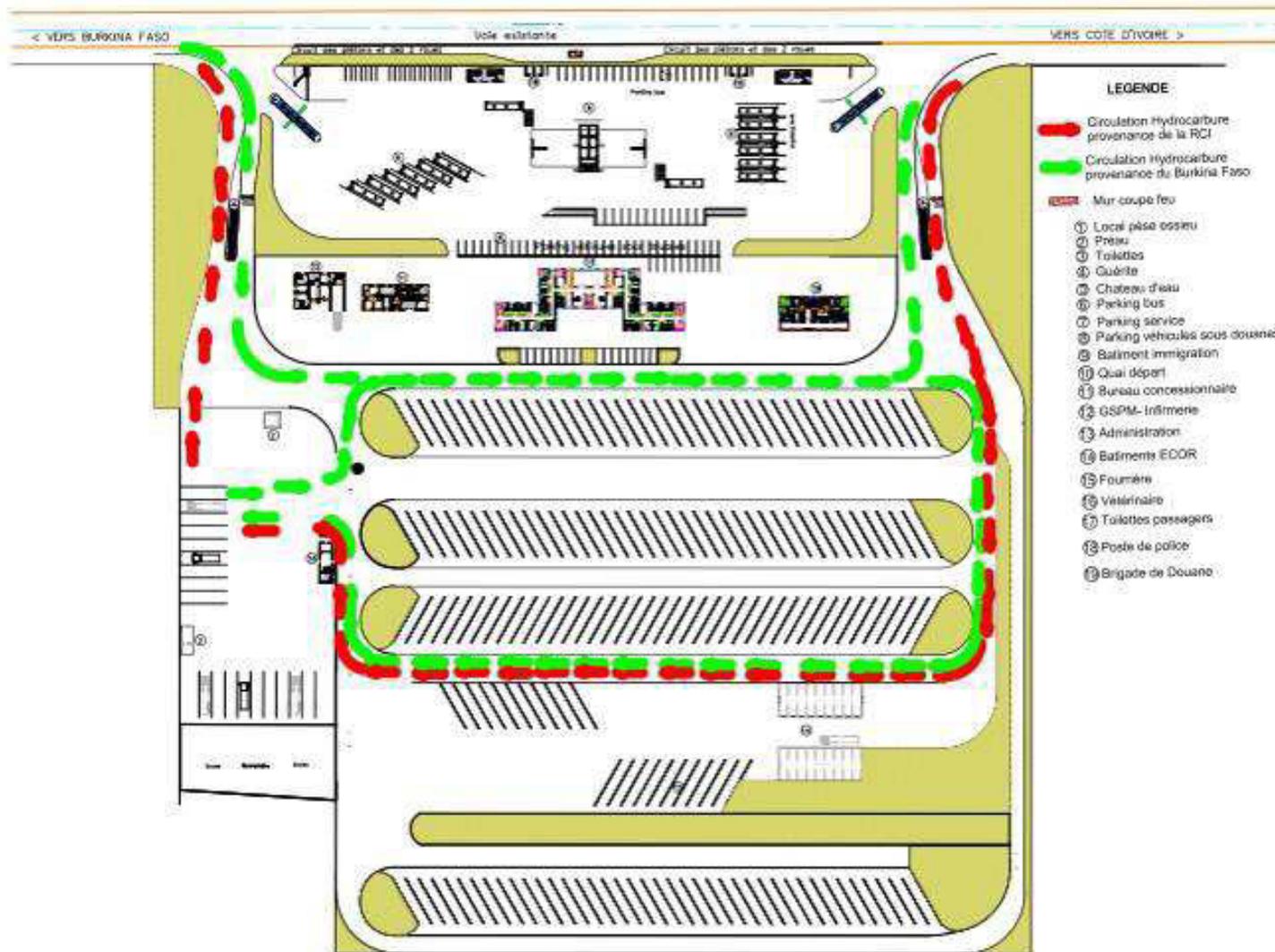


Figure 5 : Circuit des véhicules de transport des hydrocarbures

#### 4.8.4. Circuit C - VEHICULES DE BETAIL

##### 4.8.4.1. **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.

##### 4.8.4.2. **Circuit emprunté**

Le véhicule de bétail provenant, du Burkina Faso ou de la Côte d'Ivoire se fait enregistrer 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.

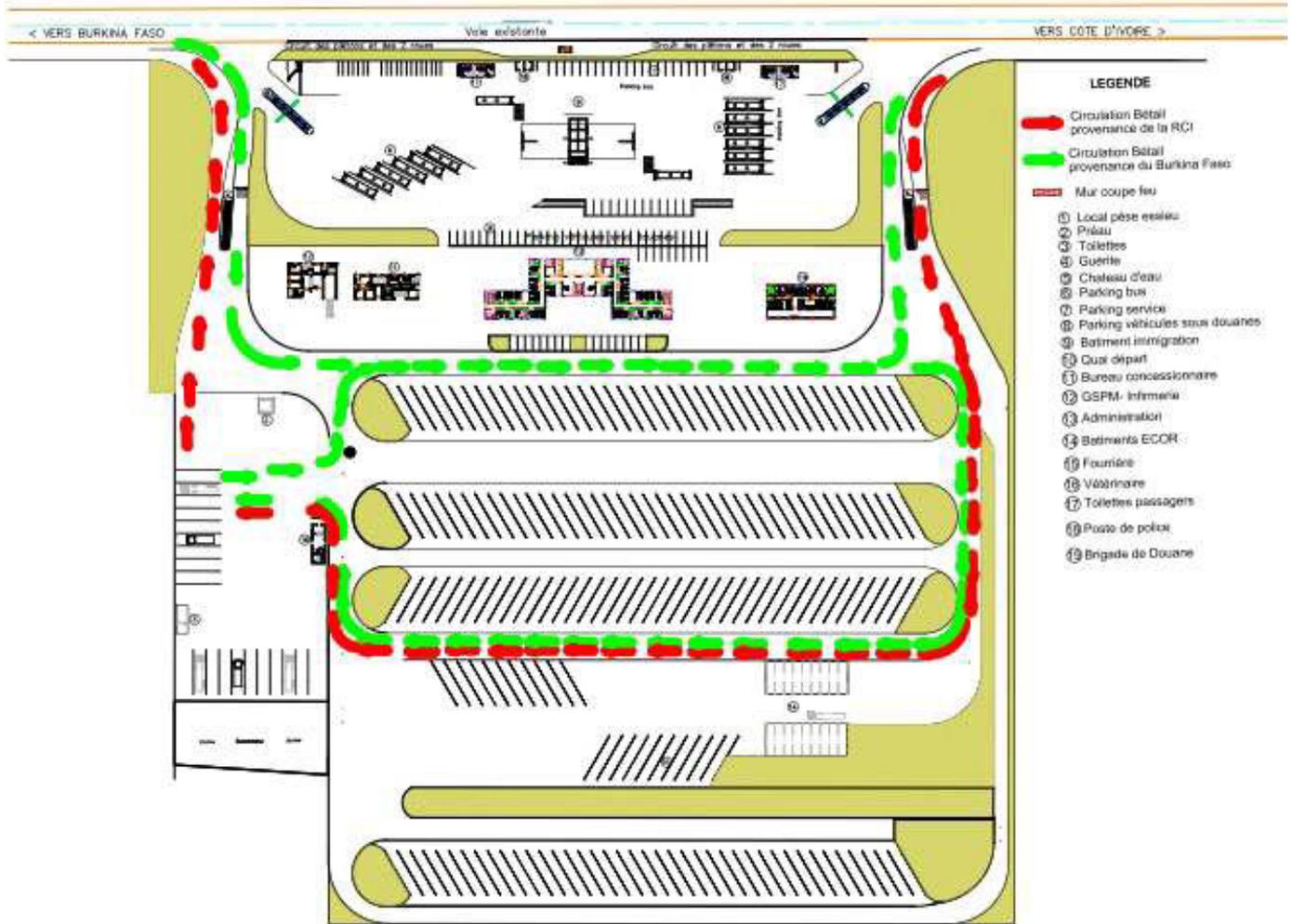


Figure 6 : Circuit des véhicules de transport des hydrocarbures



## 5. ETAT INITIAL DE LA ZONE DU PROJET

### Sommaire

5.	ETAT INITIAL DE LA ZONE DU PROJET .....	81
5.1.	Zones d'influence du projet.....	81
5.1.1.	Zones d'influence directe du projet .....	81
5.1.2.	Zones d'influence indirecte ou diffuse du projet .....	81
5.2.	Caractéristiques de la zone du projet .....	82
5.2.1.	Environnement physique.....	82
5.2.2.	Environnement biologique .....	91
5.3.	Résultat du comptage du trafic sur le poste de Laleraba .....	106
5.3.1.	Evolution journalière du trafic sens 1 Burkina Faso vers la Côte d'Ivoire .....	106
5.3.2.	Evolution journalière du trafic sens 2 Côte d'Ivoire vers Burkina Faso .....	108
5.3.3.	Résultats de l'évolution du trafic hebdomadaire cumulé des sens 1 et 2 sur les 7j /7 .....	110
5.4.	Estimation du nombre de voyageurs sur le corridor de Laleraba .....	111
5.5.	Trafic de marchandises au poste frontalier de Laleraba.....	112
5.6.	Analyses comparatives des résultats de l'étude du trafic au poste frontalier de Laleraba. ....	114
5.7.	Estimation de l'évolution du trafic aux PCJ de Laleraba à l'horizon 2035. ....	114
5.7.1.	Evolution du trafic futur sur le poste de contrôle juxtaposé de Laleraba .....	114
5.7.2.	Performance économique du Burkina faso .....	115
5.7.3.	Performances économiques de la Côte d'Ivoire .....	115
5.7.4.	Hypothèse de croissance sur l'évolution du trafic .....	115
5.7.5.	Caractéristiques socio-économiques du village de Laleraba .....	116

### 5.1. Zone d'influence du projet

La zone d'influence du projet comprend une zone d'influence directe et une zone d'influence indirecte ou diffuse.

#### 5.1.1. Zone d'influence directe du projet

Le site mis à la disposition du projet pour les études se situe entre les latitudes 10,16° N-10,17°N et longitudes 5,08°W-5,06°W. Le terrain retenu pour la construction des PCJ comme indiqué précédemment s'étend sur une superficie d'environ 70hectares 04a50ca selon les options d'aménagements étudiées. Il est situé dans le village Laléraba en Côte d'Ivoire.

Il sera retenu comme zone d'influence directe du projet le terrain des PCJ et ses environs immédiats y compris le village Laléraba dans lequel seront appréhendés les aspects biophysiques et socio-économiques. 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, défrichage du couvert ligneux et herbacé, mouvement des engins de terrassement).

Les zones d'emprunt des matériaux nécessaires (latérite, argile, sable, ballast....) pour la construction des PCJ et aménagements connexes font également partie de la zone d'influence du projet même s'ils sont situés hors de la zone d'étude définie plus haut.

En phase exploitation tout l'environnement sera influencé par le fonctionnement des PCJ.

#### 5.1.2. Zone d'influence indirecte ou diffuse du projet

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 influencer de façon significative le développement local de la Commune de Niangoloko et du département de Ouangolodougou.

Par-delà cette zone physique locale, toute la région du projet et les deux pays font partie de la zone d'influence diffuse du projet du fait des retombées économiques de la facilitation des transports.

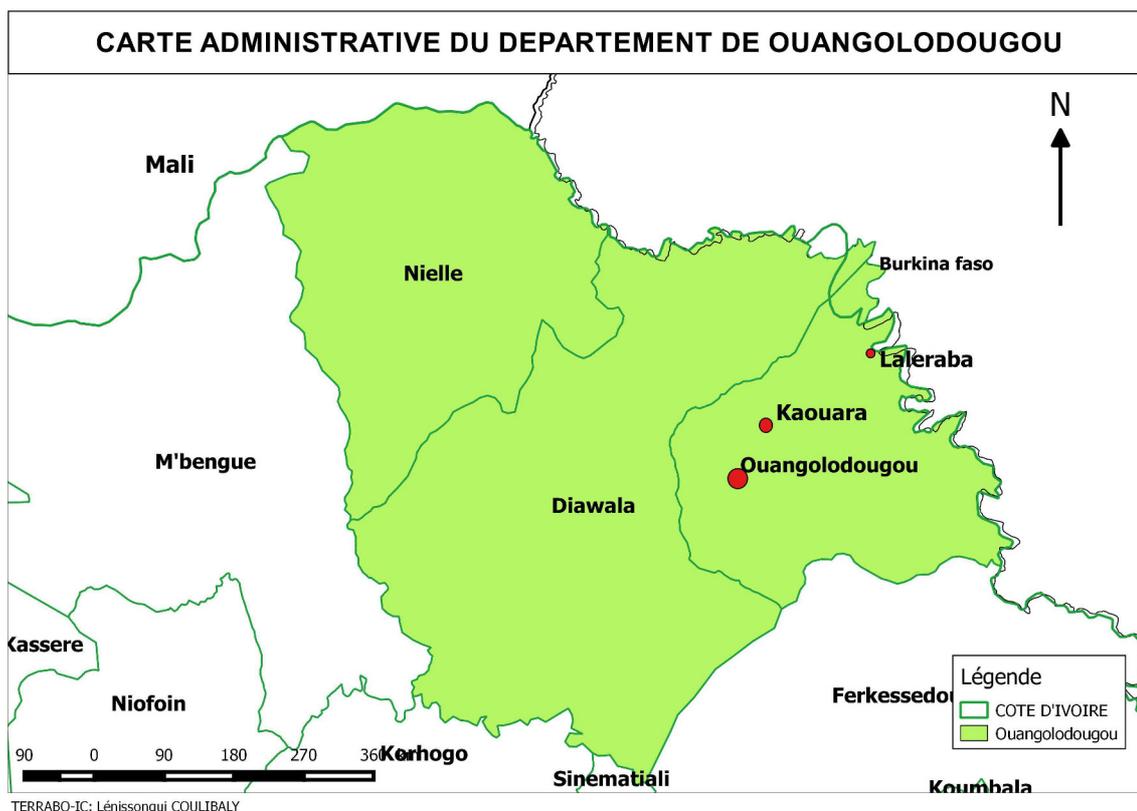


Figure 7 : Carte administrative du département de Ouangolodougou

## 5.2. Caractéristiques 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 nord de la Côte d'Ivoire. De façon générale, l'environnement biophysique du nord de la Côte d'Ivoire est identique à la région sud du Burkina Faso proche du site du projet.

Les données de la station de Ferkessedougou qui est la plus proche de la zone du projet ont permis de décrire la situation climatologique.

### 5.2.1. Environnement physique

#### 5.2.1.1. Données climatologiques

##### Climat et pluviométrie

##### Type de climat

La région du site du projet baigne dans un climat dit tropical de transition ou climat Soudanais. On distingue deux saisons bien différenciées entre des climats de type équatorial et de type désertique chaud :

La description des paramètres du climat se fera à l'aide des données de la station synoptique de Korhogo qui renferme l'ensemble de ces paramètres.

En Côte d'Ivoire le climat est sous l'influence du relief et de la migration du Front Intertropical (F.I.T). Ce dernier mécanisme, régulier et périodique, présente toutefois des variations d'amplitude, qui expliquent en particulier l'extrême variabilité de la pluviométrie annuelle.

Aussi, il n'est pas possible d'étudier le climat de la Côte d'Ivoire à partir de régions géographiques bien découpées et présentant les mêmes caractéristiques climatiques. Cette étude doit tenir compte du régime saisonnier, donc en définitive du régime pluviométrique.

La zone du projet, située au Nord de la Côte d'Ivoire est sous l'influence de deux saisons bien différenciées entre des climats de type équatorial et de type désertique chaud. De juin à septembre, les alizés humides font remonter le front intertropical jusqu'au Nord du pays qui connaît alors une grande saison des pluies. Puis, d'octobre à mai, le front étant descendu au sud du Golfe de Guinée, les précipitations se font alors plus rares : c'est la grande saison sèche.

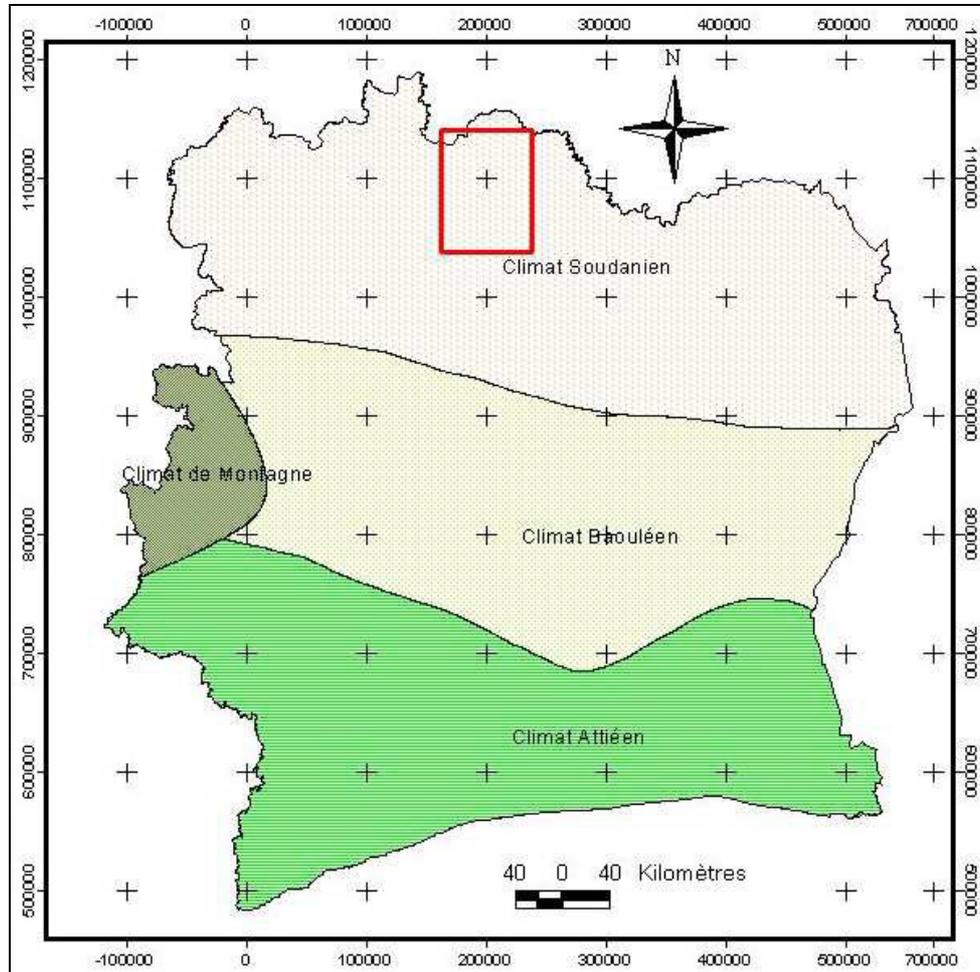


Figure 8: Climat de la zone d'étude

**La saison sèche de début novembre à mi-avril**

Durant la saison sèche, la zone d'étude située à environ 400 km de la mer et 900 km du désert du Sahara subit les effets du continent qui se manifestent par :

- des écarts thermiques élevés ;
- la permanence de la brume sèche ;
- la faiblesse de la nébulosité et l'absence quasi-totale de précipitations au cours de certains mois (décembre, janvier, février).

Par ailleurs, les hauteurs de pluies mensuelles varient de 0 mm en décembre et janvier à 211.7 mm en Août sur la région.

**La saison des pluies de mi-avril à octobre inclus**

Au cours de cette période, on observe des précipitations sous forme d'orages quasi journaliers (en soirée et la nuit) et de fréquents passages de lignes de graines (tornades) donnant des pluies abondantes. Les plus fortes chutes d'eau se produisent en juillet à septembre avec un maximum en août. Malgré la concentration des fortes pluies sur quelques

mois, la saison humide dure six mois et demi. Les premiers orages éclatent en avril et le mois d'octobre reçoit en général plus de 100 mm d'eau.

Malgré la position continentale de cette zone à la limite du Sahel, les hauteurs d'eau annuelles sont relativement élevées (entre 1000 mm et 1600 mm).

### **Analyse saisonnière du climat**

L'utilisation d'une approche simplifiée permet de situer la période des différentes saisons qui composent les différents climats de la Côte d'Ivoire. On peut définir un déficit hydrique climatique D par  $D = ETP - P$  Où :

ET0 : Evapotranspiration potentielle (mm). P: Pluviométrie (mm).

La démarche consiste à considérer l'algorithme suivant :

- Si  $D > 0$  → Mois sec
- Si  $D < 0$  → Mois humide

Cette approche validée sur l'ensemble de la Côte d'Ivoire a permis de ressortir les résultats de la zone climatique du site d'étude. Les résultats indiquent que la zone d'étude comporte deux saisons. D'octobre à Mai, correspond à la saison sèche. De Juin à Septembre, correspond à la saison de pluie avec un maximum en Août (Tableau I).

Tableau 8 : Analyse saisonnière du climat à partir de la station de Korhogo

Mois	ETP (mm/j)	Nbre de jours	ETP (mm/mois)	Précipitations (mm/mois)	(ET0-P) >0	(ET0-P) <0	Type de saison	Nombre de saisons
Janvier	4,44	31	137,55	6,76	130,79		Sec	1
Février	5,52	28	154,62	10,03	144,58			
Mars	5,32	31	164,86	51,48	113,38			
Avril	5,50	30	165,01	89,01	75,99			
Mai	4,98	31	154,31	132,61	21,70			
Juin	4,56	30	136,90	138,58		-1,68	Humide	1
Juillet	4,05	31	125,59	199,39		-73,80		
Août	3,89	31	120,66	240,89		-120,23		
Septembre	4,08	30	122,50	215,54		-93,04		
Octobre	4,34	31	134,61	107,90	26,71	26,71	Sec	1
Novembre	4,46	30	133,79	19,69	114,10			
Décembre	4,17	31	129,36	5,66	123,69			
TOTAL	55,32	365	1679,74	1217,55	750,94	-262,04		1 saison sèche et 1 saison de pluie

### **Pluviométrie**

La pluie annuelle varie entre 620 à 1631 mm pour une moyenne interannuelle de 1177 mm (Tableau 7). Sur la zone du projet, la pluie moyenne annuelle est d'environ 1209 mm.

La figure 1 permet de mieux distinguer la variation des pluies mensuelles au niveau de la région de Ferkessédougou. Le pic de la pluie moyenne est atteint au mois Août.

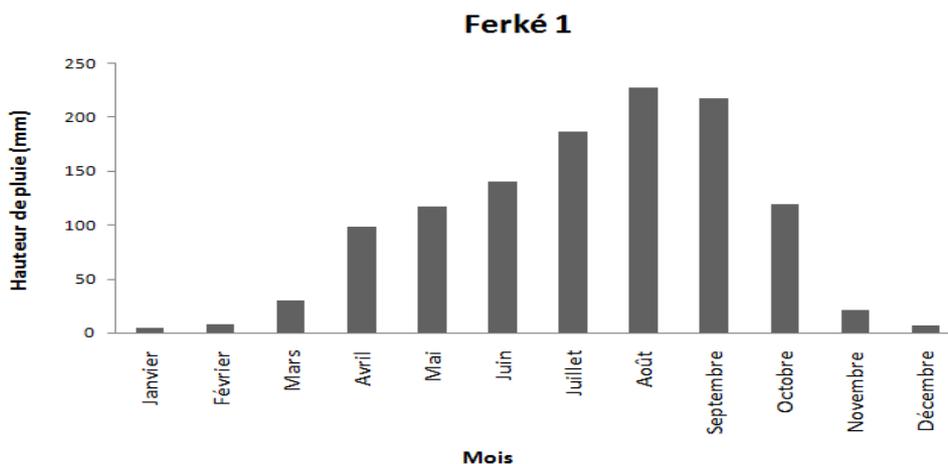


Figure 9 : Variation de la pluie moyenne mensuelle à la station de Ferké 1

### Température

Les variations de température (surtout la température maximale) mettent en évidence les caractéristiques de chaque saison notamment de la saison sèche où souffle l'harmattan et de la saison des pluies où souffle la mousson. Les variations périodiques et régulières de la circulation générale donnent aux conditions annuelles de la température une allure identique et régulière, qui reflète bien l'uniformité et la stabilité de cet élément sous les latitudes tropicales. Globalement en Côte d'Ivoire, l'intrusion de l'harmattan apportera quelques perturbations pendant la saison sèche, mais leurs effets ne seront sensibles que sur l'amplitude diurne et sur les températures minimales et maximales absolues.

Tableau 9 : Paramètres d'estimation des températures minimales et maximales de 1980 – 2007

Mois	Température Minimale (°C)						Température Maximale (°C)					
	Min	Max	Med	Moy	ET	CV	Min	Max	Méd	Moy	ET	CV
Jan	11,80	17,00	14,70	14,72	1,47	0,10	27,10	37,10	34,70	34,27	1,99	0,06
Fev	14,10	22,40	18,10	18,04	2,19	0,12	29,20	38,10	36,40	36,10	1,96	0,05
Mars	18,80	24,50	21,60	21,60	1,59	0,07	30,00	38,60	37,40	36,73	1,81	0,05
Avr	20,10	24,60	23,05	22,76	1,10	0,05	29,00	38,20	35,90	35,66	1,73	0,05
Mai	19,80	24,00	22,10	22,13	1,04	0,05	28,50	36,10	34,40	33,91	1,85	0,05
Juin	18,40	22,40	21,20	21,06	1,03	0,05	27,40	32,70	31,90	31,66	1,16	0,04
Juil	18,20	22,20	20,90	20,56	1,10	0,05	26,20	32,60	30,60	30,44	1,30	0,04
Aout	18,10	21,90	20,85	20,58	1,02	0,05	27,50	32,50	30,35	30,28	0,97	0,03
Sep	18,40	24,40	20,70	20,63	1,10	0,05	29,90	32,90	31,25	31,23	0,70	0,02
Oct	18,20	22,00	20,75	20,49	0,97	0,05	30,90	34,90	33,00	33,05	0,91	0,03
Nov	15,20	21,20	18,80	18,68	1,76	0,09	31,20	35,60	34,30	34,09	1,13	0,03
Dec	12,40	25,00	14,65	15,15	2,54	0,17	27,80	35,30	33,80	33,41	1,85	0,06

### Insolation

L'insolation baisse considérablement durant la saison humide (juin – août). La durée totale de l'insolation dans la zone concernée par le projet est estimée à 3206 heures en moyenne par an (tableau 9).

### Évaporation

L'évaporation est très importante durant la saison sèche (Octobre – Mai) avec un pic en Mars (242 mm en moyenne au cours de l'année) qui correspond à la présence de l'harmattan. Pendant la saison des pluies (Juin-septembre), l'évaporation est moins importante.

## Vent

La vitesse moyenne annuelle du vent s'établit aux environs de 0,7 à 0,8 km/h. La vitesse moyenne la plus forte observée pour une période de 12 heures est de 23,2 km/h.

### 5.2.1.2. Relief

Le relief du site est peu contrasté et peu varié. Il se présente comme une pénéplaine dont l'altitude varie entre 270 mètres et 300 mètres. Les plaines et les plateaux sont les deux types de relief rencontrés dans la partie ivoirienne du bassin de la Comoé. Les plateaux occupent la grande partie du bassin versant, notamment le centre et le nord. L'altitude de ces plateaux varie entre 200 mètres et 500 mètres.

### 5.2.1.3. Géologie et pédologie

La carte géologique de la Côte d'Ivoire à l'échelle 1/1 000 000 situe le site du projet dans des formations dont le substratum est constitué de granites des massifs médians rajeunis, de plateforme et différenciés datant du précambrien moyen.

Les études géotechniques réalisées sur ce site montrent que les sols sont des sables latéritiques, la carapace latéritique, des graveleux latéritiques argileux. On note par endroits une couche de terre végétale de 10 cm d'épaisseur.

### 5.2.1.4. Ressources en eaux

#### Eaux souterraines

Au niveau de la Côte d'Ivoire, les formations géologiques qui couvrent le bassin de la Comoé appartiennent au bassin sédimentaire et au socle précambrien. Le bassin sédimentaire, situé à l'extrême sud du bassin, est constitué des formations du Quaternaire (d'alluvions fluviales et de sédiments côtiers) et des formations du Tertiaire et du Secondaire (sédiments argilo-argileux). Les formations du socle précambrien qui couvrent la plus grande partie du bassin sont dominées par les schistes dans lesquelles est logé le lit du fleuve Comoé. A ces formations géologiques, s'ajoutent quelques intrusions granitiques des massifs médians rajeunis et de plates-formes indifférenciées localisées en partie dans le Nord du bassin.

Du point de vue géologique, trois grandes formations composent le bassin. Ce sont :

- les formations magmatiques ;
- les formations métamorphiques ;
- les formations sédimentaires.

Au niveau de la partie ivoirienne, près de 97,5% des ressources en eau souterraine se rencontrent dans les altérites et dans les roches fissurées du socle précambrien et seulement 2,5% dans les formations sédimentaires. Ainsi, trois types d'aquifères sont à distinguer dans le bassin versant de la Comoé; ce sont :

- les aquifères d'altérites ;
- les aquifères du socle ;
- les aquifères des formations sédimentaires.

Les aquifères ou réservoirs d'eaux souterraines de la zone du projet se rencontrent dans les horizons d'altérites au toit du socle et les granito-migmatites.

**Aquifères des altérites** : Sur les granitoïdes, ce réservoir est composé, de haut en bas, de cuirasse latéritique, sables argileux et arènes grenues dont l'épaisseur peut atteindre 50 m en moyenne. Les arènes grenues constituant les niveaux les plus productifs et donc les plus recherchés. L'exploitation des réservoirs d'altérites est en nette régression, du fait des profondeurs souvent assez grandes des niveaux d'eau (20 - 25 m), de l'épaisseur fréquemment faible des altérites saturées (5 m), et surtout des profondeurs des puits-modernes qui ne dépassent pas 35 m.

Pour la réalisation des forages manuels, les arènes grenues des granitoïdes sont les plus indiquées. On les trouve dans les bas-fonds (plaines alluviales) et ces zones sont les plus indiquées pour la réalisation des forages manuels car ces formations ne sont pas dures.

**Aquifères des granito- migmatites :** Le socle granito-gneissique (Granitoïdes) couvre une grande partie de la zone d'étude. Sa partie altérée est caractérisée par une profondeur moyenne de 14 m avec profondeur de socle situé à environ 41 m. Les premières et secondes arrivées d'eau se situent respectivement à 25 et 44 m avec un niveau statique de 7 m et des débits variant entre 3,3 et 6 m<sup>3</sup>/h.

Ce sont des aquifères de fissures dont la présence se déduit du nombre impressionnant des arrivées d'eau dans les forages profonds réalisés directement dans le socle. En effet, à des profondeurs parfois assez élevées sous les horizons latéritiques ont été enregistrées de nombreuses venues d'eau qui témoignent de la richesse en eau des formations cristallines, non nécessairement altérées. L'eau circule dans les roches cristallines à travers les réseaux de fractures à fonction drainante, généralement bien alimentés et capables de fournir des débits assez importants quand ils sont bien captés par les forages. A l'heure actuelle, les forages captant les fractures sont les plus sûrs et les moins influençables par les fluctuations saisonnières, contrairement aux puits réalisés dans les altérites et qui sont placés sous l'influence directe du rythme des saisons.

En général, les forages réalisés dans les zones du projet produisent de faibles débits de l'ordre de 5 m<sup>3</sup>/h,. Les figures 42 à 44 illustrent respectivement les profondeurs, débits et niveaux statiques de la nappe phréatique des localités environnantes du site du côté de la Côte d'Ivoire.

Ces tableaux ci -après présentent la profondeur de nappe phréatique et le début des eaux souterraines dans la zone du projet.

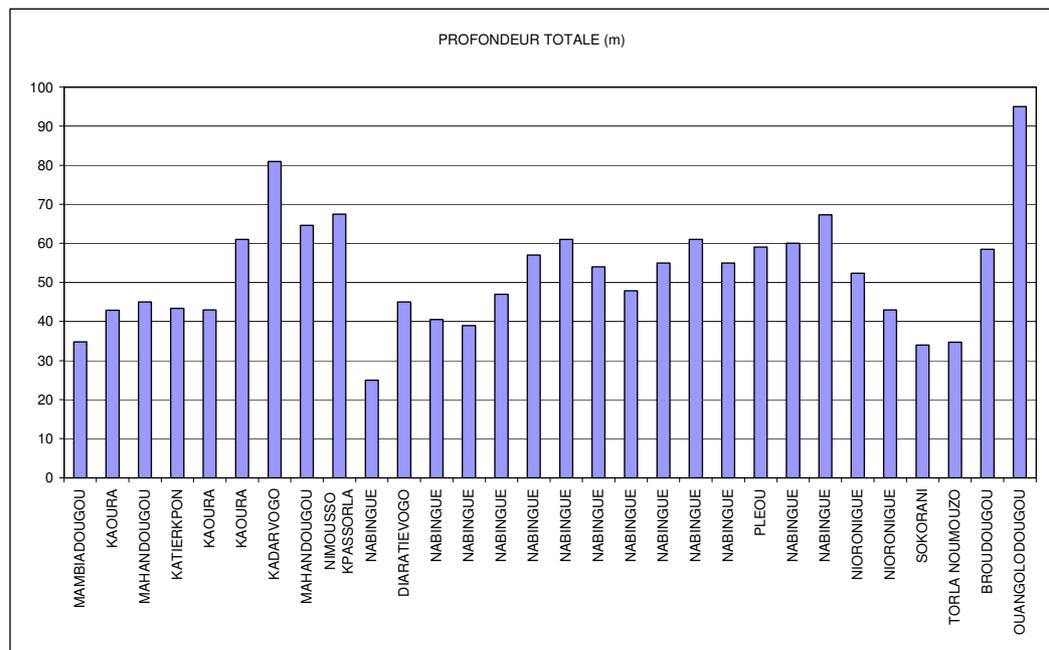


Figure 10 : Profondeurs de la nappe phréatique des localités de la zone du projet

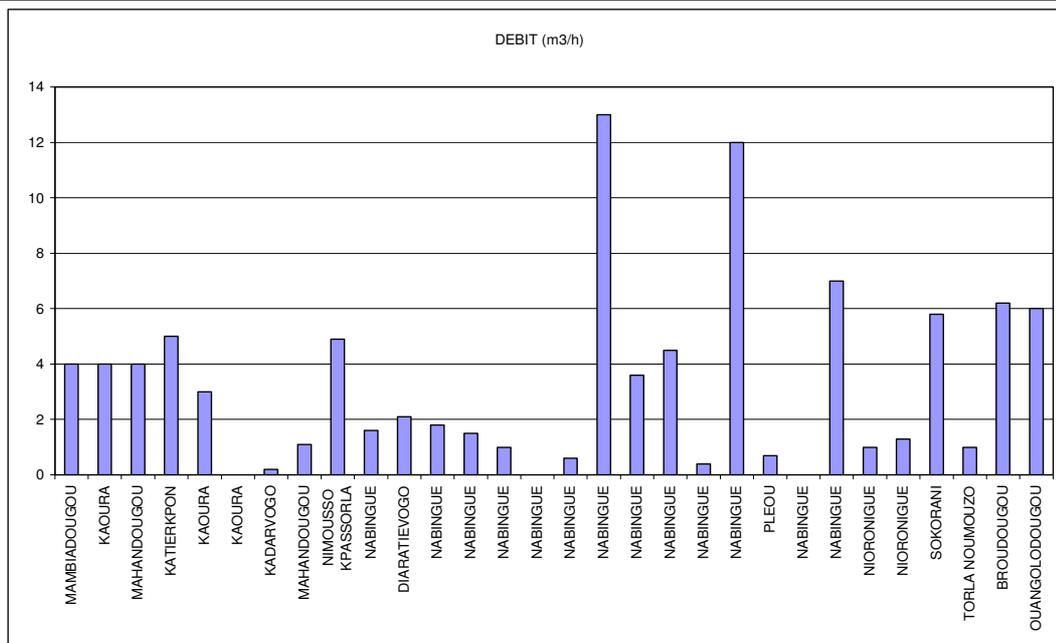


Figure 11 : débits d'eaux souterraines des localités de la zone du projet

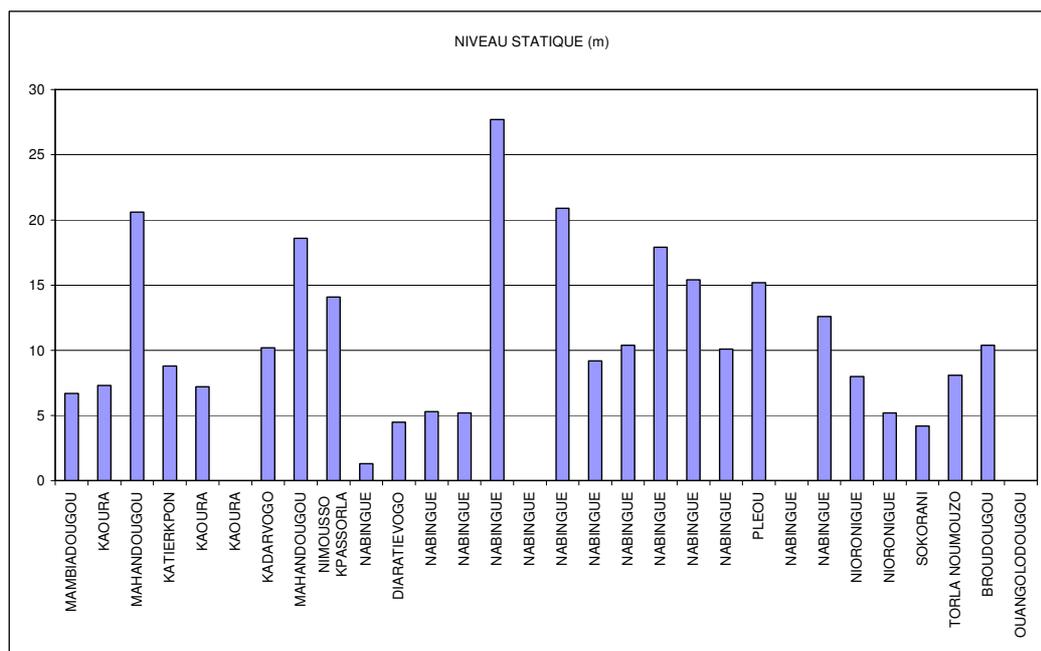


Figure 12 : Niveaux statiques de la nappe phréatique dans les localités de la zone du projet

**Eaux de surface**

La rivière Laleraba, est le plus important dans la zone du projet. Elle est la limite naturelle entre la Côte d'Ivoire et le Burkina Faso.

La rivière Lalériba est un affluent du fleuve Comoé. Le fleuve Comoé, long de 1160 km, prend sa source dans les plateaux gréseux de la région de Banfora au Burkina Faso et suit une direction oblique NNO-SSE avant de prendre un cours Nord-Sud jusqu'à son embouchure à Grand-Bassam (figure 7). Son bassin couvre une superficie de 78100 km<sup>2</sup>.

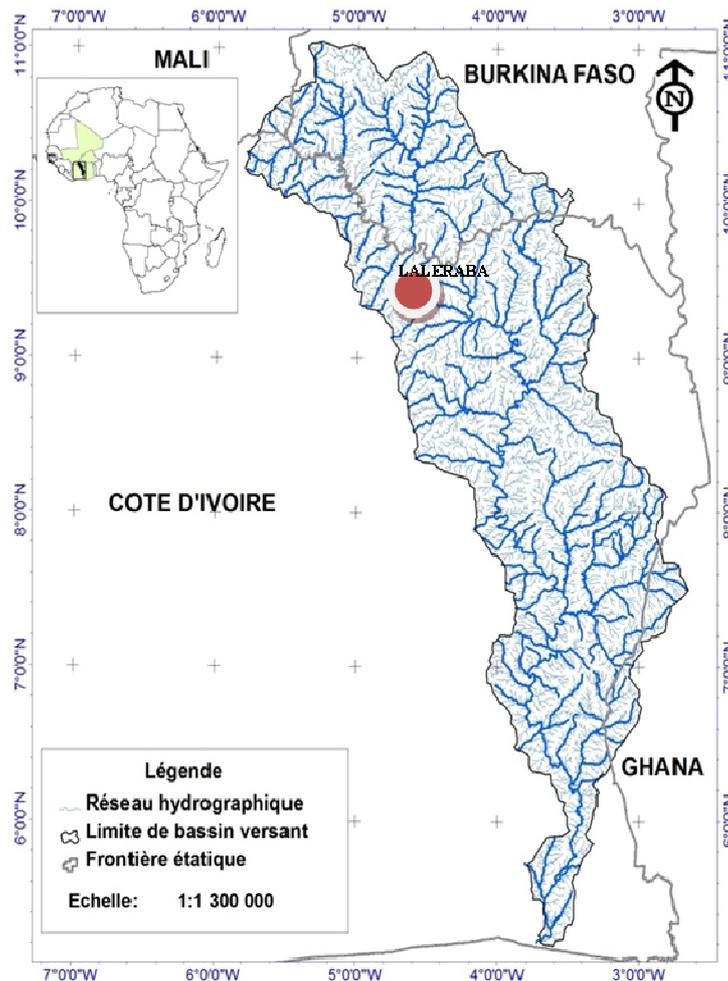


Figure 13 : Bassin versant de la Comoé

### Régime hydrologique du cours d'eau Lalérabé

La rivière Lalérabé, affluent du fleuve Comoé à un régime lié directement au climat de la zone septentrionale de la Côte d'Ivoire. Ainsi, les écoulements s'observent généralement de juin à novembre avec un pic au mois de septembre et l'affluent (Lalérabé) tant vers les basses eaux durant l'autre période (Figure n° 21). C'est dire que le régime unimodal observé correspond bien à celui des bassins de la zone soudano-sahélienne. Une comparaison des écoulements de la période 1955-1969 et de celle de 1970-2000 montre une baisse drastique des débits moyens après la période de rupture survenue en Afrique de l'Ouest autour de 1970. Les caractéristiques statistiques des débits moyens mensuels du Lalérabé à Yendéré sont présentées dans le tableau n°6.

Concernant la disponibilité en eau de la rivière, il faut considérer deux périodes au cours de l'année hydrologique :

- de décembre à mai : écoulement quasi nul dans le lit de la rivière ;
- juin à novembre : existant d'écoulement dans le lit de la rivière.

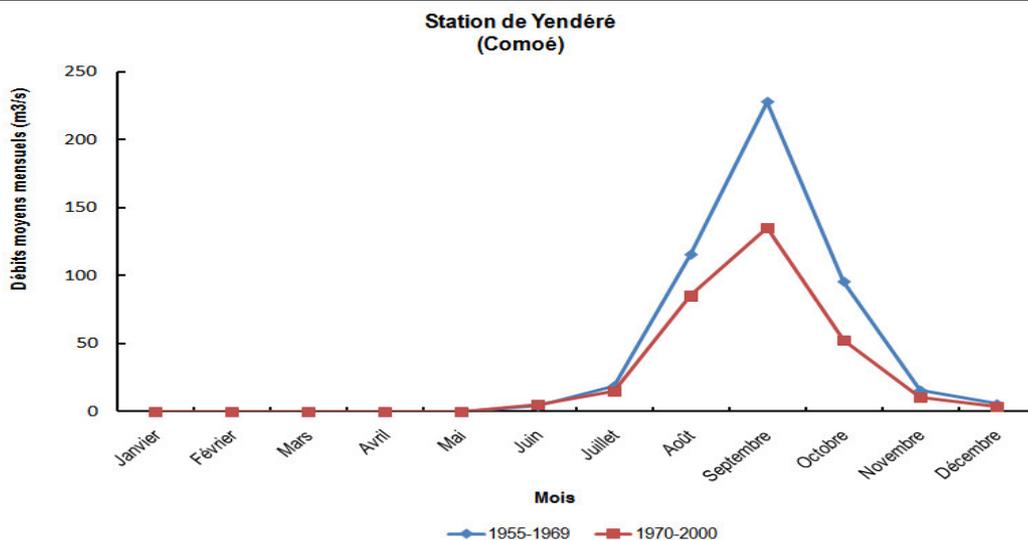


Figure 14 : Évolution du régime hydrologique de la rivière Lalélabé : périodes 1955-1969 et 1970-2000

Tableau 10 : Caractéristiques statistiques des débits moyens mensuels du Lalélabé à Yendéré

Lalélabé	Janv	Fév	Mars	Avr	Mai	Juin	Juil	Août	Sept	Oct	Nov	Déc
Min.	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	2,36	11,83	20,64	8,32	2,55	0,80
Moy.	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	4,71	16,32	95,64	166,80	67,44	12,13	4,21
Max.	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	18,37	49,12	254,24	397,03	177,07	35,33	11,05

La rivière Laleraba est utilisée par les habitants du village Lalélabé (côté Burkina Faso) pour les besoins domestiques (vaisselle, lessive, boisson). La baignade et la pêche à la ligne y sont également pratiquées par les enfants de ce village.

La photo ci-après montre les activités qui se déroulent dans la rivière de Laleraba.



Photo 15 : Vue des activités qui se déroulent dans la rivière de Laleraba

#### Résultats d'analyse des eaux de Laleraba

Les résultats des analyses des eaux de Laleraba effectuées du 17 au 31 mai 2013, dans le cadre du présent projet sont présentés dans le tableau suivant.

Tableau 11 : Résultats d'analyse des eaux de Laleraba

Paramètres	Unités	Références échantillons /résultats	
		Amont	Aval
PH	-	6,8	6,8
Température	°C	28,6	29,9
Conductivité	uS/cm	42,6	42,7
Turbidité	NTU	132	145
MES	mg/L	19	15
Oxygène dissous	mg/L	2,4	1,8
Oxygène dissous	%	33	25
Nitrates	mgNO3/L	4,61	2,05
Ammonium	mgNH4/L	0,50	0,34
Couleur	mgPtCo/L	30,0	74,5
phosphates	mgPO4/L	0,15	0,15
Sulfates	mgSO4/L	25,0	28,0
Chlorures	mgCl/L	8,51	0,71
Calcium	mgCa/L	5,03	2,69
Magnésium	mgMn/L	1,45	1,36
Potassium	mgK/L	2,81	2,76
Aluminium	mgAl/l	0,048	0,057
Plomb	ugPb/L	<10	<10-
Fer	mgFe/L	1,67	1,20
Cadmium	ugCd/L	<0,5	<0,5
Chrome	ugCr/L	<5	<5
Zinc	mgZn/L	<0,2	<0,2
Cuivre	mgCu/L	<0,2	<0,2
Sodium	mgNa/L	3,61	2,96
Azote total	mgN/L	0,33	0,11

Source : TERRABO, 2013

les échantillons analysés sont de classe 3 (faible taux d'oxygène), donc une eau de qualité médiocre. Les eaux de qualité médiocre sont juste aptes à l'irrigation, au refroidissement et à la navigation. La vie piscicole peut subsister dans ces eaux, mais est aléatoire en période de faibles débits ou de fortes températures par exemple. Cette étude n'a pas été actualisée au cours de cette phase, cependant nous pouvons affirmer que ces données physico-chimiques ont très peu variées.

## 5.2.2. Environnement biologique

### 5.2.2.1. **Flore**

Une étude floristique menée sur le site du projet en mai 2013 par le Consultant a permis de définir les caractéristiques de la flore.

#### Etat originel de la végétation de la zone du projet

Selon Guillaumet et Adjanohoun, (1971), la végétation de la région de la zone d'influence du projet est une savane herbeuse du secteur soudanais. Les espèces les plus répandues, représentatives de la strate ligneuse de cette zone sont : *Isobertinia doka*, *Uapaca togoensis*, *Daniellia oliveri*, *Terminalia glaucescens*, *Cussonia barteri*, *Vitex*

*doniana, Crossopteryx febrifusa, Parkia biglobosa, Securidaca longepedunculata, Lophira lanceolata, Pterocarpus erinaceus, Hymenocardia acida, Combretum lamprocarpum, Terminalia laxifloora, Terminalia macroptera, Securinega virosa, Trichilia roka* ; pour la strate herbacée, il s'agit de : *Andropogon tectorum, Beckeropsis uniseta, Aframomum latifolium, Hyparrhenia chrysargyrea*.

#### **Etat actuel de la végétation de la zone du projet**

La zone d'influence du projet est réduite, aujourd'hui, à une végétation naturelle ligneuse dominée essentiellement par *Vitellaria paradoxa* ou karité (**Photo 1**), *Parkia biglobosa* (nééré), *Tamarindus indica* (tamarinier), *Daniellia oliveri*, épargnée de destruction par les paysans à cause de leur importance socio-économiques. Elle comprend également, des vergers d'anacardiens (*Anacardium occidentale*), des fourrés à *Saba senegalensis* et *Zanthoxylum zanthoxyloides* (Photo 2), *S. senegalensis* et *Anogeissus leiocarpa*, et *Diospyros mespiliformis*, puis des jachères de différents âges de cultures vivrières, particulièrement le sorgho.



Photo 16 : Paysage de jachère dominée



Photo 17 : Fourré à *Zanthoxylum zanthoxyloides* par *Vitellaria paradoxa* (karité)

#### **Résultat de l'inventaire des espèces végétales du site de construction des PCJ**

L'inventaire des espèces végétales de la zone d'influence site du projet a porté sur 41 hectares de savane répartis entre les zones destinées à la construction des infrastructures des PCJ et la zone de transhumance . Le reste du site est occupé par des diverses installations.

La zone d'influence du site du projet est composée de végétation naturelle, de plantation d'anacardiens (Photo 2), de jachères de différents âges de cultures vivrières, principalement le sorgho (Photo 3) et de zone d'habitation et d'activités humaines (maison, marchés, gare routière, postes de contrôle de gendarmerie, douane, etc...) (Photo 4). La plantation d'anacardiens couvre environ 7 hectares et la zone d'habitations et d'activités humaines s'étend sur une bande d'environ 30 mètres de part et d'autre de la route.

Cet inventaire des espèces végétales réalisé en 2013 n'a plus fait l'objet d'actualisation, vu que la situation du projet n'a pas fait l'objet d'action anthropique majeure.



Photo 18 : Parcelle d'anacardiers sur le site



Photo 19: Vue d'une jachère



Photo 20 : zone d'habitation et d'activités humaines

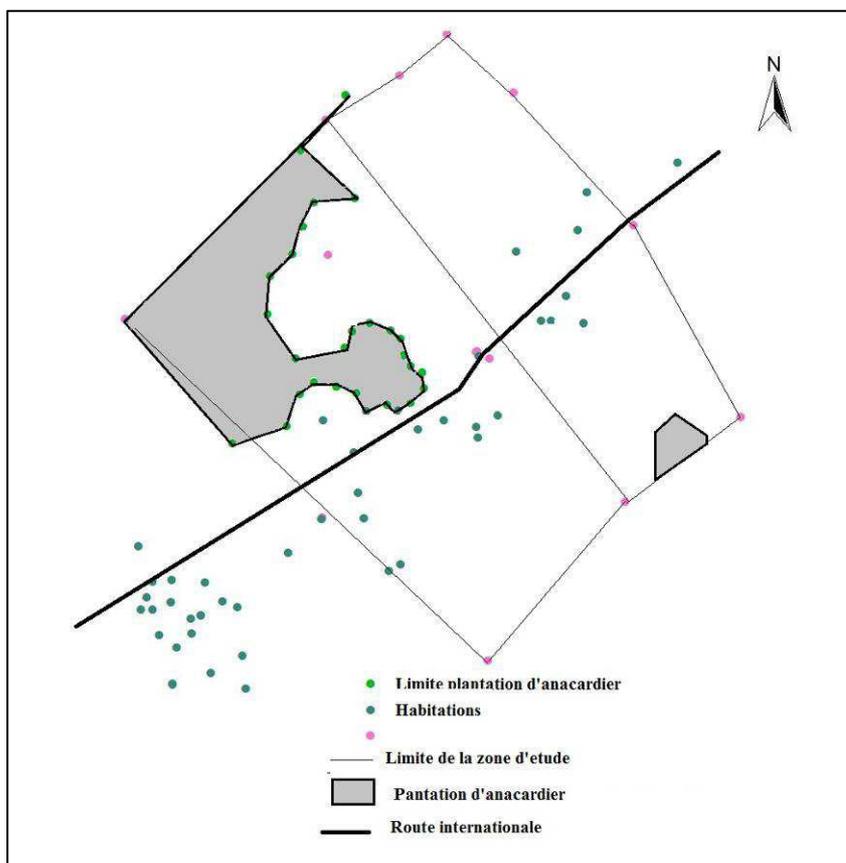


Photo 21 : Carte de la zone d'étude

*Vitellaria paradoxa* ou karité (Photo 6), *Parkia biglobosa*, néré (Photo 7) et *Tamarindus indica*, le tamarinier, sont les espèces généralement épargnées par les paysans lors de la

mise en place des cultures à cause de leur importance socio-économique certaine (utilisation dans l'alimentation et la médecine traditionnelle). Les nombreuses marques d'écorchures observées sur le tronc des arbres de ces espèces attestent du degré de pression exercée par la population sur elles.



Photo 22 : Peuplement de karité préservé sur une parcelle

Photo 23 : Pied de néré préservé sur une parcelle

#### **Richesse floristique et diversité spécifique de la zone de construction des infrastructures**

Dans la zone de construction des infrastructures, les investigations ont permis d'inventorier, au total, 56 espèces végétales réparties entre 40 genres et 19 familles. Les familles dominantes sont les Fabaceae, les Moraceae et les Combretaceae. Ces familles comptent, à elles seules, plus de 40% de l'effectif total des espèces. Elles sont, selon plusieurs études, les plus rencontrées dans la flore ivoirienne (Kouamé, 1998, Bakayoko et al., 2001, Nusbaumer et al., 2005).

Parmi les espèces inventoriées, *Khaya senegalensis* et *Vitellaria paradoxa* sont présentes sur la liste rouge de l'UICN (UICN, 2001). *Vitellaria paradoxa* bénéficie d'une attention particulière au sein des populations pour son importance socio-économique. *Khaya senegalensis* est toute aussi importante, surtout en médecine traditionnelle et comme source d'énergie et bois d'œuvre.

Certaines des espèces sont recherchées pour leurs fruits comestibles. Il s'agit de *Annona senegalensis* (Photo 8), *Detarium macrocarpum*, *Diospyros mespiliformis*, *Gardenia erubescens*, *Parinari curatellifolia*, *Saba senegalensis* (Photo 9) et *Vitex doniana*. D'autres sont utilisées comme plantes médicinales : *Anogeissus leiocarpa*, *Hymenocardia acida*, *Khaya senegalensis* (Photo 10), *Sarcocephalus latifolius* ou comme bois de chauffe : *Isobertinia doka* (Photo 11).



Photo 24 : Pied de *Annona senegalensis* portant un fruit mûr

Photo 25: Pied de *Saba senegalensis* avec fruits mûrs



Photo 26 : Tige de *Vitellaria paradoxa* écorchée

Photo 27 : Tronc de *Isoberlinia doka* utilisé comme bois de chauffe

Sur cette parcelle, 429 individus de diamètre supérieur ou égal à 10 cm ont été recensés (Tableau 8). Elle présente une densité de 23,83 individus/hectare. Cette densité est très faible par rapport à celle généralement observée en milieu de savane (Grouzis et Akpo 2006, Blanchard et al., 2007, Mbayngone et al. 2008). La faible densité peut s'expliquer par la pratique agricole, très courante dans le monde paysan au Nord, qui élimine la majorité des espèces ligneuses lors de la mise en place des cultures, au profit de celles qui sont utiles pour les populations.

Tableau 12 : Liste des espèces et individus à DBH supérieur ou égal à 10 inventoriés dans de construction des infrastructures

Espèces	Famille	Individus
<i>Vitellaria paradoxa</i> C. F. Gaertner	Sapotaceae	243
<i>Parkia biglobosa</i> (Jacq.) R. Br. ex G. Don f.	Fabaceae	39
<i>Tamarindus indica</i> L.	Fabaceae	11
<i>Daniellia oliveri</i> (Rolfe) Hutch. & Dalziel	Fabaceae	8
<i>Piliostigma thonningii</i> (Schumach.) Milne- Redh.	Fabaceae	12
<i>Terminalia macroptera</i> Guill. & Perr.	Combretaceae	11
<i>Vitex doniana</i> Sweet	Verbenaceae	7
<i>Pterocarpus erinaceus</i> Poir.	Combretaceae	10
<i>Diospyros mespiliformis</i> Hochst. ex A. DC.	Ebenaceae	6
<i>Isoberlinia doka</i> Craib & Stapf	Fabaceae	9
<i>Zanthoxylum zanthoxyloides</i> (Lam.) Zepernick & Timber	Rutaceae	4
<i>Acacia ehrenbergiana</i> Hayne	Fabaceae	4
<i>Albizia sp</i>	Fabaceae	1
<i>Ficus glumosa</i> Del.	Moraceae	5
<i>Ficus sp</i>	Moraceae	1
<i>Khaya senegalensis</i> (Desv.) A. Juss.	Meliaceae	4
<i>Lannea velutina</i> A.Rich.	Anacardiaceae	3
<i>Vitex simplicifolia</i> Oliv.	Verbenaceae	

Espèces	Famille	Individus
<i>Anogeissus leiocarpa</i> (DC.) Guill. & Perr.	Combretaceae	3
<i>Lannea acida</i> A. Rich.	Anacardiaceae	1
<i>Manilkara multinervis</i> (Baker) Dubard	Sapotaceae	3
<i>Cassia sieberiana</i> DC.	Fabaceae	2
<i>Maranthes floribunda</i> (Baker) White	Chrysobalanaceae	
<i>Cola cordifolia</i> (Cav.) R. Br.	Sterculiaceae	2
<i>Ficus barteri</i> Sprague	Moraceae	
<i>Bombax costatum</i> Pellegr. & Vuillet	Bombacaceae	
<i>Bridelia ferruginea</i> Benth.	Euphorbiaceae	1
<i>Combretum fragrans</i> F. Hoffm.	Combretaceae	1
<i>Ficus cordata</i> Thunb.	Moraceae	1
<i>Ficus ingens</i> (Miq.) Miq.	Moraceae	
<i>Ficus mucuso</i> Ficalho	Moraceae	1
<i>Ficus</i> sp 2	Moraceae	1
<i>Ficus</i> sp2	Moraceae	
<i>Ficus</i> sp3	Moraceae	
<i>Lannea barteri</i> (Oliv.) Engl.	Anacardiaceae	
<i>Lannea microcarpa</i> Engl. & K. Krause	Anacardiaceae	1
<i>Parinari curatellifolia</i> Planch. ex Benth.	Chrysobalanaceae	1
<i>Piliostigma reticulatum</i> (DC.) Hochst.	Fabaceae	1
<b>Total général</b>		<b>397</b>

*Vitellaria paradoxa* et *Parkia biglobosa*, avec respectivement 243 et 39 individus, sont, de loin, les espèces les plus abondantes. Elles représentent plus de la moitié des individus rencontrés. Elles sont suivies par *Piliostigma thonningii* (12 individus), *Tamarindus indica* et *Terminalia glaucescens* (11 individus chacune).

La densité à l'hectare du karité (*V. paradoxa*) est de 13,5, celle du néré (*P. biglobosa*) est de 2,16. Les autres espèces présentent une faible densité, en dessous de un individu à l'hectare. De même, l'aire basale totale des deux espèces qui dominent la flore (le karité et le néré) est, respectivement, de 39,22 m<sup>2</sup> et 29,74 m<sup>2</sup>. Certes, le nombre d'individus de *V. paradoxa* (karité) est largement supérieur à celui de *P. biglobosa* (néré), mais, les plus gros diamètres sont observés avec *P. biglobosa*. Des aires basales importantes ont également été observées chez *Daniellia oliveri* (10,40 m<sup>2</sup>), *Tamarindus indica* (9,75 m<sup>2</sup>) et *Vitex doniana* (8,25 m<sup>2</sup>).

#### **Richesse floristique et diversité spécifique de la zone de transhumance**

A l'exception de *Khaya senegalensis*, toutes les espèces présentes dans la zone de construction des infrastructures ont été rencontrées dans la zone de transhumance (Tableau 9). Trois espèces du genre *Ficus* (*Ficus mucuso* et deux autres espèces non encore identifiées), *Holarrhena floribunda* et *Lannea barteri* ont, en plus, été inventoriées dans la zone de transhumance.

L'aire basale totale de cette zone est de 39,21 m<sup>2</sup>, les deux espèces dominantes, *Vitellaria paradoxa* et *Parkia biglobosa* représentant, à elles seules, plus de 75 % de cette aire basale, soit 30,28 m<sup>2</sup>.

Tableau 13 : Liste des espèces et individus à DBH supérieur ou égal à 10 inventoriés dans la zone de transhumance

Espèces	Famille	Individus
<i>Vitellaria paradoxa</i> C. F. Gaertner	Sapotaceae	483
<i>Parkia biglobosa</i> (Jacq.) R. Br. ex G. Don f.	Fabaceae	22
<i>Tamarindus indica</i> L.	Fabaceae	6
<i>Daniellia oliveri</i> (Rolfe) Hutch. & Dalziel	Fabaceae	5
<i>Piliostigma thonningii</i> (Schumach.) Milne- Redh.	Fabaceae	1
<i>Terminalia macroptera</i> Guill. & Perr.	Combretaceae	
<i>Vitex doniana</i> Sweet	Verbenaceae	4
<i>Pterocarpus erinaceus</i> Poir.	Combretaceae	
<i>Diospyros mespiliformis</i> Hochst. ex A. DC.	Ebenaceae	3
<i>Isoberlinia doka</i> Craib & Stapf	Fabaceae	
<i>Zanthoxylum zanthoxyloides</i> (Lam.) Zepernick & Timber	Rutaceae	4
<i>Acacia ehrenbergiana</i> Hayne	Fabaceae	3
<i>Albizia</i> sp	Fabaceae	6
<i>Ficus glumosa</i> Del.	Moraceae	
<i>Ficus</i> sp	Moraceae	3
<i>Khaya senegalensis</i> (Desv.) A. Juss.	Meliaceae	
<i>Lannea velutina</i> A. Rich.	Anacardiaceae	1
<i>Vitex simplicifolia</i> Oliv.	Verbenaceae	4
<i>Anogeissus leiocarpa</i> (DC.) Guill. & Perr.	Combretaceae	
<i>Lannea acida</i> A. Rich.	Anacardiaceae	2
<i>Manilkara multinervis</i> (Baker) Dubard	Sapotaceae	
<i>Cassia sieberiana</i> DC.	Fabaceae	
<i>Maranthes floribunda</i> (Baker) White	Chrysobalanaceae	2
<i>Cola cordifolia</i> (Cav.) R. Br.	Sterculiaceae	
<i>Ficus barberi</i> Sprague	Moraceae	2
<i>Bombax costatum</i> Pellegr. & Vuillet	Bombacaceae	1
<i>Bridelia ferruginea</i> Benth.	Euphorbiaceae	
<i>Combretum fragrans</i> F. Hoffm.	Combretaceae	
<i>Ficus cordata</i> Thunb.	Moraceae	
<i>Ficus ingens</i> (Miq.) Miq.	Moraceae	1
<i>Ficus mucoso</i> Ficalho	Moraceae	
<i>Ficus</i> sp 2	Moraceae	
<i>Ficus</i> sp2	Moraceae	1
<i>Ficus</i> sp3	Moraceae	1
<i>Lannea barberi</i> (Oliv.) Engl.	Anacardiaceae	1
<i>Lannea microcarpa</i> Engl. & K. Krause	Anacardiaceae	
<i>Parinari curatellifolia</i> Planch. ex Benth.	Chrysobalanaceae	
<i>Piliostigma reticulatum</i> (DC.) Hochst.	Fabaceae	
<b>Total général</b>		<b>556</b>

La densité à l'hectare de *Vitellaria paradoxa* dans la zone de transhumance (30,18) est supérieure à celle obtenue dans la zone d'établissement des infrastructures. Elle compte, toutefois, moins de pied de *Parkia biglobosa* (1,37 individus/hectare). Plusieurs fourrés (à

*Saba senegalensis* et *Zanthoxylum zanthoxyloides* (Photo 9), *S. senegalensis* et *Anogeissus leiocarpa* puis *S. senegalensis* et *Diospyros mespiliformis*) sont présents dans cette zone, contrairement à la zone de construction. Ce qui lui confère une physionomie plus dense que celle de la zone d'établissement des infrastructures.

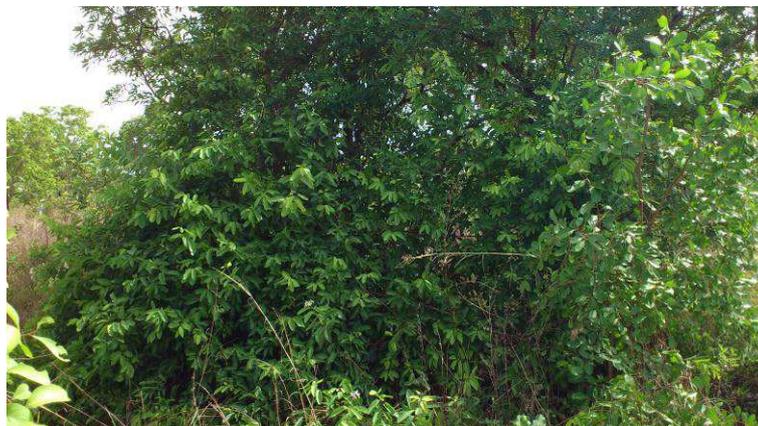


Photo 28 : Fourré à *Saba senegalensis*

### **Synthèse floristique du site des PCJ**

Sur l'ensemble du site du projet, 70 espèces végétales ont été inventoriées. Elles sont réparties entre 53 genres et 31 familles (Annexe). *Ficus*, *Lannea* et *Combretum*, avec respectivement 5, 4 et 3 espèces, sont les genres dominants. 6 familles sont les plus rencontrées (Figure 28). Il s'agit des *Fabaceae* (12 espèces), *Combretaceae* (6 espèces), *Anacardiaceae* (5 espèces), *Moraceae* (5 espèces), *Rubiaceae* (5 espèces) et *Euphorbiaceae* (4 espèces). Ces familles renferment plus de la moitié de l'ensemble des espèces inventoriées.

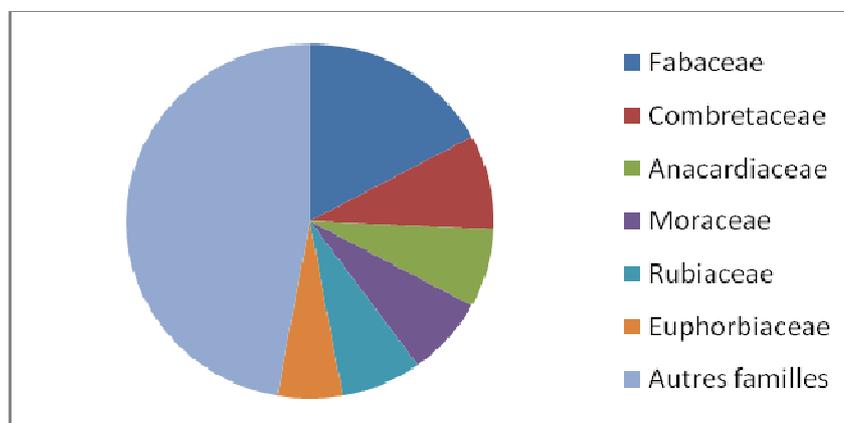


Figure 15 : Spectre de répartition des familles dans la zone d'influence du projet

Parmi les espèces inventoriées, seules *Khaya senegalensis* et *Vitellaria paradoxa* figurent sur la liste rouge de l'UICN (UICN, 2001).

#### **5.2.2.2. Faune**

##### **L'avifaune**

Elle est importante et variée dans la région, dans la zone fluviale et les zones dépressionnaires en particulier. On dénombre les hérons, les cigognes, les moineaux, les tisserins, les tourterelles, les perdrix, les pélicans et une importante avifaune aquatique tels les sarcelles, les canards casqués ....

Ces oiseaux sont soit sédentaires ou sont des oiseaux de passage (nicheurs ou non nicheurs).

La faune aviaire joue un rôle important dans la protection des cultures. En effet, elle dévore les criquets, sauterelles et autres insectes prédateurs des cultures. Elle participe également à l'alimentation de la faune piscicole par les grandes quantités de fientes qu'elle dépose dans les mares et la Comoé et partant dans les frayères.

A côté de ces rôles importants et positifs, les oiseaux granivores (tisserins et moineaux), à cause des dégâts qu'ils engendrent, ont un impact négatif sur les cultures céréalières sèches et le riz dans les bas-fonds.

#### **La faune aquatique**

La faune ichtyologique est relativement importante dans la Comoé et dans les bas-fonds où l'eau stagne longtemps.

On dénombre cinq (5) types d'habitats correspondant à trois types de plan d'eau de la région (plans d'eau permanents, plans d'eaux saisonniers et zones d'inondations) qui abritent une faune aquatique très variée (zoo-plancton, macro-invertébrés, poissons...).

Les nombreuses mares offrent, à cause de la présence en permanence de l'eau d'énormes possibilités piscicoles qui ne sont pas encore exploitées.

#### **Les autres éléments de la faune sauvage**

La faune sauvage naguère répertoriée dans la région est composée des espèces animales tels que :

- l'antilope (grande, moyenne et petite);
- le phacochère (*Phacochoerus africanus*);
- le buffle (*Syncerus caffer*);
- les carnivores : civette (*Civettictis civetta*), hyène (*Hyaena hyaena*), lion (*Panthera leo*)...

On rencontre également des colonies de singes (*Cynocéphale*, *Galago* du Sénégal, singe rouge et vert...) et des hippopotames (*Hippopotamus amphibus*) dans les cours d'eau important et grandes mares.

Les rongeurs : Porc-épic (*Hystrix cristata*), Pangolin, les reptiles (serpents, varans...) et les batraciens (grenouilles et crapauds) sont présents en nombre important dans la zone du projet.

La plupart de ces espèces ont été décimées par le braconnage sauvage, de sorte qu'il devient de plus en plus rare de déceler aujourd'hui leur présence.

La destruction de leur habitat naturel constitué par les îlots boisés et les forêts-galeries par les feux de brousse peut être également une des causes, tout aussi importante, de la rareté voire disparition de ces espèces.

Néanmoins, on y trouve encore des céphalophes à bandes dorsales noires, des mangoustes brunes, des bubales, des petits mammifères (chauves-souris, rongeurs), des reptiles, et beaucoup d'espèces d'insectes et d'oiseaux (Alouettes moineaux, Calao, Cigogne blanche, Corbeaux, etc.), environnement humain de la zone.

#### **5.2.2.3. Historique du peuplement de la zone**

Le département de Ouangolodougou constitue un important carrefour à cause de sa situation géographique et de la route internationale qui conduit à la fois au Burkina Faso et au Mali. De ce fait, l'actuel peuplement de la zone de projet est le produit de mouvements migratoires multiples, enchevêtrés et s'étalant sur près de cinq siècles. Les nombreux travaux disponibles sur l'histoire locale s'accordent sur le fait que la région d'Odienné et de Ouangolodougou fut préalablement peuplée par des Sénoufo (venus de Sikasso) qui en perdirent le contrôle, à partir du 18ème siècle, au profit de migrants Malinké venus de l'actuel Mali par vagues successives. Poussés par les malinké, les senoufo vont migrer dans les régions de Korhogo, Ferkessedougou, Katiola. Cet espace abandonné par les senoufos est aujourd'hui peuplé par les malinké.

La zone du projet fait partie de ce vaste espace Mandé qui s'étend de la Guinée à la Gambie, du Nord de la Côte d'Ivoire au Mali, du Sud du Burkina Faso au Bénin. C'est cette aire linguistique que les frontières constitutives des Etats modernes d'Afrique de

l'Ouest ont divisé en confinant ses composantes (humaines) à l'intérieur de nouveaux cadres territoriaux.

Aujourd'hui la zone du projet est caractérisée par une grande hétérogénéité d'ethnies. Les ethnies résidant aux alentours immédiats du site sont par ordre d'importance : le Dioula, le Gouin, le Doghossé et le Komono.

On rencontre également des colonies relativement importantes de Mossi, Lobi, Dagari, Peulh vivant généralement dans les hameaux de culture ou se déplaçant avec le cheptel en fonction de l'évolution du pâturage (cas des Peulh).

#### 5.2.2.4. Démographie

##### Données de la région

Selon le recensement de la population et de l'habitat de 1998, la population du département de Ouangolodougou était de 51 877 habitants et répartis comme suit : 26 079 hommes et 25 798 femmes. La proportion de la population autochtone représente 90 % de la population rurale de la région des Savanes. La population allochtone quant à elle représente 5%. La population non-ivoirienne représente moins de 5%. Cette proportion atteint presque 8% à Ouangolodougou.

La densité de population de la zone varie entre 22 et 35 habitants au km<sup>2</sup>. En Côte d'Ivoire, les régions du Nord-est sont les moins peuplées. Sur la base du recensement général des populations Ivoiriennes de 2014, le tableau ci-après donne les populations des localités environnantes de la zone du projet.

Tableau 16 : Populations des localités de la zone du projet (RGPH t2014)

Localité	Hommes	Femmes	Total
Broundougou	1205	1130	2335
Nioronigue	949	998	1947
Ouangolodougou	19766	18225	37991
Sokourani	582	504	1 086
Torla	1184	1144	2 328
Torlanoumousso	106	82	1 88
Diarratievogo	528	518	1 046
Gbinzo ii	345	388	733
Kadarvogo	990	712	1702
Kaouara	10 254	9 913	20 167
Katierkpon	142	159	301
laleraba	595	525	1 120
Mahandougou	427	441	868
mambiandougou	210	209	419
Namingue	6591	6274	12865
Noumousso kpassola	399	387	786
Zanapledougou	1004	1004	2008
Pleouo	1189	1233	2422
<b>TOTAL</b>	<b>46466</b>	<b>43846</b>	<b>90124</b>

#### 5.2.2.5. Organisation sociale et accès au foncier

La culture de ces deux groupes (Senoufo de la Côte d'Ivoire et du Burkina faso) séparés par des frontières artificielles présente une certaine unité culturelle. Les Sénoufo ont opéré des migrations et des déplacements nombreux avant de se fixer dans cette partie de l'Afrique. Ils ont subi de nombreuses influences extérieures lors des invasions

successives dont ils ont été victimes. Aussi, dans la civilisation sénoufo, on peut, dans les grandes lignes, rencontrer la superposition de deux cultures : l'une archaïque, héritage des vieilles traditions mandé, fermée et réfractaire à toute innovation; l'autre, plus moderne, influencée par l'Islam et l'Occident. Le système d'accès au foncier est le même chez les malinkés et les senoufos. On s'approprie la terre après l'avoir mise en valeur. Les terroirs des différents villages sont délimités sur le terrain par des limites naturelles : essentiellement des cours d'eau. Un peu plus en profondeur, la terre appartient à toute la communauté. Ces terres ainsi acquises sont normalement transmises par voie d'héritage, d'après le système patrimonial, mais peuvent aussi être transférées par un système de prêt, de donation ou de vente.

La problématique foncière dans les villages fait l'objet d'enjeux sociaux, économiques et politiques importants.

Le chef des terres est le fondateur du village. Il concède la jouissance aux lignages et aux familles élargies, après avoir procédé aux sacrifices rituels d'usage (offrandes de poulet, de noix de cola, dîme symbolique en nature après la première récolte). Il délègue ses parents et autres hommes de confiance pour coloniser des terres et des espaces inoccupés. Avec l'aval du chef de terre ces derniers décrètent leur maîtrise sur les nouveaux terroirs : c'est l'explication qu'on donne à l'existence de plusieurs chefs de terre dans un village donné.

Lorsqu'une famille désire s'installer sur de nouvelles terres, son patriarche entre en contact avec le Chef de terre. Il est généralement autorisé à mettre en valeur la parcelle sollicitée avec le ferme engagement de respecter les interdits et autres conventions.

L'exploitant étranger jouit d'un droit d'usage de la terre qu'en aucun cas, il ne doit aliéner.

Les limites des terroirs villageois n'apparaissent pas clairement pour un observateur non avisé. Cependant, chaque village possède un terroir, constitué de terres cultivées, de jachères, de zones de mares et de forêts.

Aujourd'hui avec la pression démographique, l'importance que prennent les cultures de rente et la culture itinérante d'ignames, est venue au centre des grands enjeux sociaux, économiques et politiques. Elle est à l'origine de conflits inextricables dans la zone du Projet.

#### **5.2.2.6. Organisation politique et religieuse**

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. 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, essaie de convertir les Sénoufo à l'Islam, plus de 70 % de la population est restée attachée aux pratiques religieuses traditionnelles. Le Poro en est le centre encore aujourd'hui, mais la durée d'initiation en est réduite et les épreuves sont moins dangereuses qu'il y a à peine dix ans. Les membres des castes d'artisans ont leur propre Poro. Les Sénoufo croient en l'existence d'un Dieu unique, qu'ils appellent Kouloukiérié, mais qui n'a aucun pouvoir sur le présent et sur l'avenir. Seuls les esprits invisibles et les forces de la nature ont besoin de culte car il faut s'en protéger. 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. A partir de 1946, un nouveau culte, appelé Massa, d'origine malienne, près de San, (culte de la corne d'un bélier symbolisant la fécondité), a apporté de profondes perturbations dans la vie spirituelle des Sénoufo.

Toutefois, le culte Massa n'a pas réussi à remplacer le culte du Poro qui continue aujourd'hui à exister sous des formes liturgiques nouvelles.

#### 5.2.2.7. Genre et groupes vulnérables

##### Au niveau de la Côte d'Ivoire

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 Cote d'ivoire banque africaine de développement ( Le Dsp 2018-2022).

#### **Au niveau du Burkina Faso**

La situation du genre et des groupes vulnérables du Burkina Faso n'est pas différente de celle de la Côte d'Ivoire : la femme et les enfants constituent les groupes vulnérables. Les femmes représentent 51% de l'ensemble de la population de la zone contre 52% au niveau national. De manière générale, les conditions de la femme en milieu rural restent liées à son appartenance ethnique et religieuse. La diversité de la cette situation est beaucoup marquée dans les activités de production agricole et de l'élevage dont trois (3) cas de figures peuvent être cités :

- cas où les femmes exécutent tous les travaux dans le champ familial : C'est la cas chez les mossi, samo, bwaba, goin, turka. Dans le même temps elles doivent exploiter des parcelles personnelles de cultures vivrières ou de rente afin de subvenir à certains besoins spécifiques;
- cas où les femmes exécutent certains travaux cultureux dans le champ familial : c'est le cas, chez les bobo, gourounsi et certains sénoufo qui effectuent le semis, les travaux d'entretien, les récoltes mais pas les labours. Chez les dagara par exemple où les femmes n'interviennent qu'au niveau du semis et de la récolte, l'introduction de la culture de coton a entraîné une plus grande implication des femmes dagara;
- cas où les femmes n'interviennent pas dans le champ familial : ces cas sont rencontrés chez les dafing, bella, rimaïbé et certains peulh. Chez certaines ethnies, la femme peut exploiter des champs personnels tandis que chez d'autres la femme ne doit pas faire des travaux champêtres.

Il faut noter que la femme a une part très active dans l'amélioration des systèmes d'élevage comme l'embouche au niveau des petits ruminants, la transformation, la conservation et la commercialisation des produits de la pêche et du crû.

Sur le plan éducationnel, il faut reconnaître que les femmes sont moins alphabétisées.

Sur le plan foncier, les femmes ont accès aux terres que sur autorisation des hommes. L'accès aux bénéfices de la production agricole est très limité pour les femmes alors que dans le même temps, elles doivent souvent faire face aux charges de scolarisation des enfants et de leurs divers besoins.

Concernant les enfants, ils sont enrôlés dans les travaux agricoles au détriment de l'école. Il n'est pas rare de constater les enfants tirant la paire de bœufs lors des labours, et gardant les animaux. La revendication des jeunes à une plus grande accessibilité aux produits et aux bénéfices des activités familiales de production est souvent vaine, obligeant ces derniers à l'exode rural à la recherche d'une situation meilleure.

La prise en compte de l'aspect genre dans les interventions des projets de développement va devenir tout de suite un vain mot lorsque les mécanismes d'interventions des projets de développement ne facilitent pas la prise en compte de cet aspect. Dans la plupart des cas, ces groupes vulnérables sont les femmes, les jeunes qui n'ont généralement pas droit à prendre part aux processus de prise de décision alors qu'ils sont les plus concernés pour la mise en application de ces décisions. On compte aussi, généralement dans les groupes vulnérables les minorités ethniques.

#### **5.2.2.8. Niveau de pauvreté des populations**

##### **Au niveau de la Côte d'Ivoire**

La pauvreté en Côte d'Ivoire est mesurée à travers sa dimension monétaire qui s'appuie sur l'indicateur de bien-être et le seuil de pauvreté. Cette démarche a permis d'identifier comme pauvre en 2008, toute personne qui a une dépense de consommation inférieure à 661 FCFA par jour, soit 241 145 FCFA par an. Aujourd'hui, une personne sur deux est pauvre contre une personne sur dix en 1985 et le nombre de pauvres a été multiplié par 10 en espace d'une génération. La pauvreté a ainsi connu une hausse tendancielle passant de 10 % en 1985 à 36,8 % en 1995 et à 33,6 % en 1998 avant de remonter à 38,4% en 2002 puis à 48,9 % en 2008, en raison des crises socio-politiques et militaires successives.

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.

#### **Au niveau du Burkina Faso**

Le Burkina Faso est l'un des pays les plus pauvres au monde, 46,4% de sa population vivant au-dessous du seuil de pauvreté.

Les indicateurs de développement humain situent le Burkina Faso au 177e rang parmi les 182 pays analysés en 2007. La pauvreté reste prédominante en milieu rural, et les conditions de vie des ménages ruraux demeurent précaires. Presque tous les ménages ruraux burkinabè pratiquent la production agricole et animale. Soixante à soixante-dix pour cent des denrées alimentaires produites sont consommés par les ménages eux-mêmes. Pourtant, la vulnérabilité extrême aux prix des produits agricoles, les conditions climatiques et les conflits civils dans les pays avoisinants ont entravé toute croissance économique substantielle et toute réduction de la pauvreté rurale.

Environ 40% de la population risque l'insécurité alimentaire, et 42% des habitants ont un accès limité à l'eau potable. L'espérance de vie à la naissance est estimée à 45,7 ans, et le taux d'alphabétisation des adultes se situe à 27%, tombant à 13% pour les femmes.

Les résultats des enquêtes prioritaires nationales, effectuées en 2003, indiquent que les régions les plus pauvres sont celles du Nord (68,8%), de la Boucle du Mouhoun (60%), du Centre Sud (66,1%) et du Sud-ouest (56,6%). Selon le Programme des Nations Unies pour le développement (PNUD), les revenus per capita les plus bas sont observés dans la région du Sahel, caractérisée par une pluviosité réduite et erratique et par la dégradation des ressources naturelles. Cependant, l'évaluation de l'incidence de la pauvreté de l'INSD indique que cette région appartient au groupe des régions "relativement moins affectées par la pauvreté", parmi lesquelles les hauts bassins, le Centre et le Centre Nord. Il n'en reste pas moins que la pauvreté dans la région du Sahel s'est accrue.

Les agriculteurs implantés dans la zone du Sahel, les agropasteurs dont l'activité est l'élevage de transhumance et qui pratiquent une agriculture de subsistance de petite envergure, ainsi que ceux en charge d'animaux confiés, constituent les groupes socio-économiques dont les conditions de vie sont les plus précaires en termes monétaires, d'opportunités et de capacités.

Les conditions de vie des ménages dont le chef est agriculteur de subsistance ou agropasteur transhumant se sont particulièrement dégradées au cours des dernières années. Les ménages ayant à leur tête des agriculteurs de rente, notamment les cultivateurs de coton, occupent une position intermédiaire. Les ménages dont le chef est sans instruction courent trois fois plus de risques de se retrouver dans le segment des pauvres que ceux qui sont gérés par une personne ayant le niveau d'instruction secondaire et plus. Les facteurs démographiques jouent également un rôle non négligeable; ainsi l'âge du chef de ménage est souvent directement lié au niveau de

pauvreté du ménage. S'agissant de l'emploi, il apparaît que lorsque les trois quarts des membres du ménage au moins sont actifs, la vulnérabilité du ménage décroît.

L'incidence et la gravité de la pauvreté sont plus fortes pour les femmes que pour les hommes (52% contre 48%), et les femmes connaissent une situation précaire, avec un accès limité à la terre, à la prise de décision, aux facteurs de production et au bétail. Selon des enquêtes sur les ménages remontant à 2003, le taux de pauvreté dans les ménages dont le chef est une femme a augmenté de 11%. Le chômage, la pénurie de travail, le manque d'alphabétisation et de qualifications sont communs parmi la jeunesse burkinabè.

Quelques-unes des causes de la pauvreté rurale au Burkina Faso sont (Source: FIDA) :

- la pénurie et la pauvreté des terres cultivables;
- des réseaux de communication et de transport insuffisamment développés;
- les amples fluctuations des conditions climatiques; et
- une productivité limitée à cause de la nature de l'agriculture de subsistance.

#### 5.2.2.9. Activités économiques

##### Agriculture

L'agriculture est l'activité principale des populations de la région du Tchologo. C'est une agriculture itinérante sur brûlis sans apport d'engrais (agriculture extensive). La polyculture est le système culturel largement répandu. L'outillage agricole reste rudimentaire et la main d'œuvre est essentiellement familiale. L'agriculture vivrière est beaucoup plus destinée à l'auto consommation. Elle porte essentiellement sur le maïs, le mil, le sorgho, l'igname et le manioc. la patate douce, les ignames, le maïs, l'arachide, la canne à sucre, le gombo, la tomate, la morelle noire, l'amarante et autres légumes mineurs toutefois le surplus de la production est commercialisé. Les champs s'observent à proximité des habitations et un peu au-delà. Les cultures industrielles, cultures de rente sont constituées par l'anacarde, le coton. Les plantes fruitières enregistrées sont : le manguier et les agrumes. Ces productions agricoles constituent les principales sources de revenus de la population rurale.

#### 5.2.2.10. Activités agricoles

Dans le périmètre des travaux de construction des postes de contrôle juxtaposés, il existe des plantations d'anacarde sur plusieurs hectares. Outre cette plantation, on note la présence de pieds de karité et de Néré. Le karité et Néré sont deux espèces végétales qui poussent naturellement dans la zone nord de la Côte d'Ivoire. Les fruits, les feuilles, les écorces, les racines, le bois mort de ces plantes sont utilisés dans les domaines culinaire, alimentaire, sanitaire pharmaceutique, décoratifs, et économique. Ces deux plantes sont des biens communautaires qu'il va falloir protéger.

##### Elevage

L'élevage est de type traditionnel et revêt un caractère de sécurité sociale ou financière. Toutes les espèces sont élevées en divagation et la taille du cheptel n'est pas très importante. Les différentes espèces recensées sont, les caprins, les ovins, les poulets, les canards et quelque fois des porcins. Malgré les énormes potentialités de la zone du projet en élevage, les initiatives de modernisation de l'élevage sont inexistantes. La divagation et la transhumance entre des bétails engendrent souvent des conflits entre les éleveurs et les agriculteurs.

##### Pêche et pisciculture

La zone du projet ne dispose pas de grands cours d'eau. 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. L'absence d'une hydrographie adéquate et faute de moyens financiers, matériels et techniques sont les principales causes de l'inexistence de la pisciculture dans la région.

### Chasse

Cette activité est pratiquée suivant trois techniques : les pièges, la chasse à la courre et la chasse au fusil. Le piégeage est la technique la plus utilisée car peu de personnes ont les moyens de s'acquérir le fusil. Les espèces couramment capturées sont : le lièvre, les singes, le porc-épic, le hérisson, l'antilope, la biche, le varan, la vipère et la tortue.

### Artisanat

L'artisanat est très peu développé dans la zone et n'est point pratiqué pour des buts lucratifs. Quelques produits de l'artisanat notés sont : les nattes, les paniers, les nasses, les hottes, et les séchoirs en lianes tissées. Plus de 70% de la population (hommes et femmes) maîtrisent la technique de tissage des nattes car celle-ci permet de couvrir les toitures de maison. Le filage du coton, l'extraction de l'indigo, la teinturerie, la vannerie. La vannerie est accessible aux deux sexes. Des artisans forgerons, tisserands, potiers, d'origine Mandé, qui se regroupent dans des villages particuliers. Ici, la condition de forgeron n'a rien de méprisable, comme c'est le cas dans d'autres ethnies.

### Commerce

Situé à l'interconnexion des axes routiers reliant les pays soudano - sahéliens au port ivoirien d'Abidjan et traversé par le chemin de fer, le département constitue le principal nœud des flux d'échanges matériels et immatériels entre la Côte-d'Ivoire et les pays voisins (Burkina Faso et Mali).

La crise politico-militaire qu'a connue la Côte d'Ivoire au cours de ces dix dernières années a eu un impact négatif sur le rayonnement du département et de son environnement immédiat. La situation tend néanmoins à se normaliser avec la reprise progressive des activités commerciales depuis la fin de la crise post-électorale.

Dans la zone du projet les villes de Ouangolodougou et Niangoloko assurent grâce à leur situation géographique et à la présence d'importantes infrastructures économiques, gare ferroviaire, 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 et 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 Niangoloko et Ouangolodougou sont quotidiennement fréquentés par des marchands qui viennent 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 premières nécessités (savons, huile végétale) et des produits pétroliers.

Dans la zone du projet, les deux marchés sont les lieux où se passent de nombreuses transactions entre les différents opérateurs. Le bouillonnement des activités commerciales et l'exploitation des frontières comme ressources ont donné un élan au dynamisme économique et à l'émergence à ces deux villes. 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).

## **5.3. Résultat du comptage du trafic sur le poste de Laleraba**

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

### **5.3.1. Evolution journalière du trafic sens 1 Burkina Faso 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. Le tableau suivant présente les résultats du trafic dans le sens Burkina Faso vers la Côte d'Ivoire.

Tableau 14 : Résultats de l'évolution du trafic journalier sens 1 Burkina Faso - Côte d'Ivoire

Poste 1 : LALERABA										
Sens 1 : Burkina Faso 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	2 roues / tricycles	Total	Total hormis les 2 roues
<b>Jeudi 10 Janvier</b>	50	1	55	24	1	1	60	233	<b>425</b>	<b>192</b>
<b>vendredi 11 Janvier</b>	43	0	150	58	1	4	121	125	<b>502</b>	<b>377</b>
<b>Samedi 12 janvier</b>	51	1	24	49	1	6	83	64	<b>279</b>	<b>215</b>
<b>Dimanche 13 janvier</b>	44	1	6	44	1	0	47	118	<b>261</b>	<b>143</b>
<b>Lundi 14 janvier</b>	44	1	11	32	1	5	52	145	<b>291</b>	<b>146</b>
<b>Mardi 15 Janvier</b>	42	2	59	141	1	12	63	125	<b>445</b>	<b>320</b>
<b>Mercredi 16 Janvier</b>	30	0	13	69	1	4	61	69	<b>247</b>	<b>178</b>
<b>Total</b>	<b>304</b>	<b>6</b>	<b>318</b>	<b>417</b>	<b>7</b>	<b>32</b>	<b>487</b>	<b>879</b>	<b>2450</b>	<b>1571</b>

Le nombre de véhicules enregistrés durant les 7J/7J dans le sens 1 Burkina Faso -Côte d'Ivoire donne un total cumulé de **1571** véhicules exceptés les deux roues et tricycles.

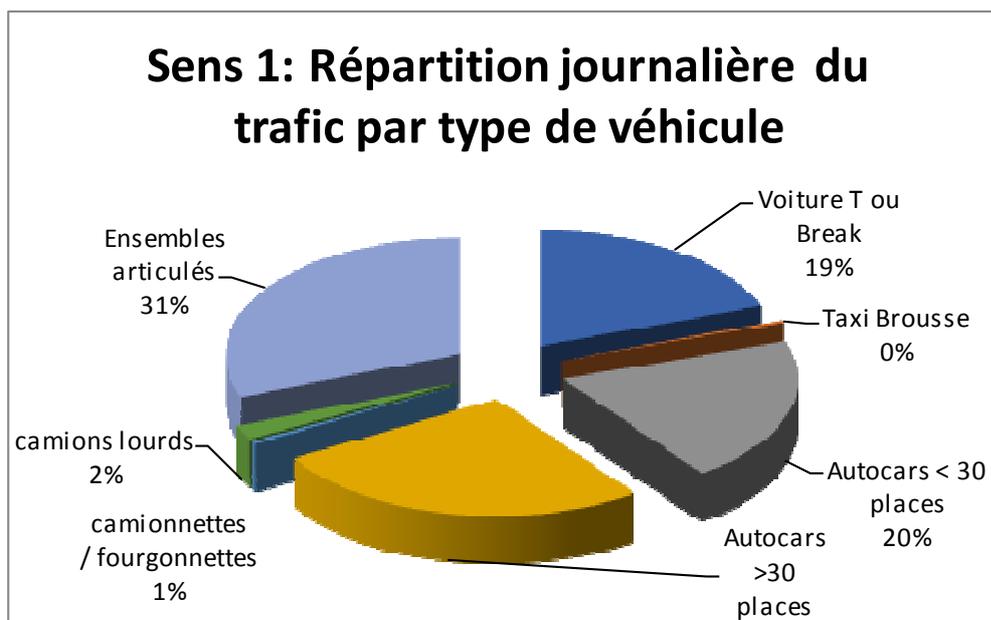


Figure 17 : Répartition journalière du trafic sens 1 Burkina vers la Cote d'Ivoire.

Le trafic moyen hebdomadaire observé à la frontière Côte d'Ivoire (Laléraba)-Burkina dans le sens entrant se compose de :

- 31% de camions de marchandises (ensembles articulés)
- 21% de véhicules de type tourisme ;
- 26% d'autocars de plus de 30 places ;
- 19% d'autocars de moins de 30 places.

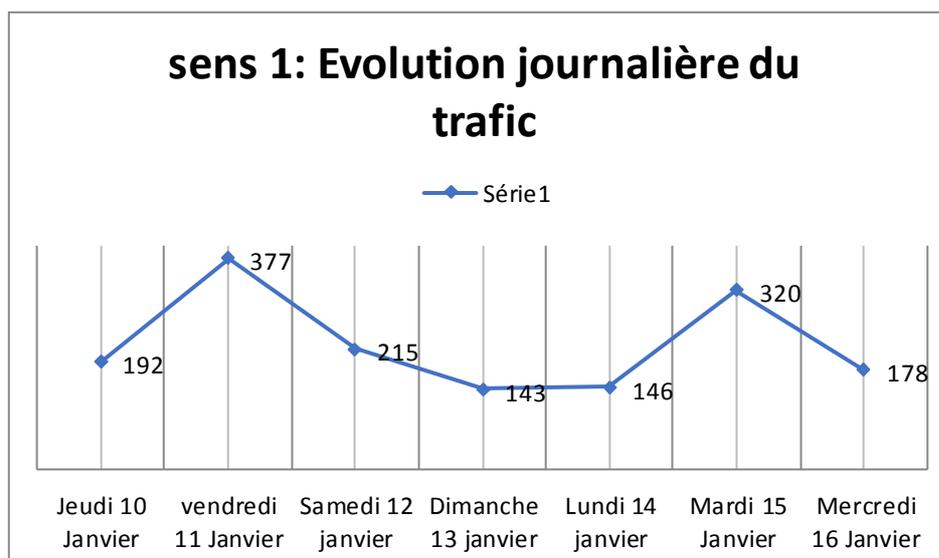


Figure 18 : Evolution journalière du trafic sens 1 Burkina Faso - Côte d'Ivoire

Le trafic hebdomadaire de tous les types de véhicules sur la section Burkina Faso - Côte d'Ivoire est irrégulier du jeudi au mercredi. Il connaît cependant un pic le vendredi et mardi avec respectivement **377** et **320** véhicules et décroît le mercredi et le jeudi avec **178** et **192** véhicules.

#### 5.3.2. Evolution journalière du trafic sens 2 Côte d'Ivoire vers Burkina Faso

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. Le tableau suivant présente les résultats du trafic dans le sens de la Côte d'Ivoire vers Burkina Faso.

Tableau 15 : Résultats de l'évolution du trafic journalier sens 2 -CI-BF

Poste 1 : LALERABA										
Sens 2 : Côte d'Ivoire vers Burkina Faso 24h (de 6h à 6h)										
	Voiture T ou Break	Taxi Brousse	Autocars < 30 places	Autocars >30 places	camionnettes / fourgonnettes	camions lourds	Ensembles articulés	2 roues / tricycles	Total	Total hormis les 2 roues
<b>Jeudi 10 Janvier</b>	51	1	20	45	4	5	104	202	432	<b>230</b>
<b>vendredi 11 Janvier</b>	48	0	47	58	1	7	27	86	274	<b>188</b>
<b>Samedi 12 janvier</b>	40	0	25	58	2	4	58	147	334	<b>187</b>
<b>Dimanche 13 janvier</b>	33	1	8	33	2	4	84	147	312	<b>165</b>
<b>Lundi 14 janvier</b>	35	1	10	39	1	3	46	168	303	<b>135</b>
<b>Mardi 15 Janvier</b>	43	1	78	116	0	7	18	185	448	<b>263</b>
<b>Mercredi 16 Janvier</b>	58	0	21	92	2	1	98	210	482	<b>272</b>
<b>Total</b>	<b>308</b>	<b>4</b>	<b>209</b>	<b>441</b>	<b>12</b>	<b>31</b>	<b>435</b>	<b>1145</b>	<b>2585</b>	<b>1440</b>

Le nombre de véhicules enregistrés durant les 7J/7J dans le sens 2 Burkina Faso -Côte d'Ivoire- donne un total cumulé de **1886** véhicules exceptés les deux roues et tricycles.

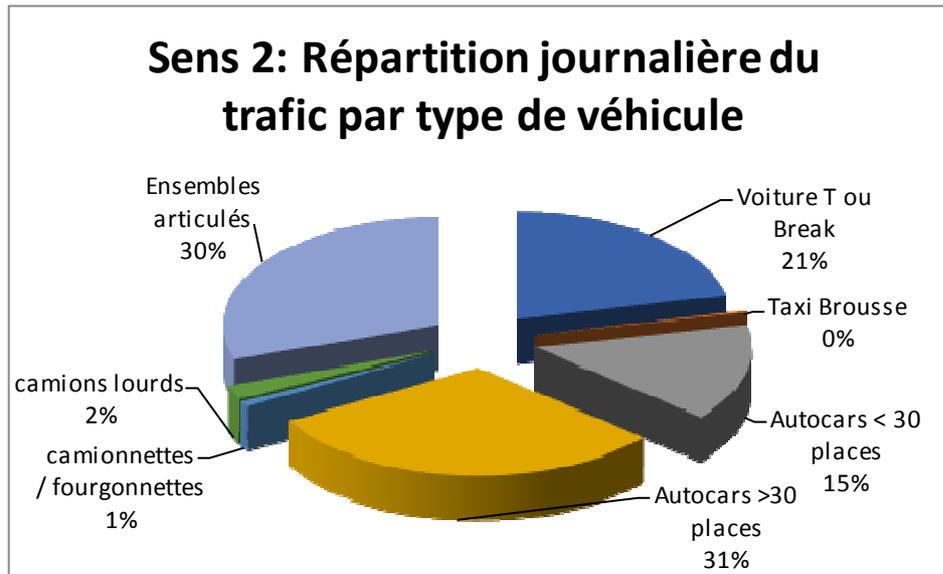


Figure 19 : Répartition journalière du trafic sens 2 : Côte d'Ivoire vers Burkina.

Le trafic moyen hebdomadaire observé à la frontière Côte d'Ivoire (Laleraba) dans le sens sortant Côte d'Ivoire vers le Burkina Faso se compose de :

- 30% de camions de marchandises (ensembles articulés) ;
- 21% de véhicules de type tourisme ;
- 26% d'autocars de plus de 30 places ;
- 19% d'autocars de moins de 30 places.

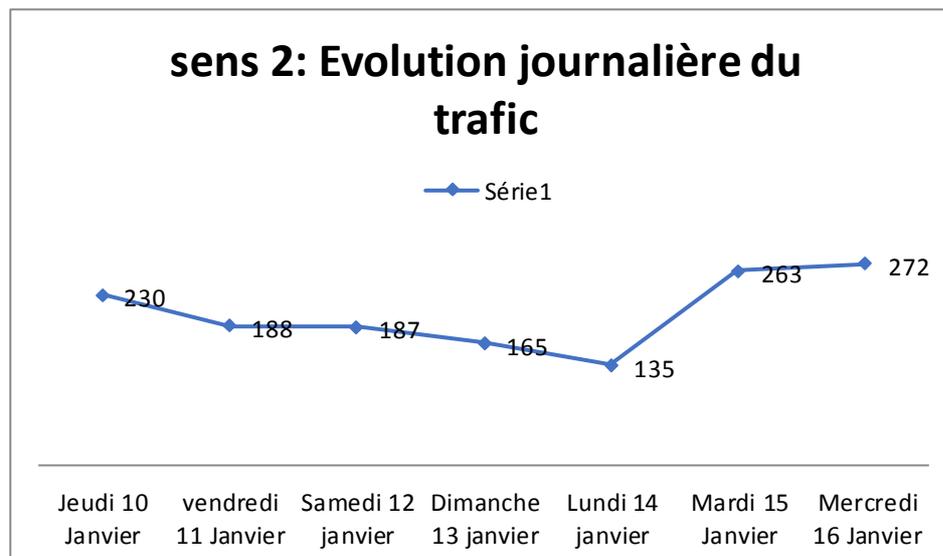


Figure 20: Evolution du trafic journalier du sens 2 Cote d'ivoire -Burkina Faso.

Le trafic hebdomadaire de tous les types de véhicules dans le sens Côte d'Ivoire vers Burkina Faso est décroissant du jeudi au lundi. Le trafic croit à partir du mardi et mercredi avec respectivement **263** et **272** véhicules.

**5.3.3. Résultats de l'évolution du trafic hebdomadaire cumulé des sens 1 et 2 sur les 7j/7**

Tableau 16 : Répartition de l'évolution du trafic hebdomadaire par type de véhicules

Poste : LALERABA										
Cumul des 2 Sens 24h (6h à 6h)										
	Voiture T ou Break	Taxi Brousse	Autocars < 30 places	Autocars >30 places	Camionnettes / fourgonnettes	Camions lourds	Ensembles articulés	2 roues / tricycles	Total	Total hormis les 2 roues
<b>Jeudi 10 Janvier</b>	101	2	75	69	5	6	164	435	<b>857</b>	<b>422</b>
<b>vendredi 11 Janvier</b>	91	0	197	116	2	11	148	211	<b>776</b>	<b>565</b>
<b>Samedi 12 janvier</b>	91	1	49	107	3	10	141	211	<b>613</b>	<b>402</b>
<b>Dimanche 13 janvier</b>	77	2	14	77	3	4	131	265	<b>573</b>	<b>308</b>
<b>Lundi 14 janvier</b>	79	2	21	71	2	8	98	313	<b>594</b>	<b>281</b>
<b>Mardi 15 Janvier</b>	85	3	137	257	1	19	81	310	<b>893</b>	<b>583</b>
<b>Mercredi 16 Janvier</b>	88	0	34	161	3	5	159	279	<b>729</b>	<b>450</b>
<b>Total</b>	<b>612</b>	<b>10</b>	<b>527</b>	<b>858</b>	<b>19</b>	<b>63</b>	<b>922</b>	<b>2024</b>	<b>5035</b>	<b>3011</b>

Le nombre de véhicules enregistrés durant les 7J/7J dans le sens 2 Burkina Faso -Côte d'Ivoire- donne un total cumulé de **3011** véhicules exceptés les deux roues et tricycles.

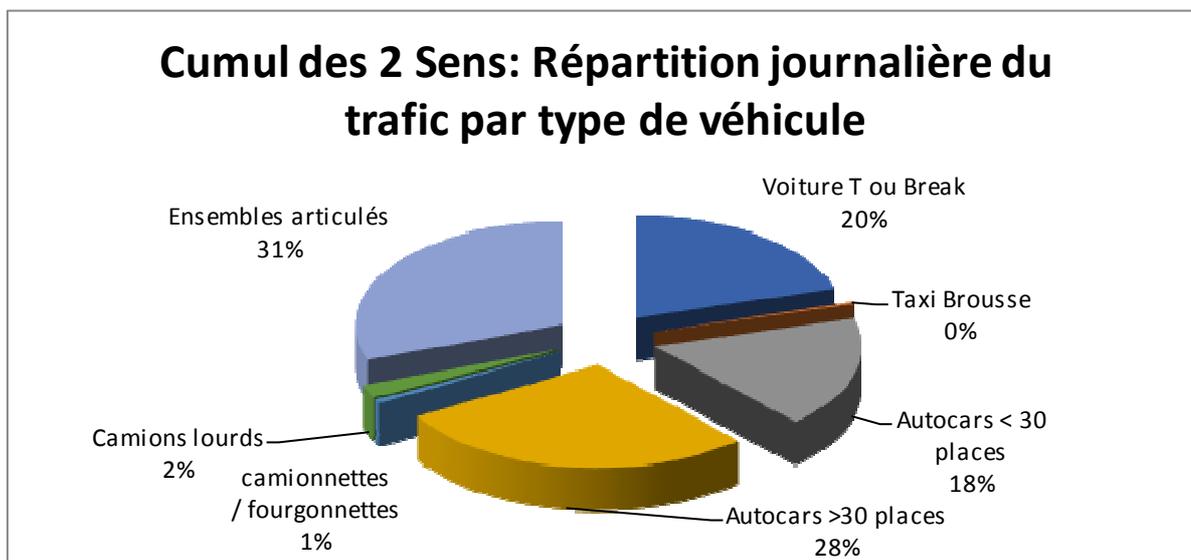


Figure 21: Répartition journalière du trafic dans les deux sens : Côte d'Ivoire vers Burkina

Le trafic moyen journalier observé à la frontière Côte d'Ivoire (Laleraba) dans les deux sens côte d'Ivoire vers le Burkina Faso se compose de :

- 31% de camions de marchandises (ensembles articulés) ;
- 28% d'autocars de plus de 30 places ;
- 20% de véhicules de type tourisme ;
- 18% d'autocars de moins de 30 places.

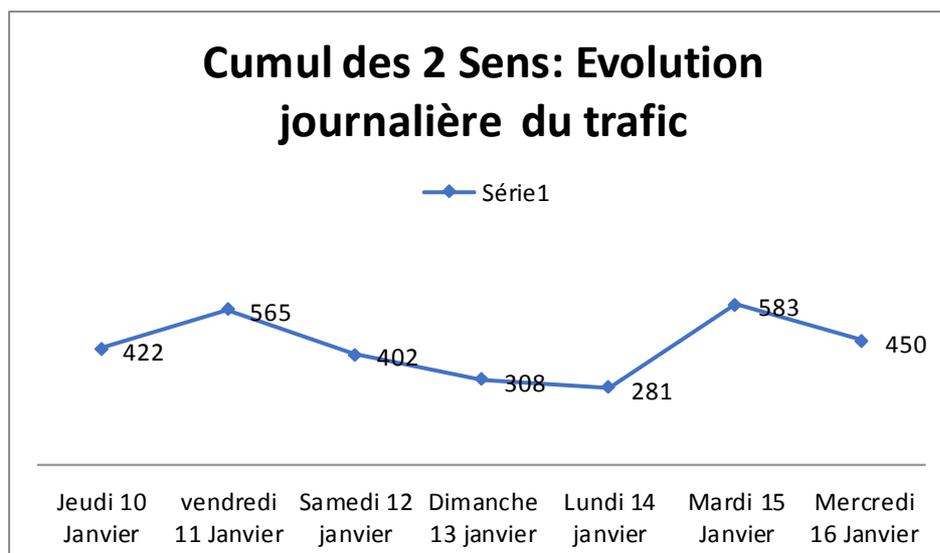


Figure 22 : Evolution du trafic journalier des deux sens CI-BF-BF-CI

Le trafic journalier de tous les types de véhicules sur les deux sens Burkina Faso - Côte d'Ivoire est irrégulier du vendredi au lundi. Le trafic connaît cependant un pic le vendredi et mardi avec respectivement **565** et **583** véhicules et décroît le mercredi à **450** et **422** le jeudi.

#### 5.4. Estimation du nombre de voyageurs sur le corridor de Laleraba

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 **53440** personnes par semaine soit un trafic annuel moyen de plus **2565120** 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 (Burkina Faso-Côte d'Ivoire et Côte d'Ivoire Burkina Faso) observés durant une semaine au poste frontalier de Laleraba. Ces statistiques sont conformes aux données obtenues auprès de la police de contrôle de l'immigration à la frontière de Laleraba et à Ouangolodougou. (Frontière Cote d'Ivoire Burkina.).

Tableau 17 : Estimation du nombre des voyageurs hebdomadaires en direction de la Côte d'Ivoire

Sens 1 Burkina Faso vers la Côte d'Ivoire			
Type de véhicules	Nombre de véhicules enregistrés	Estimation du taux de remplissage	Nombre de voyageurs
Autocars -30 places	<b>318</b>	20	<b>6360</b>
Autocars +30 places	417	50	<b>20850</b>
<b>TOTAL</b>	<b>735</b>		<b>27210</b>

Tableau 18 : Estimation du nombre des voyageurs hebdomadaire en direction du Burkina Faso

Sens 2 de la Côte d'Ivoire vers Burkina Faso			
Type de véhicules	Nombre de véhicules enregistrés	Estimation du taux de remplissage	Nombre de voyageurs
Autocars -30 places	<b>209</b>	20	<b>4180</b>
Autocars +30 places	441	50	<b>22050</b>
<b>TOTAL</b>	<b>650</b>		<b>26230</b>

Tableau 19 : Cumul du nombre des voyageurs en transit au poste frontalier de Laleraba

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	527	20	10540
Autocars +30 places	858	50	42900
<b>TOTAL</b>	<b>1385</b>		<b>53440</b>

## 5.5. Trafic de marchandises au poste frontalier de Laleraba

Il a été observé au cours de l'enquête de trafic que sur le corridor Côte d'Ivoire – Burkina Faso, 86% des échanges de marchandises se déroulent dans le sens Côte d'Ivoire vers le Burkina Faso et contre seulement 14% dans le sens inverse. Ces échanges de la Côte d'Ivoire vers le Burkina Faso 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 ci-dessous présentent les échanges commerciaux entre la Côte d'Ivoire et le Burkina Faso et entre le Burkina et la Côte d'Ivoire.

Tableau 20 : statistiques des échanges des marchandises du Burkina Faso vers la Côte d'Ivoire

	Poste : Laleraba									
	Sens 1: Burkina Faso vers Côte d'Ivoire									
	Produits agricoles secs (riz, maïs, 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	Citermes de carburant et autres hydrocarbures	Citermes huiles	Total
<b>Jeudi 10 Janvier</b>	3	1				2	2			9
<b>Vendredi 11 Janvier</b>	13	2					1		1	62
<b>Samedi 12 janvier</b>	9	6					3			42
<b>Dimanche 13 janvier</b>	9	2								25
<b>Lundi 14 janvier</b>	6	2					1			37
<b>Mardi 15 Janvier</b>	3	5								28
<b>Mercredi 16 Janvier</b>	2									0
<b>Total</b>	<b>45</b>	<b>18</b>				<b>2</b>	<b>7</b>		<b>1</b>	<b>203</b>

Tableau 21 : statistiques des échanges des marchandises de la Cote d'ivoire vers le Burkina Faso

Poste : Laleraba										
Sens 2: Côte d'Ivoire vers Burkina Faso										
	Produits agricoles (graine de coton)	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
<b>Jeudi 10 Janvier</b>	5	39	4		11	1	1	2		<b>63</b>
<b>vendredi 11 Janvier</b>	7		5		7		2	1		<b>24</b>
<b>Samedi 12 janvier</b>	8	2	8		18	1	1	1		<b>40</b>
<b>Dimanche 13 janvier</b>	4		5		41			5		<b>75</b>
<b>Lundi 14 janvier</b>	2		5		21		1			<b>29</b>
<b>Mardi 15 Janvier</b>	3		5		1					<b>9</b>
<b>Mercredi 16 Janvier</b>										<b>0</b>
<b>Total</b>	<b>29</b>	<b>41</b>	<b>32</b>	<b>0</b>	<b>99</b>	<b>2</b>	<b>5</b>	<b>9</b>	<b>0</b>	<b>240</b>

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 détachées ;
- le ciment ;
- les engrais ;
- l'électroménager et les animaux.

Tableau 22 : statistiques du commerce de Bétail et de volaille entre le Burkina et la Côte d'Ivoire

Poste : Laleraba					
Sens 1 : Burkina Faso vers Côte d'Ivoire					
	Bœuf	Mouton	Cabris	Poulet et pintade	TOTAL
<b>Jeudi 10 Janvier</b>	2	1			3
<b>vendredi 11 Janvier</b>	5	4			9
<b>Samedi 12 janvier</b>	5	1			6
<b>Dimanche 13 janvier</b>	6	1			7
<b>Lundi 14 janvier</b>	3	2			5
<b>Mardi 15 Janvier</b>	3	2			5
<b>Mercredi 16 Janvier</b>	6				6
<b>Total</b>	<b>30</b>	<b>11</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>41</b>

Les statistiques sur le commerce du bétail et des volailles du Burkina Faso vers la Côte d'Ivoire laissent entrevoir un effectif de 30 camions remorques de bœuf et 11 camions remorques de moutons enregistrés durant la campagne de trafic. Les trafics des volailles du Burkina vers la Côte d'Ivoire restent pour l'heure interdits en raison des foyers de grippe aviaire signalés dans la sous-région.

## 5.6. Analyses comparatives des résultats de l'étude du trafic au poste frontalier de Laleraba.

Cette analyse comparative s'appuie sur les données de l'étude du trafic réalisée par SCANNING SYSTEMS en 2015 et les données de la présente étude.

Tableau 23 : Analyse comparative des résultats de l'étude du trafic du poste de Laleraba

Source	Période	Véhicules tourisme	Autocars	Camions marchandises	Total
Comptage Scanning Systems	Octobre 2015 (7 jours)	574	638	826	2038
Etude APD PCJ TERRABO	Janvier 2019 (7 jours)	612	858	922	2392

Les données du trafic de la campagne menée par SCANNING SYSTEMS en octobre 2015 à Laleraba sont estimées à 574 pour les véhicules de tourisme. Ce chiffre est sensiblement le même que les données recueillies par TERRABO-IC en janvier 2019 dans le cadre des études techniques et environnementales des PCJ de Laleraba qui est de 612 véhicules pour les véhicules de tourisme.

La même campagne d'octobre en 2015 a enregistré 638 autocars contre 858 autocars enregistrés durant la campagne de janvier 2019 de par TERRABO. Le trafic des autocars en 2019 est relativement plus élevé que celui enregistré en octobre 2015.

En ce qui concerne les camions de marchandises (pleins et vides) le nombre de véhicules enregistrés dans la présente campagne (janvier 2019) est nettement plus élevé que celui réalisé en octobre 2015 par SCANNING SYSTEMS. Celui-ci avait enregistré un total de 826 camions pleins et vides confondus contre 922 dans la présente étude.

La disparité constatée au niveau des camions poids lourds est à relever entre les données issues des différentes sources d'étude du trafic. Cette situation est peut-être due à la date et période de comptage et à des variations saisonnières du trafic.

Ces données de trafic plus récentes permettront d'obtenir des résultats d'étude économique plus proche de la réalité. Il traduit au mieux l'évolution du trafic à cette frontière et permettra de mieux dimensionner les ouvrages et parvenir à une meilleure évaluation financière et économique du projet de construction des PCJ de Laleraba.

## 5.7. Estimation de l'évolution du trafic aux PCJ de Laleraba à l'horizon 2035.

L'analyse du comportement futur du trafic sur une route donnée constitue une étape fondamentale et délicate d'une étude de transport. En effet, les estimations de trafic qui permettent de donner une visibilité sur les variations des charges sur un axe routier tout en permettant de prévoir les aménagements en conséquence dépendent de plusieurs facteurs tant sociaux, économiques que démographiques. Ces facteurs eux-mêmes, dans certains cas, sont tributaires d'une politique globale de transport et des projets de développement prévus dans la zone d'influence de l'axe en question. Dans d'autres cas, ils sont sous l'influence d'une certaine stabilité de la région. La non maîtrise véritable de ces facteurs rend difficile la prévision du comportement futur du trafic sur les axes routiers.

### 5.7.1. Evolution du trafic futur sur le poste de contrôle juxtaposé de Laleraba

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).

### 5.7.2. Performances économiques du Burkina faso

D'après les données de la banque africaine de développement (BAD), le Burkina Faso est la quatrième économie de la zone UEMOA. Le taux de croissance du PIB réel est estimé à 6,7 % pour 2017 contre 5,9 % en 2016. Il est dû à la bonne orientation de l'activité minière, à l'intensification des investissements dans la construction, au dynamisme du secteur marchand et aux développements enregistrés dans l'agriculture. En 2018, la croissance économique se consolide à 6,6 %, soutenue par un programme d'investissements publics du Plan national de développement économique et social (PNDES) 2016–2020, couvrant l'énergie, les aménagements hydroagricoles, et les infrastructures routières et de télécommunication. Le raffermissement des cours de l'or et du coton dynamise les perspectives de croissance. Le Burkina Faso est le premier exportateur africain de coton. Le pays est en train de progresser économiquement ces dernières années, grâce à une croissance économique annuelle relativement élevée. Ses échanges commerciaux avec la Côte d'Ivoire restent très élevés du fait de la présence du Port Autonome d'Abidjan. Cette performance économique laisse présager d'un accroissement des échanges commerciaux et par ricochet l'augmentation prochaine du trafic entre la Côte d'Ivoire et le Burkina Faso.

### 5.7.3. Performances économiques de la Côte d'Ivoire

En Côte d'Ivoire Selon les résultats du dernier Recensement Général de la Population et de l'Habitat en 2014 (RGPH 2014), le taux de croissance annuel de la population est d'environ 2,6% pour l'ensemble du pays et 4,09% dans la zone de projet (la Région de Tchologo : Ferké- Ouangolo) entre 1998 et 2014.

### 5.7.4. Hypothèses 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 de voyageurs 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 contrôles juxtaposés de Laleraba.

Tableau 24 : 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	612	527	858	63	922
Trafic voyageurs 3%	18,36	15,81	25,74		
Trafic de marchandises 5%				3,15	46,1
Horizon 2035	630	543	884	66	968

#### 5.7.4.1. Trafic du transit portuaire des pays de l'Hinterland

Comme indiqué ci-dessus la route Abidjan–Ouangolodougou constitue la principale liaison entre les pays de l'hinterland et la Côte d'Ivoire à partir du port d'Abidjan. Les tableaux ci-après donnent l'évolution du trafic du transit portuaire de 1999 à 2010.

Tableau 25 : Trafic du transit portuaire des pays de l'hinterland (Burkina, Niger) de 1999 à 2010

Rubrique	1999	2000	2001	2002	2003	2004
Importations	742 047	639 499	785 363	764 517	129 966	300 852
Exportations	317 581	305 472	217 815	285 664	63 209	120 147
Total trafic maritime	1 059 628	944 971	1 003 178	1 050 181	193 175	421 000

Rubrique	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Importations	433 033	529 815	706 888	526 436	1 073 711	846 811
Exportations	158 827	169 539	186 572	186 037	183 941	190 955
Total trafic maritime	591 860	699 354	893 460	712 473	1 257 652	1 037 766

*Rapport d'activités du PAA (2011)*

On note une baisse très considérable du transit portuaire entre la Côte d'Ivoire et les pays de l'hinterland de 2003 à 2008, due à la crise politico-militaire qu'elle a connu de 2002 à 2010. Cette baisse a été plus importante en 2003 où le transit portuaire a chuté de 82% par rapport à celui de 2002. Depuis la fin de la crise en 2010, le transit portuaire est revenu progressivement à ceux observés en 2002 et 2001, traduisant la relance de l'économie ivoirienne.

#### 5.7.5. Caractéristiques socio-économiques du village de Laléraba

##### 5.7.5.1. **Historique du village de Laléraba**

L'histoire du village «Laleraba » nous révèle que sa création est assez récente. En effet, d'après les données de l'enquête, le village a été créé vers les années 1973 par un certain Soma Massadiami dit petit Sory. Il serait venu de Gbinzo II localité située entre Nabingue et Ouangolodougou en quête de terre fertile et propice à l'agriculture. Il fut donc installé par la chefferie traditionnelle de Kaouara (village situé à 14 km de Laléraba) représentée par EL Hadj Bamoro Ouattara dont la propriété foncière s'étend jusqu'à la frontière du Burkina Faso. Au départ, Soma Massadiami créa un campement non loin de la rivière Laléraba où il s'adonnait à l'agriculture. Il cultivait l'igname, le coton, l'arachide, le riz, le mil, le sorgho et le maïs. Depuis lors le village connut une évolution avec l'arrivée progressive des migrants maliens, burkinabés et des ivoiriens venus de tous les horizons. Soma Massadiami fut naturellement le premier chef du village Laléraba, à sa mort en 1989 son premier fils Koné Kassim lui succéda comme chef de village. Quant à l'appellation Laléraba qu'on donne au village, il ressort des explications que cette appellation est antérieure à sa création. En effet, selon les renseignements recueillis auprès de la chefferie traditionnelle de Kaouara et par ailleurs propriétaire foncier. L'appellation de Laléraba remonte de la période coloniale. D'après les explications Laléraba est une déformation du sénoufo. A l'époque coloniale pendant les travaux forcés, les villageois étaient chargés d'alimenter les trains à vapeur en bois de chauffe. Les indigènes étaient soumis à la corvée de coupe de bois capable d'alimenter le train. Etaient punis ceux qui n'arrivent pas à fournir la quantité de bois exigée par personne. Pour fuir les corvées des colons, la population venait se réfugier aux abords de la rivière. Laléraba est une déformation de la langue Sénoufo qui signifie littéralement que « c'est ici que je me cache ».

##### 5.7.5.2. **Population et démographie du village de Laléraba**

Selon les résultats du recensement général de la population et de l'habitat en 2014(RGPH),le village de Laléraba comptait 1120 habitants répartis comme suit 595 hommes et 521 femmes. Du fait de son emplacement géographique (frontière Côte d'Ivoire-Burkina) la population de Laléraba présente un aspect cosmopolite. Le village est majoritairement composé d'autochtones Malinké, Gbin et allochtones Sénoufo. On y retrouve également des allogènes ressortissants du Burkina Faso, de la Guinée, du Mali. Le recensement des ménages réalisé (février 2012) au cours de cette étude a fait ressortir 168 ménages constitués de 1441 habitants vivants de façon continue à

Lalériba. L'effectif des enfants en âge d'aller à l'école c'est-à-dire de 0 -6 ans est de l'ordre de 413 enfants.

#### **5.7.5.3. Organisation socio-culturelle**

##### **Organisation de la chefferie**

Depuis sa création en 1973, le village connaît son deuxième chef. Jusqu'à ce jour le chef du village est choisi dans la famille de celui qui a fondé le village en accord avec leur tuteur de Kaouara. Le chef du village est désigné dans la lignée de ceux qui en ont le droit sur la base du matrilineage. En plus du chef central, il y a des chefs de quartier qui sont, en fait, les chefs des différents hameaux qui constituent Lalériba. Il ne faut pas occulter la place importante des chefs de familles qui sont des potentiels chefs du village.

L'autorité traditionnelle est assurée par le chef du village. Il est le garant et le dépositaire du système des valeurs villageoises dont il assure la pérennité et la transmission à ses descendants. Le chef du village est le représentant de l'administration civile auprès de la population. Il règle les conflits en premier lieu en s'appuyant sur ses notables. Au cas où les problèmes dépassent ses compétences, il consulte les autorités villageoises de Kaouara et les autorités administratives compétentes.

##### **Mode d'acquisition des terres**

Les terres peuvent être acquises après demande auprès du chef de terre Kaouara. Celui-ci analyse la demande puis décide de satisfaire ou non à la requête. Cependant, il n'existe pas de marché de terre dans le village. Les terres attribuées aux personnes étrangères au village sont mises en valeur uniquement que pour les cultures vivrières, cela pour éviter les éventuels problèmes qui pourraient se poser sur ces terres.

##### **Religions pratiquées**

La religion dominante et la plus pratiquée est la religion musulmane. La quasi-totalité de la population de Lalériba est musulmane. Il existe à Lalériba une mosquée construite à proximité du site réservé pour la construction de postes de contrôle juxtaposés. La minorité est constituée de chrétiens (Eglise Catholique et Eglises évangéliques protestantes et pentecôtistes). Malgré leur conversion à ces religions, la population reste encore attachée à l'animisme.

##### **Us et coutumes**

Selon les informations recueillies auprès des propriétaires terriens, il existe un site sacré localisé dans la partie sud du village, vers la gare de train. Pour des projets d'envergure comme la construction de postes de contrôle juxtaposés, il faut absolument immoler un bœuf pour la bonne exécution et le succès du projet.

#### **5.7.5.4. Type d'habitat**

La structure de l'habitat à Lalériba est visiblement homogène. En effet, l'habitat est en majeure partie fait en matériaux locaux (terre battue et en géobéton et couvert de paille). On y rencontre également quelques constructions en dur et couvertes de tôle. Cette configuration du bâti se justifie par le fait que le village Lalériba ne bénéficie pas encore de lotissement. La population attend le lotissement avant de s'investir dans des constructions en dur et plus modernes. Les photos ci-après illustrent le type d'habitat de Lalériba.

#### **5.7.5.5. Accès à l'eau et à l'assainissement**

La population de Lalériba s'approvisionne en eau potable à partir de deux pompes villageoises à motricité humaine. L'accès à l'eau est gratuit contrairement à d'autres villages où une contribution est demandée pour les éventuelles réparations. On note également l'existence de quelques puits traditionnels dans certains domiciles de même que des latrines familiales.

#### **5.7.5.6. Infrastructures sanitaires et éducatives**

A Lalériba, il n'existe pas d'école, de centre de santé et d'électricité. Pendant les dix années de crise de la Côte d'Ivoire où l'hôpital de Ouangolodou et l'infirmerie de Kaouara ne fonctionnaient pas correctement, les habitants se soignent à Niangoloko au Burkina Faso.

Les enfants sont scolarisés soit dans les villages voisins à Zanapledougou ou Kaouara soit dans le premier village du Burkina Faso à Lalerabé (premier village du Burkina Faso situé juste après la rivière). Les images ci-après présentent les enfants qui vont à l'école dans le village voisin burkinabé.

#### 5.7.5.7. Activités économiques

Deux principales activités animent la vie économique du village de Laléraba : l'agriculture et le commerce.

##### Agriculture

Le secteur agricole est dominé par deux types de cultures que sont les cultures de rentes et les cultures vivrières. Les cultures de rentes se composent essentiellement du coton et de l'anacarde. Les principales cultures vivrières pratiquées sont l'igname, le manioc, le maïs et l'arachide. Les cultures vivrières sont destinées à l'auto-consommation, avec le maïs comme denrée principale de consommation. En observant l'agriculture, il a été constaté que tous les villageois pratiquent plusieurs cultures sur les mêmes surfaces. On cultive généralement les vivres (manioc, arachide, maïs, 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.

##### Commerce

Les activités commerciales au niveau de Laléraba sont essentiellement concentrées au niveau du corridor. Ces activités commerciales se distinguent par leurs caractères informels et de très petites tailles. Ils sont majoritairement des détaillants 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 nattes, habits, chaussures etc. Le commerce se structure de la façon suivante : au niveau du corridor il a été dénombré 128 activités commerciales. Les sédentaires sont les détenteurs de boutiques et des kiosques. Et les vendeurs ambulants qui exhibent leurs marchandises aux usagers des nombreux véhicules qui traversent la frontière. Il n'existe pas de marché à Laleraba, l'essentiel de l'activité commerciale est concentré au niveau du corridor.



Photo 29 : Activité commerciale au niveau du corridor

##### Élevage et pêche

L'élevage est pratiqué de façon traditionnelle. Il s'agit de l'élevage traditionnel d'ovins, de caprins, de bovins, des ânes et de volailles. Les animaux divaguent à la recherche de la pitance quotidienne et ne bénéficient d'aucun suivi sanitaire. La précarité des conditions d'élevage ne garantit pas une bonne productivité.

La pêche intéresse très peu les populations. Elle est pratiquée de façon artisanale par quelques individus à travers des lignes. Les produits de la pêche sont directement destinés à l'autoconsommation sauf le surplus qui est quelquefois vendu.

#### 5.7.5.8. Le transport

Le secteur de transport est favorisé par le passage de la route nationale A3. Les moyens de transport se composent des autocars, des mini cars et des camions poids lourds pour

les marchandises. Les déplacements courants à Laléraba sont les motos et les bicyclettes. Chaque ménage dispose au moins d'une moto ou d'un vélo pour le déplacement vers les localités voisines ou pour les travaux champêtres. Certains voyageurs empruntent ces motos pour contourner les postes frontaliers de police et des douanes entre les deux pays. Les images ci-après présentent des taxis motos, les autocars et minibus qui assurent le transport en commun interurbain voir inter Etat. Les images ci-après illustrent la présence des autocars et des camions de transport de marchandises.



Photo 30 : Vue du trafic observé au poste frontalier de Laleraba

## 6. ENJEUX ENVIRONNEMENTAUX ET SOCIAUX

### Sommaire

6.	ENJEUX ENVIRONNEMENTAUX ET SOCIAUX .....	120
6.1.	Enjeux politiques et institutionnels .....	120
6.2.	Simplification et harmonisation des procédures douanières .....	120
6.3.	Enjeux environnementaux (biophysiques).....	121
6.4.	Enjeux socio-économiques .....	121

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 Laleraba se déclinent en enjeux environnementaux (i), socio-économiques (ii), politiques et institutionnels (iv).

### 6.1. Enjeux politiques et institutionnels

Le projet de construction des PCJ de Laleraba 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 de l'UEMOA ont signé des accords pour la mise en œuvre d'un programme de facilitation de transports. A 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 honorer.

### 6.2. 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 remplir 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, les PCJ sont des points de passage frontalier où les voyageurs, les marchandises et les moyens de transport sont arrêtés une seule fois pour remplir les formalités de sortie d'un pays et les formalités d'entrée dans l'autre pays.

A ce titre les PCJ constituent 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).

### 6.3. Enjeux environnementaux (biophysiques)

---

Les enjeux environnementaux concernent les effets du projet sur la qualité de la rivière Lalerabé, la destruction de la végétation et l'habitat de la faune.

Au regard du relief du site de localisation des PCJ, toutes les eaux de ruissellement sont drainées naturellement vers la rivière. Tant qu'il n'existe pas de source de pollution la qualité des eaux de la rivière est préservée. Avec la réalisation du projet, la qualité de l'eau sera vraisemblablement affectée d'abord en phase de travaux et ensuite en phase d'exploitation. La présence des PCJ et les aménagements connexes, le développement de l'habitat seront des sources de pollution.

Sur le plan de la végétation, c'est environ plus de 70ha 04 a 50ca de couvert végétal et de terres cultivables qui seront définitivement détruits pour la construction des PCJ. La faune également devra se trouver d'autres zones plus propices. La conséquence est la perturbation de l'écosystème local.

### 6.4. 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 socio-économique actuel.

Sur la situation économique, c'est l'organisation et le fonctionnement du commerce frontalier qui sera modifié pour les deux villes de Ouangolodougou et Niangoloko. Ces villes grâce à leur situation géographique et à la présence d'importantes infrastructures économiques, gares ferroviaires, qualité des axes routiers sont des lieux de croisement et de transit des flux d'échanges commerciaux entre la Côte d'Ivoire et le Burkina Faso voire même les autres pays limitrophes. Dans la zone frontalière un ensemble de neuf marchés répartis dans différentes localités contribuent à organiser les échanges.

Tableau 26: Liste des marchés existants dans la zone du projet

Localités	Jour de marché	Distance par rapport à la frontière (Km)	Pays de localisation
Ouangolodougou	Dimanche	33	Côte d'Ivoire
Pogo	Vendredi	4	Côte d'Ivoire
Zégoua	Samedi	2	Mali
Kadarvogo	Mercredi	5	Burkina Faso
Bakomi	Vendredi	23	Burkina Faso
Seribadjan	Jeudi	10	Côte d'Ivoire
Kaouara	Mardi	18	Côte d'Ivoire
Niangoloko	Samedi	24	Burkina Faso
Nabingué	Lundi	45	Côte d'Ivoire

Il est instauré un système de périodicité dans le fonctionnement des marchés de sorte à permettre aux commerçants de visiter un ensemble de marchés en vue d'écouler leurs produits et d'en faire des stocks pour les grands centres urbains. Parmi ces marchés, ceux de Ouangolodougou et de Niangoloko sont permanents et ils connaissent des animations particulières pour les jours qui leur sont réservés. La dynamique des villes de Ouangolodougou et de Niangoloko par rapport aux autres localités est liée à l'importance des échanges commerciaux. Cette dynamique risque d'être perturbée par la construction des PCJ de Laléraba. En effet, avec le déplacement de certaines administrations publiques et opérateurs économiques des deux pays à Laléraba (douane, police, agents de santé, transitaire, banque, ...) un autre pôle d'échanges commerciaux risque de se créer autour des PCJ de Laléraba au détriment des grandes villes. Laléraba 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 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 les impôts qui seront perçus par les structures décentralisées, toutes choses qui rentrent dans les OMD et subséquentement dans la lutte contre la pauvreté. Aussi en phase d'exploitation, on notera la réduction des dépenses de santé, 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 permettront d'assister à la cohésion sociale entre agents des deux 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 vont entraîner l'expropriation de terre des propriétaires terriens de laleraba et le cas échéant à Lalerabé qui se trouve sur le territoire du burkina Faso.

## 7. IMPACTS ENVIRONNEMENTAUX ET SOCIAUX

### Sommaire

<b>7.</b>	<b>IMPACTS ENVIRONNEMENTAUX ET SOCIAUX .....</b>	<b>123</b>
<b>7.1.</b>	<b>Méthodes d'identification et d'évaluation l'importance des impacts potentiels du projet .</b>	<b>123</b>
7.1.1.	Méthode d'identification des impacts .....	123
7.1.2.	Activités sources d'impacts .....	124
7.1.3.	Récepteurs d'impacts .....	124
7.1.4.	Evaluation des impacts .....	125
7.1.5.	Impacts potentiels du projet .....	127
<b>7.2.</b>	<b>Analyse des alternatives .....</b>	<b>132</b>
<b>7.3.</b>	<b>Analyse de la situation « sans projet » .....</b>	<b>132</b>
<b>7.4.</b>	<b>Analyse des impacts environnementaux avec la situation avec le projet .....</b>	<b>132</b>
<b>7.5.</b>	<b>Justification du choix du scénario « avec le projet » .....</b>	<b>133</b>
<b>7.6.</b>	<b>Impacts positifs en phase de préparation et d'installation .....</b>	<b>133</b>
7.6.1.	Milieu physique .....	133
7.6.2.	Milieu biologique .....	133
7.6.3.	Milieu humain .....	134
<b>7.7.</b>	<b>Impacts négatifs en phase préparatoire et d'installation .....</b>	<b>134</b>
7.7.1.	Milieu physique .....	134
7.7.2.	Milieu biologique .....	134
7.7.3.	Milieu socio-économique .....	134
<b>7.8.</b>	<b>Impacts positifs significatifs liés à la phase de construction .....</b>	<b>137</b>
7.8.1.	Milieu biophysique .....	137
7.8.2.	Milieu humain .....	137
<b>7.9.</b>	<b>Impacts négatifs significatifs liés à la phase de construction .....</b>	<b>138</b>
7.9.1.	Milieu physique .....	138
7.9.2.	Milieu biologique .....	139
7.9.3.	Milieu humain .....	139
<b>7.10.</b>	<b>Impacts positifs significatifs liés à la phase d'exploitation et d'entretien .....</b>	<b>141</b>
7.10.1.	Milieu physique .....	141
7.10.2.	Milieu biologique .....	142
7.10.3.	Milieu humain .....	142
<b>7.11.</b>	<b>Impacts négatifs significatifs liés à la phase d'exploitation et d'entretien .....</b>	<b>143</b>
7.11.1.	Le milieu physique .....	143
7.11.2.	Milieu biologique .....	143
7.11.3.	Milieu humain .....	143
<b>7.12.</b>	<b>Impacts spécifiques sur les localités situées à proximité du site des PCJ .....</b>	<b>144</b>
7.12.1.	Les villes de Ouangolodougou et Niangologo .....	144
7.12.2.	Les villes de Ouangolodougou(ci) et de Niangologo .....	146

### 7.1. Méthodes d'identification et d'évaluation 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 physiques, biologiques et socio-économiques.

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 stationner 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 :

- la libération ou défrichage des emprises des infrastructures ;
- les travaux de terrassement ;
- le transport et circulation de la main-d'œuvre, des engins et des matériaux ;
- les dépôts de déchets issus des travaux ;
- l'entretien des engins ;
- l'exploitation des sites d'emprunt des matériaux ;
- la construction des corps d'ouvrages en béton armé et maçonnerie des bâtiments (bâtiment principal et annexes) ;
- la construction de la voirie et des aires spécialisées ;
- la construction des ouvrages de drainage (VRD) et de sécurité ;
- la présence de la main d'œuvre ;
- le 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'impact 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	Étendue de l'impact	Durée	Importance absolue de l'impact
Forte	Régionale	Longue	Majeure
		Moyenne	Majeure
		Courte	Majeure
	Locale	Longue	Majeure
		Moyenne	Moyenne
		Courte	Moyenne
	Ponctuelle	Longue	Majeure
		Moyenne	Moyenne
		Courte	Mineure
Moyenne	Régionale	Longue	Majeure
		Moyenne	Moyenne
		Courte	Moyenne
	Locale	Longue	Moyenne
		Moyenne	Moyenne
		Courte	Moyenne
	Ponctuelle	Longue	Moyenne
		Moyenne	Moyenne
		Courte	Mineure
Faible	Régionale	Longue	Majeure
		Moyenne	Moyenne
		Courte	Mineure
	Locale	Longue	Moyenne
		Moyenne	Moyenne
		Courte	Mineure
	Ponctuelle	Longue	Mineure
		Moyenne	Mineure
		Courte	Mineure

La synthèse de la démarche utilisée pour évaluer l'importance des impacts du projet est présentée par la figure ci-après. Elle combine les critères : intensité, portée et durée de l'impact sur les composantes du milieu social et biophysique.

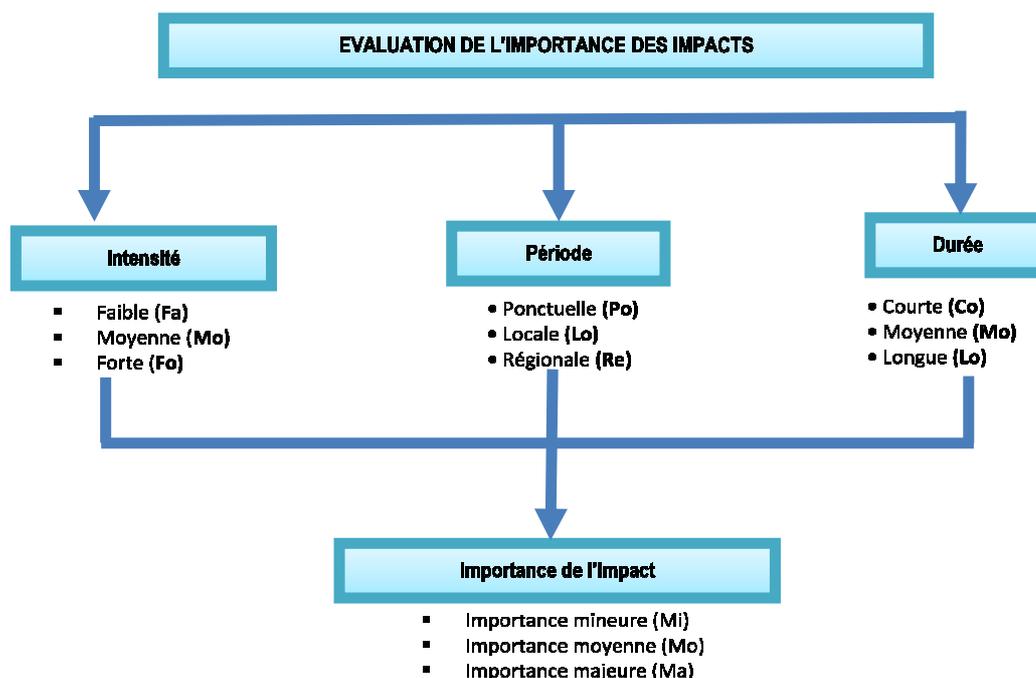


Figure 23 : Synthèse de la démarche d'évaluation de l'importance des impacts.

**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

Phase préparatoire	Milieus affectés	Activité source d'impacts	Impacts sur l'environnement	
	Humain	Installation du chantier		Santé et nuisances
			Création d'emplois	
			Equipements, 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 des PCJ			Destruction d'activités socio-économiques, 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 physiques et chimiques du sol	
	Libération de l'emprise		Erosion du sol et perte des propriétés physiques et chimiques 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
			Risques de conflits liés à l'occupation des terrains privés
			Risques de destruction d'activités économiques
			Risques d'écrasement des animaux domestiques en divagation
		Recrutement de la main d'œuvre	Risques d'accidents et de maladie liée aux émissions
			Création d'emplois
			Risque de conflit
		Travaux de fouilles	Amélioration des conditions de vie
			Création d'emplois
Santé et nuisances			
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...)	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

Phase travaux	Milieus affectés	Activités sources d'impacts	Impacts sur l'environnement
	biophysique	Installation du chantier	
Erosion du sol et perte des propriétés physiques et chimiques du sol			
Nuisances sonores			
Contamination par polluants chimiques des eaux de surface			
Pollution par fumées et poussières de l'air			
Nuisances sonores			
Transport, circulation et stationnement des engins et de la machinerie et des équipements de l'entreprise			Contamination par polluants chimiques des eaux de surface
			Erosion du sol et perte des propriétés physiques et chimiques du sol
			Erosion du sol et perte des propriétés physiques et chimiques du sol
Libération de l'emprise			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 exploitation et entretien des PCJ

	Activités sources d'impacts	Impacts sur l'environnement
<b>Humain</b>	Présence des PCJ	Embellissement du quartier Opportunité d'amélioration des activités socio-économiques
	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 des PCJ
	Entretien et extension des PCJ	Création d'emplois Santé et nuisances
	Présence humaine au sein des PCJ	Problème d'IST/VIH-SIDA Dépravation des mœurs
<b>biophysique</b>	Présence des PCJ	Augmentation du ruissèlement dû à l'imperméabilisation du site du projet 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 physiques et chimiques 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 physiques et chimiques du sol



## 7.2. Analyse des alternatives

---

L'étude a procédé à une analyse comparative de deux variantes :

- Alternative « sans projet » (situation actuelle) ;
- Alternative « avec projet » .

Les deux 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 Laleraba, 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 des champs d'anacardes , 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 socio-économiques, 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 connaît. 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 d'activités socio-économiques 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 Laleraba 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. Avec la construction des PCJ on assistera à une destruction du couvert végétal et des champs d'anacardes. 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 de construction des postes de contrôle juxtaposés de Laléraba 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 un outil de facilitation des échanges entre les états aux frontières, 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 au périmètre 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 Laléraba 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 les hommes, notamment les personnes défavorisées et, des revenus (directs, indirects et induits) tant à Laléraba et des 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 de chantier engendreront l'augmentation de la concentration des polluants atmosphériques tels que les gaz d'échappement et de poussières émis par les engins roulants; l'impact est évalué comme mineur.

#### 7.7.1.2. **Bruit**

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

#### 7.7.1.3. **Paysage**

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

### 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 nuisances diverses, etc.

#### 7.7.3.1. **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.

**7.7.3.2. 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.

**7.7.3.3. 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.

**7.7.3.4. 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.

**7.7.3.5. 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.

**7.7.3.6. Proximité d'infrastructures socio-économiques 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.

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

Activité d'impact	source	Composante du milieu affecté	Caractérisation de l'impact	Intensité	Étendue	Durée	Importance
<b>✓ IMPACTS POSITIFS</b>							
Libération et préparation de l'emprise du projet Installation générale de chantier		Population	Recrutement d'une main-d'œuvre locale	Moyenne	Locale	Courte	Mineure
		Activités économiques	Développement Circonstancié des activités de restauration Flux financier Création d'emploi temporaire	Moyenne	Locale	Courte	Mineure
<b>IMPACTS NÉGATIFS</b>							
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	Mineure
		Bruit	Nuisances sonores auprès des riverains	Moyenne	Locale	Courte	Mineure
		Paysage	Dégradation des vues habituelles	Moyenne	Locale	Courte	Mineure
		Population	Risques de troubles auditifs et respiratoires Risques d'accidents	Moyenne	Locale	Courte	Mineure
		Activités économiques	Perturbation des activités économiques riveraines	Moyenne	Locale	Courte	Mineure
		Foncier	Risques de contestations, de conflits et despéculation foncières	Moyenne	Locale	Courte	Mineure



## 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 Kaouara, Laleraba et des localités environnantes (Ouangolodougou, Niangoloko) 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 (Ouangolodougou, Ferkessédougou et Korhogo) 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 à Laleraba ou Kaouara et dans la ville de Ouangolodougou et environ durant la phase des 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 (Ouangolodougou ; Ferkessedougou et Niangologo.). Ces actions vont contribuer à l'amélioration des revenus des infrastructures hôtelières et influencer 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 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 moyennes étant donné que le site du projet est occupé majoritairement par les plantations d'anacardières et des cultures vivrières. 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 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 entraîner son ensablement. De même les hydrocarbures déversés accidentellement ou non pourraient par ruissellement se retrouver dans les cours d'eau.

##### 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 de 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 dépôt 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 des 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 soumise 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 socio-économique a recensé 74 activités économiques et artisanales sur le site des travaux. Ces installations disposées de manière anarchique 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 personnel 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 socio-économiques dans l'emprise du projet**

La démolition des installations commerciales dans l'emprise du projet entraînera une perte de chiffres d'affaire et de revenus et le chômage des travailleurs. En effet, la réalisation du projet va provoquer quelques désagréments pour les populations riveraines. La démolition des installations commerciales entraînera une perte d'investissement pour les propriétaires et nécessitera la délocalisation de ceux-ci sur un autre site. La délocalisation des occupants actuels du site pourrait entraîner des conflits si ceux-ci ne sont indemnisés à leur juste valeur.

#### **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 rejettent des gaz (CO<sub>2</sub>, NO<sub>x</sub>, SO<sub>2</sub>, etc.) dans l'atmosphère. Ceci entraînera 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. 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.

#### **7.9.3.11. 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 entraîner des conflits, compte tenu du chômage élevé, ce qui peut nuire à la bonne marche des travaux de construction des 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.

#### **7.9.3.12. Risques de conflits sociaux en cas de non emploi de la main d'œuvre local**

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.

#### **7.9.3.13. Gestion des déchets issus du chantier**

La production potentielle de différents types de déchets au cours des travaux de construction sont constitués des 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.

#### **7.9.3.14. 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.

#### **7.9.3.15. 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 Laleraba 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 Laleraba, les transports et le transit seront facilités dans le corridor, avec les conséquences économiques que cela entraîne pour les deux 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 Laléraba 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 des PCJ 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 autres vont profiter également aux populations locales.

##### **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. Avec la mise en œuvre du projet, la production sera plus structurée et mieux valorisée. L'activité de production constituera une opportunité pour offrir à l'économie locale ; le secteur secondaire capable de stimuler durablement le secteur productif.

##### **7.10.3.6. Professionnalisation de la transformation et la valorisation des céréales**

L'aménagement de la plateforme des PCJ 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. Les postes de contrôles juxtaposés de Laleraba vont 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. Le milieu physique

#### 7.11.1.1. Les 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 polluer 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 des 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 prostituées et un lieu de dépravation 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 des PCJ.**

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.

**7.11.3.1. Congestion du trafic à l'entrée et à la sortie des PCJ du stationnement anarchique des camions.**

Plusieurs camions de transport de marchandises stationnent de part et d'autre de la voie et aux alentours du site des PCJ de Laleraba. En phase d'exploitation la congestion du trafic à l'entrée et à la sortie des PCJ risque d'augmenter le trafic de véhicules et provoqué un ralentissement global des services et activités des PCJ. Cette congestion du trafic peut entraîner de facto une perte de compétitivité et de productivité des PCJ à cause des retards qui seront induits.

**7.12. Impacts spécifiques sur les localités situées à proximité du site des PCJ****7.12.1. Les villes de Ouangolodougou et Niangologo**

Les deux villes de Ouangolodougou et de Niangologo indépendamment des effets des nuisances des travaux (émission des poussières, perturbation de la circulation des piétons et cyclistes, ...) 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 site qui accueille le projet est une réserve du domaine foncier du village de Kaouara les propriétaires terriens de Kaouara devront céder 70 hectares de son domaine pour la construction des PJC. De même, les ouvertures de carrières et des zones de dépôts, l'installation de la base vie, les aménagements connexes à ce projet seront réalisés à proximité des PJC. Ces activités affecteront de façon générale les terres de la communauté villageoise de Kaouara. 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 l'emprise du projet.

**Equipement communautaire**

Sur le site des PCJ, se trouve une mosquée qui sera déplacée avant le démarrage des travaux.

### 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 indiqués notamment la création d'emploi, l'amélioration de cadre de vie, l'amélioration de l'habitat et de revenu locatif.

#### **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 entraîner 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 avec lequel l'entreprise devra désormais compter. Autrement dit l'exode rural que va engendrer ces travaux, peut se pérenniser à la fin et la réinsertion socio-économique 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 entraîne 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 entraîne 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 vulnérable 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. Les villes de Ouangolodougou(ci) et de Niangologo**

Les deux 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 Laleraba on assistera au déplacement des différents services de contrôle des frontières et des activités commerciales à Laleraba . 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	Activités sources 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	Activités sources 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
			Déviations (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	Activités sources 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		Carburant/l'huile et graisse des véhicules	Négatif	Faible	Ponctuelle	Courte	Mineure		
	Flore			Santé	Maladies respiratoires, irritations des yeux	Négatif	Moyenne	Ponctuelle	Longue	Moyenne
	Faune				Risque de propagation des IST et VIH/SIDA	Négatif	Forte	Locale	Longue	Moyenne
	Fonctionnement des PCJ	Mise en service du PCJ	Congestion du trafic à l'entrée et à la sortie des PCJ du stationnement anarchique des camions.	Négatif	Forte	Locale	Longue	Majeure		
	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 Burkina Faso et à 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 des activités de pesage, lors des entrées et des sorties des gros porteurs du site des PCJ	Négatif	Moyenne	Locale	Courte	Moyenne		



## 8. INFORMATION ET CONSULTATION PUBLIQUE

### Sommaire

<b>8.</b>	<b>INFORMATION ET CONSULTATION PUBLIQUE</b> .....	<b>151</b>
<b>8.1.</b>	<b>Objectif de l'information et des consultations publiques</b> .....	<b>151</b>
<b>8.2.</b>	<b>Procédures et modalités</b> .....	<b>151</b>
8.2.1.	Séance d'information et de Consultation du public.....	151
8.2.2.	Enquête Publique.....	151
<b>8.3.</b>	<b>Organisation de séances d'information et de consultation de la population en phase étude</b>	<b>152</b>
8.3.1.	Information et organisation des focus groupe avec la population locale de Laleraba et de Ouangolodougou.....	152
8.3.2.	Les doléances et attentes de la population.....	153
8.3.3.	Attentes des acteurs et partenaires du projet.....	153
8.3.4.	Attentes en termes de fonctionnalité.....	153
8.3.5.	Avis suggestions observations et recommandations des services et structures intervenants aux postes frontaliers de Ouangolo et Laleraba.....	154
8.3.6.	Information et organisation des focus groupe avec la population locale de Niangoloko.....	156

### 8.1. Objectif de l'information et des consultations publiques

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

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

#### 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. Dans le cadre de l'actualisation de l'EIES des PCJ de Laleraba, des séances de consultation et des focus groupe ont été organisés dans la zone d'influence du projet avec les populations locales.

#### 8.2.2. Enquête Publique

Elle consiste à mettre à la disposition du public le rapport de l'Etude d'Impact Environnemental sous la supervision d'un Commissaire Enquêteur nommé par arrêté préfectoral et chargé de recueillir les observations du public. L'enquête publique sera réalisée par l'Agence Nationale De l'Environnement (ANDE) lors de la validation de la présente EIES. Cette enquête consiste à soumettre le rapport d'EIES au public (populations des zones du projet) en vue de recueillir ses observations et préoccupations liées à la réalisation du Projet. Elle sera organisée dans les circonscriptions administratives de la zone du projet, notamment à Ouangolodougou et Kaouara. Un commissaire enquêteur sera nommé dans chaque circonscription

administrative pour recevoir et enregistrer dans un délai de dix (10) jours ouvrables, les différentes réclamations et oppositions des populations.

### 8.3. Organisation de séances d'information et de consultation de la population en phase étude

#### 8.3.1. Information et organisation des focus groupe avec la population locale de Laleraba et de Ouangolodougou

Comme indiqué précédemment lors de la remise du site, les autorités administratives ivoiriennes ont informé la population de la construction de postes de contrôle juxtaposés à la frontière de la Côte d'Ivoire et du Burkina Faso dans le village de Laleraba.

Plusieurs consultations publiques ont été organisées dans le cadre des études EIES des PCJ de Laleraba. Les premières des consultations ont eu lieu en 2012 dans la phase 1 de l'EIES. La population a eu droit à un exposé sur l'intérêt du projet pour les deux pays, les enjeux socio-économiques pour le département de Ouangolodougou et les villages environnants. Les autorités villageoises ont donné un avis favorable à la réalisation du projet. Par ailleurs, il a été demandé aux autorités villageoises de participer à l'étude d'impact environnemental qui devra identifier les impacts du projet et préconiser des mesures d'atténuation et de bonification.

Dans la phase 2 dénommée phase d'actualisation de l'EIES la population locale a été une fois encore consulté.

La réunion d'actualisation d'information et de consultation des populations sur le projet de construction des postes de contrôle juxtaposés de Laleraba à la frontière de la Côte d'Ivoire et du Burkina Fasso ont consisté à l'organisation de plusieurs focus groupe du mardi 25 septembre 2018, de 10 h 20 mn à 13 h 10 mn, à Laleraba au siège du comité de gestion foncière de Laleraba. Cette rencontre a consisté à présenter le projet de construction des PCJ de Laleraba évaluer la mise en œuvre des mesures compensatoires et le processus d'indemnisation des personnes affectées par le projet.

Cette consultation des parties prenantes a permis de présenter les données actualisées du 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 l'état d'avancement de la mise en œuvre du plan d'action de réinstallation et des mesures de compensation arrêtées dans la phase une de l'étude des différents types d'infrastructures sociales ou socio-économiques à réaliser au bénéfice des communautés 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 les chefs de communautés de Laleraba.



Photo 31 : Séance de travail avec la communauté locale de Laleraba

### 8.3.2. Les doléances et attentes de la population

Les doléances et attentes de la population ont porté sur :

- l'embauche de la main d'œuvre disponible dans les villages Kaouara et Laléraba en priorité ;
- la construction d'infrastructures socio-éducative et sanitaires ;
- la construction d'un château d'eau pour l'alimentation en eau potable des villages environnants ;
- le lotissement du village ;
- l'accélération du processus d'indemnisation pour la perte des habitations, des cultures et de terres cultivables ;
- la reconstruction de la mosquée en lieu et place de l'indemnisation monétaire.

### 8.3.3. Attentes des acteurs et partenaires du projet

Les acteurs et les partenaires du projet visent l'intégration économique, la libre circulation des biens et des personnes et principalement la facilitation des passages aux postes frontières. Le poste frontalier en projet devra être conçu pour évoluer vers le contrôle simultané (PJCS) en attendant l'évolution vers des Postes juxtaposés à contrôles unifiés (PJCU).

Dans un tel contexte, les actions à mener aux postes frontières devront être régies par les principes essentiels ci-après :

- la cohabitation des administrations des deux pays limitrophes dans une même concession où s'effectueront les diverses formalités de passage ;
- la réduction des arrêts pour n'en faire qu'un seul « one stop » ;
- la réalisation simultanée par les administrations des deux pays limitrophes des formalités de même nature ;
- la substitution d'une banque commerciale aux caisses ;
- la mise en place du suivi satellitaire des chargements en transit ;
- l'informatisation de l'ensemble des opérations.

### 8.3.4. Attentes en termes de fonctionnalité

Dans les conditions actuelles de fonctionnement des postes et du système de gestion des marchandises marquées par la non application des textes (TRIE, etc.), il ne sera peut-être pas possible d'instituer des opérations «simultanées» dans chaque poste frontalier à la fin de leur construction. De ce fait, la conception du poste de Laléraba doit envisager une évolution dans les habitudes allant de la situation actuelle de « contrôles séquentiels » vers les « contrôles simultanés ».

Le poste aura le caractère d'un espace contrôlé avec accès limité aux personnes traversant la frontière ou celles ayant une mission associée aux formalités de passage. Les postes ne sont pas des terminaux de transport avec un haut niveau de commodités de confort pour les transporteurs et voyageurs.

Les frontières sont actuellement encombrées par les véhicules et transporteurs qui font le choix de passer plusieurs jours à la frontière. Cette pratique devra être découragée sur le poste de Laléraba avec les frais de stationnement punitif (par le concessionnaire de site) et les commodités de confort minimal.

Dans un premier temps une seule bascule et un seul scanner seront installés sur un site. Ils seront implantés de manière à ce que le trafic d'importation dominante ait le plus simple accès aux dispositifs.

#### Attentes en termes de séparation des circuits

Le poste doit être configuré pour fonctionner de manière à faciliter l'accomplissement des formalités de passage de toutes catégories de véhicules à la frontière dans un système de « one stop ».

Suivant les résultats de l'étude de fonctionnalité, pour être fonctionnels le poste doit offrir des possibilités d'accomplissement des formalités par catégories d'usagers, chacun dans un circuit propre et distinct des autres, à savoir :

- le circuit des passagers piétons (avec au besoin séparation des riverains des voyageurs de l'espace CEDEAO et des voyageurs hors zone) ;
- le circuit des véhicules légers (avec au besoin séparation des taxis, des riverains et des passagers touristes en fonction de leurs flux) ;
- le circuit des minibus et des bus de transports de passagers ;
- le circuits des véhicules de marchandises (avec au besoin séparation des camions vides, des camions en transit, des camions de marchandises à mettre à la consommation) ;
- le circuit des animaux.

Tous ces circuits seront conçus avec des espaces de stationnement pour permettre les formalités d'usage, des commodités de confort (toilettes, espaces couverts) pour les usagers et des équipements (bascule, scanner, équipements informatiques, etc.) pour faciliter les formalités.

#### **Attentes en termes d'accessibilité**

La localisation des différentes administrations publiques (police, immigration, douane, phytosanitaire, vétérinaire, environnement, santé publique, etc.) et des structures privées (transitaires, gérant de sites, banques, sociétés de surveillances (BIVAC, SGS, COTECNA, conseil de chargeurs...)) doit tenir compte de la compatibilité de leurs tâches et assurer le moins de déplacement possible aux usagers (et agents de divers services) dans le domaine des postes.

Le bâtiment administratif principal doit être le point focal de contact entre le public et les services frontaliers. En général le public doit accéder aux services via les comptoirs et guichets afin d'empêcher la circulation à l'intérieur du bâtiment.

#### **Attentes en termes de Sécurité du site**

Le dispositif autour du poste doit être tel qu'il ne sera accessible qu'aux usagers dûment identifiés et autorisés à y entrer en vue des formalités de passage ou pour des activités prévues et assurées soit par des agents publics soit par des agents privés.

#### **8.3.5. Avis suggestions observations et recommandations des services et structures intervenants aux postes frontaliers de Ouangolo et Laleraba.**

Ce tableau ci-après résume les avis et suggestions des structures et services enquêtés durant la phase de collecte des de terrain de Ouangolo et Laleraba.

Structures et services	Avis Suggestions et recommandations
Services de la douanes ivoiriennes	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Accroissement sensible des recettes douanières,</li> <li>- 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) ;</li> <li>- utilisation de procédures intégrées et d'inspections en commun ou déléguées ;</li> <li>- Uniformisation des contrôles d'amélioration des conditions de vie et de travail des usagers des deux pays.</li> </ul> <p><b><u>Doléances</u></b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Mettre en place un programme de formation et de sensibilisation des agents des PCJ.</li> <li>- Disposer d'une connexion fiable et sécurisée.</li> </ul> <p><b><i>Le service du bureau de la douane de Ouangolo est favorable à la construction des PCJ de Laleraba.</i></b></p>
Associations des Commerçants de Ouangolo.	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Les PCJ aident à faciliter le passage et réduire les coûts, les retards et les harcèlements notés aux frontières de la sous-région.</li> <li>- Réduction du temps perdu pour les importateurs de marchandises à partir du Port autonome d'Abidjan. Idem pour ceux qui exportent les produits locaux dans le sens inverse.</li> </ul> <p><b><i>Ils sont de ce fait favorables à la construction des PCJ de Laleraba.</i></b></p>
Association des Transporteurs de Ounangolodougou .	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Les PCJ vont favoriser la fluidité du trafic et la disparition probable des faux frais. Ce qui est de nos jours une préoccupation majeure pour les commerçants et les transporteurs.</li> </ul>
Police du contrôle de l'immigration	<ul style="list-style-type: none"> <li>- La présence des PCJ va faciliter le contrôle et la vérification des identités des passagers.</li> <li>- Contribuer à améliorer les conditions de travail des services de la police d'immigration.</li> </ul> <p><b><u>Doléances</u></b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- dotation des PCJ des matériels ultramodernes pour le contrôle de l'immigration ;</li> <li>- installation d'une barrière électronique ;</li> <li>- construction d'un hangar pour abriter les voyageurs.</li> <li>- une salle de repos des agents en services.</li> <li>- Dotation des PCJ de trois salles pour les gardes à vue (hommes femmes et enfants).</li> </ul> <p><b><i>Ils sont de ce fait favorable à la construction des PCJ de Laleraba.</i></b></p>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>- La construction des postes de contrôle Juxtaposés contribuera à la facilitation des formalités aux frontières., un bon exemple de</li> </ul>

<p>Office ivoirien des chargeurs (OIC)</p>	<p>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.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- La simplification de la préparation des documents (baisse des coûts de respect des règles pour le déclarant) ;</li> <li>- 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 ;</li> <li>- 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 ;</li> <li>- <b>Ils sont de ce fait favorables à la construction des PCJ de laleraba.</b></li> </ul>
<p>Syndicats des transitaires de Ouangolo</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Les responsables des syndicats des transitaires de Ouangolo ont estimé que le projet n'est pas le bienvenu car il va fortement contribuer à désorganiser leurs activités et entraîner des pertes énormes.</li> </ul> <p>Depuis la mesure du gouvernement de limiter l'âge des véhicules d'importation à 5ans en Côte d'Ivoire, l'activité de l'ensemble des transitaires est au point mort. La délocalisation du bureau de la douane à Laleraba situé à 34 km de Ouangolo va avoir des répercussions très négatives sur leurs activités.</p> <p>Les transitaires ne sont donc pas favorables pour la construction des PCJ de Laleraba et la délocalisation des bureaux de la douane à Laleraba.</p> <p><b>Doléances</b></p> <p>Ils souhaitent cependant que les mesures soient prises pour les accompagner au cas où ce projet doit voir le jour. Ces mesures portent sur la mise à leur disposition des terrains à Laleraba pour la reconstruction de leur bureau ou le maintien à Ouangolo du service minimum pour le traitement des dossiers.</p>
<p style="text-align: center;"><b>Conclusions</b></p> <p>Les différents acteurs ont marqué d'une manière générale, leur adhésion totale au projet sauf les transitaires. Ils sont tous entièrement disposés à accompagner la réalisation du projet voulu et soutenu par les deux états (l'État de Côte d'Ivoire et l'état burkinabè) et l'UEMOA. Toutes les parties souhaitent cependant la prise en compte des besoins exprimés, orientations données et recommandations faites pour un meilleur fonctionnement des PCJ de Laleraba.</p>	

### 8.3.6. Information et organisation des focus groupe avec la population locale de Niangoloko

#### Les attentes

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 du PCJ de Laleraba est utile et salubre et constitue un projet majeur dans la politique de mise en place des grandes infrastructures de transport routier entre la Côte d'Ivoire et le Burkina Faso. Le projet est considéré comme l'une des meilleures actions publiques dans la perspective d'accroître la mobilité et la fluidité du trafic, la réduction du temps de parcours du corridor ainsi que la valorisation des localités bénéficiaires du projet.

Globalement, les travaux de 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. Elles comptent sur la possibilité de 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.

Les PCJ de Laléraba vont favoriser :

- le développement des activités économiques (petit commerce);
- les nombreuses opportunités des emplois pour les jeunes ;
- le développement de la zone d'influence des PCJ et l'amélioration des conditions de vie (amélioration des infrastructures sociales et routières, désenclavement, l'électrification, etc.) ;
- la diversification des revenus à travers la réhabilitation et la construction des bâtis.

Par contre c'est dans la prise en charge des intérêts des populations 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.

### **8.3.7. 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 différents 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, de petites places d'affaires, d'ateliers divers situés à la limite de l'emprise du projet à Laléraba ;
- 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 dans 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 dans la phase d'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 d'abandon et de la non réhabilitation des gîtes d'emprunts à la fin des travaux.
- les risques d'augmentation de l'insécurité liés à la présence des personnes étrangères ;
- l'augmentation du coût de vie dans la zone du Projet ;

### **8.3.8. 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 à l'endroit 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 ;
- 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 du 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.

### 8.3.9. Doléances des populations riveraines

Les doléances des populations riveraines du projet comprennent :

- le recrutement des jeunes dans la société ;
- l'appui à la réalisation de certaines œuvres sociales (salle de classe, centre de santé, puits), hangar, case à palabre, mosquée, foyer culturel, 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 jeunes diplômés ;
- l'appui à la formation des populations sur les nouvelles techniques et le renforcement des capacités ;
- l'attribution de certains postes de responsabilité aux riverains ;
- rendre transparentes les conditions de recrutement du personnel ;
- etc.

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.

Le projet de construction des PCJ est un projet qui a gagné l'adhésion de tous les acteurs malgré l'existence d'un certain nombre de craintes qu'il faudrait prendre en compte. 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 de l'ouvrage.

Les PV des résultats des consultations publiques menées auprès des acteurs concernés figure en Annexe 2 du présent rapport.

Les tableaux ci-après de synthèses des avis suggestions observations et recommandations spécifiques des services et structures intervenants postes frontaliers de Ouangolodougou et de Laléraba.

### 8.3.10. Avis suggestions observations et recommandations des services et structures intervenants au poste frontalier de Niangoloko.

Ce tableau résume les avis et suggestions des structures et services enquêtés durant la phase de collecte de terrain à Niangoloko.

Structures et services	Avis Suggestions et recommandations
	<ul style="list-style-type: none"> <li>- La simplification de la préparation des documents (baisse des coûts de respect des règles pour le déclarant) ;</li> <li>- Un passage plus rapide des frontières grâce à l'harmonisation</li> </ul>

<p>Bureau des douanes de Niangoloko</p>	<p>des inspections physiques des marchandises, des véhicules et des conducteurs traversant la frontière ainsi qu'une meilleure gestion des flux ;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- 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.</li> <li>- 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.</li> <li>- 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 afférentes.</li> <li>- 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.</li> </ul> <p><b><i>Ils sont de ce fait favorable à la construction des PCJ de Laleraba.</i></b></p>
<p>Poste de contrôle de la gendarmerie</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- La construction des PCJ constitue un très bon projet pour la fluidité du trafic à la traversée des postes frontaliers.</li> </ul> <p>Les PCJ ont pour vocation :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- La simplification de la préparation des documents (baisse des coûts de respect des règles pour le déclarant) ;</li> <li>- 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 ;</li> <li>- 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.</li> </ul> <p><b><i>Ils sont de ce fait favorables à la construction des PCJ de Laleraba.</i></b></p>
<p>Associations des Commerçants de Niangoloko</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- L'ensemble des commerçants et les gérants des activités commerciales ont marqué leur désaccord quant à la construction des PCJ à Lalériba et la délocalisation du bureau de la douane de Niangoloko à Lalériba. Selon leur explication la délocalisation de la douane de Niangoloko à Lalériba va entrainer le déclin de Niangoloko et la chute drastique des activités commerciales.</li> <li>- Ils ont soutenu leurs propos en argumentant qu'ils doivent leur existence en tant que commerçants grâce aux activités qui gravitent autour du poste douanier de Niangoloko et surtout l'arrêt presque obligatoire des voyageurs pour l'achat des marchandises diverses.</li> <li>- Toutefois si le projet doit voir le jour les commerçants souhaitent le maintien d'un service minimal à Niangoloko ou l'aménagement d'une gare routière moderne à Niangoloko pour es transporteurs. Ils souhaitent la création d'un point d'escale Niangoloko afin que leurs activités ne meurent pas.</li> </ul> <p><b><i>Les commerçants ne sont donc pas favorables à la</i></b></p>

<b>construction des PCJ de Lalériba.</b>	
(Associations des femmes de Niangoloko)	Le commerce informel de Niangoloko gravite autour des bureaux de la douane. La plupart des femmes ont pour principale activité le commerce informel exercé dans les alentours des bureaux de la douane. La délocalisation des bureaux de la douane entrainera la fermeture ou la suspension de leurs activités. En conséquence de ce qui précède, Les femmes commerçantes de Niangoloko ne partagent pas l'idée de la délocalisation des bureaux de la douane à Lalériba.
Mairie De Niangoloko	- Avec la construction des PCJ de Lalériba et la délocalisation des bureaux de la douane les recettes de la mairie vont chuter. La mairie suggère le maintien d'un service minimum de la douane à Niangoloko et invite l'UEMOA a initié des projets de développement et la réalisation de plusieurs infrastructures comme mesures d'accompagnement pour la commune de Niangoloko pour la compensation des pertes qu'elle va subir du fait de la délocalisation des bureaux de la douane à Lalériba.
Syndicats des transitaires de Niangoloko	- Les responsables des syndicats des transitaires ont unanimement estimé que le ce projet n'est pas le bienvenu car il va fortement contribuer à désorganiser davantage leurs activités et entrainer des pertes énormes.  - Laleraba est situé à 20 km de Niangoloko si le service de la douane se délocalise cela pourrait avoir des répercutions très négatives sur leurs activités.
<b>Conclusions</b>	
Les structures décentralisées marquent d'une manière générale, leur adhésion totale au projet de construction des PCJ de Laleraba. Elles sont tous entièrement disposées à accompagner la réalisation du projet voulu et soutenu par les deux états l'État (Côte d'Ivoire et l'état du Mali) et l'UEMOA. Toutes les parties souhaitent cependant la prise en compte des besoins exprimés et orientations données pour un meilleure fonctionnement des PCJ. Facteur de cohésion et d'intégration.	

En somme, il ressort des consultations des parties prenantes que l'avènement du projet a l'adhésion de toutes les couches sociales (autorités administratives et municipales, populations riveraines). Cependant, la prise en compte des doléances, des craintes des populations riveraines et la mise en place d'un cadre de collaboration formel est primordiale à l'insertion durable du projet dans son environnement social et économique. Ces figures ci-après présentent les séances de consultations tenues à Niangoloko avec l'appui de la Mairie.



Photo 32 : Vues des participants aux séances de consultations à la Mairie de Niangoloko.

## 9. PLAN DE GESTION ENVIRONNEMENTALE ET SOCIALE

### Sommaire

<b>9.</b>	<b>PLAN DE GESTION ENVIRONNEMENTALE ET SOCIALE</b>	<b>162</b>
9.1.	Objectifs du PGES	163
9.2.	Mesures relatives à la phase préparatoire des travaux	163
9.2.1.	Mesures générales relatives au respect de l'environnement lors de la préparation du chantier	163
9.2.2.	Choix et organisation du site d'installation de la base de l'entreprise	164
9.2.3.	Mesures relatives à l'installation du chantier	165
9.2.4.	Choix et conditions de gestion des sites d'emprunt et carrière	165
9.2.5.	Choix et condition de gestion des sites de dépôt	166
9.2.6.	Choix des sites de prélèvement de l'eau pour les besoins des travaux	166
9.2.7.	Mesures pour la sécurité du personnel	166
9.2.8.	Conditions de recrutement du personnel local	167
9.2.9.	Promouvoir la parité de genre dans le recrutement	167
9.2.10.	Mesures relatives à la libération de l'emprise	167
9.3.	Mesures relatives à la phase des travaux des PCJ	167
9.3.1.	Mesures spécifiques visant les impacts sur le milieu physique et biologique	167
9.3.2.	Mesures spécifiques visant les impacts sur le milieu humain	168
9.4.	Plan d'action d'information sur le VIH/SIDA	170
9.4.1.	Plan stratégique de lutte contre le VIH/SIDA sur tout le corridor Abidjan- ouagadougou	170
9.4.2.	Plan d'information et de sensibilisation sur le VIH/SIDA dans les PCJ de laleraba	171
9.5.	Mesures d'atténuation des impacts négatifs relatives à la phase d'exploitation des PCJ	172
9.5.1.	Mesures spécifiques visant les impacts sur le milieu physique et biologique	172
9.5.2.	Mesures d'atténuation des impacts négatifs sur le milieu humain	174
9.5.3.	Mesures de bonification des impacts positifs	178
9.5.4.	Mesures pour les procédures de dédouanement et de contrôle des personnes aux PCJ	179
9.6.	Autres mesures d'accompagnement et de bonification	181
9.6.1.	Formation et sensibilisation	181
9.6.2.	Renforcement des capacités	181
9.6.3.	Mesures relatives aux localités de la zone du projet	181
9.6.4.	Construction des hangars et box pour l'installation du petit commerce du corridor	181
9.7.	Mise en œuvre des mesures compensatoires et du Plan d'action de réinstallation	184
9.7.1.	Principe et objectifs	184
9.7.2.	Justification du plan d'action de réinstallation	184
9.7.3.	Rappel des Personnes et biens affectés	184
9.7.4.	Cadre légal et réglementaire	184
9.7.5.	Cadre institutionnel	184
9.7.6.	Phase de Mise en œuvre des Mesures de compensation et de réinstallation	185
9.8.	Analyse des risques professionnels	187
9.8.1.	Identification et évaluation des impacts	187
9.8.2.	Plan d'Intervention d'Urgence (PIU)	194
9.9.	Plan de communication du projet de construction des PCJ	195
9.9.1.	Objectifs du plan de communication	195
9.9.2.	Identification des parties prenantes au Projet	196
9.9.3.	Positionnement et conception de l'axe de communication	198
9.9.4.	Orientation pour création des messages à diffuser	199
9.9.5.	Plan d'actions	199
9.9.6.	Canaux de communication, médias, planning stratégique et moyens	199
9.9.7.	Mise en œuvre de la stratégie de communication	199
9.9.8.	Budgetisation du plan de communication	200
9.9.9.	Objectifs opérationnels	200
9.9.10.	Chronogramme de mise en œuvre	200
9.10.	Mécanisme de gestion des Plaintes	200
9.10.1.	Règlement à l'amiable	201
9.10.2.	Etapes de traitement des plaintes	201
9.10.3.	Différentes voies d'accès sont possibles pour déposer une plainte	202
9.10.4.	Règlement par voie judiciaire	202
9.10.5.	Clôture et archivage	202
9.11.	Programme de surveillance environnementale et suivi environnemental	203
9.11.1.	Activités de surveillance	203
9.11.2.	Activités de suivi environnemental	203

<b>9.12. Procédures du suivi</b> .....	204
9.12.1. Conduite des activités de suivi.....	204
9.12.2. Matrice du PGES.....	206

## 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 dépôt, 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 au Burkina Faso. 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. À 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 Maître d'Ouvrage, de la Mission de Contrôle et de la Direction de l'ANDE.

### 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 ferrailage 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 des eaux pluviales sur la base de l'entreprise.

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 et véhicules, des piétons et les aires spécialisées et leur voie 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...).

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 liés 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 prises par l'entreprise :

- prévoir des bâches pour la couverture des matériaux stockés et transportés vers les décharges ;
- prévoir des véhicules citerne 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.

#### 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 aux stériles afin de la réutiliser pour la réhabilitation des zones d'emprunt.

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 l'accord des autorités administratives et des 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:

- les milieux de jachères peu ou pas régénérées;
- les sites des anciennes carrières ou zones d'emprunt abandonnées et non réhabilités;
- les milieux dégradés par l'érosion des sols ;
- les sites placés sous les lignes électriques ;
- 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 recommandé 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 les 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 Lalélabé. L'entreprise pourra exploiter tout en tenant compte des usagers actuels. En effet, la ressource en eau étant limitée dans la zone nord de la Côte d'Ivoire et pour éviter les conflits, les prélèvements de l'eau dans la rivière Lalélabé 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.

#### 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 tels 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 est 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 environnantes de part et d'autre de la frontière (Laléraba, Ouangolodougou Kaouara et les villages environnants coté Côte d'Ivoire) et les localités de Lalérabé, Yenderé et Danguandoukou etc côté Burkina Faso) pour donner des emplois aux jeunes et améliorer les conditions de vie des populations. Afin d'éviter l'exode rurale, les problèmes sociaux (grossesses 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 associer 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 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 lésées 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 de Côte d'Ivoire devra poursuivre, compenser les terres et les biens légués 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 voies externes 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 vidange notamment) sont celles préconisées au §9.2. 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 des 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 dépôt.

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 seront situés à plus de 30 m des cours d'eau. Il faut se référer aux autorités bien avant.

**9.3.1.4. Végétation**

Les sites dont les arbres seront abattus ou détruits doivent être reboisés. Le reboisement concernera aussi le périmètre du mur d'enceinte des PCJ et son intérieur aux fins de constituer une couverture végétale 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 doit être obligatoire dans 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 reversées dans l'économie locale sous forme de consommation, d'impôts et d'épargne, ce qui permettra 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 sont nécessaires aux ouvriers. Concernant la restauration, les services d'hygiène publics doivent effectuer des contrôles de la qualité.

#### **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 du district sanitaire de Ouangolodougou.

Des campagnes 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'accidents, 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 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 vers des sites de recyclage, de traitement ou de stockage 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 le cadre du projet. Les déchets non polluants pourront être réutilisés pour la remise 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 doit 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 possibles. 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 utilisés 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. Plan d'action d'information sur le VIH/SIDA

L'infection par le VIH demeure l'un des principaux obstacles au développement humain durable dans le monde en développement et singulièrement en Afrique Subsaharienne. Si les efforts entrepris depuis l'apparition de la pandémie ont permis d'accroître l'accès des populations aux services de prévention et de prise en charge de l'infection par le VIH, il n'en reste pas moins que l'infection par le VIH continue d'être l'une des principales causes de morbidité et de mortalité en Afrique subsaharienne.

La politique de la Communauté des Etats de l'Afrique de l'Ouest (CEDEAO) sur la libre circulation des personnes et des biens a fortement contribué à l'accroissement des migrations sur les voies principales. Bien qu'étant reconnues comme nécessaires pour le développement socio-économique de la région, ces migrations sont corrélées, selon les recherches internationales, avec la propagation des Infections Sexuellement Transmissibles (IST) dont le VIH et le Sida. En effet les postes de contrôles aux frontières sont des lieux de brassage des populations qui engendrent des flux migratoires importants entre les pays. Les principaux acteurs de ces migrations sont : les populations locales des zones frontalières, les commerçants, les voyageurs, les routiers, les corps habillés, les transitaires et les travailleuses de sexe.

Selon les données sanitaires le taux de prévalence dans la zone du projet, est de l'ordre de 2,8% à cela il faut ajouter la situation de plus de dix (10 ans) de crise militaro politique de la Côte d'Ivoire qui a détérioré le système sanitaire de la région. La population est restée en marge des actions d'information et de sensibilisation de lutte contre le VIH/SIDA.

Pour faire face à cette situation qui pourrait s'accroître avec la construction des PCJ de Laléraba, il serait recommandable d'entreprendre des actions de lutte contre le VIH/SIDA tournées prioritairement vers les populations vulnérables des PCJ de Laléraba (les transporteurs, le personnel des services intervenant aux PCJ, la population et les passagers). Ces actions de sensibilisation seront menées à deux niveaux : sur tout le corridor Abidjan- Ouagadougou (à long terme) et aux PCJ de Laléraba (à court terme) .

##### 9.4.1. Plan stratégique de lutte contre le VIH/SIDA sur tout le corridor Abidjan- ouagadougou

A long terme, il faudrait que les états avec le concours de l'UEMOA ou de la CEDEAO élaborent un programme stratégique régional d'actions pour la riposte à l'infection par le VIH, au SIDA et aux IST sur le corridor Abidjan – Ouagadougou. Ce programme de riposte contre l'infection par le VIH s'alignera sur les différents engagements internationaux pris par les pays. L'élaboration de ce programme doit suivre un processus concerté impliquant les bénéficiaires, les acteurs du secteur public, du secteur privé, de la société civile et des partenaires techniques et financiers des organisations sous-régionales. Il doit être soutenu par les instances de coordination nationale de la riposte contre l'infection par le VIH et le sida de chacun des pays du corridor, l'Organisation Mondiale de la Santé (OMS), l'Organisation Ouest Africaine de la Santé (OOAS).

La vision de ce plan sera de mettre en œuvre « une réponse transfrontalière de proximité et concertée dans un corridor sans nouvelle infection, sans discrimination, sans décès liés au VIH et sans entrave à la libre circulation des personnes et des biens ».

Il sera guidé par les principes directeurs suivants: (i) l'engagement politique, (ii) la considération des bénéficiaires comme étant au centre du processus de planification (iii) l'adhésion aux engagements internationaux, (iv) la planification axée sur les résultats (v) la bonne gouvernance, (vi) les questions liées au genre, la prise en compte des spécificités des populations les plus exposées au VIH et des questions environnementales (vii) et l'ancrage institutionnel.

Les personnes prioritaires à cibles sont (i) les Hommes et femmes cherchant une amélioration de leur condition économique à travers le commerce du sexe & partenaires/clients, (ii) les transporteurs (Routiers & coxer /apprentis), (iii) les Corps habillés, (iv) les Personnes Vivant avec le VIH, (v) les Populations migrantes : déplacés (interne et externe), travailleurs saisonniers (nationaux et étrangers, y compris transitaires), etc.

#### **9.4.2. Plan d'information et de sensibilisation sur le VIH/SIDA dans les PCJ de Laleraba**

Spécifiquement au projet de construction des PCJ de Laleraba, un plan d'actions d'information doit être élaboré pendant la phase de travaux et la phase post-travaux en attendant la mise en œuvre des actions régionales recommandées.

Les personnes ciblées sont le personnel du chantier, les transporteurs et les voyageurs, les habitants des deux (2) villages et les agents en service aux postes de contrôle frontaliers.

##### **9.4.2.1. Dispositif de mise en œuvre et organisation du plan d'information et de sensibilisation**

Dans les deux (2) pays, il existe plusieurs structures qui travaillent déjà dans les différents programmes de lutte contre le VIH/SIDA, notamment le ministère de la santé et les services décentralisés, l'instance nationale de coordination multisectorielle de lutte contre le sida (CNLS), les ONG nationales et internationales. Pour les PCJ de Laleraba, les directions régionales de santé de Ouangolodougou et de Niangoloko serviront de base pour les actions d'information et de sensibilisation sur le VIH/SIDA. Dans chaque pays, cette mission sera confiée à une Cellule composée d'au moins 9 personnes qui seront tous agents de l'état : un (1) médecin, quatre (4) agents infirmiers et quatre (4) agents sociaux. Il s'agira de créer deux centres d'écoute et d'information sur le VIH et le sida au sein des postes.

##### **9.4.2.2. Consistance des actions d'information et de sensibilisation**

###### **IEC/CCC et campagne Mass Media**

La Communication pour un changement de comportement constitue l'une des stratégies prioritaires utilisées dans le domaine de la prévention de l'infection par le VIH.

La campagne d'IEC consistera à mener les actions suivantes sur le corridor Ouangolodougou-Niangoloko : une forte médiatisation d'émissions radiodiffusées, des émissions interactives sur la prévention concomitamment à l'utilisation des autocollants, des dépliants, la sensibilisation des acteurs du secteur des transports, la mise en place de panneaux géants au niveau des gares routières, des postes frontaliers et des villages.

A priori, le programme d'IEC/CCC identifiera les différents groupes de personnes ciblés et mettra en place un réseau de pairs éducateurs chargés de mener des activités de sensibilisation de proximité.

Aux différents postes, les sensibilisations porteront sur les moyens de prévention du VIH et le dépistage volontaire.

Ces actions seront renforcées par la diffusion d'émissions éducatives et les meilleures pratiques sur les IST, le VIH et le sida, y compris sur les droits des PVVIH, la riposte contre la stigmatisation et la promotion du genre.

Des supports d'IEC/CCC, des sketches et des chansons sur les IST et le VIH/sida seront diffusés aux différents postes frontaliers, sur le chantier, dans les gares routières et dans les cars.

### **Marketing social du préservatif**

La promotion de l'utilisation du préservatif est aussi l'une des interventions prioritaires dans la sous-région. La distribution des préservatifs masculins et féminins se fera à travers un réseau de distribution qui couvre les différents postes frontaliers et sur le chantier. Les acteurs de ces points de distribution seront les pairs éducateurs choisis et formés parmi les populations cibles.

### **Dépistage volontaire**

La sensibilisation portera également sur le dépistage volontaire pour permettre aux populations de connaître leur sérologie pour une prise en charge. Cette campagne de dépistage devra être accompagnée de traitement des IST et de prise en charge des PVIH en collaboration avec les centres de santé et les ONG.

#### **9.4.2.3. Durée du plan d'actions d'information et de sensibilisation**

Le plan d'action d'information et de sensibilisation VIH/SIDA des PCJ de Laleraba devra couvrir une période de 5 ans. Ce qui est suffisant pour la phase de travaux et les premières années de mise en service des PCJ.

## **9.5. Mesures d'atténuation des impacts négatifs relatives à la phase d'exploitation des PCJ**

### **9.5.1. Mesures spécifiques visant les impacts sur le milieu physique et biologique**

#### **9.5.1.1. Qualité de l'air**

Les sources de pollution de l'air sont essentiellement les émissions des poussières et des 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 campagnes 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.

#### **9.5.1.2. 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 (04) 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.

### Gestion des eaux de ruissellement issues des parkings

L'exutoire naturel des eaux pluviales de la plateforme est le fleuve Lalérabé. Le choix de cet exutoire a guidé le tracé du réseau d'assainissement pluvial de la plateforme des PCJ. Ainsi, au cours des événements pluvieux les dépôts d'hydrocarbures et huiles présents sur la plate-forme pourraient être emportés dans la rivière Laléraba. Le principe de traitement des eaux pluviales de la plateforme est le traitement préalable avant leur drainage vers l'exutoire. La gestion des eaux de ruissellement de polluants est décrite dans ce qui suit.

#### 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 pluies 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.

#### **9.5.1.3. 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. Deux modes de traitement sont envisagés : l'enfouissement et l'incinération.

S'agissant des déchets sanitaires, ils seront incinérés puis la cendre résultante sera conduite à la plate-forme d'enfouissement. A cet effet, le Maître d'ouvrage devra doter les PCJ de matériel d'incinération des déchets. Cette gestion sera également confiée à une structure.

#### 9.5.1.4. **Végétation**

Il a été rappelé plus haut que les arbres qui seront abattus doivent être compensés par d'autres arbres qui seront plantés à l'intérieur du mur d'enceinte des PCJ et tout le long de ce mur. Un aménagement paysager (plantation de ligneux et des parterres de fleurs sur le site et la clôture) sera effectué.

A côté de ces actions, il faudra sensibiliser le personnel des PCJ et les populations riveraines à la préservation de la végétation et établir une surveillance stricte sur la zone de transhumance.

En dehors des PCJ, la destruction de la végétation proviendrait de l'urbanisation du village de Laleraba. Afin d'éviter la destruction anarchique de la végétation, il est recommandé de prendre des dispositions en vue de contrôler les installations autour des PCJ.

Conformément à l'article 7 du règlement 15, il revient à l'Etat de Côte d'Ivoire de prendre les dispositions nécessaires pour que soit évitée toute implantation sauvage et/ou encombrante d'activités aux abords de l'enceinte. Pour ce faire, les mesures suivantes sont recommandées :

- interdire toute installation entre la frontière et le site des PCJ ;
- interdire toute installation le long de la rivière Laleraba ;
- définir avec les villageois la nouvelle zone d'extension du village à travers son 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 plein essor, dans la région.

#### 9.5.2. **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.

##### 9.5.2.1. **Garantir les besoins en eau dans la zone du projet**

Les ressources en eau dans la zone du projet sont rares. Comme toute la région nord de la Côte d'Ivoire, la population a des difficultés à s'approvisionner en eau potable. En effet, les ressources en eau disponibles sont quelques cours d'eau et des pompes villageoises qui tarissent en saisons sèches. La rareté de l'eau au nord crée parfois des conflits entre les cultivateurs et les éleveurs de bétail. Le village de Laléraba et les localités environnantes n'échappent pas à cette situation. Avec le projet des PCJ, il faut s'attendre à une augmentation des besoins en eau dans la zone.

Les besoins en eau de la population riveraine et des activités des PCJ à l'horizon 2035 sont estimés à un volume d'eau moyen annuel d'environ 90 000 m<sup>3</sup>.

Pour satisfaire ces besoins, il est prévu un système d'alimentation des PCJ dont les sources sont les eaux de surface disponibles, notamment la rivière Laléraba et les eaux souterraines

La stratégie retenue pour l'approvisionnement en eau potable de la zone du projet :

- **alimentation des PCJ en eau potable** : Les PCJ seront alimentés en eau potable à partir des eaux souterraines à travers des forages d'exploitation réalisés dans le socle. En phase travaux, il sera procédé à la réalisation d'un forage d'exploitation qui servira de source d'eau alternative pour l'approvisionnement en eau du chantier en période d'étiage du cours d'eau ;
- **alimentation du réseau d'incendie des PCJ** : le réseau incendie sera alimentée par une prise d'eau brute sur le cours d'eau. Néanmoins un piquage sur le réseau d'eau potable permettra d'alimenter la bache incendie (60 m<sup>3</sup>) à partir des forages durant la saison sèche ;
- **alimentation des populations de Laléraba et Lalérabé** : les villages Laléraba et Lalérabé, ont des distances respectives les séparant des PCJ (inférieures à 1 km), seront alimentés par des bornes fontaines raccordées au réseau d'eau potable des PCJ ;
- **alimentation des populations situées dans un rayon de 15 km des PCJ** : les villages situés dans un rayon inférieur à 15 km des PCJ bénéficieront de systèmes isolés et autonomes d'hydrauliques villageoises.

#### 9.5.2.2. Mesures relatives aux impacts socio-économiques négatifs des PCJ sur la population riveraine

Sur le plan socio-économique 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.

Jadis campement agricole du village de Kaouara, Laléraba qui accueille le projet sur ses terres est devenu au fur des années un village caractérisé par de nombreuses constructions anarchiques.

La construction des PCJ à Laléraba est perçue par la population des deux pays comme une opportunité de voir leurs villages 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 villages. Pour elle, le développement démographique obligerait les autorités à leur construire des infrastructures de base. La population est également consciente que le développement des villages 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 mesures il faut dès maintenant que le développement des villages soit intégré aux travaux de construction des PCJ. Il s'agira pour Les autorités des deux 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 localités afin que leur développement soit en harmonie avec les objectifs des PCJ. Dans cette perspective, l'état ivoirien a déjà procédé à la purge des droits coutumiers sur les 70 hectares 04 ares et 50 centiares. Plusieurs projets de lotissements ont été initiés dans les alentours du site des PCJ une école primaire de six (6) classes et un centre de santé rural avec la

possibilité d'ériger la plupart en centre urbain. Le village a été connecté aux réseaux électrique.

#### 9.5.2.3. Mesures de santé, de sécurité et d'hygiène dans les PCJ

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. 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.

#### 9.5.2.4. Aménagements des aires de stationnement pour la gestion des flux du trafic

Les postes de contrôles juxtaposés sont aménagés pour la simplification des formalités de contrôle aux frontières. Ils ne sont pas conçus pour servir de lieux de repos ni des aires de stationnement prolongés. Pour éviter la congestion à l'entrée et à la sortie des PCJ, il est préconisé de construire en amont ou en aval une plateforme d'environ 5 hectares avec aménagement modéré pour servir de régulateur de flux afin d'éviter les problèmes de congestion dans le fonctionnement des PCJ de Laléraba. Ces dispositions pratiques devront permettre aux véhicules qui rentrent dans les PCJ de remplir à temps leur formalité et quitter la plateforme des PCJ pour leurs destinations finales.

#### 9.5.2.5. 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, des 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 la 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 dépôts de feu, jusqu'à l'arrivée des secours ;
- l'installation d'extincteurs à CO<sub>2</sub> 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 bache d'eau brute qui sera enterrée et équipée de compresseurs ;

- les supprimeurs 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 Laléraba**

Le système de sécurité incendie sera constitué d'une brigade de sapeurs-pompiers, d'un réseau d'eau équipé de poteaux d'incendie, d'appareillages et d'équipements divers de lutte contre les incendies.

#### **Moyens humains**

Les PCJ de Laléraba seront dotés d'une brigade de sapeurs-pompiers composée d'un chef de Brigade de 05 agents.

La mission de la 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 répartis 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 4 RIA par bâtiment principal et 3 RIA par Magasin ECOR.

#### Equipements 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 différents types 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 ;
- les extincteurs à poudre polyvalente de 9 kg ;
- les extincteurs à eau pulvérisée de 6 kg ;
- 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.

### **9.5.3. 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.

#### **9.5.3.1. Offre d'emplois**

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 reversées dans l'économie locale sous forme de consommation, d'impôts et d'épargne, ce qui permettra la réduction de la pauvreté.

#### **9.5.3.2. 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 contrôles 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 forums spéciaux d'échanges sur les enjeux ou sur les règlements spécifiques encore à adopter sur les PCJ.

#### **9.5.3.3. Former les 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 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.

#### **9.5.3.4. 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.

#### **9.5.4. Mesures pour les procédures de dédouanement et de contrôle des personnes aux PCJ**

##### **9.5.4.1. 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 des 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.

**9.5.4.2. 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.

**9.5.4.3. 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.

**9.5.4.4. 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 permettent de s'assurer que toutes les formalités ont été remplies pour ces véhicules avant de pouvoir continuer dans le pays de destination.

**9.5.4.5. 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 État par État 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.

**9.5.4.6. 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, sur 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 de fouilles de véhicules de fret et de tourisme à la 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.

**9.5.4.7. 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 permettra 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.

## **9.6. 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, la sensibilisation et le renforcement des capacités.

### **9.6.1. 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.

### **9.6.2. Renforcement des capacités**

Un plan de renforcement des capacités devra être dressé. Ce plan de renforcement des capacités comprend deux 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.

### **9.6.3. Mesures relatives aux localités de la zone du projet**

Sur le plan socio-économique, les deux villes frontalières Niangoloko et Ouangolodougou sont caractérisées 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 Laleraba est perçue par la population des deux pays comme une opportunité de voir les deux localités 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 villages. Pour elle, le développement démographique obligerait les autorités à leur construire des infrastructures de base. La population est également consciente que le développement 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. L'occupation anarchique des terres autour des PCJ avec le développement des trafics frauduleux de marchandises ; la création des voies clandestines pour le contournement des contrôles frontaliers des PCJ ; et les stationnements anarchiques des véhicules sur les voies d'accès aux PCJ. Pour pallier ces insuffisances il faut dès maintenant que le développement des villages soit intégré aux travaux de construction des PCJ. Il s'agira pour Les autorités des deux pays d'anticiper sur l'organisation et l'aménagement des terres autour des PCJ en réalisant un plan directeur des deux localités afin que leur développement soit en harmonie avec les objectifs des PCJ.

### **9.6.4. Construction des hangars et box pour l'installation du petit commerce du corridor**

Construire des box et des hangars pour soutenir les organisations de commerçants transfrontaliers informels dans la diffusion d'informations sur leurs 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 apportée 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.

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 des postes de contrôle juxtaposés et des populations riveraines à la préservation de la végétation
Site de construction des PCJ	Installations anarchiques autour des PCJ et urbanisation de la zone	Négatif	Interdire toutes installations entre la frontière et le site des PCJ ; Interdire toute installation le long de la rivière Laleraba ; Définir avec les villageois la nouvelle zone d'extension du village à travers un 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 des 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	Négatifs	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
Fluidité du trafic	Création des aires de stationnement en amont et en aval des PCJ	Positif	Prévoir des aires de stationnement afin de réguler les trafics dans les PCJ
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 des villages	Augmentation des besoins en infrastructures de base	Négatif	Construction des infrastructures de bases
	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, sécurité et hygiène	Risque d'insalubrité et de sécurité	Négatif	Sensibiliser le personnel les mesures sur l'hygiène élémentaire 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- Ouagadougou Mettre en place un plan d'actions d'information et de sensibilisation sur le VIH/SIDA dans les PCJ de Lalériba
qualité des contrôles au sein des PCJ	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
	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.

## **9.7. Mise en œuvre des mesures compensatoires et du Plan d'action de réinstallation**

### **9.7.1. Principe et objectifs**

Dans le cadre des projets de développement des infrastructures, la Côte d'Ivoire, depuis plusieurs années, s'est engagée à respecter ce principe quand un projet de développement affecte les populations. En ce sens, elle s'appuie sur les Politiques Opérationnelles des partenaires au développement en matière de réinstallation involontaire (PO 4.12 de la Banque Mondiale) et le cadre réglementaire national. L'objectif de tout programme de réinstallation est d'éviter de porter préjudice aux populations, au moins pour une raison : un projet qui porte préjudice à une partie de la population peut entraîner un appauvrissement de ces mêmes personnes.

### **9.7.2. Justification du plan d'action de réinstallation**

L'étude d'impact environnemental et social réalisé en **2012** a mis en relief les impacts majeurs que le projet pouvait entraîner aussi bien sur le plan environnemental que social. Un plan succinct de d'indemnisation et de compensation des pertes avait été élaboré par le consultant. Ces évaluations ont porté sur les points suivants :

- l'indemnisation des propriétaires du terrain des PCJ et des cultures affectées ;
- la restructuration du village de Laléraba et contrôle des installations autour des PCJ ;
- les mesures compensatoires collectives ;
- les mesures compensatoires individuelles ;
- l'indemnisation des cultures et des bâtis abritant des activités commerciales ;
- les mesures relatives à la construction des équipements publics communautaires.

### **9.7.3. Rappel des Personnes et biens affectés**

L'ensemble des terres à occuper pour les travaux de construction des PCJ et les personnes qui y sont installées constituent les personnes et les biens affectés par les travaux. Concernant les personnes, on distingue les catégories suivantes :

- 52 chefs de ménages: il s'agit des chefs de familles qui occupent les concessions de type rurale ;
- 74 gérants d'activités commerciales ;
- 23 agriculteurs et cultivateurs : ce sont les propriétaires des plantations situées dans l'emprise des PCJ ;
- un édifice religieux (mosquée) : il s'agit des personnes en charge de la gestion des édifices religieux tels que les mosquées de Laléraba sis dans l'emprise des PCJ etc.
- une parcelle de 70ha 04c 50ca appartenant aux propriétaires terriens de Kaouara, située à 14 km de Laléraba.

### **9.7.4. Cadre légal et réglementaire**

Le Plan d'Action de réinstallation s'appuie sur le cadre juridique ivoirien et la politique opérationnelle (PO 4.12) de la Banque Mondiale.

Les dispositions en matière d'expropriation pour cause d'utilité publique et pour intérêt général sont :

- la constitution de 2016 ;
- le décret du 25 novembre 1930 portant expropriation pour cause d'utilité publique ;
- la Loi n° 98-750 du 23 décembre 1998 modifiée par la loi du 28 juillet 2004 portant Code Foncier Rural ;
- le Décret n° 96-884 du 25 octobre 1996 précise les modalités de purge des droits coutumiers sur le sol pour intérêt général ;
- le décret n°95-817 du 29 septembre 1995 fixe les règles d'indemnisation pour destruction des cultures.

La méthode de calcul des impenses est fixée par le barème du Ministère chargé de la Construction, de l'Urbanisme et de l'Habitat.

### **9.7.5. Cadre institutionnel**

Le dispositif de mise en œuvre du PAR sera organisé autour des structures suivantes : un comité de pilotage, un comité de suivi et une commission d'indemnisation et une cellule de maîtrise d'œuvre.

#### 9.7.5.1. Comité de pilotage

Le Comité de pilotage du Plan d'Action pour la Réinstallation des personnes affectées par les travaux de construction des PCJ de Laleraba, devra être assuré par le Comité de Pilotage du projet de construction des PCJ sur les corridors Abidjan-Lagos et Abidjan-Ouagadougou composé de :

- la présidence du Comité de Pilotage, assurée par le Ministère chargé des Transports ou son représentant ; l'Observatoire de la Fluidité des Transports (OFT) ;
- la vice-présidence, assurée par le Ministre de la Construction, du Logement, de l'Assainissement et de l'Urbanisme. Le comité de pilotage est chargé de mobiliser les fonds nécessaires à la réinstallation des personnes affectées par le projet.

#### 9.7.5.2. Cellule de maîtrise d'œuvre des mesures compensatoires et des indemnisations

La Maîtrise d'œuvre des personnes affectées par le projet est assurée par une cellule spécialement conçue pour cette opération, dirigée par le représentant du MCAU et placée sous la supervision du Comité de Suivi et du ministère des transports représenté par l'Observatoire de la Fluidité des Transports (OFT).

#### 9.7.6. Phase de Mise en œuvre des Mesures de compensation et de réinstallation

##### 9.7.6.1. Indemnisation des propriétaires du terrain des PCJ et des cultures affectées

Un protocole d'accord portant purge des droits coutumiers sur une parcelle de 70 ha 4a et 59ca a été signé entre les propriétaires terriens du site des PCJ sise à Laléraba et l'état de Côte d'Ivoire à travers les ministères de la construction de l'assainissement et de l'urbanisme et du transport. Conformément aux dispositions prévues le **Décret n° 2014-25 du 22 janvier 2014 modifiant le Décret 2013-224 du 22 mars 2013 portant sur la purge des droits coutumiers sur le sol pour cause d'intérêt général**. Le montant de la purge a été fixé à 575 fca le mètre carré soit un montant global de **402.763.925.FCFA** pour les 700459 mètres carrés. Les documents afférents à cet accord sont joints en annexe du présent rapport.

##### 9.7.6.2. Mesures compensatoires collectives déjà exécutées.

Depuis la remise du site à la disposition de l'UEMOA en 2012 et sur la base des doléances formulées quelques mesures compensatoires sont déjà exécutées. Celles-ci portent pour l'essentiel sur la construction d'équipements publics et communautaires. Il s'agit de : (des mesures compensatoires collectives déjà réalisées par la cellule du projet) :

- la construction d'une école primaire de 6 classes ;
- la construction d'un centre de santé plus des logements ;
- l'électrification du village Laléraba .

Le tableau de synthèse ci-après dresse un bilan des mesures compensatoires déjà exécutées et celles qui restent à être exécutées à la date du 20 janvier 2019.

Tableau 38: Tableau récapitulatif de l'état d'avancement des mesures compensatoires

	Libellé	Qté	U	Etat de la mise en œuvre
<b>1</b>	<b>Mesures compensatoires collectives</b>			
1.1	Aménagement du site de recasement	1	Unité	Pas exécuté
1.2	Lotissement du village		Unité	Pas exécuté
<b>2</b>	<b>Construction d'équipements publics et communautaires</b>			
2.1	Une école de 6 classes +logement des enseignants	1	Unité	Exécuté
2.2	Un centre de santé +logement	1	Unité	Exécuté
2.3	Construction d'un Château d'eau + distribution	1	Unité	Pas Exécuté
2.4	Réseau d'électricité	1	Unité	Exécuté
2.5	Reconstruction de magasins en dur	1	Unité	Pas Exécuté
2.6	Reconstruction de la mosquée	1	Unité	Pas exécuté
2.7	Reconstruction de l'école coranique	1	Unité	Pas exécuté
2.8	Réinstallation des gérants d'activités commerciales	74	Unité	Pas exécuté
<b>3</b>	<b>Mesures compensatoires individuelles</b>			
3.1	Relogement (Indemnité forfaitaire de relogement)	52	Unité	Pas exécuté
<b>4</b>	<b>Propriétaires du terrain des PCJ et des cultures affectées</b>			
4.1	Purge des droits coutumiers sur les sols	1	Unité	Exécuté
4.2	Indemnité de perte de cultures (anacarde)	23	Unité	Pas exécuté
<b>5</b>	<b>Propriétaires des terres utilisées pour le recasement du village</b>			
5.1	Purge des droits coutumiers (Compensation en nature)	1	Unité	Pas exécuté
5.2	Indemnité de perte de cultures (provision)	1	Unité	Pas exécuté

Ces figures ci-dessous présentent les projets déjà réalisés dans le cadre de la construction des PCJ de Laléraba.



Photo 33 : Vue de l'école primaire de six (6)classes construite dans le cadre des PCJ à Laléraba



Photo 34 : Vue du centre de santé et d'un foyer polyvalent construit dans le cadre des PCJ à Lalériba

## 9.8. 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 Laleraba, 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.

### 9.8.1. 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 notation 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 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.

#### 9.8.1.1. 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 39: 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
<b>P1</b>	Très improbable	<b>G1 = faible</b>	Accident ou maladie sans arrêt de travail
<b>P2</b>	Improbable	<b>G2 = moyenne</b>	Accident ou maladie avec arrêt de travail
<b>P3</b>	Probable	<b>G3 = grave</b>	
<b>P4</b>	Très probable	<b>G4 = très grave</b>	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				

#### 9.8.1.2. Signification des couleurs :

	<b>Priorité 1</b>
	<b>Priorité 2</b>
	<b>Priorité 3</b>

#### 9.8.1.3. Présentation des résultats

Les résultats de l'analyse des risques sont livrés sous forme de fiche ou de texte selon la forme qui a été jugé la mieux appropriée pour donner le maximum d'informations.

Tableau 40 : Les différents risques traités par thème

Thématique	N° Fiche	Libellé
Chimie -Biologie	1	Risque d'incendie, d'explosion
-		Risque lié au manque d'hygiène
Equipements 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

#### 9.8.1.4. 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. Il peut entraîner des dégâts matériels et corporels (pour le personnel et même pour les populations établies dans la zone).

Tableau 41 : Risque d'incendie, d'explosion

<b>Dangers et /ou situations dangereuses</b> Présence sur le chantier de combustibles : Gasoil, Fuel, gaz de ville, bitume Inflammation d'un véhicule ou d'un engin ;	<b>Evaluation qualitative du risque :</b> Ces dangers et situations dangereuses peuvent bien être rencontrés dans la zone de travail. En effet, sur le chantier on aura un stockage plus ou
--	---

Mélange de produits incompatibles ou stockage non différenciés ; Présence de source de flammes ou d'étincelles : Soudure, particules incandescentes, étincelles électriques etc.	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.	
	<b>Probabilité</b> : événement probable	<b>P3</b>
	<b>Gravité</b> : maladie ou accident mortel	<b>G4</b>
<b>Niveau de risque</b>		<b>1</b>
<b>Mesures de prévention et de protection</b>		
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.		

#### 9.8.1.5. Risque lié à l'électricité

C'est un risque de brûlure ou d'électrisation consécutive à un contact avec un conducteur électrique ou une partie métallique sous tension.

Tableau 42 : Risque lié à l'électricité

<b>Dangers et /ou situations dangereuses :</b> Conducteur nu sous tension accessible (câbles détériorés) Lignes aériennes ou enterrées Non habilitation électrique du personnel intervenant	<b>Evaluation qualitative du risque :</b> 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.	
	<b>Probabilité</b> : événement probable	<b>P3</b>
	<b>Gravité</b> : accident mortel	<b>G4</b>
<b>Niveau de risque</b>		<b>1</b>
<b>Mesures de prévention et de protection</b>		
Habiller 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		

#### 9.8.1.6. 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.

**9.8.1.7. Risque lié au bruit**

C'est un risque consécutif à l'exposition à une ambiance sonore élevé pouvant aboutir à un déficit auditif irréversible et générant des troubles pour la santé (mémoire, fatigue....)

Tableau 43 : Risque lié au bruit

<b>Dangers et /ou situations dangereuses :</b> 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	<b>Evaluation qualitative du risque :</b> 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 sur ce chantier.	
	<b>Probabilité :</b> événement probable	<b>P3</b>
	<b>Gravité :</b> maladie ou accident de travail	<b>G2</b>
	<b>Niveau de risque</b>	
<b>Mesures de prévention et de protection</b> Informer les travailleurs des risques Veiller à l'utilisation des EPI (bouchon, casque anti-bruit) Organiser une surveillance médicale spéciale pour les travailleurs exposés		

**9.8.1.8. Risque lié aux vibrations**

C'est un risque de type auscultatoire , neurologique ou vasculaire consécutif à l'utilisation d'outils pneumatiques ou à la conduite de véhicules ou d'engins.

Tableau 44 : Risque lié aux vibrations

<b>Dangers et /ou situations dangereuses :</b> Outils pneumatiques à mains (marteau pneumatique, burineur .....) Conduite d'engins de chantier (marteau piqueur, tracto-pelle, compacteur etc.) Conduite de chariots élévateurs	<b>Evaluation qualitative du risque :</b> Les chocs et vibrations peuvent être générés par différents types de machines qu'on trouve sur 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)	
	<b>Probabilité :</b> événement probable	<b>P3</b>
	<b>Gravité :</b> maladie ou accident mortel	<b>G2</b>
	<b>Niveau de risque</b>	
<b>Mesures de prévention et de protection</b> 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).		

**9.8.1.9. 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

machine ou de mobilier.

Tableau 45 : 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	
	<b>Probabilité</b> : événement probable	<b>P3</b>
	<b>Gravité</b> : accident mortel	<b>G4</b>
<b>Niveau de risque</b>		<b>1</b>
<b>Mesures de prévention et de protection</b>		
<b>Protections collectives</b> Organiser la circulation des personnes (Circulations horizontale et verticale) Entretien des 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 Entretien des dispositifs antichute		
<b>Protections individuelles</b> Porter des chaussures antidérapantes Utiliser des harnais		

**9.8.1.10. 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 46 : 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.	
	<b>Probabilité</b> : événement probable	<b>P3</b>
	<b>Gravité</b> : maladie avec arrêt de travail	<b>G2</b>
<b>Niveau de risque</b>		<b>2</b>
<b>Mesures de prévention</b>		
<b>Protections collectives</b> •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		
<b>Protections individuelles</b> •Faire porter des équipements de protection individuelle (chaussures, gants ...)		

**9.8.1.11. 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 47 : Risque lié à la manutention manuelle

Dangers et /ou situations dangereuses <b>Outils de manutention</b> Inadapté à la tâche à effectuer En mauvais état, irrégulièrement entretenu Sécurités absentes ou inefficaces lors de l'utilisation <b>Opérateurs</b> Inhabituel, occasionnel Non autorisé pour les machines concernées Aptitude médicale non vérifiée	<b>Evaluation qualitative du risque :</b> Ces dangers et situations dangereuses peuvent bien être rencontrés dans la zone de travail..
--	---

Equipements de protection individuelle inadaptés <b>Environnement</b> Absence de protocole de sécurité Absence de plan de circulation Manutention en hauteur	<b>Probabilité</b> : événement probable	<b>P3</b>
	<b>Gravité</b> : Accident ou maladie avec incapacité permanente partielle et parfois même mortel	<b>G3</b>
	<b>Niveau de risque</b>	<b>1</b>
<b>Mesures de prévention</b>		
<b>Protections collectives</b> 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		
<b>Protections individuelles</b> Faire porter des équipements de protection individuelle (chaussures, gants ....)		

**liés aux**

**9.8.1.12. Effondrements et aux 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 48: Risques liés aux effondrements et aux chutes d'objets

<b>Dangers et /ou situations dangereuses</b> Objets stockés en hauteur (rack de stockage) Objets empilés sur de grandes hauteurs Matériau en vrac Gravats issus des démolitions	<b>Evaluation qualitative du risque :</b> Ces dangers et situations dangereuses peuvent bien être rencontrés dans la zone de travail	
	<b>Probabilité</b> : Probabilité faible	<b>P2</b>
	<b>Gravité</b> : maladie avec arrêt de travail	<b>G2</b>
	<b>Niveau de risque</b>	<b>2</b>
<b>Mesures de prévention</b>		
<b>Protections collectives</b> 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		
<b>Protections individuelles</b> Faire porter des équipements de protection individuelle (chaussures de sécurité, casques....)		

**9.8.1.13. 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 la 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 dire 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.

**9.8.1.14. Dangers liés au gasoil :**

**Description du produit**

Le gazole est constitué d'hydrocarbures paraffiniques, naphthéniques, 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.

<b>GASOIL</b>
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 h).

**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 49: 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 ( <i>voir fuite plus haut</i> ) et énergie suffisante	-Travaux par point chaud -Foudre	-Procédure de travaux à feu nu -Plan de prévention et permis de	P2	-Feu de nappe au niveau du stockage de gasoil	-Surveillance des travaux -Détection visuelle -Protection incendie -Moyens	G4	

pour initier l'incendie		feu –Prise en compte du risque foudre			mobiles d'intervention –Cuvette de rétention		
-------------------------	--	--	--	--	---	--	--

### **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.

### **9.8.2. 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 /d'

- 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 50 : Mesures de sécurité et d'hygiène

<b>Mesures de sécurité et d'hygiène</b>
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

<b>Mesures de sécurité et d'hygiène</b>
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 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 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.

## **9.9. Plan de communication du projet de construction des PCJ**

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 Laleraba . 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 ;JEMOA, SCANNING SYSTEMS et autres structures impliquées dans le projet, le Ministère chargé des infrastructures et de l'équipement du Burkina Faso , le Maître 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.

### **9.9.1. Objectifs du plan de communication**

Le projet de construction des PCJ de Laleraba nécessite de définir les modalités d'information et de communication pour l'ensemble des parties prenantes. À 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.

### 9.9.2. 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, Maître 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 51: Liste des parties prenantes

Entités	Fonctions	Commentaires
<b>Les parties prenantes internes</b>		
UEMOA	Suivi, coordination et facilitation du projet des PCJ et les infrastructures des transports routiers. Promotion de la libre circulation des personnes et des biens. Surveillance commerciales et régulation des marchés des biens et des services.	L'UEMOA veille à la facilitation et au suivi des activités du PCJ.
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 Maître 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 ouvrage.

La direction nationale en charges des transports terrestre	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 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 Laleraba. 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'étude Terrabo-Ingénieur Conseil	Cabinet chargée des Etudes 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'Etude TERRABAO 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 Maitre d'Ouvrage, du Maitre d'Ouvrage délégué et de l'Agence d'exécution du Maitre d'Ouvrage.
L'agence Nationale de l'environnement (ANDE)	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 l'ANDE.
Les Chauffeurs, Chargeurs, et Transitaires	Faciliter la communication et la célérité dans le traitement des dossiers entre ces différentes corporations et les services de la douane. ; Enregistrer les plaintes et de les transmettre aux services compétents pour traitement.	Ces structures interviendront avant pendant et après la construction et l'exploitation des PCJ.
<b>Les parties prenantes externes</b>		

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 Maître d'Ouvrage, du Maître d'Ouvrage délégué et de l'Agence d'exécution du Maître 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 maître d'ouvrage et les Partenaires financiers, du, l'Agence d'exécution du Maître 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 les 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.

### 9.9.3.

#### 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 publics, 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.

#### 9.9.4. 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 ;

#### 9.9.5. 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.).

#### 9.9.6. 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 Laleraba. 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).

#### 9.9.7. 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 définis plus haut. Plusieurs médias et supports seront utilisés à l'endroit des structures et population cibles de nos cibles. Ces supports impliquent une utilisation efficace 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 Laleraba .

#### **Visites guidées sur les sites 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, il s'agit de leur montrer l'imminence de ce que les populations devraient se rendre rapidement dans les lieux de négociations.

#### **9.9.8. Budgetisation 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.

#### **9.9.9. 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 52: Cout opérationnel des prestations de communication

<b>Libellés explicatifs</b>	<b>Coût Unitaire</b>	<b>Quantité</b>	<b>Coût total FCFA</b>
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 chaînes de télévision.	10 000 000	1	10 000 000
Contrat avec les stations radiophoniques nationale et de proximité.	5000 000	1	5000 000
Contrat avec la presse écrite	3000 000	1	3000 000
Confection, multiplication et distribution des plaquettes Gadgets etc.	3000 000	1	3000 000
Contrat avec les crieurs publics etc.	2000 000	1	2000 000
Prestation d'un chargé de communication.	5000 000	1	5000 000
<b>Total cout prévisionnel</b>			<b>35 000 000</b>

Le coût total prévisionnel de la mise en œuvre du plan de communication relatif au « Projet de construction et d'exploitation des PCJ est arrêté à la somme de trente-cinq millions mille (35 000 000) de FCFA.

#### **9.9.10. Chronogramme de mise en œuvre**

Le plan de communication sera appliqué pendant toute la phase des travaux et la phase d'exploitation.

### **9.10. Mécanisme de gestion des Plaintes**

Le Mécanisme de 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.

#### 9.10.1. 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 ;
- Cellule de Coordination des PCJ de Laleraba.

##### **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) ;

##### **Cellule 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.

#### 9.10.2. Etapas 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 de les classer 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 plainte. Elles le notifient au plaignant par écrit.

Le comité local se réunit dans les trois (3) jours qui suivent l'enregistrement de la plainte. Le comité après avoir entendu le plaignant délibère. Il sera informé de la décision prise et notifié 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) jours 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 circonstancié sur les plaintes enregistrées et traitées ou non chaque deux (2) semaines à la Cellule de Coordination des PCJ.

Si le plaignant n'est pas satisfait alors il pourra saisir la Cellule de Coordination des PCJ.

### **Niveau 3. Unité de Coordination 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.

#### **9.10.3. 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

Les contacts de la Cellule de Coordination des PCJ :

Adresse géographique  
Cocody II plateaux Latriille.  
ENA-Rue J5, LOT 269  
Abidjan, CI. (+225)22409292  
Site internet  
[info@scannsystems.com](mailto:info@scannsystems.com)

#### **9.10.4. 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 Mécanisme 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 un système de reporting de l'ensemble des plaintes, les classes par catégorie ou type. Les indicateurs de suivi du Mécanisme de 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.

#### **9.10.5. 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 trouvées et iii) les plaintes non résolues nécessitant d'autres interventions.

## **9.11. 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 au bailleur de fonds.

Ce programme de suivi comporte deux parties à savoir la surveillance et les activités de suivi.

### **9.11.1. 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 résidentes et les effets sur le milieu des différentes activités du projet.

Compte tenu des spécificités de cette activité et de ses aspects techniques, il nous paraît judicieux qu'elle soit confiée 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).

### **9.11.2. 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 tels 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 l'activité de surveillance, compte tenu des spécificités de l'activité de suivi environnemental et de ses 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 l'ANDE 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...). Ce suivi concernera également la maîtrise du niveau de nuisances affectant les résidents (le bruit en phase exploitation...).

## 9.12. 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.

### 9.12.1. 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 53 : Principales activités du suivi environnemental

Acteurs/intervenant	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 la mise en application effective des mesures et 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 équipements	Pendant l'exploitation des équipements
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

**9.12.1.1. Organisation de réunion périodique de chantier**

Au cours de la réalisation des travaux, il sera prévu des réunions périodiques de chantier. Ces réunions rassembleront 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.

**9.12.1.2. 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.

**9.12.1.3. Suivi environnemental conduit par ANDE et le BUNEE**

Il convient ici de retenir que le suivi environnemental conduit par l'ANDE et le BUNEE 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.

**9.12.1.4. 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 l'ANDE et composé de :

ANDE	:	2 représentants
BUNEE	:	2 représentants
Ministère de l'Environnement et du Développement Durable (CI et BF)	:	2 représentants
Ministère chargé du transport (CI et BF)	:	2 représentants
Ministère chargé de l'habitat	:	1 représentant
Ministère de la Santé	:	1 représentant
Préfecture de Ouangolodougou	:	1 représentant
Mairie de Niangoloko	:	1 représentant
ONG	:	2 représentants

#### 9.12.2. 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 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 54 : Programme global de suivi en phases préparatoires et de construction

Phases	Activités/sour ce 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  Travaux 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	ANDE
		Sol	Dégradation du sol par imperméabilisation et risque d'accélération de l'érosion;	Limitation du décapage des surfaces au minimum requis	Entreprise  MDC		Rapport de visite et constat de terrain	ANDE  MEDD
	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 également 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	ANDE  MEDD
				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	ANDE
	Exploitation des emprunts	Eau	Risque de pollution ou de contamination des points d'eau	Meilleur approvisionnement	Entreprise MDC	Comptage du volume d'eau prélevé pour les	Rapport de visite et constat de terrain	ANDE

Travaux de construction et Mise en décharge des déchets			en eau du chantier		travaux		ANDE
	Végétation	Abattage des espèces ligneuses dans le site des PCJ	Plantation des arbres de remplacement et d'un aménagement paysager	Entreprise ou sous-traitant	Nbre d'arbres plantés	Rapport de suivi des plantations	
	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 réhabilitées	Rapport de visite et constat de terrain	ANDE
			Etalage des tas de déchets pour créer au mieux l'harmonie avec le paysage environnant		Etat de disposition des tas de déchets		ANDE
			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		Rapport de visite et constat de terrain		
Humain	Nuisance sonore qui constitue un gêne 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	ANDE MEDD	
	Afflux de personnes venues chercher du travail	Elaborer 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	ANDE	

			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 organisées	PV de réunions d'Information et de consultation publique	ANDE
		Santé	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	ANDE
		Sécurité	Propagation des IST/VIH/SIDA	Arroser les chantiers	Entreprise	Etat d'humidité de la voie attenante au chantier		MEDD
				Organiser des campagnes de sensibilisation et de prévention sur les IST/VIH/SIDA et distribution de préservatifs		Nombre de campagnes de sensibilisation et prévention organisées		
			risques d'accident et de dégradation de la santé du personnel du chantier	Contrôler l'accès aux sites des travaux par une signalisation adéquate		Existence de panneaux de signalisation		
				Distribuer des équipements de protection aux travailleurs		Existence et respect des prescriptions techniques		
			Arroser le chantier pour éviter l'émission de poussières	Existence et port effectif des équipements de protection individuelle			MS	

Tableau 55 : 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	SICTA	Existence de la carte de visite du véhicule à jour	Rapport de visite et constat de terrain	ANDE
				Sensibilisation des populations sur les questions de pollution liées aux transports		Nombre de campagnes de sensibilisation et prévention organisées		ANDE /MEDD
				Exiger des conducteurs des engins le déversement en douceur de leur chargement				ANDE /MEDD
		Activités économiques	Risques de développement commercial non planifié le long de la clôture des 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	ANDE /MEDD
		Pollution du sol par les déchets liquides et solides	Construire un atelier mécanique au sein des 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 également 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	ANDE /MEDD	

		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	ANDE
	Fluidité dans le fonctionnement des PCJ	Formalité dans les PCJ	Risque de perturbation et de congestion du trafic à l'entrée et à la sortie du PCJ du au stationnement des camions.	Aménagement d'une plateforme de 5 hectares pour la gestion des congestion des flux au niveau des PCJ.	Scanning Systems Entreprise	Un site en amont est mis à la disposition des PCJ pour l'aménagement de la plateforme.	Rapport de visite et constat de terrain	ANDE /MEDD



## 10. COUTS DES MESURES ENVIRONNEMENTALES ET SOCIALES

### Sommaire

<b>10. COUTS DES MESURES ENVIRONNEMENTALES ET SOCIALES.....</b>	<b>213</b>
<b>10.1. Coûts des mesures environnementales et sociales.....</b>	<b>213</b>
<b>10.2. Coût des mesures des impacts sur le milieu biophysique.....</b>	<b>213</b>
10.2.1. Qualité de l'air.....	213
10.2.2. Mesures contre l'altération des sols et le suivi physico-chimique.....	213
10.2.3. Remise en état des gîtes d'emprunts.....	214
10.2.4. Aménagement paysager.....	214
<b>10.3. Coût des mesures sur le milieu humain.....</b>	<b>214</b>
10.3.1. Santé et sécurité.....	214
10.3.2. Suivi et surveillance environnementale.....	214
10.3.3. Construction et aménagement des espaces pour le petit commerce du corridor.....	214
10.3.4. Renforcement des capacités.....	214
10.3.5. Coûts des mesures d'information et de sensibilisation.....	215
10.3.6. Coût des mesures de développement socio-économiques dans la zone du projet et d'appui au genre pour bonifier les impacts positifs du projet.....	215
<b>10.4. Récapitulatif du coût indicatif des mesures environnementales et sociales.....</b>	<b>215</b>

### 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 physico-chimique

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 surcoûts.

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. Les mesures compensatoires pour la remise en état des gites d'emprunts sont estimées à 35 000 000 F 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 35 000 000 Fcfa est proposé pour la mise en œuvre de l'aménagement paysager et l'embellissement du site des PCJ de Laleraba.

## 10.3. Coût des mesures sur le milieu humain

### 10.3.1. Santé et sécurité

L'entreprise en charge des travaux devra dans le cadre du projet, adhérer à un service médical de travail interentreprises qui assurera les visites d'embauche et les visites périodiques de contrôle. Il disposera également sur le site du projet d'une boîte pharmaceutique de premiers secours. Des consignes d'exploitation et de sécurité seront remises et commentées à chaque ouvrier lors de l'embauche, qui doit en observer strictement les dispositions. Ces consignes seront affichées en permanence au niveau de la base logistique et accessible à tout le personnel. 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 50 000 000 FCFA est proposé pour mener ces campagnes d'informations et de sensibilisations.

### 10.3.2. Prévention des risques de propagation du VIH/SIDA

Les travaux de construction des PCJ vont entraîner à Laleraba et dans les localités environnantes un flux important des jeunes en quête d'emploi. Pour atténuer les risques de contamination aux IST et au VIH-SIDA, L'entreprise des travaux mettra un accent particulier sur la sensibilisation de son personnel et des populations riveraines aux risques d'exposition aux IST et VIH/SIDA, en intégrant dans son plan de communication une campagne de sensibilisation sur ces fléaux. Il s'agira de développer une intervention ciblée afin de dispenser des paquets de services de prévention en direction du personnel de chantier et des populations riveraines. Au total, un budget de 40 000 000 FCFA est proposé pour mener ces campagnes d'informations et de sensibilisations.

### 10.3.3. 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.

### 10.3.4. 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 FCFA.

### 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 recrues de SCANNING SYSTEMS). Le budget prévu pour le renforcement



des capacités en matière de gestion des questions de fonctionnement des PCJ est 75 000 000 de francs FCFA.

#### 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 des 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 25 000 000 FCFA est proposé pour mener ces campagnes d'information, de sensibilisation et de renforcement des capacités.

#### 10.3.7. Coût des mesures de développement socio-économiques dans la zone du projet et d'appui au genre pour la bonification des impacts positifs du projet

En vue de bonifier les impacts positifs du projet et d'augmenter l'adhésion des populations au projet, le consultant recommande les mesures suivantes : Construction ou réhabilitation d'infrastructures sociocommunitaires (forages/pompes hydrauliques, écoles, postes de santé, etc.) dans la zone d'influence du projet; Dotation de moulins à mil pour les groupements de femmes dans certaines localités riveraines de l'axe (réduction de la pénibilité des femmes); aménagement de marchés/aires de ventes dans certaines localités ; d'activités génératrices de revenus (maraîchage, pépinières, etc.) au profit des femmes ; Infrastructures de conservation de la production maraîchère (magasins de stockage) ; construction des clôtures autour des écoles. Au total, un forfait de 100 000 000 FCFA est prévu pour ces mesures de développement social.

### 10.4. **Récapitulatif du coût indicatif des mesures environnementales et sociales**

Le coût global de mise en œuvre des mesures environnementales et sociales proposées dans le cadre des travaux de construction des Postes de Contrôle Juxtaposés (PCJ) de Laleraba est de : **450 000 000 F CFA** et se compose comme suit.

Tableau 56 : Coût des mesures environnementales et sociales

N°	Impacts / Actions environnementales	Total (FCFA)	Imputation des coûts des mesures		
			Responsable	Programmation	Source de Financement
<b>I</b>	<b>Mesures environnementales</b>				
<b>1</b>	<b>Coûts des mesures pour le milieu biophysique</b>				
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 gîtes d'emprunt	3 5 000 000	Entreprise	Phase de fin de chantier	Entreprise
1.3	Aménagement paysager	35 000 000	Entreprise	Phase de fin de chantier	Entreprise
	<b>Sous total 1</b>	<b>70 000 000</b>			
<b>II</b>	<b>Mesures pour le milieu humain</b>				
<b>2.1</b>	<b>Mise en œuvre du plan de communication et sensibilisation</b>				
2.1.1	Informations de la population et mise en œuvre du plan de communication .	35 000 000	Maitre d'œuvre	Phase préparatoire	Maitre d'œuvre
2.1.2	Santé publique et sécurité au travail.	50 000 000	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
2.1.4	Mesures de sécurité sur le chantier et ses environs immédiats	PM	Entreprise	Phase travaux	Entreprise



N°	Impacts / Actions environnementales	Total (FCFA)	Imputation des coûts des mesures		
			Responsable	Programmation	Source de Financement
I	<b>Mesures environnementales</b>				
2.2	<b>Mesure d'accompagnement et renforcement des capacités</b>				
	Appui à la collectivité locale, au genre aux infrastructures scolaires, intégration des aires de loisir. (Construction de Forage)	120 000 000	Entreprise	Phase travaux	UEMOA/Maitre d'ouvrage
	Renforcement des capacités des collectivités territoriales.	75 000 000	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
	<b>Sous total 2</b>	<b>420 000 000</b>			
III	<b>Surveillance et suivi environnemental</b>				
3.1	Suivi et surveillance environnementale.	30 000 000	Entreprise	Phase travaux	Entreprise
	<b>Sous total 3</b>	<b>30 000 000</b>			
	<b>TOTAL GÉNÉRAL</b>	<b>450 000 000</b>	<b>0</b>		

## 11. RECOMMANDATIONS

Les recommandations ci-après sont formulées pour un aménagement et fonctionnement de qualité des PCJ de Laléraba.

### **Formation des agents pour la simplification et l'harmonisation des procédures**

Après l'élaboration des procédures des PCJ, il est important de veiller à ce que les agents affectés aux PCJ de Laléraba soient amplement formés pour qu'ils s'approprient les nouvelles procédures. La formation doit être effectuée avant le début des opérations des PCJ. Dans la mesure du possible, la formation des agents des pays limitrophes que sont la Côte d'Ivoire et le Burkina Faso devra être 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).

### **Gestion des Situations d'urgence**

Certains événements imprévus peuvent perturber le fonctionnement et 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 États parties des PCJ de Laléraba 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.

### **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 Laléraba doivent prendre en compte cette dimension à travers l'aménagement d'un local approprié pour le contrôle et le suivi sanitaire des populations qui traversent la frontière dans les deux sens.

### **Simplification des procédures frontalières pour les communautés locales les petits commerçants**

Un grand nombre de passages frontaliers est situé 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. Les considérations sociologiques qui doivent 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 perturbée par l'introduction des opérations des PCJ. A cet égard, il est recommandé de prendre en compte ces spécificités et les besoins et les habitudes des populations vivant à proximité du poste frontalier en leur octroyant « des laissez passer » frontalier aux communautés locales frontalières les petits commerçants et les femmes pour maintenir la cohésion sociale dans la zone d'influence des PCJ.

### **Contrôle des piétons et des passagers des transports publics**



La séparation des files d'usagers dans les PCJ doivent 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. Il doit y avoir des modalités particulières pour le traitement des conducteurs à des fins de facilitation.

### **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.

### **Considérations liées au genre dans l'exploitation des PCJ**

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. Les PCJ devraient inclure des installations appropriées qui répondent aux besoins des femmes en matière d'hygiène et les questions connexes. Le nombre de femmes officiers travaillant aux frontières devrait être augmenté, ce qui entre autres facteurs pourraient aider à créer un environnement exempt de harcèlement. 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 prises 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 liée au genre à la frontière.

### **Renforcement de la sécurité à travers la gestion des frontières dans des PCJ**

En plus des dispositions de sécurité standard. Les dispositions sécuritaires à prendre concernent la mise en place des postes de contrôle avancés de la gendarmerie, les patrouilles mixtes, la collecte de renseignements et le partage des informations. 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 devront être de mises. La mise en œuvre de ces mesures permettront d'assurer et de garantir la sécurité et le bon fonctionnement dans la zone d'influence des PCJ de Laleraba.

### **Aménagements des aires de stationnement pour la gestion des flux du trafic**

Les postes de contrôles juxtaposés sont aménagés pour la simplification des formalités de contrôle aux frontières. Ils ne sont pas conçus pour servir de lieux de repos ni des aires de stationnement prolongés. En effet, le retour d'expérience du fonctionnement des postes de contrôle juxtaposés de Cinkansé a révélé que les procédures de passage aux frontières entraînent parfois des retards et des engorgements et mettent à rude épreuve les installations des postes-frontières, qui ne sont souvent pas suffisamment équipés en parcs de stationnement pour les camions et ne disposent que d'une seule route d'accès. Pour éviter les engorgements et les longues files d'attente à l'entrée des PCJ, L'UEMOA devrait instruire les états à mettre à la disposition des PCJ des sites pour l'aménagement des aires de repos en amont ou aval des PCJ pour le stationnement des camions avant leur entrée dans les PCJ.

La mise en œuvre effective de ces infrastructures additionnelles et confortatives de régulation et de gestion des flux au sein des postes de contrôle juxtaposés (PCJ) va contribuer à garantir un bon fonctionnement des PCJ.



## 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 proposé par le consultant, des travaux à réaliser dans le cadre du projet et ses enjeux environnementaux, le cadre législatif, réglementaire 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 Laléraba 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. 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 intégré dans une stratégie globale de développement de la région de la frontière va contribuer à stimuler davantage l'investissement dans l'espace UEMOA.

Pour que le projet s'intègre de façon harmonieuse dans son environnement, des mesures d'atténuation, de compensation, d'optimisation, 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 cinquante millions (**450 000 000**) de FCFA.

La mise en œuvre rigoureuse du PGES issue de la présente étude d'impact environnemental et social réalisée en conformité avec les politiques opérationnelles des bailleurs de fonds et celles de la Côte d'Ivoire et du Burkina Faso permettront d'atténuer à leur niveau minimum, les effets négatifs induits par le projet.

Le projet de construction des PCJ de Laléraba est de ce point de vue réalisable sur le plan environnemental et social.

## 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, 3<sup>ème</sup> 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 REFERENCES
- 2 PROCES VERBAL DES CONSULTATIONS PUBLIQUES
- 3 CLAUSES ENVIRONNEMENTALES ET SOCIALES



REPUBLIQUE DE COTE D'IVOIRE  
*Union - Discipline - Travail*

**SCANNING**  
SYSTEMS

A Tasseco 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) ET DE LALERABA (FRONTIERE ENTRE LE  
BURKINA FASO ET LA COTE D'IVOIRE)**

**PCJ LALERABA**

**VOLUME II : RAPPORT D'ÉTUDE IMPACT ENVIRONNEMENTAL ET SOCIAL**

**ANNEXES**

Août 2019

**terrabo**  
Ingénieur Conseil

**ETUDES TECHNIQUES DETAILLEES DU PROJET DE  
CONSTRUCTION DES POSTES DE CONTROLE  
JUXTAPOSES DE LALERABA (FRONTIERE ENTRE LE  
BURKINA FASO ET LA COTE D'IVOIRE)**

**TERMES DE REFERENCE**

<b>1</b>	<b>Introduction</b> .....	<b>3</b>
<b>2</b>	<b>Consistance de l'étude</b> .....	<b>3</b>
2.1	Objet de l'étude.....	3
2.2	Contenu de l'étude .....	3
<b>3</b>	<b>Etude d'Avant-projet sommaire (APS) et d'impact environnemental et social (EIES)</b> .....	<b>4</b>
3.1	Etude d'Avant-projet sommaire (APS) .....	4
3.2	Etude d'impact environnemental et social (EIES) .....	5
<b>4</b>	<b>Etude d'Avant-projet détaillé (APD)</b> .....	<b>6</b>
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
<b>5</b>	<b>Obligations de scanning systems et du consultant</b> .....	<b>8</b>
5.1	Obligations du Consultant.....	8
5.2	Obligations de scanning systems .....	8
<b>6</b>	<b>Experts à mobiliser par le consultant</b> .....	<b>8</b>
6.1	Experts principaux .....	8
6.2	Experts secondaires .....	9
<b>7</b>	<b>Rapports attendus</b> .....	<b>9</b>
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
<b>8</b>	<b>Calendrier d'exécution des études</b> .....	<b>11</b>

## 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 niveaux 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 Burkina Faso Côte d'Ivoire, précisément à Laléraba.

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 du projet est situé à Laléraba en territoire ivoirien, à la frontière de la Côte d'Ivoire avec le Burkina Faso, à environ 33 km de Ouangolodougou au nord de la Côte d'Ivoire. Cette localité est à environ 1 km du cours d'eau Lalérabé qui constitue la frontière naturelle entre les deux pays. L'espace retenu est d'environ 64 ha et occupe une bande de 600 mètres de part et d'autre du tronçon Ouangolodougou - Niangoloko de la route communautaire CU 7b (internationale A3), dont 400 mètres à gauche et 200 mètres à droite.

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 suivant 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 Laléraba à la frontière entre la Côte d'Ivoire et le Burkina faso.

## 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 Burkina faso 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 Laléraba à la frontière entre le Burkina faso 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.

Le consultant est informé que des études d'avant-projet détaillé avaient été effectuées en 2013 par un cabinet commis par l'UEMOA. Les rapports de ces études seront mises à la disposition du consultant pour servir de base documentaire.

## **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 couts des travaux pour les différentes variantes

L'aménagement devra tenir compte de la réglementation et les procédures en vigueur au Burkina Faso 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 en Côte d'Ivoire et le cas échéant au Burkina Faso

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 validé, le Consultant dimensionnera les bâtiments principaux, annexes, de contrôle et les zones de contrôle en respectant la réglementation en vigueur au Burkina Faso 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 ferrailage 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 de la Côte d'Ivoire et du Burkina Faso.

## **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 servi à l'étude préalable d'aménagement type seront mis à disposition du consultant.

Pour la structure des chaussées, 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.

Les résultats des études fourniront la capacité du château, les caractéristiques des équipements (pompe, supprimeur, vanne, autres pièces spéciaux,...), diamètre et longueur des canalisations, système de traitement de l'eau, bêche 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.

### **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 coûts 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 1/200 000<sup>e</sup> ;
- le tracé en plan au 1/2000<sup>e</sup> ;
- le profil en long au 1/2000<sup>e</sup> et 1/200<sup>e</sup> ;
- les profils en travers au 1/200<sup>e</sup> et 1/20<sup>e</sup> ;
- 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 ferrailage,
- les schémas d'installation électriques
- les plans de coffrage et ferrailage au 1/50<sup>e</sup> et détails au 1/20<sup>e</sup> 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

		<p>SCANNING SYSTEMS</p>  <p>A Tassec Investment Holdings ' Company</p>	<p>TERRABO- INGENIEUR CONSEIL</p> 
<p><b>ETUDE D'IMPACT ENVIRONNEMENTAL ET SOCIAL DU PROJET DE CONSTRUCTION DES POSTES DE CONTROLE JUXTAPOSES DE LALERABA</b></p>			
<p><b>Procès-Verbal de la Séance de Consultation Publique des acteurs des Postes Frontaliers de Niangoloko (Burkina Faso).</b></p>			
<p>Dans le cadre de l'étude d'impact Environnemental et Social (EIES) du projet de construction des postes de contrôle juxtaposés de Laléraba, une séance de consultation publique s'est tenue le 28 mai 2019 de 15h00 mn à 17H 00 mn dans la salle de Mariage de la Mairie de Niangoloko. Cette rencontre qui était présidé par MR BAIKORO SIAKA le premier adjoint au maire, a vu la participation des couches socio professionnelles des commerçants des jeunes et des associations des femmes de Niangoloko intervenant sur les différents postes frontaliers entre la Côte d'Ivoire et le Burkina Faso. L'objectif de cette consultation était de présenter le projet de construction des PCJ de Laléraba et de recueillir les avis, les craintes, les attentes et suggestions des personnes suscitées sur la délocalisation de la douane et des différents postes frontaliers sur le site de Laléraba situé sur le territoire ivoirien.</p>			
<p><b>Ordre du jour</b> L'ordre du jour de la rencontre a porté sur les points suivants :</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Présentation du projet de construction des PCJ de LALERABA.</li> <li>2. Justification et présentation de l'étude d'impact environnemental et social (EIES).</li> <li>3. Echanges avec les populations.</li> </ol>			

Intervenants	Résumé des interventions
Monsieur BAIKORO SIAKA premier Adjoint au Maire de Niangoloko	Après avoir souhaité la traditionnelle bienvenue à tous les participants le premier adjoint au maire de Niangoloko en sa qualité de président de séance a expliqué que le projet de construction des PCJ de Laléraba était essentiellement à l'ordre du jour et qu'après la présentation du projet en atelier il a été demandé au consultant de recueillir l'avis et les recommandations des acteurs du Burkina Faso afin de recueillir leur point de vue sur la réalisation du projet. Vu que sa mise en œuvre va nécessiter la délocalisation des installations des douanes et le service de la police à Laléraba sur le territoire Ivoirien. C'est la raison pour laquelle ils ont été convoqués pour leur présenter le projet et envisager ensemble les mesures qui doivent l'accompagner.
Monsieur Koffi Arouna consultant	Dans son exposé liminaire, Il a présenté les contours du projet des Pcj. Il a fait remarquer que le projet aura inéluctablement des répercussions sur l'ensemble des activités qui se déroulent ou qui gravitent autour des postes frontières d'où l'initiation de ces consultations en vue d'étudier les impacts potentiels que pourraient entraîner ces PCJ et les mesures d'accompagnement possibles du projet de délocalisation des postes de Niangoloko et Yenderé à Laléraba.
Ouedraogo Drissa	Le PCJ est bon mais nous sommes des commerçants et nous vivons des activités qui gravitent autour du poste de contrôle actuel et des transporteurs alors nous souhaitons la création d'un point d'escale ici à Niangoloko afin que nos activités ne meurent pas.
Monsieur Koffi Arouna consultant	Remerciements pour cette contribution, rassure l'intervenant de la prise en compte de cette proposition dans le rapport final.

Zongo Ibrahim	<p>Nous pensons qu'avant de formaliser ce projet ; il était bon de faire des consultations préalables mais là tout est déjà décidé et nous constatons que les autorités ont la charrue avant les bœufs et s'inspirer des expériences passées comme dans le cas de "bitou"</p> <p>En outre, nous avons appris qu'en Côte d'Ivoire il y a eu dédommagement des Paps alors qu'au Burkina, les paps n'ont pas encore été recensé alors comment va-t-on s'y prendre pour l'indemnisation au pays des hommes intègres ?</p>
Monsieur Koffi Arouna consultant	<p>Les décisions ont été prises par les Chefs d'Etat.</p> <p>A l'heure actuelle il n'y a pas de dispositions prises pour les vendeurs autour des postes de contrôle. En tout état de cause les décisions ont été déjà prises et nous devons ensemble réfléchir à trouver des mesures d'atténuation des impacts. Les indemnisations ont été faites du côté de la Côte d'Ivoire à cause du site dédié au projet autour de 70 ha. Ce sont les propriétaires du site et des cultures agricoles sur le site qui ont été indemnisés. Les impôts se paient sur le territoire d'exercice puisse que le PCJ de Laléraba se trouve du côté de la Côte d'Ivoire.</p>
Sawadogo Boukary	Faire de Niangoloko un Chef-lieu de province et nous avons l'impression que les autorités locales ne sont pas au courant de votre présence.
Monsieur Koffi Arouna consultant	Les autorités sont bel et bien au courant de notre présence et notamment M. le Préfet.
Zagré valentin	A insister sur l'effectivité de la prise en compte des différentes préoccupations exprimées par la population et surtout des commerçants
Monsieur Koffi Arouna consultant	Il y aura un livre blanc signé du maire et du préfet contenant toutes les recommandations des acteurs et des populations afin que vos préoccupations soient effectivement prises en compte car c'est vous qui faites vivre Niangoloko.
Mme SIDIBE (Représentante des Femmes)	A supplier les décideurs à ne pas détruire les activités des populations locales car dit-elle c'est ce qui occupe la jeunesse féminine comme masculine de la localité.
Monsieur Koffi Arouna consultant	Le consultant a invité les différents types d'acteurs à consigner leurs dires par écrit et remettre à monsieur le préfet afin que tout cela soit versé au rapport qui sera porté devant les autorités compétentes dans le but de réajuster les décisions à prendre.
Sanogo Issa	Nous avons le sentiment de n'avoir pas été considéré d'autant plus que les décisions ont été prises à notre insu
Monsieur Koffi Arouna consultant	Le consultant a expliqué qu'il n'en était rien et que d'ailleurs c'est pour mieux tenir compte des acteurs et des populations que les séances de consultations publiques sont entreprises.
Le consultant (Jacques Kouadio N'Goran)	Nos chefs d'Etats ont déjà pris la décision, la consultation qui a lieu à présent est pour bu d'atténuer les impacts négatifs. Mais la décision est prise et les PCJ vont se faire.
Le consultant (Jacques Kouadio N'Goran)	Nous allons mettre dans le rapport que les populations demandent à ce que des mesures soient prises pour que leurs activités lucratives sur les anciens postes demeurent.

## PLANCHES PHOTOS DE LA CONSULTATION



POUR LE BUREAU D'ETUDE  
TERRABO INGENIEUR CONSEIL

**TERRABO**  
*Ingénieur Conseil*  
06 BP 191 ABIDJAN 06  
Tél.: (225) 22 42 40 40 - Fax: 22 42 05 89

Koffi Arouna (Sociologue environnementaliste)

POUR LA MAIRIE DE NIANGOLOKO

		<p>SCANNING SYSTEMS</p>  <p>A Tassec Investment Holdings ' Company</p>	<p>TERRABO- INGENIEUR CONSEIL</p> 
<p><b>ETUDE D'IMPACT ENVIRONNEMENTAL ET SOCIAL DU PROJET DE CONSTRUCTION DES POSTES DE CONTROLE JUXTAPOSES DE LALERABA</b></p>			
<p><b>Procès-Verbal de la Séance de Consultation Publique des acteurs des Postes Frontaliers de Niangoloko (Burkina Faso)</b></p>			
<p>Dans le cadre de l'étude d'impact Environnemental et Social (EIES) du projet de construction des postes de contrôle juxtaposés de Lalériba, une séance de consultation publique s'est tenue le 28 mai 2019 de 09 h30 mn à 11H 00 mn dans la salle de Mariage de la Mairie de Niangoloko. Cette rencontre qui était présidé par MR BAIKORO le premier adjoint au maire, a vu la participation des Autorités Municipales, administratives, et des forces de sécurité intervenant sur les différents postes frontaliers entre la Côte d'Ivoire et le Burkina Faso. L'objectif de cette consultation était de présenter le projet de construction des PCJ de Lalériba et de recueillir les avis, les craintes, les attentes et suggestions des autorités administratives des forces de dépense et de sécurité sur la délocalisation de la douane et des différents postes frontaliers sur le site de Lalériba situé sur le territoire ivoirien.</p>			
<p><b>Ordre du jour</b></p>			
<p>L'ordre du jour de la rencontre a porté sur les points suivants :</p>			
<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Présentation du projet de construction des PCJ à Zégoua.</li> <li>2. Justification et présentation de l'étude d'impact environnemental et social (EIES).</li> <li>3. Echanges avec les populations.</li> </ol>			

Intervenants	Résumé des interventions
<p>Monsieur BAIKORO SIAKA Premier adjoint au Maire de la commune de Niangoloko.</p>	<p>Après avoir souhaité la traditionnelle bienvenue à tous les participants le premier adjoint au maire de Niangoloko en sa qualité de président de séance a expliqué que le projet de construction des PCJ de Lalériba était essentiellement à l'ordre du jour et qu'après la présentation du projet en atelier il a été demandé au consultant de recueillir l'avis et les recommandations des acteurs du Burkina Faso afin de recueillir leur point de vue sur la réalisation du projet. Vu que sa mise en œuvre va nécessiter la délocalisations des installations des douanes et le service de la police à Lalériba sur le territoire Ivoirien. C'est la raison pour laquelle ils ont été convoqués pour leur présenter le projet et envisager ensemble les mesures qui doivent l'accompagner.</p>
<p>Monsieur Koffi Arouna consultant</p>	<p>Dans son exposé liminaire, Il a présenté les contours du projet des Pcj. Il a fait remarquer que le projet aura inéluctablement des répercussions sur l'ensemble des activités économiques qui se déroulent ou qui gravitent autour des postes frontières d'où l'initiation de ces consultations en vue d'étudier les impacts potentiels que pourraient entraîner ces PCJ et les mesures d'accompagnement possibles du projet de délocalisation des postes de Niangoloko et Yenderé à Lalériba.</p>
<p>Monsieur BAIKORO SIAKA Premier adjoint au Maire de la commune de Niangoloko</p>	<p>Après l'exposé liminaire du consultant, le maire a pris la parole pour inviter l'assistance à la phase des questions réponses.</p>
<p>Intervenant (M. Abdoul)</p>	<p>Il s'est inquiété de la sécurité et du coût du déplacement pour les agents devant exercer sur les PCJ</p>

Le consultant (M. Koffi Arouna)	Le travail sera fait par les forces de sécurité (gendarmerie, police ... donc nous pensons que la sécurité sera garantie. Les mesures idoines seront prises à cet effet. Quant à la douane et les autres services qui seront délocalisés nous sommes venus pour réfléchir ensemble avec vous afin d'envisager les dispositions concrètes à envisager et à intégrer dans nos rapports.
Intervenant (M. Soro)	Est-ce que le projet est déjà calé ou est-ce une initiative
Le consultant (M. Koffi Arouna)	Le projet est déjà calé et il y a des PCJ fonctionnels et d'autres qui sont en construction.
Intervenant (Mme Sory)	Le projet n'est pas porteur pour la commune de Niangoloko car il pourrait entraîner les vendeurs ambulants à déplacer leurs activités vers la Côte d'Ivoire.
M. Kaboré (représentant de la jeunesse)	Le déplacement du poste de contrôle de Niangoloko va créer un déficit d'activité pour tous ces jeunes qui ne travaillent pas et dont les activités gravitent autour des services de transit du poste de contrôle de Niangoloko. Ce qui peut créer des nids de banditisme.
Le consultant (M. Koffi Arouna)	Nous allons vous remettre des fiches questionnaires sur lesquelles vous allez mettre toutes vos appréhensions relativement au projet.
Intervenant	Pense que déplacement des agents jusqu'au PCJ va créer un véritable problème de logement.
Le consultant (M. Koffi Arouna)	Il y aura des comptoirs aux postes pour les agents en service pour se reposer.
Restauration	Il est prévu pour les voyageurs des Box pour le rafraîchissement après avoir rempli les formalités afin que les vendeurs ne courent pas derrière les cars.
Mme Somé	Demande à ce que le projet prenne en compte l'aspect logement et restauration
Intervenant	Souhaite une adduction en eau et courant de la localité devant abriter le PCJ
Le consultant (M. Koffi Arouna)	Cela est prévu et il revient à l'Etat de Côte d'Ivoire de le faire
Intervenant	Un adage de chez nous dit : Pourquoi laisser le poisson qui est à portée de main pour aller chercher celui qui est ailleurs.
Le consultant (Jacques Kouadio N'Goran)	L'Etat Burkinabé ou la municipalité de Niangoloko peut envisager la construction de commerce et restaurants et même des logements de sorte que les voyageurs une fois qu'ils ont fini leurs formalités puissent faire des emplettes ou se restaurer dans la partie Burkinabé de telle sorte que les activités locales demeurent sur place et que les taxes soient perçues au Burkina .En tout état de cause nous sommes venus recueillir vos avis et suggestions et les intégrer au rapport ainsi l'UEMOA pourra prendre les décisions appropriées.
Un intervenant	Les choses vont trainer car le projet ne sera pas rentable pour le Burkina Faso
Table de séance (Le Maire)	Les postes juxtaposés sont repartis sur l'ensemble des pays de L'UEMOA .il y en a eu un premier situé en terre Burkinabé et qui a bien profité à notre pays. La question est de savoir comment faire pour que ça puisse marcher. On ne pourra donc pas revenir en arrière.
M. AZIZ	A-t-on besoin de poste de contrôle juxtaposé d'autant plus que les différents services sont interconnectés entre les Etats. Cela ne faciliterait-il pas la fraude ?
Le consultant (Jacques Kouadio N'Goran)	Il est vrai que les services sont interconnectés mais cela n'empêche pas qu'il puisse y avoir surcharge par exemple en cours de route et c'est au PCJ que cela sera descellé. Et la fraude ne pourra jamais finir car il n'y a pas de risque zéro mais on fera les efforts pour réduire considérablement la fraude.
Un intervenant	Quels seront les horaires de fonctionnement des PCJ ?
Le consultant (M. Koffi Arouna)	Les PCJ fonctionneront 24h/24
Un intervenant	Le PCJ de Laléraba à de fortes chances d'être un échec vu l'échec du PCJ de Sékassé
Le consultant (Jacques Kouadio N'Goran)	L'UEMOA a confié la construction et la gestion des PCJ à l'entreprise scanning system qui a une expérience en la matière. Nous pensons qu'ils sauront tirer toutes les leçons de cette expérience peu reluisante.

	Comme cela a été dit, le projet est déjà calé. Il reste à L'UEMOA, à nos Etats et à nos populations de penser à comment faire pour que ce PCJ leur soit le plus rentable possible.
Un intervenant	Il y a risque d'engorgement et d'embouteillage surtout pour les camions au PCJ
Le consultant (Jacques Kouadio N'Goran)	Il est prévu deux parkings en amont et en aval pour que les camions puissent garer en cas d'engorgement. L'un d'une capacité de 80 places pour les camions venant de la côte d'ivoire et l'autre de 40 places pour ceux provenant du Burkina Faso. Recommandation du consultant et appel à la mairie, à la préfecture et aux différentes autorités de faire un document exprimant leurs inquiétudes et surtout leurs propositions afin que le PCJ puisse fonctionner convenablement et être profitable aux acteurs et aux usagers.

### PLANCHES PHOTOS DE LA CONSULTATION



POUR LE BUREAU D'ETUDE

TERRABO INGENIEUR CONSEIL

**TERRABO**  
 Ingénieur Conseil  
 06 BP 791 ABIDJAN 06  
 Koffi Arouna (Spécialiste en environnementaliste)

POUR LA MAIRIE DE NIANGOLOKO

1F108

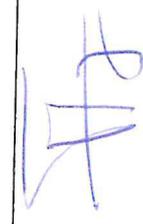
**LISTE DES PERSONNES RENCONTREES**

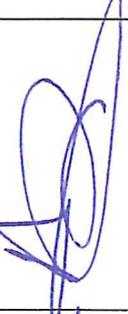
Ref : 2P/S2\_1F108.01 /05-2019

Intitulé du projet

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

Date : Jeudi 09 Mai 2019  
Lieu : Ouagadougou.

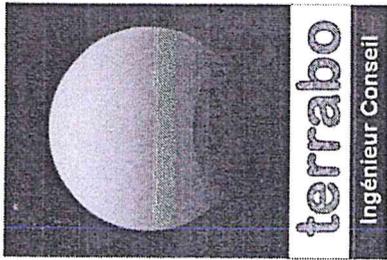
N°	NOM ET PRENOMS	STRUCTURE	CONTACTS Téléphone	Email	SIGNATURE
	BAMBA Mamadou	Bureau BOVANE	07 07 24 22	mecrau@gmail.com	
	TOUKE Youssouf	11	57 57 98 36	tyoumuf526@gmail.com	

N°	NOM ET PRENOMS	STRUCTURE	CONTACTS Téléphone	Email	SIGNATURE
	Koné Aly Ténibé	I.T.C	485677190	konéalytenibe@gmail.com	
	N'GORAN Koua dieu Jaques	TERRABO Ingénieur Conseil	08565170	jaques.ngoran@terrabo.com	
	KOFFI AROUNA	Terrabo IC	07777555 06705825	arouna.koffi@terrabo.com	
	KARIM CAMARA	Commissariat de Police Nuite de Ouagadogo	40839291 47743261	Camway110@gmail.com	
	Koné Boulaye	Commissariat de Police District de Ouagadogo	02.22.30.83 07.6804.53	Kdeyiguelens@gmail.com	
	KONE PICHÉ	O.I.C Office Interrien des charges	07-17-01-65	Pichi.kone@oic.ci	

N°	NOM ET PRENOMS	STRUCTURE	CONTACTS Téléphone	Email	SIGNATURE



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@avisoci- Web : terrabo.com  
 SARL au capital de 20 000 000 FCFA - RCCM : CI-ABJ-2004-B-4722 - CC : 0501773 K



Transport, Eau-Assainissement,  
Energie, Bâtiment  
Environnement et Société

Code : 1a  
Création : 24/10/2016  
Version : 02  
Révision : 01

**1F108**

## LISTE DE PRESENCE

Ref : 2p/S2\_1F108.01 /05-2019

Intitulé du projet : ETUDES TECHNIQUES DETAILLEES DES TRAVAUX DE CONSTRUCTION DES POSTES DE  
CONTROLE JUXTAPOSES DE ZEGOUA (FRONTIERE ENTRE LE MALI ET LA COTE D'IVOIRE) ET  
DE LALERABA (FRONTIERE ENTRE LE BURKINA FASO ET LA COTE D'IVOIRE)

Date

: 13/05/2019

Lieu

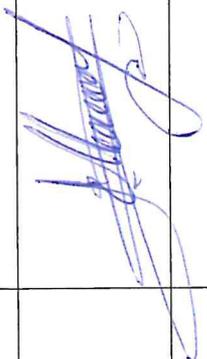
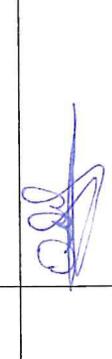
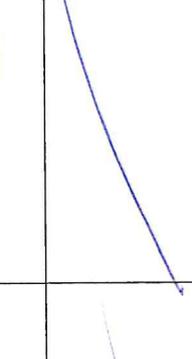
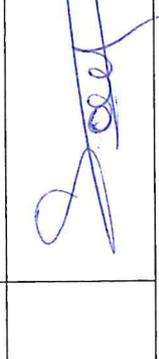
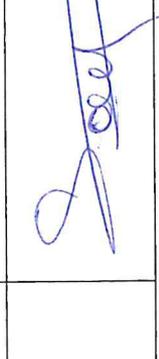
: Niangoloko (Togo)

N°	NOM ET PRENOMS	STRUCTURE	CONTACTS Téléphone	Email	SIGNATURE
01	BAIKORO S. A. K. A.	maires Niangoloko	71.70.21.07		
02	Zongo Ibrahim	Commune	71.95.65.46	sojec.2@gmail.com	

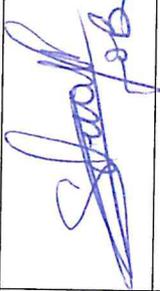
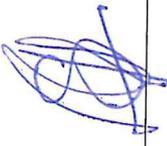


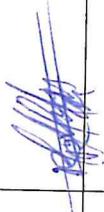
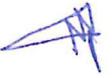
Certifié ISO 9001  
Version 2015

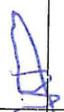
Abidjan, Cocody 2 Plateaux, Rue des Jardins, 06 BP 791 Abidjan 06, Côte d'Ivoire  
Tél. : +225 22 42 40 40- Fax : +225 22 42 05 89 -Email : terrabo@aviso.ci- Web : terrabo.com  
SARL au capital de 20 000 000 FCFA - RCCM : CI-ABJ-2004-B-4722 - CC : 0501773 K

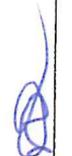
N°	NOM ET PRENOMS	STRUCTURE	CONTACTS Téléphone	Email	SIGNATURE
03	Madjouh Abdoulaye	Commerce	70252650		
04	Soligo Issa	Commerce	70-35-50-64		
05	Bamba Oumou	commerce	71-81-81-88		
06	Magabem Mohamed KINDO ANAMA	<del>70-33-21</del> 76-93-32-34	70-33-2061 Commerce	Am	 
07	Pozzi ABRAMIE	Commerce	70-88-58-24		
08	Sana Ousmane	Commerce	74 97808		
09	Soulougo Belleme	Moussa Daouda	76-80-6533		



N°	NOM ET PRENOMS	STRUCTURE	CONTACTS Téléphone	Email	SIGNATURE
10	SANTAGO Alexandre	Commerce	76-81-41-66	tone819@yahoof	
11	Durthaw Babaki	Collecteur	70 01 18 57	creation-agroservices@gmail.com	
12	Sawadogo Souf	commerciaire	75 5 6 79 01		✓
13	Silga Daniel	commerçant	70-1022286		
14	SIENOU B KARAM		70-868369		
15	Santara Hamma	commerçante	71-00-17-51		
16	Sawadogo Idriss	commerçant	76.03.52.57		

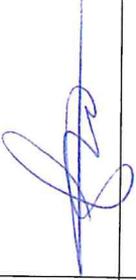
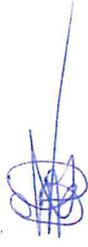
N°	NOM ET PRENOMS	STRUCTURE	CONTACTS Téléphone	Email	SIGNATURE
17	Kouyoro Kouyoro Boko	Commerce	70-13-32-23		
18	Rouff Moussa	Commerce	70-35-34-12		
19	Guéhardy Issouf	Commerce	76-87-48-19		
20	Sankara Moutapha	Commerce	71-90-67-64		
21	Dena Hamidou	Commerce	70-27-23-01		
22	Samor Boko	Commerce	76-56-46-00		
23	Somoudogo	Madi	66-70-96-86		

N°	NOM ET PRENOMS	STRUCTURE	CONTACTS Téléphone	Email	SIGNATURE
24	SORO salif	Commercante	63-23-6783		
25	SANTAGO Sublime	Commercante	67-80-4765		
26	Fenatè MAMADOU	Commercante	70-11-5164		
27	SAMBOGALI	Commercante	61-95-9615		
28	KONFOTOYAGABA	Commercante	75-51-4493		
29	Duathoua FOTOMOSTA	ASSOCIATION IKÉ BAI NA	70109186		

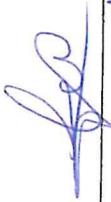
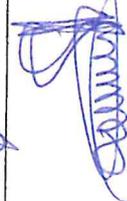
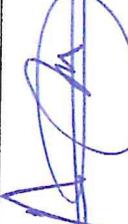
N°	NOM ET PRENOMS	STRUCTURE	CONTACTS Téléphone	Email	SIGNATURE
30	Berno Adjara	Commercante	76 55 25 76		
31	Quellana Togassini	Association Kamouna faa	73-10-84-80		
32	Sama Sita	commerçante	71 16 68 80		
33	Karama Marita	commerçante	64 00 59 05		
34	Berno Adjara	Secrétaire Générale de la formation et de la sensibilisation	71-32-37-86		
35	Hema Babouma	Commercante	72-51-31-80		
36	Kinolo Amy	Commercante	73-81-98-68 77-62-02-81		

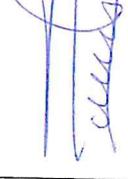
N°	NOM ET PRENOMS	STRUCTURE	CONTACTS Téléphone	Email	SIGNATURE
37	Koum / Soussama V. Mariam pulchérie	Coordination départementales femmes	71/09/71/78 76/14/18/17		
38	SIBIBE Mamina	Association Bénédiction	72 26 84 77	sibibemamina 025@gmail.com	
39	HEMA Tené	Coordination	73 45 80 92	Hemater	
40	HEMA Haïdihiribou	Association TIEGO YA HOUNA	62 30 80 40		
41	FAYANNE MARIAM	Association Ato TIEGO YA HOUNA	60-64-13-45		
42	SAMA Fatoumata	Association Yaa-i-Gbonu	70-36-65-43		

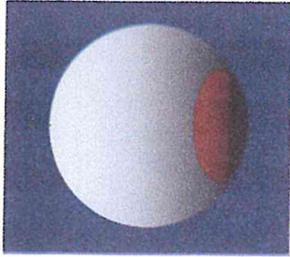
N°	NOM ET PRENOMS	STRUCTURE	CONTACTS Téléphone	Email	SIGNATURE
43	Sogon Orokio	Commerçant	51-82-07-70		
44	Quattara notinini	Commerçant	60-70-70-75		
45	Somo Feroisse	Commerçant	60-51-29-75		
46	Foyama lulamina	Commerçant			
47	Quattara tota	Commerçant	73-57-56-22		
48	Quéchoya Akho	Commerçant			
49	Héna Solimota	Commerçant			

N°	NOM ET PRENOMS	STRUCTURE	CONTACTS Téléphone	Email	SIGNATURE
50	Hena marion	Commerçante	72-86-98-02		
51	Sawadogo Alimata	Commerçante	76-71-90-79		
52	Doualfora Alimoba	Commerçante			
53	Yempa Solimata	Commerçante			
54	Kinolo Alimoba	Commerçante			
55	Bougaya Fatoumata	Commerçante	77-06-25-23		

N°	NOM ET PRENOMS	STRUCTURE	CONTACTS Téléphone	Email	SIGNATURE
56	Coelibadi Aji'to	Commerçante			
57	Soma Sita	Commerçante			
58	Soulomo, muguyama	Commerçante	63-48-18-26		
59	Soma maïmoua	Commerçante			
60	Bila Setou	commerçante	70-43-64-99		
61	Belem HAdi	commerçante	75-22-04-25		

N°	NOM ET PRENOMS	STRUCTURE	CONTACTS Téléphone	Email	SIGNATURE
62	tonogola fatemata	commerce	71 75 41 38		
63	SOMEL HENNA Ayoubi Elisabeth	Présidente de la coordinat' des Femmes	71 49 99 60		
64	Soulamo DAGELLE	Commerce			
65	NÉRO RAN Krouadio Jacques	TERRABO Ingénieur Conseil	00 225 08 56 57 70	jacques.nyrozan@terrabo.com	
66	Hoffi AROUND	Terrabo Ingénieur Conseil	00 225 0 77 77 55	around.terrabo@terrabo.com	
67	Coubaly Sougala	U U	70 28 47 68		
68	belem DAWOU	U U	76 89 64 17		
69	Sawadogo Bouhary	U U	70 74 26 14		

N°	NOM ET PRENOMS	STRUCTURE	CONTACTS Téléphone	Email	SIGNATURE
	Satige Abdoul Chakour		71 86 81 40		
	Nanos Sakananos		71-50-20-28		
	Héma Moukamed		71. 90.76.16		
	Yameyo Zakaria Quedrogo		70-29-44-70		
	Meussa		70-74-58-07		
	Sawabgo Abdoul Poukame		70-44-88		



**terrabo**

Ingénieur Conseil

Engineering Africa

Transport, Eau-Assainissement,  
Energie, Bâtiment  
Environnement et Société

Code : 1a  
Création : 24/10/2016  
Version : 02  
Révision : 01

**1F108**

**LISTE DE PRESENCE**

RENCONTRE AVEC LES TRANSHAIRES -

Ref : 2B/S2\_1F108.01 /05-2019

Intitulé du projet

: ETUDES TECHNIQUES DETAILEES DES TRAVAUX DE CONSTRUCTION DES POSTES DE  
CONTROLE JUXTAPOSES DE ZEGOUA (FRONTIERE ENTRE LE MALI ET LA COTE D'IVOIRE) ET  
DE LALERABA (FRONTIERE ENTRE LE BURKINA FASO ET LA COTE D'IVOIRE)

Date

: Ven skredi 10 Thèvi 2019

Lieu

: Ouangobé douyou

N°	NOM ET PRENOMS	STRUCTURE	CONTACTS Téléphone	Email	SIGNATURE
01	KOFFI Aroune	Terrabo P.C.	07 77 75 55 06 70 58 25	aroune.koffi@ terrabo.com	
	N'GORAN Jacques	TERRABO Ingénieur Conseil	085 65 170 7854 08 83	jacques.ingénieur@ terrabo.com	



N°	NOM ET PRENOMS	STRUCTURE	CONTACTS Téléphone	Email	SIGNATURE
	Koné Aly Témilo	I.T.C	49.5677.90	konéalytemilo@gmail.com	
	Quattara Kossoum	SITRABEX	01.16.75-23	KossoumQuattara@gmail.com	
	Quattara Justin	ATA M	09.53-53-61		
	Ekrou Juko	KARIMEX	026258-11	jukoekrou@gmail.com	
	DRO PAUL	KARIMEX	572184809		
	FREDERIC KOUADIO	KARIMEX	59 53 76 34	frédéric.kouadio@yahoo.com	
	QUATTARA YACOUBA	SOCCIB-T	47-58-07-33		

1F108



**LISTE DES PERSONNES RENCONTREES**

Ref : 2P/S2\_1F108.01 /05-2019

Intitulé du projet : ETUDES TECHNIQUES DETAILLEES DES TRAVAUX DE CONSTRUCTION DES POSTES DE  
CONTROLE JUXTAPOSES DE ZEGOUA (FRONTIERE ENTRE LE MALI ET LA COTE D'IVOIRE) ET  
DE LALERABA (FRONTIERE ENTRE LE BURKINA FASO ET LA COTE D'IVOIRE)

Date : 08/05/2019  
Lieu : Korchofo

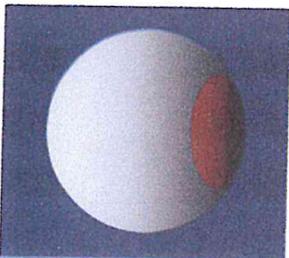
N°	NOM ET PRENOMS	STRUCTURE	CONTACTS Téléphone	Email	SIGNATURE
01	BRANCATEL ISABELLE	DOMAINE	07 11 94 35		
02	KOFFI AROUNA	TERRABO PC	07777555 06705825	arouna.koffi@terrabo.com	



N°	NOM ET PRENOMS	STRUCTURE	CONTACTS Téléphone	Email	SIGNATURE
03	N GORAN Kouadio Jacques	TERRA BO Ingénieur Conseil	0856570 78540883	jacques.kouadio @terra-bo.com	



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



**terrabo**

Ingénieur Conseil

Engineering Africa

Transport, Eau-Assainissement,  
Energie, Bâtiment  
Environnement et Société

Code : 1a  
Création : 24/10/2016  
Version : 02  
Révision : 01

**1F108**

**LISTE DES PERSONNES RENCONTREES**

Ref : 2B/S2\_1F108.01 /05-2019

Intitulé du projet

: ETUDES TECHNIQUES DETAILEES DES TRAVAUX DE CONSTRUCTION DES POSTES DE  
CONTROLE JUXTAPOSES DE ZEGOUA (FRONTIERE ENTRE LE MALI ET LA COTE D'IVOIRE) ET  
DE LALERABA (FRONTIERE ENTRE LE BURKINA FASO ET LA COTE D'IVOIRE)

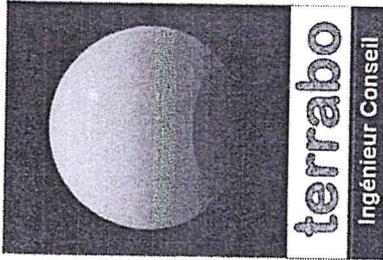
Date : 13/05/2019

Lieu : NIANGOLOKO

N°	NOM ET PRENOMS	STRUCTURE	CONTACTS Téléphone	Email	SIGNATURE
01	HEMA Bassihé	Mairie / Maire de la Commune de Niangoloko	73 14 69 76		
02	N'GORANKOUADIO Saqueo	TERRABO Ingénieur Conseil	0022508565170	gacepousnysson@terrabo.com	



N°	NOM ET PRENOMS	STRUCTURE	CONTACTS Téléphone	Email	SIGNATURE
	Koffi Arouna	Terrabo - PC	07777555 06705825	arouna.koffi@ terrabo.com	
	SOME/HEMA Djoubi Elisabeth	Mairie / DIRCAB	71499960	djoubihema@gmail. com	



Transport, Eau-Assainissement,  
Energie, Bâtiment  
Environnement et Société

Code : 1α  
Création : 24/10/2016  
Version : 02  
Révision : 01

**1F108**

**LISTE DE PRESENCE**

Ref : 2β/S2\_1F108.01 /05-2019

Intitulé du projet

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

Date

: 13/05/2019

Lieu

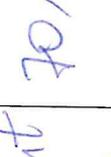
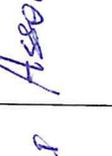
: Quai de Niangolobas

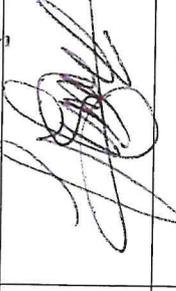
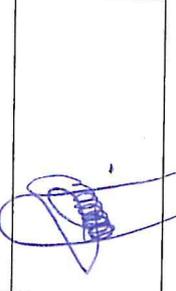
N°	NOM ET PRENOMS	STRUCTURE	CONTACTS Téléphone	Email	SIGNATURE
1	ZORO DE W. B. Arnaud	Préfecture	70.58.92.00	blairnegombedo@gmail.com	
2	BANKORO Siaka	1er Adjoint au Maire	71.70.21.07		

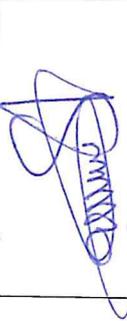
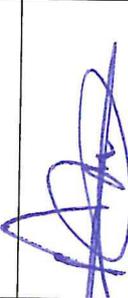
Abidjan, Cocody 2 Plateaux, Rue des Jardins, 06 BP 791 Abidjan 06, Côte d'Ivoire  
Tél. : +225 22 42 40 40- Fax : +225 22 42 05 89 -Email : terrabo@aviso.ci- Web : terrabo.com  
SARL au capital de 20 000 000 FCFA - RCCM : CI-ABJ-2004-B-4722 - CC : 0501773 K



Certifié ISO 9001  
Version 2015

N°	NOM ET PRENOMS	STRUCTURE	CONTACTS Téléphone	Email	SIGNATURE
3	Louhona Oki	Conseiller municipal	70 53 55 50		
4	Duattara Yacouba	Conseiller municipal	70 33 20 34		
5	HIEN Diouanf	CPD - Niangoloko	73 37 00 09		
6	TIA BONDOLU Samuel	Environnement Niangoloko	70 22 43		
7	SOURA Lassind	Service Agriculture Niangoloko	70 37 79 19	noussoussina.zoua yahooc.com	
8	TORO SALIFOU	Association Ton	70 29 33 96 74 04 30 45	salifou.toro@yahooc.fr	
9	SANDU Moussa	Mairie - SG	70 03 34 05		

N°	NOM ET PRENOMS	STRUCTURE	CONTACTS Téléphone	Email	SIGNATURE
10	GUILGHA Soudou	POSTE de Gendarmerie yendoué	70.63.55.28		
11	DIALLO DUSSEY	Declarant en Detenues	70.74.40.80		
12	Lallé Abdoul Aziz	Declarant en Detenues	72.96.16.22		
13	SONE HEMA Djoubi Elisabeth	Mairie / DIRCAB	71 49 99 60	djoubihema@gmail. com	
14	Nabie Silviri	Poste de Police Frontiere de yendoué	71.65.76.22	nabie.sylvain@ yahoo.fr.	
15	ZOU Ibrahim	BT. Gendarmerie NER.	70493868		
16	KAM SAÏDOU PAUL	Cst Police Municipale	70 77 97 62		

N°	NOM ET PRENOMS	STRUCTURE	CONTACTS Téléphone	Email	SIGNATURE
17	OUEDRABO Yacouba	Poste de Centre vétérinaire	70 75 1 1 96	Yacouba.Ouedrabo@ 30@gmail.com	
18	N'GORAN Kouadio Joseph	TERRABO Ingénieur Conseil	08565770	joseph.ngoran@ terrabo.com	
19	KOFFI AROUND	TERRABO Ingénieur Conseil	07777587 06705825	around@ terrabo.com	

### **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'approvisionnement 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) régilage 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 culturels 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 culturel, 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 enfouis 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 nature, 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 effectuer 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 produites. Le port de lunettes et de masques anti-poussières est obligatoire.