

RESUME DU PLAN DE GESTION ENVIRONNEMENTALE ET SOCIALE

Titre du projet	: Aménagement et le bitumage de la route Gitega-Nyangungu-Ngozi phase 1 Tronçon Nyangungu-Ngozi (30 Km)
Numéro du projet	: P-BI-DB0-015
Pays	: Burundi
Département	: OITC
Division	: OITC.2

1. BREVE DESCRIPTION DU PROJET ET PRINCIPALES COMPOSANTES ENVIRONNEMENTALES ET SOCIALES :

1.1 Activités du projet :

Le projet a pour objet l'aménagement et le bitumage d'une route entre Nyangungu et Ngozi. Les différentes composantes du projet sont :

Composantes	Description des composantes
Travaux routiers	a.1) l'aménagement et le bitumage de la « section Nyangungu –Ngozi » a.2) (i) Contrôle et surveillance des travaux (ii) Sensibilisation des populations de la zone d'influence du projet à - la sécurité routière, - la protection de l'environnement, et - la lutte contre les infections sexuellement transmissibles (IST) dont le VIH-SIDA
Aménagements connexes à la route	b.1 (i) Réhabilitation de 80 km de pistes rurales connexes ; (ii) Ponts piétonniers ; (iii) construction de clôtures, de sanitaires/latrines et de borne fontaine d'eau potable pour cinq écoles (Burasira, Gitamo, Ruhororo, Mugomera, Mubuga) ; (iv) construction de clôtures, de sanitaires/latrines et la construction de bornes fontaines d'eau potable pour deux centres de santé (Burasira, Mubuga); (v) appui à trois groupements féminins par la fourniture de six décortiqueuses de riz y compris les abris et magasins et du matériels agricoles ; (vi) aménagement de deux marchés ruraux (Gitaramuka, Nyangugu) incluant des locaux à usage de boutiques). b.2 Contrôle et surveillance des travaux connexes
Appui à la gestion et au suivi du projet	c.1 Audit des comptes du projet c.2 Suivi-évaluation des impacts du projet c.3 Fonctionnement de la Cellule de Suivi de l'Exécution du projet (CSEP)

L'aménagement et le bitumage de 30 Km de route permettra d'atteindre les principaux objectifs du projet dont (1) l'intégration nationale ; (2) diminution des coûts de transport ; (3) le désenclavement des zones rurales localisées dans son espace géographique ; (4) la facilitation des échanges commerciaux au niveau de la zone du projet, le reste du pays et les états frontaliers ; (5) la création d'une liaison routière permanente et praticable en toute saison ; (6) l'amélioration des conditions de vie des populations de la zone d'influence du projet ; (7) la contribution à la réduction de la pauvreté ; (8) Faciliter à l'accès au infrastructures socio économique de base.

1.2 DESCRIPTION DE L'ENVIRONNEMENT DU PROJET

1.2.1 Les principales caractéristiques de l'environnement humain et socio-économique de la zone d'influence du projet (ZIP) se résument ci-après.

- La zone du projet regroupe 10 communes traversées par la route du projet (RN15) et issue des provinces de Gitega, Ngozi, Karuzi et Kayanza. Cette zone couvre une superficie totale de 1887 km² avec une population estimée à 775000 habitants, soit une densité de 410 hab/km² qui dépasse de presque de moitié la densité moyenne du pays.

- Elle abrite les villes de Gitega et de Ngozi constituant un pôle de développement socio-économique caractérisé par d'importantes potentialités agricoles dans les régions de Kirimiro et de Buyanzi avec des sols à vocation agricoles réputées être parmi les plus fertiles et les plus productives du Burundi et où la pluviométrie moyenne annuelle est de 1400 mm.
- Au plan économique, la zone du projet se caractérise par la prédominance de l'activité agricole qui occupe environ 90% de la population active et dégage une production estimée à 811 115 tonnes dont plus de 45% sont commercialisables.
- La population active est victime d'un chômage endémique à cause de la faible capacité d'embauche de l'industrie locale dominée par des petites unités de transformation (brasserie, usine de café, fabrication d'articles ménagers) et de la rareté d'investissements extérieurs générateurs d'emplois.
Cette zone est particulièrement marquée par la pauvreté surtout en milieu rural où elle peut atteindre 70% en moyenne contre environ 35% en milieu urbain.
- Le trafic routier est dynamique le long de la route du projet avec le transport des produits de première nécessité, des matériaux de construction, des hydrocarbures ainsi que l'évacuation des surplus de production.
- Compte tenu du faible revenu des ménages en milieu rural ainsi que de l'offre insuffisante de transport, la marche à pied est le mode dominant de la mobilité au niveau de la zone du projet et en corollaire des risques d'accidents en raison de la circulation des piétons sur la chaussée dans le même sens que les véhicules et les à vélos.
- Les contraintes sociales majeures sont liées à la forte densité de la population, l'enclavement des villages en raison du mauvais état des pistes et le faible niveau d'alphabétisation.
- Le rapport d'étude environnementale et sociale a pris en compte les aspects se rapportant aux couches les plus vulnérables y compris les femmes, les enfants et les personnes âgées avec un accent particulier sur les ménages.

1.2.2 L'environnement naturel est caractérisé principalement par :

- Des types d'écosystèmes dont notamment : terrestres, aquatiques, et marécageux. La zone ne dispose ni d'aires protégées ni de zones sensibles. La végétation naturelle n'existe plus dans toute la zone du projet. De ce fait, elle ne renferme plus d'espèces rares ou protégées.
- BUGENDANA est la seule commune dans la zone qui dispose encore de quelques galeries forestières mais ce ne sont que de petites superficies et à certains endroits. Quelques espaces vierges sont caractérisées par une végétation d'Eragrostis caractéristique d'une dégradation poussée. Les pentes des collines sont plantées de boisements artificiels (eucalyptus).

2. PRINCIPAUX IMPACTS ENVIRONNEMENTAUX

2.1 IMPACTS POTENTIELS PENDANT LA PHASE TRAVAUX

Pendant la phase travaux, les principaux impacts potentiels générés par le projet sont maîtrisables et se résument comme suit :

(1) Impacts négatifs moyens

- **Impacts généraux** : sont liés notamment au manque de respect des règles établies pour la bonne conduite des travaux ainsi que du non-respect des règles environnementales et sociales en matière de gestion des déchets liquides et des déchets solides de la base-vie de l'entreprise.
- **Impacts sur les eaux et les sols** : se rapportent notamment aux risques d'altération de la qualité des eaux par des rejets de produits polluants dans la nature, le pompage de la

nappe lors des travaux, d'érosion des sols, de la stagnation des eaux dans les carrières ainsi que les zones d'emprunts.

- **Impacts sur le cadre de vie** : se caractérisent notamment par des désagréments liés essentiellement à la perturbation du trafic aux voisinages des grandes localités, d'une part, et, à l'accroissement du trafic routier dont en particulier la circulation des poids lourds, d'autre part.
- **Impacts spécifiques temporaires sur la faune et la flore** : sont liés à la mise en place des bases vie de l'entreprise ainsi qu'à l'afflux massif de la main d'oeuvre avec pour effets une consommation abusive de bois de chauffage par les ouvriers, la perturbation de la quiétude des animaux à cause des bruits générés par les équipements ainsi que les engins du chantier, etc.
- **Impacts sur la santé humaine** ayant pour source :
 - * la stagnation des eaux dans les zones d'emprunts exploitées favorisant ainsi la multiplication des maladies.
 - * l'augmentation des risques d'infections pour les IST et le VIH/SIDA à travers le brassage des populations venant de divers horizons,
 - * l'augmentation des risques liés aux des maladies hydriques par un manque d'hygiène au niveau de la base-vie de l'entreprise.
- **Impacts sur la sécurité humaine** : par rapport aux risques potentiels d'accidents liés à la circulation des engins du chantier, le non-respect par les ouvriers des règles de sécurité se rapportant au port des équipements de protection individuelle (port de casques, de gants, de lunettes et de chaussures de sécurité, etc.).

(2) Impacts positifs

- **Impacts socio-économiques positifs** : caractérisés par l'opportunité d'emplois directs et indirects d'environ 500 personnes dont environ 350 ouvriers locaux ainsi que le développement des échanges au niveau de la zone d'influence du projet et une meilleure accessibilité des services sanitaires, éducatifs, administratifs, etc., aux populations des localités situées tout le long du tracé.

2.2 IMPACTS POTENTIELS RELATIFS A LA PHASE D'EXPLOITATION DE LA ROUTE DU PROJET :

Par rapport à la phase d'exploitation de la route du projet, les principaux impacts potentiels moyens sont maîtrisables. Après la mise en service, ces impacts potentiels de la route sont déclinés comme suit :

(1) Impacts négatifs moyens

- **Risques de déversement accidentel de polluants** transportés lié essentiellement à l'augmentation du trafic routier sur la route.
- **Impacts sur la santé humaine** étroitement liés au brassage des populations créant ainsi les conditions favorables à la diffusion des IST et du VIH/SIDA ainsi que les maladies respiratoires liées aux gaz d'échappement et aux poussières.
- **Impacts négatifs sur les perceptions humaines** en rapport avec l'augmentation de la nuisance sonore dont notamment le bruit pour les villages riverains de la route, compte tenu de l'augmentation du trafic routier.

(2) Impacts positifs

➤ **Impacts positifs sur la qualité de l'air :**

- * Réduction des poussières le long de la route du fait des plantations d'arbres, diminution d'émission de gaz d'échappement dans l'atmosphère.

- **Impacts économiques positifs** : par rapport à une réduction du temps moyen de transport sur la route du projet à la fin des travaux, meilleur accès aux centres de production, de

commercialisation, pour environ 775 000 habitants de la zone d'influence directe du projet, desserte permanente des localités actuellement fortement enclavés par la construction des pistes rurales connexes.

- Effets nettement positifs sur la vie quotidienne en rapport avec la facilitation des accès aux lieux de production, d'approvisionnement, d'échanges et d'appui-conseils.
- **Impacts positifs sur la sécurité** : par rapport à l'amélioration des conditions de visibilité d'où une réduction du taux des accidents par l'amélioration des caractéristiques géométriques de la route.
- **Impacts positifs sur le cadre de vie** :
 - * Facilitation de l'accès en particulier des femmes, des enfants et des personnes âgées aux centres sociaux de base grâce à la route et à l'aménagement de pistes connexes
 - * Amélioration de la fonctionnalité de infrastructures sociaux de base par la construction de clôtures, de sanitaires/latrines et de borne fontaine d'eau potable pour cinq écoles, la construction de clôtures, de sanitaires/latrines et la construction de bornes fontaines d'eau potable pour deux centres de santé.
 - * amélioration substantielle surtout pour les femmes, les enfants et les personnes âgées par l'élimination des ornières sur la route avec un meilleur confort pendant les déplacements.
 - * Réduction des risques d'inondation des localités riveraines de la route du projet grâce aux travaux de curage et de reprofilage des fossés et l'aménagement des exutoires et des ouvrages de drainage.
 - * Revégétalisation du milieu, protection du capital foncier productif au voisinage de la route, au renforcement de la biodiversité, par les plantations d'ombrage et d'alignement ainsi que les ouvrages de lutte contre l'érosion hydrique.
 - * Contribution à la reconstitution des ressources agro-sylvo-pastorales, à l'amélioration de la biodiversité biologique d'importance majeure pour l'environnement local et global, et à l'atténuation des changements climatiques (séquestration de carbone et diminution des gaz à effet de serres dans l'atmosphère).
 - * Plantation d'arbres dans la base-vie, les aires de stationnement et les aires de repos en compensation des arbres qui pourraient être éventuellement coupés lors des travaux au niveau de ces endroits.

2.3 PROGRAMME DE BONIFICATION ET D'ATTENUATION :

2.3.1 MESURES PENDANT LA PHASE DES TRAVAUX :

Des mesures environnementales et sociales préconisées pour pallier ou bonifier les impacts de la phase des travaux sont présentées succinctement comme suit :

- **Mesures palliatives des impacts généraux des travaux** : pour atténuer l'ensemble des nuisances liées aux travaux, les mesures préconisées sont axées principalement sur l'organisation des travaux et l'équipement des bases vie. Ces mesures se rapportent succinctement à :
 - * L'implication des environmentalistes au niveau national, régional et départemental durant la phase des travaux pour le suivi de la mise en oeuvre des mesures d'atténuation des impacts négatifs du projet .
 - * L'inscription des mesures d'atténuation des impacts négatifs dans le cahier des charges des entreprises. La mise en oeuvre des mesures d'atténuation par les entreprises devra être suivie par : (i) des bureaux d'études chargés du contrôle des travaux du projet, (ii) l'expert environmentaliste de la Cellule de Suivi de l'Exécution du Projet, et (iii) les experts environnementaux au niveau national, régional et départemental.
 - * L'établissement contradictoire de l'état initial (avant travaux) et à la fin à la fin du chantier (après travaux) : milieu physique, biologique et social.

- * Le choix de l'emplacement des aires destinées à l'usage des entreprises. A cet effet, les aires seront situées hors des zones habitées, de pâture, de diversité biologique, des domaines classés et hors des zones d'influence des eaux de ruissellement, et des eaux souterraines.
- * Le choix de la période la mieux indiquée pour effectuer certaines opérations du chantier tout en optant au choix des techniques les plus adaptées au milieu (éléments préfabriqués, recours aussi aux approches de haute intensité de main d'oeuvre, etc.).
- * La dotation en équipements soutenue avec des services efficaces pour la gestion des déchets solides des bases vie : poubelles, bennes, aménagement de dépotoir, plan d'enlèvements, etc.
- * La mise en place de sanitaires, de fosses septiques appropriées au niveau des bases vie tout en assurant un entretien permanent ainsi qu'une désinfection régulière avec de la chaux.
- * L'aménagement de plates-formes bétonnées étanches assorties de fosses et de dispositifs de récupération des fuites au niveau des réservoirs à fuel et lors des opérations de vidange dans les bases vie.
- * La mise en place de cuves pour la récupération des huiles usées.
- * L'aménagement de bassins de décantation pour les eaux de lavage des équipements du chantier au niveau des bases vie avec l'utilisation de ces eaux en circuit fermé.
- * La remise en état des carrières, des sites d'emprunts et des terrains utilisés lors de la phase chantier.
- * L'extension de la garantie à l'ensemble des aspects environnementaux et sociaux du projet avec un décompte spécifique pour le paiement des travaux de réhabilitation de toutes les aires utilisées par les entreprises lors des travaux.
- * L'installation de panneaux d'informations des usagers et de la population riveraine sur le déroulement du chantier.
- **Mesures de conservation et de préservation des eaux et des sols** : ces mesures se rapportent principalement sur :
 - * Le choix des aires destinées à l'usage des entreprises.
 - * La gestion sans risque des eaux usées, des déchets des ouvriers, des huiles de vidange ainsi que des autres produits chimiques et dangereux.
 - * La stabilisation des talus au cours des travaux.
 - * La recharge de la nappe phréatique du fait de la plantation d'arbres et la réduction du ruissellement.
- **Mesures de protection de la faune** : Elles portent notamment sur :
 - * Le contrôle de la consommation de viande de chasse sur les bases vie et les chantiers.
 - * Les séances de sensibilisation du personnel des entreprises.
 - * Les contrôles cynégétiques réalisés par le Service forestier.
- **Bonification des perceptions humaines** contre les désagréments des travaux. Outre, les mesures se rapportant à la remise en état des lieux à la fin des travaux, il est envisagé :
 - * Des mesures de réduction du bruit, du gaz d'échappement, de poussière et de boue par les contrôles rigoureux des engins du chantier, par le choix des sites d'implantation des bases vie ainsi que des installations bruyantes du chantier à des endroits ne portant pas préjudice aux populations riveraines du projet et par l'instauration d'un mécanisme participatif d'information de la population, etc.
 - * L'arrosage systématique des pistes empruntées pour le transport des matériaux, des zones des travaux, des sites de concassage pour réduire les poussières ; et

- * La fourniture de bâches spécifiquement aux camions pour couvrir les bennes transport des matériaux.
- **Mesures de préservation de la santé humaine :** Elles portent essentiellement sur :
 - * La protection systématique des besoins des populations en eau potable aussi bien sur le plan qualitatif et quantitatif.
 - * La sensibilisation des ouvriers, des riverains et des usagers de la route contre les maladies courantes dont les IST/SIDA
 - * Le respect et le contrôle rigoureux des conditions d'hygiène sur le chantier et la gestion environnementale des déchets solides et liquides (collecte et enfouissement des déchets, sanitaires et fosses septiques et désinfection régulière avec de la chaux).
 - * La sensibilisation des ouvriers, des riverains et des usagers sur la sécurité routière et les bonnes pratiques environnementales et sociales.
 - * L'encadrement et le suivi sanitaire des ouvriers (visites médicales régulières, etc.).
- **Mesures de préservation de la sécurité humaine :** sont axées sur :
 - * Le renforcement de la sécurité routière des chantiers par l'aménagement de déviations provisoires, par des signalisations additionnelles (bandes fluorescentes, panneaux de signalisation et d'indication, etc.) et par la limitation de la vitesse.
 - * La sensibilisation des chauffeurs (au respect de la limitation des vitesses), des ouvriers et des riverains ainsi que des usagers de la route (campagnes et panneaux de sensibilisation).
 - * La fourniture aux ouvriers de gilets fluorescents, casques, gants, lunettes et chaussures de sécurité. Le port de ces équipements est obligatoire sur le chantier pour toute intervention sur le chantier. Cette disposition sera intégrée au règlement intérieur du chantier. La Mission de Contrôle devra veiller au respect strict de ces prescriptions.
 - * L'obligation de la clôture et du gardiennage des bases vie, des zones d'extraction et des parcs de matériel,
 - * La prévention des incendies par la mise à disposition des équipements de lutte contre les feux.
- **Mesures relatives au cadre de vie :** sont de deux types :
 - * Mesures préventives : le choix des sites des bases vie, l'information des usagers et de la population riveraine, la mise en place de panneaux d'indication, l'aménagement de déviations provisoires, etc.
 - * Mesures compensatoires : Par l'appui aux activités des femmes de la région, d'une part, et, par les travaux de haute intensité de main d'œuvre, d'autre part.
- **Mesures d'ordre socio-économique** préconisées : sont relatives à :
 - * La participation des femmes et des jeunes à la réalisation du projet dans le respect des lois : respect de l'âge minimal tout en évitant des travaux dangereux ou nécessitant un effort considérable pour les femmes, et les travaux lourds et à risques pour les enfants
 - * L'indemnisation négociée en cas d'usage des terrains agricoles privés comme gîtes et carrières. A ce titre, le statut foncier de la zone à exploiter sera connu, un contrat sera signé par l'entreprise avec le propriétaire du terrain en concertation avec la Mission de Contrôle. Sur la base dudit contrat, la Mission de Contrôle délivrera à l'entreprise l'autorisation d'exploitation

2.3.2 MESURES LIEES A L'EXPLOITATION DE LA ROUTE DU PROJET :

Les mesures environnementales et sociales retenues pour pallier ou bonifier les impacts se rapportant à l'exploitation du projet sont résumées ci-après :

- **Mesures de préservation de la faune** portant sur le renforcement de la signalisation et la mise en place d'obstacles en bois pour empêcher les animaux de traverser la route dans les

zones à risque (virage, pente, zone fréquentée par la faune en bordure de route) au voisinage des réserves naturelles.

- **Mesures de conservation des eaux et du sol** : lutte contre l'érosion des sols par des opérations de traitement et de revégétalisation en vue de la protection et de la stabilisation des talus, de protection et de vérification de la capacité des exutoires et du curage des cours d'eau ainsi que la réalisation des seuils d'infiltration et d'épandage des principaux cours d'eau traversant la route.
- **Mesures de renforcement de la sécurité humaine et de cadre de vie** : sont ciblées pour minimiser les risques d'accidents :
 - Avertisseurs (ralentisseurs) à l'entrée des agglomérations riveraines.
 - Renforcement de la signalisation et limitation de vitesse à l'entrée des villes et villages et aux endroits critiques. Ces actions seront entreprises au niveau des zones réputées être des couloirs de passages du bétail ainsi que de la faune sauvage.
 - élargissement des accotements au droit des sections de visibilité réduite (lorsque l'emprise le permet) pour réserver plus d'espace aux piétons.
 - Couverture par des dalettes des caniveaux au droit des villages pour faciliter l'accès aux habitations. .
 - Aménagement de : (i) aires de stationnement pour les véhicules au niveau des grandes localités ii) passages piétons sur caniveaux à la traversée des localités.
 - Sensibilisation des villageois (par des panneaux) aux dangers de circulation sur la chaussée pour qu'ils utilisent le plus possible les accotements et les trottoirs.
- **Mesures de préservation de la santé humaine** : Elles portent sur :
 - * La sensibilisation contre les IST dont le SIDA, par des panneaux à mettre en place au droit des principaux villages traversés par la route.
 - * Aménagement de latrines dans les centres riverains d'éducation et de santé pour les besoins d'hygiène.
- **Mesures préconisées en faveur des perceptions humaines** : Il s'agit notamment de la mise en place de glissières de sécurité sur toutes les zones où les virages sont jugés dangereux tout au long du tracé.

2.4 PROGRAMME DE SUIVI ET INITIATIVES COMPLEMENTAIRES :

2.4.1 SURVEILLANCE :

La surveillance sera assurée par des fonctionnaires, experts en environnement, issus des services environnementaux au niveau national, régional et départemental. La surveillance portera sur la mise en oeuvre des mesures d'atténuation des impacts négatifs, notamment dans les zones d'emprunts et les carrières à exploiter, les installations des bases vie, zone de chantier. A la fin des travaux, ces experts veilleront à la mise en application des mesures environnementales et sociales du Plan de Gestion Environnementale et Sociale.

2.4.2 SUIVI :

Le suivi devra porter notamment sur les impacts négatifs. Ce suivi est une tâche qui incombe : (i) quotidiennement, à l'entreprise des travaux, et fait partie du montant de son marché, (ii) quotidiennement à la Mission de Contrôle des travaux, et incluse dans le montant de son contrat.

En outre, le suivi sera également fait pour la sensibilisation de la population dans les lieux publics. Cette campagne se fera trois fois (début, mi-parcours, fin de projet) et aura trait à la sécurité routière, aux bonnes pratiques environnementales et sociales, à la protection de l'environnement et à la lutte contre les maladies courantes dont la le paludisme et les IST/VIH-SIDA. Cette campagne se fera en cohérence avec les programmes nationaux du Burundi.

2.4.3 DISPOSITIONS INSTITUTIONNELLES ET BESOINS DE RENFORCEMENT DES CAPACITES :

La responsabilité institutionnelle en matière de suivi environnemental et social relève de la Direction Générale de l'Environnement.

Au Burundi, la gestion environnementale et sociale des chantiers routiers se fait à l'échelle régionale et départementale avec l'appui technique de l'administration centrale. En ce qui concerne la charte des responsabilités institutionnelles, la mise en oeuvre de la gestion environnementale et sociale sera assurée par la Direction Générale de l'Environnement qui dispose en son sein d'une équipe pluridisciplinaire.

Cette Direction Générale relève institutionnellement du Ministère de l'Environnement. La Direction Générale de l'Environnement veille à la mise en oeuvre du Plan de Gestion Environnementale et Sociale (PGES). Les autres partenaires seront sollicités par la Direction Générale de l'Environnement en cas de besoin pour donner un avis technique sur des problèmes ponctuels.

La Direction Générale de l'Environnement mènera des missions de surveillance environnementale et sociale. Par conséquent, il sera procédé à :

- * L'établissement d'un rapport mensuel portant sur Le bilan des actions menées (contrôle préventif, visites sur le terrain, actions de formation). Ce rapport sera accompagné de tous les documents pouvant illustrer et justifier l'intervention du contrôle environnemental : plans, photographies, fiches de non-conformité, comptes rendus de réunions.
- * L'établissement d'un rapport final de suivi environnemental au terme du chantier, faisant la synthèse global des actions menées sur le terrain. Ce rapport jugera de l'efficacité des mesures et méthodes utilisées pour prévenir les impacts temporaires des travaux. Il proposera un cadre méthodologique qui pourra être applicable à des chantiers similaires « retour d'expérience ».

2.5 CONSULTATIONS PUBLIQUES ET EXIGENCES DE DIFFUSION DE L'INFORMATION :

2.5.1 CONSULTATIONS REALISEES DANS LE CADRE DE L'ETUDE D'IMPACT ENVIRONNEMENTAL ET SOCIAL (EIES) :

Les consultations publiques effectuées par le Consultant dans le cadre de l'EIES ont pris deux formes :

- * Contact des principaux responsables nationaux, régionaux et locaux, les professionnels de transport, les commerçants, la société civile, les organisations de femmes de la zone du projet et celles œuvrant pour la protection de l'environnement, afin de les informer des objectifs du projet, solliciter des informations sur l'environnement naturel, humain et socio-économique et recueillir leurs avis, leurs suggestions et leurs préoccupations éventuelles par rapport au projet.
- * Organisation de réunions avec les chefs des collines, les populations des localités visitées ainsi que les associations féminines. Ces séances avaient pour objectifs d'informer la population locale, de recueillir un certain nombre d'informations complémentaires sur ces villages et de s'informer sur les attentes et les préoccupations de la population vis à vis du projet. En tout état de cause, cette procédure de participation et de concertation sera suivie pendant la mise en oeuvre du plan de gestion environnementale et sociale.

De façon générale, l'opinion est favorable au projet. Cependant, les populations ont sollicité : (i) la réalisation de pistes rurales connexes à la route et d'accès aux zones de production agricole et aux marchés d'écoulement des produits, (ii) la protection/l'assainissement des centres d'éducation et de santé riverains à la route par la construction de latrines, l'installation de clôtures, (iii) l'appui aux activités féminines, (iv) le recrutement en priorité de la main d'œuvre non-spécialisée au niveau de la zone du projet, (v) l'octroi des travaux de sous-traitance aux entreprises locales, (vi) la contractualisation des plantations d'arbres, des travaux de protection contre l'érosion, la gestion des déchets domestiques, la restauration des ouvriers aux trois associations communautaires de la zone du projet.

L'étude socio-économique décline de manière très explicite l'opinion ainsi que les attentes des populations de la zone du projet.

Le choix des activités connexes tient compte des besoins exprimés par les populations lors des séances de consultations publiques. A cet effet, la concertation sera consolidée durant la phase d'exécution des travaux pour assurer l'intégration du projet dans sa zone d'intervention ainsi que son appropriation par les populations et les autorités locales.

2.5.2 CONSULTATION PUBLIQUE DURANT L'EXECUTION DU PROJET :

Le processus de consultation de la population prendra appui aussi bien sur le Plan de Gestion Environnementale et Sociale (PGES) que le résumé exhaustif fourni au début de l'Etude d'Impact Environnemental et Social du projet (EIES). Il sera axé sur trois objectifs principaux :

- * La mise en exergue de l'ensemble des impacts identifiés tout en expliquant dans le détail les mesures préconisées pour leur atténuation ou leur bonification.
- * L'implication de la population à part entière dans la réalisation du projet tout en s'appropriant la mise en œuvre du PGES.
- * La prise en charge par les populations locales des travaux d'entretien de la route ainsi que ces ouvrages communautaires sur une base contractuelle.

En tout état de cause, la réussite du projet et son intégration dans son environnement sont tributaires de l'implication effective de la population dans son exécution. Par conséquent, la mise en œuvre, entre autres, des mesures relatives à la sécurité routière lors des travaux demeure étroitement liée au degré d'implication des populations. A cet effet, une attention particulière sera accordée au processus de participation effective des populations afin que le projet s'exécute dans les meilleures conditions sociales à travers l'instauration d'un cadre de partenariat participatif et concerté. Cette disposition aura le mérite de mettre en place les bases garantissant la réalisation des travaux d'entretien ultérieurs aussi bien pour la route que pour ces ouvrages communautaires.

Par conséquent, le processus de concertation sera mis en œuvre et suivra le plan d'actions préconisées par le PGES, il sera conçu en trois grandes étapes : (i) une étape préparatoire où la communication sociale rapprochée sera mise à profit, (ii) une étape d'établissement des chantiers et de déroulement des travaux, et (iii) une étape de clôture des travaux et de planification participative de la phase d'exploitation.

2.5.3 DIFFUSION DE L'INFORMATION :

La Banque publiera le présent résumé du PGES dans son « Centre d'information publique ». Le Gouvernement le mettra également à la disposition du public.

2.6 ESTIMATION DE COUT

Le coût de mise en œuvre du PGES couvre : (1) la sensibilisation en matière de santé, de sécurité routière, de bonnes pratiques environnementales et renforcement des capacités ; (2) les travaux de protection de l'environnement ; (3) la constitution et formation de trois comités

villageois de suivi de l'état de la route et de la surveillance des panneaux de signalisation routière y compris les autres accessoires ;(4) le coût total de mise en œuvre des activités de surveillance et de suivi environnemental .

Tableau récapitulatif du coût des activités

Activités	Montant (en Millions BIF)
Campagne de sensibilisation de population y compris	431
Travaux de protection de l'environnement	360
Constitution et formation de trois comités villageois de suivi de l'état de la route et de la surveillance des panneaux de signalisation routière y compris les autres accessoires.	15
Suivi	50
Total	856

2.7 ECHEANCIER DE MISE EN ŒUVRE ET PRODUCTION DE RAPPORTS

L'échéancier de mise en œuvre du PGES est présenté succinctement comme suit :

Activités	Programmation
Initier des séances d'information sur le PGES.	Avant le démarrage des travaux
Informier et sensibiliser le personnel de chantier sur les bonnes pratiques.	Avant le démarrage des travaux
aménager les installations sanitaires.	Avant le démarrage des travaux
Construire des aires bétonnées pour la récupération des huiles usées y compris la mise en place des cuves et des entonnoirs.	Avant le démarrage des travaux
Installer une station de distribution de carburant avec pompes à arrêt automatique.	Avant le démarrage des travaux
Signer un contrat avec une société de gestion et de récupération des huiles usées.	Avant le démarrage des travaux
Installer les équipements de lutte contre les incendies.	Avant le démarrage des travaux
Mettre en place un dispositif de gestion des déchets liquides et solides dans les bases vie et les chantiers.	Avant le démarrage et pendant les travaux
Mettre en place un dispositif de signalisation des travaux de chantier y compris les déviations.	Avant le démarrage et pendant les travaux
Mettre en place les équipements appropriés pour éviter le déversement de produits toxiques et polluants.	Avant le démarrage et Pendant les travaux
Elaborer, Sensibiliser, Diffuser et Appliquer le règlement intérieur de chantier	Avant le démarrage et Pendant les travaux
Installer des panneaux de signalisation, de sensibilisation et d'identification.	Avant et pendant les travaux
Favoriser le recrutement de la main d'œuvre locale ainsi que les travaux HIMO.	Pendant les travaux
Privilégier le recrutement des femmes et des jeunes pour certains travaux.	Pendant les travaux
Prendre des dispositions appropriées pour le stockage et la gestion sans risque des produits bitumineux sur chantier.	Pendant les travaux
Instaurer le respect formel de la limitation de vitesse.	Pendant les travaux
Exiger le bâchage des camions.	Pendant le transport de matériaux
Arroser les zones de dépôts des matériaux meubles	Pendant les travaux
Régaler les sites d'emprunts	Après l'exploitation des carrières
Eviter le stockage et les déversements de produits bitumineux sur les sols	Pendant les travaux
Assurer le suivi environnemental et social du PGES	Pendant et après les travaux
Remise en état des lieux (aires des chantiers, des bases vie et des zones d'emprunts).	A la fin des travaux
Etablir les PV de la remise en état des lieux	A la fin des travaux

Le bureau de contrôle des travaux et la Cellule de suivi de l'Exécution du projet (CSEP) élaboreront les rapports mensuels et trimestriels se rapportant à la mise en œuvre des mesures de protection environnementale et sociale. Ces rapports seront régulièrement transmis à la Banque.