

Phase et processus	Activités	Divulgence de l'information	Calendrier Indicatif	Responsabilité
Phase d'exploitation de l'ouvrage	<ul style="list-style-type: none"> Créer un système d'archivage de la documentation relative à la gestion des aspects sociaux du projet ; Publier régulièrement sur le site web du Promoteur des informations concernant les activités tenues ainsi que les résultats obtenus, en tenant compte de leur sensibilité 	<ul style="list-style-type: none"> 		UCP

Source : EasyManagement, Juillet 2022

4.9 Mécanisme de gestion des plaintes

4.9.1 Objectifs et présentation d'ensemble

Conformément aux standards internationaux, le mécanisme de gestion des plaintes doit être mis en place par le promoteur du Projet pour permettre à toutes les parties prenantes, et en particulier celles qui sont affectées par le Projet, de fournir leur appréciation des propositions du Projet, de canaliser leurs préoccupations, et ainsi d'accéder à des informations ou de rechercher un recours ou une résolution. Ce mécanisme doit être efficace, accessible, prévisible, équitable, transparent, compatibles avec les droits humains, basé sur l'engagement et le dialogue, et permettre à toutes les parties concernées, y compris le promoteur du Projet, de tirer des enseignements. Son domaine concerne l'ensemble de l'opération, à l'exception des relations humaines qui relèvent d'un mécanisme de gestion des plaintes spécifique.

4.9.2 Types de plaintes et conflits à traiter

Les différents types de plaintes à traiter en phase de réalisation des travaux peuvent être liés à la compensation, à des biens non pris en compte lors des études socio-économiques, à des biens d'employé, des harcèlements etc.

4.9.2.1 Compensations

Des conflits peuvent survenir au cours de la mise en œuvre du PAR/PSR. De nombreuses plaintes pourraient être enregistrées. En effet, les plaintes et conflits qui apparaissent au cours de la mise en œuvre d'un programme de réinstallation peuvent être les suivants :

- Erreurs dans l'identification et l'évaluation des biens, des zones d'usage etc. ;
- Désaccord sur les limites des parcelles/zones d'usage, soit entre la personne affectée et l'agence d'expropriation, ou soit entre deux voisins ;
- Conflit sur la propriété d'un bien (deux personnes/villages affectées, ou plus, déclarent être le propriétaire d'un certain bien) ;
- Désaccord sur l'évaluation d'une parcelle/zone d'usage ou d'un autre bien ;
- Successions, divorces, et autres problèmes familiaux, provoquant des conflits entre héritiers ou membres d'une même famille concernant une propriété ou des parties d'une propriété ou encore d'un autre bien donné ;
- Désaccord sur les mesures de réinstallation, sur l'emplacement d'un site de réinstallation ou le type de compensation ou d'habitat proposé ou encore les caractéristiques de la parcelle ou la qualité des nouvelles zones d'usage.

4.9.2.2 Autres thématiques susceptibles de générer des plaintes

D'autres plaintes peuvent survenir durant les phases de construction et d'exploitation en liaison avec des questions environnementales ou sociales, par exemple les suivantes :

- Environnement biophysique :
 - o Poussière générée par certaines activités de construction, et dommages associés sur des cultures ;
 - o Usage d'explosifs et nuisances qu'il entraîne (bruit, poussière, vibrations, fissuration de bâtiments) ;
- Emploi et social :

- o Problèmes de recrutement, allégations de pratiques discriminatoires lors des recrutements de main d'œuvre ;
- o Perception que de nombreux non-locaux sont employés au détriment des locaux ;
- o Problèmes de relation entre travailleurs et locaux.

4.9.3 Mécanisme de résolution

4.9.3.1 Mécanisme pour les plaintes et conflits liés aux compensations

Deux types de recours sont possibles :

- D'une part, le mécanisme amiable et extra-judiciaire mis en place spécifiquement par le Projet;
- D'autre part, le mécanisme judiciaire qui résulte de l'application de la loi.

4.9.3.2 Règlement des litiges à l'amiable

L'option privilégiée pour le règlement des différents cas de plaintes et de doléances enregistrées et ceux qui peuvent subvenir dans le cadre du PAR/PSR du projet, est le règlement à l'amiable. À cet effet, le dispositif suivant sera adopté.

Au niveau des localités rurales situées dans les environs du site du projet, des comités locaux de gestion de conflits seront mis en place. Composés de quatre (4) membres dont le Chef de village, un notable ou leader communautaire, le point focal du projet dans le village et un(e) impacté(e). Ces comités réceptionnent les plaintes au niveau des villages et les orientent vers le **comité préfectoral d'indemnisation** des PAPs par le projet.

Ce comité préfectoral de 15 membres, créé sous l'autorité du Préfet est présidé par lui-même chargé des collectivités décentralisées. Il comprend en outre un membre de chaque communauté de la zone du projet de construction de bitumage de la route Korhogo-Boundiali et bretelles et les Directeurs des services techniques déconcentrés tels que l'agriculture, l'habitat et les travaux publics. Ce comité, chargé du suivi des activités liées à la gestion des plaintes et l'indemnisation de toutes les PAPs par le projet, saisit l'UGP à travers son équipe environnementale et développement communautaire.

Les plaintes sont ensuite enregistrées dans la base de données de l'UGP, analysées et traitées au cas par cas, le plus souvent au terme des missions d'investigation sur le chantier avec les plaignant(e)s et le Chef des travaux de PFO AFRICA.

Grâce à ce mécanisme, l'inventaire et l'évaluation de l'ensemble des biens impactés sont faits puis adressés à PFO Africa pour des fins d'indemnisation. Dans cette optique, toutes les parties prenantes sont informées sur la procédure d'indemnisation, ce qui permettra le cas échéant d'éviter les litiges et les conflits sur le chantier.

4.9.3.3 Règlement des litiges par voie judiciaire

Selon les textes réglementaires, le propriétaire en procédure d'expropriation peut en cas de conflit avec l'Administration, former un recours devant la justice d'instance s'il n'est pas satisfait de l'indemnité d'expropriation proposée par la Commission Administrative d'Indemnisation.

La procédure est automatique dès lors que la personne à exproprier ne signe pas le certificat de compensation. L'indemnité est alors consignée au Trésor en attendant la décision du juge, sur la base des expertises éventuelles qu'il sera loisible à l'intéressé ou à l'Administration de faire exécuter par un expert assermenté.

Cette procédure est suspensive de l'expropriation et de l'entrée en jouissance par l'Administration, du bien. Cependant, une fois le jugement d'expropriation prononcé, il est exécutoire même si l'intéressé forme un nouveau recours devant la juridiction compétente en appel. Ce recours relève cette fois d'une démarche délibérée de la part du requérant.

L'expropriation et la démolition du bien peuvent donc dans ce cas être exécutées même si le propriétaire n'a pas perçu son indemnisation. Celle-ci demeure alors consignée au Trésor, jusqu'à ce que, soit l'intéressé abandonne la procédure et la perçoive, soit la juridiction d'appel tranche.

Dans tous les cas, la perception de la redevance par-devant le Trésorier vaut une résiliation de toutes réserves sur le bien exproprié de la part des deux parties, le propriétaire et l'Administration.

Cependant, la résolution des plaintes à l'amiable est la meilleure voie de recours. Le système de gestion des plaintes doit privilégier ce recours au détriment de la voie judiciaire.

4.9.3.4 Mécanisme pour les plaintes et conflits liés aux autres thématiques

Les plaintes liées à des thématiques hors compensation seront enregistrées au point focal de Liaison. Un fichier spécifique de gestion des plaintes (Excel ou similaire) sera créé sur la base de la fiche d'enregistrement et de suivi de plainte présentée en Annexe. Ce dernier allouera la plainte au comité de règlement des plaintes ou le cas échéant à PFO Africa, selon le thème de la plainte. La procédure de traitement sera ensuite la suivante :

- Examen de la plainte (en interne au sein comité ou au niveau de PFO Africa si applicable), et formulation d'une proposition de résolution dans un délai maximal de 30 jours après ouverture du dossier ;
- Dans le cas où la résolution proposée n'est pas acceptée par le plaignant, communication de la plainte à un niveau supérieur pour médiation, avec recherche d'une solution susceptible d'être agréée par les deux parties.

SECTION 5: IDENTIFICATION, ANALYSE ET EVALUATION DE L'IMPORTANCE DES IMPACTS

5.1 Méthodologie

L'identification, la description et l'analyse des impacts se sont effectuées en suivant une méthode qui met en relation les activités (ou sources d'impact) prévues pendant les différentes phases de réalisation du projet et les composantes pertinentes du milieu (biophysique et humain). Après avoir ciblé les différentes activités, il a donc été question d'identifier les impacts probables qu'elles pourraient avoir sur chaque composante des milieux naturel et humain.

Les travaux du projet de renforcement de la route Korhogo – Boundiali dans les Régions de la Bagoué et du Poro occasionneront des modifications de l'environnement dans les localités concernées. La nature et la gravité des perturbations occasionnées dépendent de facteurs comme le mode de réalisation des travaux, le mode de fonctionnement des installations, les caractéristiques et sensibilités du site du projet et particulièrement des méthodes de gestion et de contrôle des opérations.

Les principaux impacts sur l'environnement du projet sont :

- les impacts sur le milieu physique : qualité des sols (érosion et pollution), qualité de l'eau (pollution), qualité de l'air (pollution atmosphérique) ;
- les impacts sur le milieu biologique : destruction de la végétation et des habitats fauniques, et déplacement involontaire de la faune ;
- les impacts sur le paysage : atteinte à l'esthétique paysagère ;
- les impacts sur le milieu humain (milieu socio-économique) : affectation et expropriation du foncier, populations (santé, climat sonore, emploi, qualité de vie), activités économiques.

Les impacts du projet sont déterminés en fonction des différentes phases de réalisation du projet.

L'évaluation de l'importance des impacts selon leurs conséquences (positives ou négatives) et selon leur période d'occurrence a été faite en utilisant des critères appropriés pour classer les impacts selon divers niveaux d'importance. Les critères à considérer ont été l'intensité ou l'ampleur de l'impact, la portée ou l'étendue de l'impact, et la durée de l'impact. En fonction de ces critères, chaque impact a été apprécié à travers des hypothèses qui ont été définies et expliquées.

L'évaluation de l'importance des impacts 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 humains.

Le but de l'évaluation de l'importance des impacts est d'affecter une importance relative aux impacts associés au projet et ainsi, de déterminer l'ordre de priorité selon lequel les impacts doivent être évités, atténués ou compensés. Les questions auxquelles il faut répondre sont par exemple :

• Quelle est l'intensité d'un impact généré par le projet ?

L'intensité de l'impact consiste à mesurer le degré de perturbation du milieu, occasionné par le sous projet. L'intensité de l'impact sera significative selon que la composante du milieu sera valorisée, rare ou sensible.

• Quelle est l'étendue spatiale d'un impact généré par le projet ?

L'étendue d'un impact fait référence à son influence sur le territoire en termes de superficie. Une étendue ponctuelle ou zonale signifiera que seulement les environs immédiats du milieu (zone du projet) seront perturbés; et une étendue locale signifiera que les environs plus lointains seront affectés.

• Quelle est la durée d'un impact généré par le projet ?

La durée de l'impact se réfère à sa portée dans le temps. Il pourra être temporaire ou permanent. Un impact temporaire sera associé à la notion de réversibilité. Plus un impact négatif sera intense, étendu et durable, plus il risquera d'être important, particulièrement pour les composantes environnementales fortement valorisées ou sensibles.

L'évaluation des impacts est donc faite selon les critères d'intensité (faible, moyenne ou forte), d'étendue (ponctuelle, locale et régionale) et de durée (courte, moyenne, longue). La combinaison de ces trois critères (intensité, étendue et durée) permet de déterminer l'importance des impacts (tableau 22).

Tableau 22 : Grille d'évaluation

Intensité	Étendue/Portée	Durée	Importance
Forte	Régionale	Longue	Majeure
		Moyenne	Majeure

	Locale	Courte	Majeure
		Longue	Majeure
		Moyenne	Majeure
	Ponctuelle	Courte	Moyenne
		Longue	Majeure
		Moyenne	Mineure
	Régionale	Courte	Mineure
		Longue	Majeure
		Moyenne	Moyenne
Moyenne	Régionale	Courte	Moyenne
		Longue	Moyenne
		Moyenne	Moyenne
	Locale	Courte	Faible
		Longue	Faible
		Moyenne	Faible
	Ponctuelle	Courte	Faible
		Longue	Faible
		Moyenne	Faible
Faible	Régionale	Courte	Faible
		Longue	Faible
		Moyenne	Faible
	Locale	Courte	Faible
		Longue	Faible
		Moyenne	Faible
	Ponctuelle	Courte	Faible
		Longue	Faible
		Moyenne	Faible

Source : Fecteau, 1997

5.2 Impacts potentiels en Phase de Préparation/Installation

Une analyse plutôt objective des enjeux environnementaux du projet est présentée ici car le milieu environnemental de la zone du projet est un milieu exclusivement rural caractérisé par la présence de végétation, de broussailles, de cultures pérennes, de villages, et de plusieurs affluents des cours d'eaux qui traversent la route.

5.2.1 Impacts positifs en Phase de Préparation/Installation

5.2.1.1 Impacts positifs

Les activités préparatoires de chantier n'auront aucun impact positif sur le milieu biophysique. Cependant, elles vont générer des impacts positifs certains sur le milieu humain. Il s'agit principalement des impacts décrits ci-dessous.

❖ Création d'emplois directs et indirects

Les travaux de renforcement de route et de bitumage des axes routiers cibles contribueront à la création d'emplois directs et indirects dans les localités concernées par le projet, d'autant plus qu'ils comprendront une somme d'activités consommatrices de main d'œuvre de différentes catégories.

Par ailleurs, de nombreux cadres moyens et supérieurs nationaux parmi lesquels on peut citer le personnel de PFO Africa, le personnel du bureau de contrôle des travaux, le personnel des laboratoires agréés, le personnel des entreprises sous-traitantes, seront aussi recrutés pour les travaux lors de la phase de démarrage du chantier.

En définitive, le projet va offrir une opportunité d'emplois temporaires pour la main d'œuvre locale non qualifiée constituée des jeunes des villages et campements environnants.

❖ **Opportunités d'affaires pour les propriétaires de maisons et des terres des sites d'emprunts**

L'acquisition de maisons pour le logement du personnel non résidant de PFO AFRICA, l'acquisition de terrains privés pour l'ouverture des zones d'emprunt et de zones de dépôt constituent des sources de revenus pour les propriétaires. Dans ce cas, ces propriétaires qui céderont provisoirement leurs maisons et terrains à l'entreprise bénéficieront, dès le démarrage du chantier et pendant toute sa durée, de revenus substantiels issus des frais d'exploitation.

❖ **Développement circonstanciel des activités économiques locales**

Le projet contribuera à la dynamisation des activités économiques dans les localités traversées. En effet, la création d'emplois pour la main d'œuvre locale, la création de nouvelles Activités Génératrices de Revenus (AGR), l'augmentation du chiffre d'affaires des commerçants, la facilité de déplacement des personnes et des biens peuvent être des facteurs d'impulsion du développement local et contribuer ainsi à l'amélioration du niveau de vie des populations.

Ainsi, des petits commerces ne manqueront pas de se développer à proximité du chantier pour satisfaire aux besoins des ouvriers. Cette situation est génératrice de revenus pour les femmes surtout celles qui s'adonneront au commerce autour du chantier. Cet impact sera bénéfique à l'économie de chacun des villages concernés.

5.2.1.2 Impacts négatifs

5.2.1.2.1 Milieu physique

❖ **Sur la topographie et le paysage : Modification de la topographie et du paysage**

Les travaux d'ouverture des emprises des sites des travaux et d'installation de la base de chantier sont potentiellement responsables de la modification de la topographie avec surtout l'amoncellement pêle-mêle des matériaux de déblai. Cette modification, quoique confinée aux zones jouxtant les sites des travaux sera d'une portée géographique limitée aux itinéraires des travaux.

❖ **Sur le sol : Mise à nu des sols avec risques d'exposition à l'érosion et la pollution chimique**

Les travaux de déboisement, de débroussaillage et de décapage pour l'ouverture des emprises débarrasseront les sols de leur couvert végétal et les exposeront aux effets de l'érosion. Les impacts sur les sols pourraient être ainsi résumés :

- la modification du profil pédologique ;
- la formation de ravineaux (petits ravins, dépressions causées le ruissèlement) dans les zones mises à nu ;
- le ravinement et l'instabilité des talus notamment en période pluvieuse ;
- le compactage des sols au niveau des zones de déviation ;
- l'assèchement de sols au niveau des zones humides ou marécageuses ;
- la contamination et la pollution des sols par les déversements accidentels de produits d'hydrocarbures et d'autres polluants (huiles usagées, batterie , etc.) sur les sites des travaux et par les déchets solides de chantiers.

Ces impacts seront observés sur l'ensemble des axes routiers.

❖ **Sur l'air : Altération de la qualité de l'air et du climat sonore**

Les différentes activités liées à la préparation du chantier (installation de chantier, dégagement des emprises) provoqueront la diffusion de fumées et de poussières (par temps sec) dans les différentes zones concernées par les travaux. Cette situation est de nature à altérer la qualité de l'air ambiant dans la zone du projet qui se traduira par une pollution de l'air. Cependant, les résultats de mesures de la qualité de l'air ambiant avant les travaux indiquent que les taux de polluants CO, CO₂, H₂S, NO₂, SO₂ et COV sont en deçà des seuils fixés par l'OMS. Aussi, l'évaluation de l'état acoustique dans les différentes localités du projet indique un climat sonore moyen. Des mesures doivent être prises afin d'éviter la détérioration de l'environnement atmosphérique.

❖ **Sur les eaux de surface : Pollution des cours d'eau traversés**

Les travaux de préparation pour l'ouverture des emprises auront quelques impacts significatifs sur les eaux de surface présentes sur les sites des travaux. Les nuisances majeures sur ces eaux de surface

se posent en termes de contamination des plans d'eau par les charges polluantes diverses (boues, débris ligneux, traces d'hydrocarbures et dérivés, etc.).

5.2.1.2.2 Milieu biologique

❖ *Sur la végétation : Décapage du couvert végétation*

La zone du projet n'abrite pas de végétation significative en dehors de quelques tapis herbacés, de broussaille, de cultures saisonnières et de quelques pieds de cultures pérennes notamment l'anacarde et la mangue dispersés le long de la voie et dans les espaces prévus pour la construction de buses et dalots. Lors des travaux d'ouverture de l'emprise sur les différents itinéraires, ces petites formations végétales seront rasées. De facto, celles-ci sont appelées à disparaître d'une manière ou d'une autre, d'autant plus que les voies et servitudes seront déblayées pour améliorer le cadre de vie.

❖ *Sur la faune terrestre et aquatique : Perturbation de la faune*

La destruction du couvert végétal et la pollution des eaux de surface vont entraîner des modifications sur la faune terrestre et aquatique. L'incidence des travaux va se matérialiser en termes de destruction d'habitats, de dérangement temporaire, de délogement et de migration.

5.2.1.2.3 Milieu humain

❖ *Déplacement d'activités commerciales et artisanales et pertes de revenus pour les propriétaires*

Dans le but de dégager l'emprise de la servitude et pour le bon déroulement des travaux, il sera procédé au déguerpissement des commerçants et artisans installés çà et là dans les couloirs de l'emprise dans certaines localités telles que : Korhogo, Famakaha, Katégoué, Siempurgo, Niton Boloba, Ponondougou, Fodio, Tarato, Siempurgo et Boundiali. Cette situation risque de causer des désagréments par la perte momentanée des revenus de ces personnes.

❖ *Destruction de bâtis*

Dans certaines localités (Famakaha, Ponondougou, Niton Boloba, Koni, et Siempurgo), l'emprise des travaux est occupée par des bâtis qui sont susceptibles d'être démolis lors de l'exécution des travaux. Cependant, il convient de préciser que ces bâtis occupent des portions du domaine public (voirie et servitude).

❖ *Exposition des travailleurs à des risques d'accident liés aux travaux*

Les travaux de manutention relevant de l'installation de la base de chantier et des autres activités préparatoires du chantier sont susceptibles d'exposer le personnel mobilisé à des risques d'accident de travail si des dispositions ne sont pas prises et correctement mises en œuvre pour protéger le personnel de chantier.

❖ *Destruction de cultures et perte de revenus pour les propriétaires*

Les travaux d'ouverture de l'emprise des routes et probablement de certaines zones d'emprunt du projet auront quelques impacts sur les activités agricoles qui se posent en termes de destruction de plants d'anacarde, de mangue, de teck et de cultures vivrières qui bordent les axes routiers cibles du projet. La destruction de ces plants aura pour conséquences la perte de revenus pour les propriétaires.

❖ *Risque de spéculation foncière et de conflits sociaux*

En phase préparatoire, le choix des sites des bases de chantier et des zones d'emprunt probables peut donner lieu à une spéculation foncière avec risques de conflit entre PFO Africa et les propriétaires terriens.

❖ *Risque de profanation des sites sacrés*

Le risque de destruction et de profanation des sites sacrés est bien réel. En effet, dans la zone du projet, de nombreux sites sacrés, des cimetières et des tombes sont situés à la lisière de la voie. Ces lieux sacrés risquent d'être détruits voire même profanés lors de l'ouverture des emprises.

❖ *Détérioration de la qualité de l'esthétique paysagère par les déchets de chantier*

Les travaux d'installation de chantier et de dégagement des emprises vont engendrer la production de nombreux déchets de chantier notamment les matériaux d'excavation, les matériaux de déblais et les

débris végétaux. Ces différents déchets sont le plus souvent mis en dépôts provisoires dans les zones environnantes. Mais, s'ils sont mal gérés, ils finiront par se retrouver dans la nature et vont détériorer la qualité du paysage aux alentours de la zone des travaux.

❖ **Nuisances sonores et atmosphériques aux populations et au personnel de chantier**

L'installation des équipements devant servir de base de chantier et le dégagement des emprises nécessiteront quelques mouvements d'engins de chantier et des activités qui pourraient provoquer des nuisances liées à l'émission de bruits et à la pollution atmosphérique, susceptibles d'affecter la quiétude et le bien-être des populations riveraines et le personnel de chantier déjà en activité. Les sources de bruit sont pour la quasi-totalité liées aux trafics routiers et activités humaines des riverains. Ces valeurs sont en deçà de la valeur seuil d'exposition fixée à 60 dB(A) par la SDIIC pour les zones résidentielles urbaines.

❖ **Perturbation du trafic le long des itinéraires à renforcer**

Les travaux de renforcement et de bitumage vont perturber le trafic entre les différentes localités traversées, bien qu'il soit faible du fait de l'état actuel de la route.

❖ **Risques d'accident de circulation pendant les travaux**

Les travaux d'ouverture des emprises se dérouleront sous circulation des engins sur les différents itinéraires. Ainsi, cela présente un risque d'accident de circulation pour les usagers de la route.

❖ **Risques d'augmentation de l'incidence des IST-VIH/Sida et COVID 19**

Avec l'arrivée du personnel de chantier, l'on assistera à l'accroissement des échanges entre celui-ci et les différentes communautés présentes dans la zone du projet, notamment les populations féminines. Cette situation peut constituer une source de perturbation de la qualité de la santé aussi bien pour ces communautés que pour les travailleurs de PFO Africa et de la mission de contrôle, notamment avec la possibilité de transmission et de propagation des IST/MST/SIDA et COVID 19.

❖ **Risques de multiplication de plaintes et de conflits sociaux**

Des plaintes pouvant déboucher sur des conflits peuvent surgir lors de la mise en œuvre du projet. Ces plaintes et conflits peuvent apparaître pour les raisons suivantes :

- La non-utilisation de la main d'œuvre résidente lors des travaux qui pourrait susciter des frustrations ; ce qui peut entraîner des actes de vandalisme pendant et après les travaux ou des conflits avec les employés venus d'ailleurs. Les actes de vandalisme peuvent concerner des actes de sabotage, de pillage ou de dégradation des infrastructures et équipements présents sur les chantiers ;
- Avec l'arrivée de PFO Africa, la cohabitation entre les travailleurs venus d'horizons divers et les différentes communautés présentes dans les différentes zones du projet, peut déboucher sur des conflits du fait du non-respect des us et coutumes locales par les travailleurs ;
- Le choix des sites pour les bases de chantier et les zones d'emprunt probables peut donner lieu à une spéculation foncière qui peut déboucher sur des conflits entre PFO Africa et les propriétaires terriens ;
- etc.

❖ **Risques de recrutements d'enfants mineurs lors des travaux**

Le manque d'organisation et le non-respect des lois relatives à l'employabilité peuvent entraîner le recrutement d'enfants de moins de 18 ans et bon marché sur les sites des travaux.

❖ **Risques de discrimination basée sur le genre lors du recrutement de la main d'œuvre**

La discrimination basée sur le genre peut apparaître lors du recrutement de la main d'œuvre locale.

5.3 Impacts potentiels en Phase de Construction

5.3.1 Impacts positifs.

❖ **Développement du maraîchage, augmentation du revenu pour les femmes**

Compte tenu l'augmentation de la population, la production des cultures maraîchères seront développées dans la zone du projet. Il s'agit d'un système d'assainissement écologique valorisable à travers le développement de l'agriculture, notamment du maraîchage qui nécessite l'usage de l'eau par les paysans pour l'arrosage des plants surtout en période sèche. Ce qui constitue un avantage car la maîtrise de l'eau et l'irrigation des terres va permettre à la fois, la culture à toutes les saisons mais l'intensification du maraîchage qui constitue en milieu rural, un moyen d'insertion pour de nombreux

citadins qui n'ont pas de qualification pour prétendre aller sur le marché de travail devenu étroit et sélectif. Aussi cette activité est bien connue par la population féminine de la zone du projet.

❖ **Augmentation de l'offre de logement**

Dans la phase d'exploitation du projet, de nombreux opérateurs vont saisir l'opportunité de l'insuffisance de l'offre de logement pour entreprendre des projets de construction de logement afin d'accueillir à la fois les travailleurs, le personnel qualifié des entreprises. Cela constitue une opportunité de faire de bonnes affaires. Ces nouvelles offres seront situées généralement dans les zones d'influence directe et indirecte du projet. Aussi, la construction de nouvel habitat verra le jour dans les villages proches du site du projet pour fournir des logements aux travailleurs et à l'ensemble du personnel. Les loyers constituent un impact indirect du projet en termes d'amélioration du revenu et pouvoir d'achat des propriétaires de ces logements.

❖ **Amélioration des conditions de vie de la femme**

Au-delà de la pratique de la culture, les femmes sont dominantes dans les marchés pour la vente de produits, des céréales, artisanat et autres. Elles parcourent ces marchés à pied, à vélo à moto. Les voies aménagées certes, apportent quelques facilités pour le déplacement des femmes à la recherche de la satisfaction de leurs besoins. Par ailleurs, elles offrent aussi aux femmes, une nouvelle source d'accroissement de leurs revenus avec l'ouverture vers les nouveaux débouchés à la faveur de la construction et du bitumage des voiries rurales et urbaines qui vont drainer de la clientèle. Le développement des activités génératrices de revenus pour les femmes participera à l'amélioration des conditions de vie de celles-ci.

❖ **Impact sur la scolarisation**

La scolarisation des enfants en âge d'aller à l'école et le maintien des élèves dans le système scolaire pourrait s'améliorer davantage. Le projet de bitumage de la voie Korhogo-Boundiali va ouvrir des perspectives positives pour l'ensemble des acteurs du système éducatif, notamment les élèves, les parents d'élèves et les enseignants. Aussi, ce projet va conduire à l'amélioration des résultats scolaires des élèves qui vont trouver un motif de rallier leurs différents établissements scolaires en un temps relativement plus réduit avec des moyens de locomotions plus importants. Ce qui permettra d'améliorer le score de la région en matière de l'indice EPT (école pour tous) calculé par l'UNESCO.

❖ **Commerce et transport**

La production des deux Départements étant basée sur le secteur agricole et le secteur minier, l'aménagement et le bitumage des 99 km de voirie allant de Korhogo à Boundiali, constitue l'un des facteurs certains de développement. La voie bitumée devient de fait un véritable levier de commerce parce qu'elle assurera une certaine fluidité du trafic international et national.

5.3.2 Impacts négatifs

5.3.2.1 Milieu physique

❖ **Sur la topographie : Modification de la topographie dans les zones jouxtant les travaux**

Les travaux liés à la réalisation de ce projet induisent des impacts négatifs sur la topographie de la zone des travaux. En effet, les dépôts de terre entreposés en bordure de route et surélevés par rapport au niveau général du sol, pendant les travaux de dégagement de l'emprise, vont modifier la topographie dans la zone.

❖ **Sur les sols : Pollution/Modification de la structure des sols**

Les sols peuvent subir des phénomènes de contamination dus aux actions suivantes :

- Les déversements inopinés de laitance de ciment lors de la construction des buses et dalots ou œuvres d'art. Il convient d'indiquer que les risques de pollution du sol liés au rejet de laitance lors de la mise en place des massifs des fondations sont cependant très limités ;
- Les rejets accidentels ou non de produits chimiques dangereux (acides, carburant, huiles usagées, graisses) provenant des engins de chantier. Il est important de préciser que ces risques de contamination par rejet de ces produits sur le sol sont aussi assez faibles car les approvisionnements et les entretiens ne s'effectuent pas sur place ;
- Le déversement accidentel d'huile de refroidissement contenu dans les engins lors de leur utilisation.

❖ **Sur l'air : Altération de la qualité de l'air**

Les travaux de construction nécessiteront l'apport de matériaux volatiles comme le sable et le ciment. Lorsque ces matériaux ne sont pas bien protégés, ils provoquent l'émission de poussières par l'action du vent, entraînant du coup une altération de l'air. Cette altération pourrait également provenir de la combustion des hydrocarbures utilisés pour le fonctionnement des engins de chantier. Ainsi, la rotation des engins, émettant des fumées et transportant des matériaux volatils pourraient contribuer à altérer la qualité de l'air dans la zone du projet. La qualité de l'air de la zone du projet étant acceptable selon les analyses effectuées, les travaux à réaliser ne devraient pas dégrader l'environnement.

❖ **Sur le climat sonore : Détérioration de la qualité du climat sonore**

Les mouvements des engins lors des travaux de terrassement du site de construction et des véhicules de livraison des matériels de construction émettront des bruits qui auront une incidence notable sur l'état du climat sonore dans les zones des travaux en amplifiant le niveau des bruits. Les travaux effectués pour la construction de buses et dalots vont nécessiter l'utilisation d'engins émettant des bruits qui peuvent entraîner la détérioration du climat sonore. PFO Africa devra prendre toutes les dispositions afin d'utiliser des engins en tout état technique émettant peu de bruit.

❖ **Sur les eaux de surface : Risque de pollution des eaux**

À proximité de certains sites d'implantation de buses et dalots, se trouvent de nombreux bas-fonds drainés par de petits cours d'eau. Ces cours d'eau sont susceptibles d'être pollués en cas de déversement accidentel ou non de produits dangereux ou de laitance de ciment sur le sol ou dans leurs environs. Une fois sur le sol, ces produits pourraient être drainés vers ces cours d'eau provoquant ainsi leur pollution.

5.3.2.2 Milieu biologique

❖ **Sur la faune aquatique : migration forcée de la faune aquatique**

Avec les effets liés à perturbation et à la pollution des eaux de surface, les espèces ichthyologiques présentes seront amenées à migrer vers d'autres milieux loin de la zone des travaux. Cette migration durera le temps de réalisation des travaux.

5.3.2.3 Milieu humain

❖ **Sur le milieu humain ou socioéconomique Fermeture temporaire de bâtis abritant diverses activités socioéconomiques**

L'emprise des travaux abrite quelques baraques et étales en bois ou métalliques, servant de lieux d'activités diverses (commerciales, artisanales ou de restauration). Lors des travaux, ces bâtis seront momentanément fermés.

❖ **Détérioration du paysage par les dépôts de terres**

Les travaux de fouille pour la pose des caniveaux, et la fondation des buses et dalots à construire, vont engendrer le dépôt de terres excavées le long de la voie et à proximité des sites de construction des œuvres hydrauliques. Ces dépôts de terres aux alentours des sites des travaux sont de nature à porter atteinte à l'esthétique du paysage et à la qualité du cadre de vie.

❖ **Risque de destruction de réseaux divers enfouis (eau et téléphonie) le long de l'emprise**

Les travaux, dans le cadre de ce projet sont exécutés dans une zone urbaine que rurale. Il y a donc l'existence de divers réseaux publics notamment les canalisations de distribution d'eau potable et d'assainissement, des réseaux téléphoniques et de fibres optiques. L'exécution des travaux peut entraîner la destruction de ces réseaux d'autant plus qu'ils sont enfouis pour la plupart.

❖ **Atteintes au bien-être des populations et du personnel de chantier par les nuisances sonores et atmosphériques**

Les différentes activités liées aux travaux de construction occasionneront des mouvements et rotations d'engins. Ces mouvements de chantier sont de nature à provoquer des nuisances liées à l'émission de bruits, de poussières et de fumées, susceptibles d'affecter la quiétude et le bien-être des populations riveraines et le personnel.

❖ **Exposition du personnel de chantier et des populations riveraines à des risques d'accident de travail**

Les risques d'accidents de travail peuvent être liés à la mauvaise utilisation des engins et/ou des matériaux de construction, matériels d'équipement et à la rupture des câbles électriques lors de dégagement des emprises. Pendant la phase de construction, les employés et même la population riveraine pourraient être exposés à des chutes d'objets lourds, des chutes de hauteur et à des accidents liés à la rupture des câbles électriques.

La somme d'activités prévues dans le cadre ce projet exposera ainsi le personnel de chantier et la population riveraine à des risques d'accident de travail.

❖ **Risques d'accidents de la circulation**

L'afflux de véhicules poids lourds dans la zone du projet pour l'acheminement des équipements, ainsi que les mouvements des engins de chantier pourraient constituer une source d'insécurité routière pour les populations locales notamment les enfants qui sont généralement attirés par ces engins les exposant ainsi à des accidents de circulation parfois mortels. En outre, les activités de traversée de voie nécessaires pour le montage des matériaux de renforcement perturberont le trafic routier et pourraient provoquer des accidents de la circulation routière du fait des travaux du chantier.

❖ **Dégradation du cadre de vie par les déchets de chantier**

Les travaux prévus favoriseront la production de déchets divers. Ces déchets issus des différentes activités sont essentiellement de type Déchet Industriel Banal (DIB) constitués de chute de fer, de bois traités, de fils de câbles, etc. et de type déchets ménagers ordinaires. De leur mode de gestion pourrait dépendre la qualité du cadre de vie de la zone du projet pendant les travaux. En effet, les déchets générés pourraient se retrouver pêle-mêle dans la zone du projet s'ils sont mal gérés. Cette situation pourrait être source de dégradation du cadre de vie.

❖ **Exposition du personnel de chantier et des populations locales aux risques de transmission des IST/VIH SIDA et la COVID 19**

Avec la présence quotidienne du personnel de chantier pendant toute la durée du projet, l'on assistera à l'accroissement des échanges entre les travailleurs et les populations riveraines de la zone du projet. Cette cohabitation peut à terme constituer une source d'atteinte à la santé pour les populations et les travailleurs eux-mêmes, notamment avec la possibilité de transmission des IST/VIH SIDA et la COVID 19.

❖ **Détérioration du cadre de vie aux alentours des sites des travaux**

À la fin des travaux, la qualité du cadre de vie de la zone des travaux peut être sujette à une éventuelle détérioration si les déchets de démantèlement sont abandonnés pêle-mêle dans la zone du projet. En effet, le repli de chantier favorise la production d'énormes quantités de déchets divers. Au cas où la collecte de ces déchets ne se ferait pas correctement, on pourrait assister à des amoncellements de déchets susceptibles de favoriser la prolifération des dépôts sauvages dans la zone du projet.

❖ **Perte d'emplois pour le personnel recruté**

Les personnes recrutées dans le cadre de ce projet, sont susceptibles de perdre leurs emplois à la période de post-construction. En effet, au démarrage des travaux du personnel surtout non qualifié sera recruté. La fin des travaux de ce projet rimerait avec une cessation d'activité pour ces recrutés. On pourrait donc assister à une perte d'emplois pour ces derniers.

❖ **Restriction d'accès aux domiciles et lieux de travail**

Pendant la phase de construction, l'ouverture des tranchées pour la pose des caniveaux d'évacuation et des œuvres hydrauliques et contribuera à la restriction de l'accès des populations riveraines et autres usagers à leurs lieux d'activités ou habitation.

❖ **Exposition de la population à des risques d'accidents**

Des accidents peuvent survenir pendant les phases de construction si l'accès des populations aux sites de construction n'est pas interdit. Des personnes peuvent ainsi être blessées par des machines utilisées dans la construction, par des chutes dans des tranchées ouvertes ou être victime d'électrocution ou d'électrisation par contact avec des conducteurs dénudés des branchements anarchiques.

❖ **Perturbation des activités informelles dans l'emprise des travaux.**

Sur certains sites, le déplacement des commerçants et artisans situés dans la servitude publique lors de l'ouverture de l'emprise occasionnera une perte de revenus substantiels pour ces derniers.

❖ **Risque d'exploitation des enfants sur le chantier**

Le risque de travail des enfants sur le chantier n'est pas exclu. En effet, il existe une possibilité d'insuffisance de la main-d'œuvre pendant le déroulement des travaux. Dans ce cas, PFO Africa pourrait recourir au travail des enfants pour compenser ses besoins en main d'œuvre locale, étant donné que la pratique est déjà existante dans le pays et particulièrement dans la zone du projet. Cela pourrait ainsi développer la probabilité pour les enfants de s'engager dans les nouveaux travaux.

❖ **Atteinte à la santé et à la sécurité des travailleurs et des populations riveraines**

Durant les travaux, les populations riveraines et les travailleurs de chantiers seront exposés à différentes nuisances : nuisances sonores et nuisances atmosphériques qui, si elles sont amplifiées, porteraient atteinte à leur santé et à leur quiétude. Les nuisances sonores se manifestent par l'intensification du niveau de bruits. Elles sont causées par les travaux de construction lors de la circulation fréquente des camions et engins de chantiers. Le bruit peut provoquer le stress, des maladies cardiaques, la tension artérielle, des maladies d'origine psychosomatique (ulcères, colites, etc.), la surdité, etc. La protection contre les nuisances sonores s'appuie sur la définition des niveaux limites dangereux pour 40 heures d'exposition hebdomadaire. Il est admis que la valeur maximale considérée comme seuil de danger est de 90 décibels.

Les nuisances atmosphériques se manifestent par la pollution de l'air due aux émissions de poussières et de gaz d'échappement des machines et qui vont altérer la qualité de l'air ; ce qui pourrait entraîner l'irritation des voies respiratoires et des yeux, source de maladies respiratoires graves et des yeux. Ces manifestations dépendent de la nature du polluant comme mentionné dans le tableau suivant.

Tableau 23 : Présentation de quelques impacts de polluants sur la santé humaine

Polluants	Impacts sur la santé
Oxydes d'azote	Migraines, irritations, maladies pulmonaires, inflammation des bronches
Monoxyde de carbone	Anorexies, troubles cardiovasculaires, migraines, vertiges, troubles de vision
Hydrocarbures imbrûlés	Irritation oculaires, toux,
Plomb	Intoxication, troubles de la croissance, anémie
Poussières	Tuberculose, maladies pulmonaires

5.4 Impacts potentiels en Phase d'Exploitation/Entretien

La phase d'exploitation entend l'ensemble des activités liées à l'entretien et à l'exploitation des infrastructures et équipements mis en place.

5.4.1 Impacts positifs

Les impacts positifs liés à la phase d'exploitation et d'entretien seront perceptibles que sur le milieu humain.

❖ **Amélioration de la qualité du cadre de vie et de l'esthétique paysagère**

Le renforcement du réseau routier va favoriser le rétablissement d'un cadre de vie sain et esthétique dans les localités situées sur le tronçon. En effet, le décor présenté actuellement en termes de champs visuels connaîtra une amélioration dans la mesure où les nombreux nids de poules liés à la dégradation de la voie seront remplacés par un nouveau bitume.

❖ **Accessibilité de certaines zones aux transports en commun**

Durant la mission, il a été rapporté par les populations que prétextant de la rareté et la cherté du transport, les conducteurs avancent comme argument, l'état de la route qui endommage leurs véhicules surtout les nuits. Avec le renforcement de la route, les populations pourront se déplacer à toute heure sans ambages de jour comme de nuit.

❖ **Développement des activités génératrices de revenus au niveau des femmes et des jeunes**

Du point de vue économique, le renforcement de la route dans les régions du Poro et de la Bagoué auront un impact sur les conditions de vie des populations particulièrement sur ceux des commerçants, agriculteurs qui avaient des difficultés à écouler ou transporter leurs produits. La qualité de la fourniture