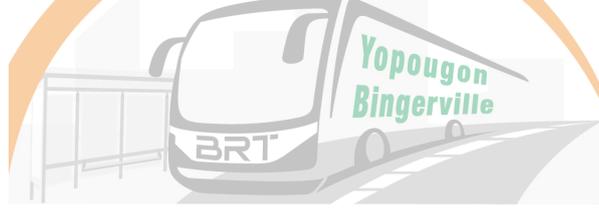




MINISTRE DES TRANSPORTS



REPUBLIQUE DE COTE D'IVOIRE

Union – Discipline – Travail

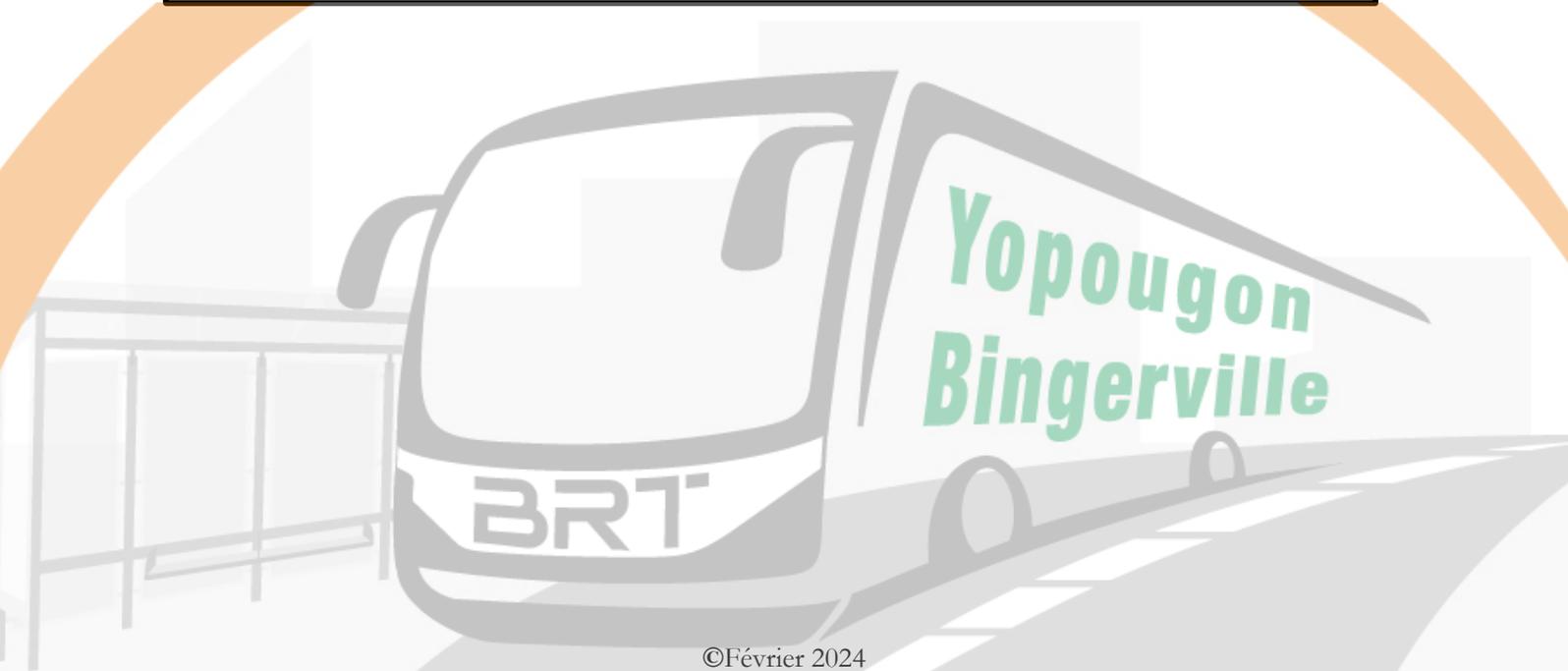


GRUPE DE LA BANQUE MONDIALE

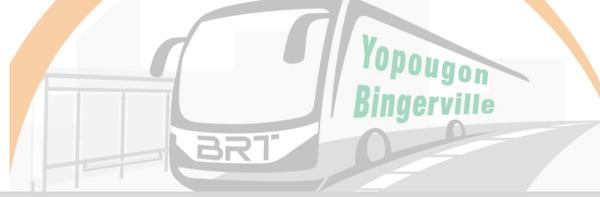


Projet de Mobilité Urbaine d'Abidjan

RESUME EXECUTIF DU CIES DES VOIES DE CONTOURNEMENT



©Février 2024



A. Justification du projet

Le Gouvernement Ivoirien, avec l'appui de la Banque mondiale et de l'Agence Française de Développement (AFD) a initié le Projet de Mobilité Urbaine d'Abidjan (PMUA) dont l'objectif de développement est d'améliorer l'accessibilité aux opportunités économiques et sociales et d'accroître l'efficacité du système de transport public le long du corridor Yopougon-Bingerville et de ses lignes de rabattement à Abidjan. Dans le cadre de la mise en œuvre du PMUA, il est prévu la réalisation Service rapide de bus en site propre (SRB) ou Bus Rapid Transit (BRT) en anglais. Dans le cadre de la mise en œuvre de la ligne de Bus de Transfert Rapide (BRT) Est-Ouest entre Yopougon et Bingerville du projet, il est prévu principalement, l'aménagement d'une infrastructure BRT et ses installations connexes à savoir le couloir de circulation dédié aux autobus BRT qui est une voie unidirectionnelle ou bidirectionnelle suivant les sections, en site propre avec plusieurs carrefours dénivelés par des ouvrages d'art sur une longueur totale d'environ 20 km le long du corridor Yopougon – Bingerville.

Pour permettre au BRT futur de jouer pleinement son rôle il a été convenu d'aménager et de bitumer des voies existantes afin de favoriser le contournement du boulevard Mitterrand par tout autre véhicule de sorte à conserver voire améliorer la fluidité de la circulation automobile sur les voies influencées par le BRT notamment le boulevard Mitterrand qui dessert les communes de Cocody et de Bingerville.

Au-delà des opportunités économiques, financières et sociales qu'offrent l'aménagement et le bitumage des voies de contournement, ils ne sont pas sans conséquences sur l'environnement biophysique et humain. C'est dans le but de gérer les impacts et risques liés à l'aménagement à ce sous-projet que le présent CIES est élaboré à l'issue du screening qui a permis de classer sous-projet en catégorie B. Le présent rapport de CIES est élaboré selon les réglementations environnementales ivoiriennes en la matière et les politiques opérationnelles de la Banque mondiale.

B. Méthodologie

Ce chapitre du document, pose les bases des processus sur lesquels a été bâti le rapport du CIES des voies de contournement du boulevard Mitterrand. Il s'agit des étapes méthodologiques suivies pour aboutir aux résultats exposés dans l'EIES. Ces étapes ont été étayées par une structuration en six phases : le cadrage de l'étude pour valider la démarche méthodologique, la revue documentaire, les enquêtes socio-économiques, l'analyse et le traitement des données collectées, les consultations des parties prenantes et enfin, la rédaction du rapport.

C. Description du sous-projet

Pour permettre au BRT futur de jouer pleinement son rôle et ainsi permettre au PMUA d'atteindre ses objectifs, il est prévu d'aménager et de bitumer (12) douze itinéraires qui ont été retenus dans les communes de Cocody et de Bingerville pour bénéficier des travaux d'aménagement et de bitumage dans le cadre du sous-projet. L'ensemble de ces douze itinéraires à bitumer porte sur un linéaire total de 14,323 km de voiries réparties dans les communes de Cocody et de Bingerville et se décompose en un linéaire de 11,853 km de voies existantes à réhabiliter/réaménager en 2x1 voie et d'environ 2,470 km de voies express nouvelles à aménager et à bitumer en 2x2 voies.



Ce chapitre du rapport du CIES resitue également le projet dans son contexte local et au niveau de la ville d'Abidjan. Il prend en compte l'importance stratégique de ce sous-projet. Ce chapitre fait le point sur l'enchaînement des travaux, la consistance de ceux-ci et caractérise les différentes activités source d'impacts ainsi que les enjeux principaux environnementaux et socio-économiques identifiés i) en phase d'installation, de construction et de démantèlement en fin de chantier puis ii) en phase d'exploitation.

D. Cadre politique, juridique et institutionnel de la mise en œuvre du sous-projet

Dans ce chapitre, il est développé le cadre politique, juridique et institutionnel de la mise en œuvre du projet.

Ce chapitre fait la recension des textes juridiques nationaux et internationaux pertinents pour la présente Etude d'Impact Environnemental et Social (EIES) tant au niveau international que national. Le chapitre insiste sur la prise en compte des politiques de sauvegarde environnementales et sociales de la Banque mondiale ainsi que les lignes directrices générales du Groupe de la Banque mondiale en matière d'environnement, de santé et de sécurité ainsi que les GES pour les routes. De même, les niveaux d'implication des principaux ministères en charge des questions environnementales sont inspectés et analysés. Aussi, ces ministères ont-ils été impliqués dans le processus à travers leurs démembrements ou directions dans la zone du sous-projet. Ces derniers ont été au cœur des informations sur les réalités du terrain en matière environnementale et sociale.

E. Impacts et risques majeurs et moyens

Les impacts positifs avec leurs mesures de bonification, les impacts négatifs accompagnés des mesures d'atténuation ou de compensation puis les risques et dangers majeurs avec leurs mesures de prévention sont développés dans le paragraphe du PGES.

F. Consultations publiques

Ce chapitre fait référence à la participation du public, ainsi qu'aux différentes méthodes, outils et approches ayant permis de scruter au plus près cette participation. Il s'agit entre autres des consultations publiques organisées du 07/07/2022 au 02/08/2022 dans les deux localités bénéficiaires du sous-projet que sont les communes de Bingerville et Cocody.

Des réunions de consultations publiques se sont tenues le 07/07/2022 à la Sous-préfecture de Bingerville et le 29/07/2022 à la Mairie de Cocody avec les Autorités Administratives, les structures techniques et les populations d'accueil en vue de les informer d'une part sur les aménagements projetés et de recueillir leurs points de vue et d'autre part, sur les impacts négatifs qui seront générés par le projet ainsi que les mesures de mitigation à développer. Des réunions de proximité ont été tenues dans les différentes respectivement dans les salles de réunion de la mairie de Cocody et de la Sous-préfecture de Bingerville.

Il s'est également agité aussi et surtout, des rencontres avec les différents acteurs sectoriels qui agissent au plus près des populations, et de ce fait, maîtrisent les problèmes auxquels elles sont confrontées au quotidien. Les chefferies traditionnelles ont été également consultées. Dans cette optique, les Populations Affectées par le Projet (PAP) ont été prises en compte selon les politiques opérationnelles de la Banque mondiale et les Directives générales du



Groupe de la Banque mondiale en matière d'environnement, de santé et de sécurité ainsi que les Directives EHS des routes applicables au sous-projet.

L'ensemble des acteurs ont marqué leur accord pour le sous-projet et ont donné leurs avis sur les différents impacts ainsi que les mesures d'optimisation des impacts positifs, de mitigation des impacts négatifs et de prévention des risques et dangers liés au projet. De même ont-ils émis des doléances et des recommandations dans le cadre de la mise en œuvre du projet.

Les principales doléances et recommandations formulées par les intervenants lors des différentes réunions de consultation publique ont été prises en compte dans le PGES.

G. Plan de Gestion Environnemental et Social (PGES)

Ce chapitre traite du Plan de Gestion Environnemental et Social (PGES). Le PGES présente de façon concrète la manière dont l'environnement naturel et le milieu humain seront pris en compte et traités pendant les différentes phases du projet d'aménagement et de bitumage des voies de contournement du boulevard Mitterrand. Il comporte entre autres les éléments suivants : le rappel des principaux impacts du projet, la synthèse des mesures environnementales, les coûts des mesures environnementales et sociales, les coûts du programme de renforcement des capacités, le résumé des coûts des mesures, le programme de mise en œuvre des mesures, le programme de surveillance, le programme de suivi, le programme de la participation du public. La matrice de synthèse du PGES est un répertoire qui récapitule les actions, activités et mesures ou sous-projets susceptibles de prévenir ou d'atténuer d'éventuelles nuisances à l'environnement physique et humain occasionnées par le sous-projet. A chaque mesure concernée est corrélée les activités et modalités de mise en œuvre, les acteurs en charge du suivi interne et externe, les indicateurs objectivement vérifiables, les sources de vérification, de même que le calendrier de mise en œuvre.

Les coûts cumulés du Plan de Gestion Environnemental et Social du CIES de l'aménagement des voies de contournement est évalué à **un milliard deux cent soixante-quatre millions (1 264 000 000) francs CFA** non compris les coûts de déplacement des réseaux et le Plan d'Action de Réinstallation (PAR).

Service à contacter ou Sites Web à consulter

Pour plus d'informations sur le rapport détaillé du CIES :

Contacteur : **Unité de Coordination du Projet de Mobilité Urbaine d'Abidjan (UC-PMUA) sise aux deux plateaux – vallons, à la cité LEMANIA, à côté des bureaux du Fonds de Développement Palmier et en face du siège de l'église « Vases d'honneur »** Tél : (+225) 27 22 41 43 10 / 27 22 41 43 30/ E-mail : pmuabm@gmail.com

Ou

Consulter pour plus de détails sur le rapport final du CIES, les sites web suivants :

www.transports.gouv.ci

www.amuga.ci