

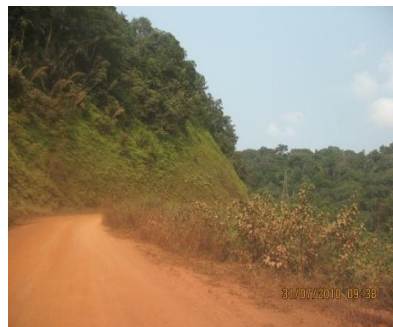


REPUBLIQUE GABONAISE
MINISTRE DE L'EQUIPEMENT,
DES INFRASTRUCTURES ET DE
L'AMENAGEMENT DU TERRITOIRE



GRUPE DE LA BANQUE
AFRICAINNE DE DÉVELOPPEMENT

PROGRAMME ROUTIER PHASE II
Aménagement des routes Mouila-Ndendé, Ndendé - Tchibanga
et Port Gentil - Mandorové



ETUDE D'IMPACT ENVIRONNEMENTAL ET SOCIAL

RESUME DU RAPPORT

Libreville, août 2010



RESUME NON TECHNIQUE

1. LE PROGRAMME ET SES COMPOSANTES

1.1 Le Groupe de la Banque Africaine de Développement est sollicité par le Gouvernement du Gabon pour le financement de la deuxième phase du programme routier (PR2). Le PR2 porte sur : i) l'aménagement/réhabilitation et le bitumage de 189 km de route et la mise en œuvre des mesures environnementales ; ii) les aménagements connexes aux tronçons routiers ; iii) l'étude de faisabilité routière d'un linéaire de 233 km ; iv) l'appui institutionnel à la restructuration du sous-secteur routier, et la gestion du programme

1.2 Trois tronçons principaux totalisent le linéaire de 189 Km de route de ce programme. Il s'agit de : (i) Mouila-Ndendé (70km) ; (ii) Ndendé-Tchibanga (85km); et (iii) Port Gentil-Mandorové (34km). Les travaux routiers porteront sur l'aménagement et le bitumage de ces 189 Km de route y compris les réservations d'emprise pour la pose de la fibre optique. Des mesures d'atténuation des impacts sur l'environnement sont également prévues; Sensibilisation au VIH-SIDA, à la protection de l'environnement et à la sécurité routière ; Contrôle et surveillance des travaux.

2. PROCEDURE UTILISEE ET VARIANTES

2.1. La présente étude est une actualisation de trois EIES réalisées suivant la procédure gabonaise sur les axes suivants : Mouila - Ndendé -Doussala en 2010, Ndendé -Tchibanga en 1998 et Port Gentil- Mandorové en 2008/2009, ainsi qu'une mise en conformité avec les exigences environnementales de la BAD en matière d'examen et d'approbation des projets. Elle a été finalisée suite aux investigations de terrain du 19 juillet au 10 août 2010..La méthodologie utilisée pour cette étude a consisté en :

- Une recherche documentaire relative aux projets routiers concernés, l'exploitation de la documentation sur les textes de politiques sectorielles concernées au regard des enjeux du projet, les textes de lois et de règlements y-relatifs et les documents d'EIES de projets routiers similaires;
- La conception d'une grille de collecte de données auprès de différentes administrations et personnes ressources, ainsi qu'une actualisation à partir des réalités biophysiques, socio économique et culturelles de la zone du programme ;
- Des entretiens avec les acteurs et partenaires du programme : responsables des administrations, d'ONG, de groupements féminins, de syndicats de transporteurs, de collectivités décentralisées, concernées à Libreville et dans les principales localités de la Zone d'Influence du Programme (ZIP) que sont Mouila, Ndendé, Tchibanga, Port - Gentil et Mandorové ;
- La prise de notes sur les aspects environnementaux significatifs le long des routes à l'occasion des investigations de terrain;
- L'exploitation et l'analyse des données collectées pour la rédaction du rapport d'EIES, complété par un Plan de Gestion Environnementale et Sociale (PGES).

2.2. En termes d'alternative, deux choix possibles se présentent: réaliser ou ne pas réaliser le programme. En ne réalisant pas ce programme, on choisit de maintenir la route dans son état actuel. Dans ce cas, les conséquences sont les suivantes :

- La persistance de risques d'accidents élevés et donc de victimes nombreuses avec les conséquences économiques et sociales inhérentes (pertes de revenus, déstructuration des cellules familiales, accroissement du nombre de personnes à charge,...);
- L'augmentation des coûts d'exploitation des véhicules ;
- La persistance du manque de confort des usagers du transport;



- Un important manque à gagner au plan économique et social lié à :
 - L'allongement des temps de transport sur les axes en objet;
 - Les difficultés d'écoulement des produits agricoles et artisanaux à commercialiser;
 - La limitation des possibilités de valorisation de sites d'intérêt touristique;
 - La perte d'opportunité d'emplois et de revenus pour au moins 600 personnes pendant l'exécution des travaux ;
 - La surmortalité due aux conditions difficiles de transfert des malades vers les centres de santé ;
 - Le ralentissement des échanges économiques entre cette partie du pays et les autres régions et en particulier avec le Congo Brazzaville.

En outre il importe de souligner que le report de la réalisation des projets du PR2 dans le temps entraînera à coup sûr un renchérissement des coûts en raison de l'augmentation des prix des matériaux sur le marché mondial.

De plus, l'option de les réaliser est une nécessité stratégique parce que le tronçon routier Mouila-Ndendé participe à l'axe international reliant le Cameroun au Congo Brazzaville RDC en passant par le Gabon, tandis que l'axe Port Gentil – Mandorové créera un début de désenclavement de la province de l'Ogooué-Maritime par transport terrestre car les axes routiers interurbains n'existent pas pour le moment.

3. LES PRINCIPAUX IMPACTS SOCIO ECONOMIQUES

Les impacts positifs

3.1. Les impacts positifs de cette route seront très nombreux. Les plus importants seront: (i) l'amélioration de la qualité de vie des riverains; (ii) la création d'emplois pour les populations locales et dont les jeunes en particulier; (iii) une meilleure accessibilité aux centres de santé; (iv) l'accroissement de la demande en restauration, boissons, produits de consommation alimentaire et manufacturée, logements et transports dans les zones du programme ; (v) l'approvisionnement en toutes saisons des commerçants et meilleure évacuation de produits agricoles et artisanaux sur les lieux de consommation ; (vi) l'accroissement de la production et de la commercialisation des produits agricoles et artisanaux; (vii); le développement de l'écotourisme, et (viii) l'amélioration de la qualité de la route contribuera à la baisse de la consommation de carburants et la diminution des émissions de CO₂ dans l'atmosphère. Dans l'ensemble, le programme contribuera à la réduction de la pauvreté et à l'amélioration du cadre et des conditions de vie des populations des ZIP.

3.2. Ainsi, le PR2 permettra la création d'emplois et de revenus financiers pour 600 ouvriers locaux, pendant une période de trois années au moins (le PR2 s'exécutera sur 5 ans au total). Les revenus importants favoriseront une injection d'argent dans les ZIP qui se traduira par une amélioration des conditions de vie de ces ouvriers et de leurs proches, un confortement de l'épargne rural, la création de micro projets individuels et familiaux.

3.3. Le PR2 va promouvoir également le commerce local et les petits métiers induits par l'amélioration du transport routier, en facilitant l'écoulement des biens produits par les associations féminines, ainsi que leurs approvisionnements en intrants agricoles. Il constituera ainsi un levier dans le processus de réduction de la pauvreté au niveau des ménages, du fait des responsabilités dévolues aux femmes et de leur rôle de promoteurs d'activités génératrices de revenus. En outre, les femmes et les jeunes sont les plus sollicitées pour le transport des récoltes. L'aménagement des pistes de collecte les soulageront de leurs peines et faciliteront leur accès aux exploitations agricoles et aux centres de santé. Pendant la phase des travaux, les restauratrices des localités traversées par la voie engrangeront des recettes pour un montant minimum de 120 millions FCFA par la vente de nourriture (manioc, patate, riz, bouillie, bouillons) et de boissons locales aux 600 ouvriers des chantiers



3.4. L'aménagement des pistes rurales et la fourniture d'équipements de transformation du manioc, de la canne à sucre et de poisson, de moyens de transport non-motorisés (lots de brouettes) aux organisations féminines de Mouila, Ndendé, Tchibanga et Port-Gentil) permettront d'alléger sensiblement la pénibilité des activités de transport et de transformation des produits agricoles des femmes pour l'écoulement de leurs productions vers les marchés de la ZIP. En outre, un gain de temps généré grâce à une meilleure efficacité de la commercialisation des produits agricoles rejaillira favorablement sur l'éducation et la santé des enfants des ZIP.

Les impacts négatifs et les mesures d'atténuation préconisées

3.5. Le programme comporte des impacts négatifs potentiels au plan de la perte de biens et d'équipements, de la santé publique, de la sécurité, de l'altération du cadre de vie, de la dégradation des sols et la perte de végétation.

- Sur l'axe Mouila - Ndendé : la pépinière de Mouila est touchée à sa clôture Ouest. Les terrains de culture agricoles (banane, manioc) sont évalués à 5 ha.
- Sur l'axe Ndendé – Tchibanga, la perte de bâti affecte 24 maisons (abritant 47 personnes) et 1 forage. Ces maisons et équipements sont dispersés sur un tronçon de 11 km, les maisons étant espacées les unes des autres, la contrainte foncière n'existant pas dans la ZIP. Les terrains de culture agricole sont évalués à 4 ha
- Sur la route Port Gentil – Mandorové, le bâti à exproprier porte sur 12 maisons, 7 boutiques et trois hangars dispersés sur un tronçon de 9 km. 42 personnes sont concernées directement. On note par ailleurs que les deux axes sont éloignés l'un de l'autre d'au moins 200 Km.
- La perte de terrain de cultures agricoles (manioc et banane principalement) sur environ 5 ha sur l'axe Mouila – Ndendé et 4 ha sur l'axe Ndendé-Tchibanga.
Les propriétaires des maisons concernées se déplaceront de 40 m par rapport aux emprises des routes, vu qu'il n'y a pas de contrainte foncière dans la zone du PR2.

Les maisons et équipements susceptibles d'être l'objet d'expropriation (au moment des visites de terrain en juillet – août 2010) sont présentés en annexes 2 et 3. L'identification faite est susceptible de modification d'ici la date démarrage des travaux en raison de : -i- la facilité relative d'implantation de maisons en planches de bois dans la zone d'implantation du programme ; -ii- la création possible de nouvelles exploitations agricoles à la faveur de la mise en œuvre de la Stratégie Nationale de Sécurité Alimentaire (2010 – 2014) qui encourage un accroissement et une diversification des productions agricoles.

- Les impacts potentiels d'ordre sanitaire sont surtout les risques de propagation du VIH/SIDA dans les agglomérations traversées par les projets routiers. Face à ces risques sanitaires, les mesures préconisées incluent les actions d'Information Education Communication (IEC) au moyen de campagnes de sensibilisation de proximité, de projections de films éducatifs et de panneaux d'information plantés au bord des voies. Les tests de dépistage volontaire sont également préconisés. Ces actions devraient permettre de limiter sensiblement ces risques sanitaires.
- Les impacts d'ordre sécuritaire sont liés à la gestion des chantiers, l'organisation de la circulation des engins, la circulation des usagers de la voie, la manipulation des



explosifs aux sites de carrières, etc. Ils peuvent être réduits, sinon endigués par des actions de sensibilisation, le respect d'une discipline dont les règles sont formalisées dans la Plan Assurance Qualité préparé par les entreprises et approuvé par les Missions de Contrôle, la signalisation adéquate des chantiers, les dispositifs de sécurité appropriés dans la conception technique et la construction des voies. Des panneaux de sensibilisation sur la sécurité routière sont également prévus. La réalisation des clôtures de 7 écoles et de 3 centres de santé contigus aux voies, contribueront également à atténuer les impacts d'ordre sécuritaire.

- L'altération des paysages et du cadre de vie par les déchets et rebus produits au niveau de la base vie, l'érosion des sols suite au fonctionnement des engins aux sites de carrières et d'emprunts feront l'objet de mesures spécifiques détaillés au point 4.
- Les risques de pollution des eaux de surface et des eaux souterraines du fait de mauvais stockage et/ou de manipulation approximative des hydrocarbures au moment de la vidange des engins feront également l'objet de mesures spécifiques détaillés dans le chapitre 4.
- La perte de végétation, toutefois limitée, en raison des emprises nécessaires à la bonne gestion des travaux le long des routes. Des reboisements de régalaie sur les sites d'emprunts et les sites de carrière sont prévus. Des plantations d'alignement le long des axes routiers auront à la fois une fonction d'embellissement des paysages routiers, et de production d'ombrage au profit des piétons et de contribution à la séquestration du carbone dans le cadre de la lutte contre le changement climatique, aussi minime soit-elle. Ainsi, plus de 23 000 arbres seront plantés (14 000 sur Mouila – Ndendé, 5 000 sur Ndendé – Tchibanga et 4 260 sur Port Gentil-Mandorové).

4. PROGRAMME DE SUIVI ENVIRONNEMENTAL ET SOCIAL

Un programme de suivi environnemental et social est établi, incluant :

4.1. La surveillance environnementale et sociale par les entreprises et le maître d'ouvrage, chacun pour les actions dont il a la charge de réalisation. Un tableau récapitulatif intégré dans le PGES présente les principaux impacts, les mesures d'atténuation/bonification, les acteurs responsables, la fréquence et/ou la période et les indicateurs de réalisations. Certaines mesures d'atténuation doivent être contrôlées dès l'implantation du chantier (base vie et équipements d'hygiène et d'assainissement, dispositif de santé tel l'infirmerie et ses dotations). D'autres mesures sont à suivre pendant l'exécution des projets tels les dispositifs sécurité dans les chantiers, les mesures de prévention des accidents dans les carrières, les signalisations de déviation, l'arrosage des pistes de déviation et des pistes de transport des matériaux. D'autres enfin sont à suivre au début du chantier et à la fin, telle l'identification des sites d'emprunts et de carrières.

4.2. Le suivi de la mise en œuvre du PGES par le Service des Etudes d'Impacts de la Direction Générale des Etudes des Infrastructures (DGEI) et ceux du Ministère de l'environnement est prévu à raison d'une mission terrain tous les deux mois, soit 36 missions de terrain. Ce suivi prend en compte les mesures de prévention du VIH-SIDA et les appuis spécifiques aux organisations féminines.



5. CONSULTATION DES PARTIES PRENANTES

5.1. La conduite de la présente étude a privilégié les enquêtes, les réunions formelles et informelles avec les groupes cibles, les responsables administratifs et techniques de services publics, des responsables d'ONG et d'associations, d'autorités politiques et traditionnelles, de groupements villageois et associations féminines, à Libreville, Mouila, Ndendé, Tchibanga et Port-Gentil.

5.2. Pour la mise en œuvre du PGES, des actions de consultations sont préconisées au moyen de: i) ateliers de mise en œuvre de chaque programme et de son PGES qui mobilisera une quarantaine de personnes en une journée pour informer et sensibiliser les représentants des structures impliquées et des populations affectées sur les enjeux de chaque programme routier et les mesures prévues pour minimiser les désagréments et optimiser les impacts positifs. Ces ateliers sont prévus à Mouila, Tchibanga et Port-Gentil au démarrage des travaux ; ii) Les actions de concertations avec les populations des villages riverains des différentes voies, pour les actions d'IEC sur la sécurité routière, la lutte contre le VIH/SIDA et les travaux de reboisements (plantations de compensation et plantations d'alignement). Ces actions de concertations seront organisées par les opérateurs des différentes prestations ; iii) Pour les travaux de remise en état ou d'aménagement de sites de carrières et de zones d'emprunt, des consultations auront lieu entre l'entreprise, la mission de contrôle, le Service des Etudes d'impact, l'Unité de Gestion et de Suivi du Programme, et les représentants des localités concernées pour déterminer les modalités pratiques d'intervention et les précautions nécessaires à prendre en fonction des réalités spécifiques de chaque site.

6. MESURES DE RENFORCEMENT DES CAPACITES

6.1. L'adoption d'un texte réglementaire (décret gouvernemental ou arrêté conjoint des ministres en charge des infrastructures routières et de l'administration du territoire) pour fixer une distance minimale à observer entre les routes nationales et les sites d'implantation de marchés, de centres de santé et d'écoles est préconisée, en particulier dans les régions de savanes. Elle vise à éviter les risques d'accidents liés à la proximité de ces infrastructures aux routes comme on le constate actuellement dans bien de localités. On évitera aussi la faible valeur paysagère induite par la présence de tombe aux abords des routes.

6.2. La tenue d'ateliers (4 au total) de sensibilisation des cadres centraux et régionaux du Ministère de l'Equipelement, des opérateurs privés et des bureaux d'études du secteur des transports sur les enjeux des EIES des projets routiers et les rôles des acteurs. L'objectif poursuivi est de créer et de conforter une conscience environnementale chez les acteurs du secteur routier pour une meilleure prise en compte des aspects environnementaux et sociaux dans leurs pratiques professionnelles.

6.3. Des actions de formation pour conforter les capacités des cadres concernés par l'administration de la procédure d'EIES et le suivi du PGES : 4 sessions de formations sont proposées pour les cadres de la DGEI, de la DGIT et de la DGEPN sur le thème des EIES et le suivi des PGES.



6.4. L'appui à l'édition et à la diffusion d'un guide sectoriel de réalisation des EIES des projets routiers et la réalisation de l'évaluation environnementale stratégique du secteur des transports prenant en compte les infrastructures de transport terrestre, aérien, fluvial et maritime. Le but est de contribuer à développer les capacités des acteurs en ces matières et à améliorer la qualité des études.

6.5. La révision des attributions du Service des Etudes d'Impact sur l'Environnement (SEIE) de la DGEI pour le rendre plus opérationnel et pour favoriser la collaboration avec les autres structures du Ministère et avec les services du Ministère en charge de l'administration de la procédure d'évaluation environnementale.

7. COUT GLOBAL DES MESURES D'ATTENUATION ET DE BONIFICATION DES IMPACTS

Le coût global des mesures d'atténuation et de bonification des impacts du PR2 et des actions d'accompagnement est évalué à **2 987 237 050 FCFA**. Toutefois, le coût des mesures d'IEC sur le VIH/SIDA, sur la sécurité routière, la protection de l'environnement, les plantations d'arbres d'alignement et de régalinge des sites d'emprunts s'élève à 715 445 000 FCFA. Le montant des indemnités est évalué à 125 219 000 FCFA

8. CONCLUSION

8.1. Les projets du PR2 permettront d'améliorer les conditions de vie des populations des ZIP par le désenclavement et contribuera à l'accroissement des échanges avec les provinces à l'intérieur du Gabon et avec les pays voisins de la CEMAC.

Les projets suscitent beaucoup d'engouements et d'attentes de la part des collectivités locales et des populations concernées.

8.2. De l'analyse environnementale et sociale qui a été réalisée sur l'ensemble des axes routiers concernés, il ressort que la réalisation des projets du PR2 présente des impacts négatifs socio économiques et sur le milieu naturel, mais sans effets écologiques majeurs irréversibles. En effet, ces impacts négatifs potentiels seront circonscrits techniquement ou compensés par des mesures correctives et les mesures d'indemnisation.

De ce qui précède, il apparaît clairement que les impacts positifs potentiels que le programme pourra générer sont bien plus significatifs que les impacts négatifs potentiels d'ordre environnemental et social qui, du reste, sont tout à fait techniquement maîtrisables. Cependant, en raison des possibilités d'évolution de l'implantation de bâti et de cultures agricoles le long des axes routiers d'ici le démarrage des travaux, il est prudent de classer ce programme en catégorie I selon la catégorisation environnementale en vigueur à la BAD.



SIGLES ET ABREVIATIONS

BE	Bureau d'Etudes
CLE	Comité Local d'Expropriation
CSEP	Comité de Suivi Environnemental du Programme
DEN	Direction de l'Environnement
DGEPN	Direction Générale de l'Environnement et Protection Nature
DGEI	Direction Générale des Etudes des Infrastructures
DGERA	Direction Générale de l'entretien Routier et des Aérodrômes
DGIT	Direction Générale des Infrastructures de Transport
EES	Évaluation Environnementale Stratégique
EIES	Étude d'Impact Environnemental et Social
IEC	Information Éducation et Communication
IST	Infections Sexuellement Transmissibles
MADR	Ministère de l'Agriculture et du Développement Rural
NO	Oxyde de Nitrate
ONG	Organisation Non Gouvernementale
OSC	Organisation de la Société Civile
PARR	Programme d'Aménagement du Réseau Routier
PGES	Plan de Gestion Environnementale et Sociale
PNAE	Plan National d'Action pour l'Environnement
PNLS	Programme National de Lutte contre le SIDA
PNPF	Politique Nationale de Promotion de la Femme
PPES	Plan de Protection Environnementale du Site
PR1	Programme Routier Phase 1
PR2	Programme Routier Phase 2
RN	Route Nationale
SCRP	Stratégie de Croissance et de Réduction de la Pauvreté
SEIE	Service des Études d'Impact Environnemental
SNT	Stratégie Nationale des Transports
VP/MEDDPN	Vice Primature à charge du Ministère de l'Environnement de Développement Durable et de la Protection de la Nature
ZIP	Zone d'Influence du Projet
SNEEG	Stratégie Nationale d'Égalité et d'Équité de Genre
SNPA-BD	Stratégie Nationale et Plan d'Action pour la Bio Diversité
UGSP	Unité de Gestion et de Suivi du Programme
MEIAT	Ministère de l'Équipement, des Infrastructures et de l'Aménagement du Territoire
ONDER	Office National de Développement Rural
SEEG	Société d'Eau et d'Électricité du Gabon
MHLUED	Ministère de l'Habitat, du Logement, de l'Urbanisme, de l'Environnement et du Développement Durable