

**Titre du projet:** CONSTRUCTION DU PONT TRANS-GAMBIE ET  
ET AMÉLIORATION DU PASSAGE TRANSFRONTALIER

**Pays:** GAMBIE / SENEGAL

**Numéro de projet:** P-Z1-DB0-046

**Département:** OITC **Division:** OITC.1

---

## 1) Introduction

Le présent document constitue le résumé de l'Etude d'Impact Environnemental et Social (ÉIES) du projet de construction du Pont sur le fleuve Gambie. Ce résumé a été préparé conformément aux directives et procédures d'évaluation environnementale et sociale de la Banque Africaine de Développement pour les projets de Catégorie 1.

La description et la justification du projet sont d'abord présentées, suivi du cadre légal et institutionnel en République de Gambie et en République du Sénégal. Une description succincte des principales conditions environnementales de la zone du projet est présentée, à travers ses composantes physiques, biologiques et humaines (sociales, culturelles et économiques), les variantes sont comparées en termes de faisabilité technique, économique, environnementale et sociale, en incluant les préoccupations du public.

Il y est décrit les impacts positifs et négatifs les plus significatifs du projet sur les milieux biophysique et humain (socio-économique) et les impacts inévitables identifiés. Les descriptions couvrent les impacts attendus durant les phases de préparation, de construction et d'exploitation de la route. Il est par la suite présenté les mesures de bonification et d'atténuation proposées pour accroître les bénéfices et/ou prévenir, minimiser, atténuer ou compenser les impacts négatifs, ainsi que le programme de suivi. Les consultations publiques tenues au cours de l'ÉIES relative au pont sur le fleuve Gambie sont exposées et les initiatives complémentaires liées au Projet comme le plan d'action spécifique de recasement et d'appui au personnel du Ferry et de restauration des revenus (PAS/RARR) qui est nécessaire.

## 2) Description et Justification du Projet

Le corridor de transport routier transgambien constitue une passerelle stratégique et économique reliant le Nord et le Sud de la Gambie et du Sénégal et par ricochet, l'ensemble des pays de la CEDEAO notamment dans la partie du corridor qui s'étend de Dakar à Lagos. La construction du pont favorisera la libre circulation entre le nord et le sud de la Gambie et du Sénégal. Ainsi, le projet contribuera à réduire la durée des voyages, à accroître les échanges commerciaux et à renforcer la cohésion entre des communautés qui jadis étaient isolées les unes des autres. Le projet facilitera l'acheminement des produits agricoles vers les marchés, permettant ainsi de réduire les pertes agricoles après la récolte et de promouvoir les activités socio-économiques. Le projet sera exécuté en deux phases. La Phase I, objet du présent projet projet, porte sur la construction du pont transgambien et deux (2) guichets uniques transfrontaliers (GUT) alors que la Phase II porte sur la réhabilitation des 137 km de routes entre Senoba et Ziguinchor au Sénégal et la consolidation du revêtement des 24 km de routes comprises entre Farafenni et Senoba en Gambie.

### **3) Cadre Politique, Légal et Administratif**

#### **3.1) Le cadre politique**

##### **3.1.1) Pour la Gambie**

A l'instar de beaucoup de nations, la Gambie s'est résolument tournée vers le développement durable. C'est dans cette optique qu'une politique nationale de protection de l'environnement a été élaborée vers le milieu des années 1990. En plus de la Constitution de janvier 1997, le document de politique de réduction de la pauvreté, des textes portant stratégie nationale de la biodiversité, un des textes phares de cette politique est constituée par la loi de 1994 sur la gestion de l'environnement (NEMA). Comme indiqué dans le préambule de ce texte, le peuple gambien a reconnu l'importance de la gestion rationnelle de l'environnement afin de sauvegarder la santé et le bien-être de toutes les personnes vivant en Gambie. C'est par cette loi, en son chapitre V, et les sections 22-25 en particulier, que les bases de l'utilisation de l'évaluation environnementale et de gestion sont précisées.

##### **3.1.2) Pour le Sénégal**

L'existence d'un Ministère de l'Environnement et de la Protection de la Nature qui est chargé de conduire la politique gouvernementale en matière d'environnement et d'élaboration des stratégies pour la protection de l'environnement en est la matérialisation concrète de cette politique. Constatant le lien entre l'environnement et la pauvreté, des objectifs stratégiques ont été identifiés dans le Document de Stratégie de Réduction de la Pauvreté (DSRP) pour faire face aux défis environnementaux majeurs : (i) la valorisation des ressources forestières, (ii) la sauvegarde de l'environnement et la lutte contre la désertification, (iii) la sauvegarde de la faune et de la flore, (iv) la sauvegarde de l'environnement marin et côtier, (v) la satisfaction des besoins des populations et le maintien de la biodiversité, (vi) l'amélioration du cadre de vie en milieu urbain et rural, etc. La politique de l'environnement base son socle sur le cadre institutionnel et un cadre juridique rénové.

#### **3.2) Le cadre législatif et réglementaire**

##### **3.2.1) Pour la Gambie**

Le cadre législatif environnemental s'appuie sur : (i) La loi de 1994 sur la gestion de l'environnement ; qui remplace tous les autres actes de la Gambie en matière d'environnement et crée le cadre juridique pour les opérations de la National. Agence Nationale de l'Environnement ; (ii) loi de 1988 sur la protection de l'environnement; (iii) Planification, normes et qualité environnementales ; (iv) loi de 2003 sur la faune et biodiversité ; (v) la loi de 1998 sur la forêt; (vi) la réglementation forestière ; (vii) la loi de 1991 sur la pêche; (viii) la réglementation de la pêche; and (ix) la loi de 1954 sur les mines.

Le cadre réglementaire en matière d'expropriation de biens pour utilité publique sont régies par la loi sur le régime foncier de 1990 et celle de 1999 portant sur l'expropriation foncière et la compensation", couvrent les aspects liés à la tenure foncière et aux droits de propriété. Cette collection de lois couvre aussi la réglementation pour les aspects clés d'occupation des terres et de leur utilisation en Gambie. Elle concerne également la réglementation et les différents aspects d'expropriation foncière.

##### **3.2.2) Pour le Sénégal**

Le cadre législatif environnemental s'appuie sur : (i) la loi N°2001-01 du 15 janvier 2001 portant Code de l'Environnement ; (ii) Décret N°2001-282 du 12 avril 2001 portant application du Code de l'Environnement ; (iii) la loi N° 81-13 du 4 mars 1981 portant Code de l'Eau ; (iv) l'Arrêté ministériel N° 9469 MJEHP-DEEC du 28 novembre 2001 portant organisation et

fonctionnement du comité technique ; (v) l'Arrêté ministériel N° 9470 MJEHP-DEEC du 28 novembre 2001 fixant conditions de délivrance de l'agrément pour l'exercice des activités relatives aux Études d'Impact sur l'Environnement ; (vi) l'Arrêté ministériel N° 9471 en date du 28 novembre 2001 portant contenu des Termes de Référence des Études d'Impact sur l'Environnement ; and (vii) l'Arrêté ministériel N° 9472 en date du 28 novembre 2001 portant contenu du rapport d'étude d'impact environnemental.

### **3.3) Le cadre institutionnel et administratif**

#### **3.3.1) Pour la Gambie**

Le Ministère directement concerné par le projet est celui des Travaux Publics (Ministry of Works) à travers la NRA, pour cette première phase du projet. Sur le plan institutionnel, la National. du Ministère de l'Environnement et de la Protection de la Nature, à travers sa division des Études d'Impact sur l'Environnement et de la Prévention des Pollutions et Nuisances, est institutionnellement responsable de l'évaluation des ÉIES en Gambie. D'autres Ministères sont impliqués dans le projet : (i) Ministère de Santé et bien être social, (ii) Ministère de l'Intérieur, Ministère de l'Agriculture, (iii) Ministère des Ressources naturelles, (iv) Ministère de l'Administration locale et de la Terre, (v) Ministère de l'Information, communication et Technologie, (vi) Ministère du Tourisme et de la Culture, (vi) Ministère de l'Éducation supérieure, Recherche, Science et Technologie.

#### **3.3.2) Pour le Sénégal**

Le Ministère directement concerné dans le projet est le Ministry of Works (Ministère des Travaux Publics). En sa qualité de Maître d'Ouvrage, il est impliqué pour une petite part dans la première phase du projet et le sera pour une plus grande en phase 2. Sur le plan institutionnel des ÉIE, la Direction de l'Environnement et des Établissements Classés (DEEC) du Ministère de l'Environnement et de la Protection de la Nature, à travers sa division des Études d'Impact sur l'Environnement et de la Prévention des Pollutions et Nuisances. D'autres Ministères sont impliqués dans le projet : (i) Ministère de la Santé, (ii) Ministère de l'Intérieur, (iii) Ministère de l'Urbanisme et de l'Aménagement du Territoire, (iv) Ministère des Collectivités Locales et de la Décentralisation, (v) Ministère de la Santé et de la Prévention Médicale et (vii) Ministère de l'Information et de la Communication.

### **3.4) Politique Environnementale de la Banque**

La politique de la BAD en matière d'environnement vise à : (i) promouvoir une vision à long terme du développement économique et social ; (ii) enrayer, voire inverser, le processus de paupérisation de l'Afrique en améliorant de façon notable l'accès des pauvres aux ressources écologiques ; (iii) aider les Pays Membres Régionaux à renforcer leurs capacités humaines et sensibiliser les décideurs aux enjeux environnementaux afin de susciter les changements institutionnels nécessaires pour assurer le développement durable ; (iv) renforcer le partenariat avec les organismes internationaux et le travail en réseau avec les organisations internationales, régionales et sous-régionales afin de coordonner les interventions en matière de développement écologiquement durable.

## **4) Description de l'Environnement du Projet**

### **4.1) Zone d'influence du projet**

La zone d'influence environnementale est déterminée de manière à faciliter la prise en compte de tous les éléments du milieu pouvant être touchés de près ou de loin par la réalisation des travaux

de construction et d'exploitation du pont et de ses accès. Pour cela, elle peut être décomposée en deux zones :

- Une zone d'influence directe qui couvre en plus des voies d'accès au pont, l'emprise du pont sur le fleuve Gambie. Il a été considéré une largeur de 15 m de part et d'autre de l'axe des accès, ce qui correspond à un espace de 30 m où la végétation, les cours d'eau, les commerces et les habitations seront directement affectés par les travaux (déboisement, défrichage, terrassement, installation du chantier...). Elle comprend également les zones d'emprunt, les carrières et leur pourtour immédiat ;
- Une zone d'influence diffuse, s'étendant à l'ensemble des localités, régions concernées par les retombées socioéconomiques (positives et/ou négatives) ainsi que les impacts environnementaux. Le pont, jouant un rôle primordial dans l'approvisionnement de la Gambie et du Sénégal en produits manufacturés, et en produits agropastoraux, aura une influence considérable et des avantages socioéconomiques importants pour les deux pays et même les autres Pays, de la sous région, Membres de l'OMVG.

#### 4.2) Milieu physique

- **Climat** : Le climat de la zone du projet est tropical caractérisé par l'alternance de deux saisons. La saison chaude et pluvieuse se situe de Juin à novembre et la saison sèche et plus fraîche de novembre à mai. Les précipitations annuelles varient de 900 à 1 400 mm, avec un gradient croissant d'est en ouest La saison pluvieuse est dominée par la mousson, tandis que la saison sèche est dominée par des vents froids et secs.

- **Relief, hydrologie** : D'une manière générale le relief de la zone du projet est plat (d'altitude moyenne 60m) et est formé : (i) D'une zone intertidale aux pentes faibles ; (ii) - De la vallée du fleuve et (iii) - Des vallées des affluents. La zone d'étude s'est créée dans les vastes surfaces marécageuses avec des ramifications incisées profondément dans les terres. Le fleuve Gambie est l'un des principaux fleuves navigables en Afrique. Son chemin est sinueux sur plus de 600 km à travers la Gambie avant d'entrer au Sénégal. L'estuaire du fleuve Gambie incise profondément l'intérieur des terres. Le fleuve contient un certain nombre d'îles, d'une ampleur considérable. Son eau est salée à saumâtre sur plus de 200 km en amont de l'estuaire.

- **géologie, géotechnique et hydrogéologie** :

Les conditions géologiques de la zone du Pont sont le résultat d'une série de remplissages quaternaire conséquent à un phénomène de baisse du niveau de la mer ; surcreusement de la ria ; et un important colmatage par des dépôts d'estuaire sableux et argileux. Ces remplissages comprenant des vases récentes et des sédiments récents plus ou moins sableux. L'épaisseur de la couche de vase est de l'ordre de 25m, les sédiments sablo-argileux se rencontrent sous cet horizon sur 50m d'épaisseur. La profondeur du bed-rock sous le lit actuel du fleuve Gambie est à -80m de profondeur environ.

#### 4.3) Milieu biologique

**Végétation et écosystèmes naturels** : La variabilité de la salinité des eaux de la zone inondable est grande, que ce soit dans le temps ou dans l'espace. De ce fait, il est observé des espèces adaptées physiquement et physiologiquement à ces conditions particulières qui forment un écosystème : la forêt de mangrove. Elle est constituée notamment les palétuviers qui s'étendent le long du fleuve jusqu'à la limite de l'incursion saline qui peut être estimée à 200 Km dans les terres. Elle se compose d'une végétation composée de : *Rhizophora racemosa* ; *Avicennia africana* ; *Rhizophora mangle* *Pragmites karka* ; *Sesuvium portulacastrum* ; *Diplachne fusca* *Sporolus* et *Paspalum vaginatum*.

**Faune :** Les tendances de la faune à proximité du fleuve semblent être l'appauvrissement et la banalisation. L'augmentation de la population et de la pression agricole engendre une diminution des milieux naturels et de leur diversité. La mangrove abrite deux mammifères : (i) le lamantin : mammifère aquatique (*Trichechus senegalensis*) protégé en Gambie et dans les pays riverains (Sénégal et Guinée). Il est classé espèce vulnérable par l'UICN. Son site d'habitat comme celui de nutrition est la mangrove ; (ii) le sitatunga : antilope protégée en Gambie (*Tragelaphus spekei*). Elle est considérée comme rare mais ne fait pas l'objet de classement ou d'inscription au plan international. Son site d'habitat est le marécage. son territoire actuel est situé entre Jali Point et Georgetown. La présence de phacochères, de babouins, de patas et de singes verts est plus liée aux cultures qu'au fleuve. Le fleuve Gambie abrite également deux espèces particulières tels que l'hippopotame, et le crocodile du Nil qui existe en petite nombre en Gambie. La faune aviaire en Gambie est très riche et diversifiée. Il y a plus de 560 espèces d'oiseaux en Gambie vivant dans six (6) aires protégées occupant 40 000 ha.

### 4.3) Milieu humain

#### 4.3.1 Répartition Administrative et Population :

Le Pont, ses voies d'accès couvrent deux régions administratives de la Gambie : la Lower River Region avec SOMA comme chef lieu et la North Bank Region avec KEREWAN comme chef lieu.

Région	Population	Hommes	Femmes
Lower River Region (Soma)	72 546	34 762	37 784
North Bank Region (Kerewan)	172 806	83 269	89 537
Total	245 352	118 031	127 321

#### 4.3.2 Activités socio-économiques :

L'économie de la Gambie est dominée par l'agriculture (l'agriculture arachidière principalement), l'industrie du tourisme, la pêche, le commerce de réexportation autour du port de Banjul :

- **En effet, l'agriculture représente 23% du PIB et emploie 75% de la main-d'œuvre.** Dans l'agriculture, la production d'arachides occupe 5,3% du PIB, les autres cultures 8,3%, l'élevage 4,4%, la pêche 1,8%, et la sylviculture 0,5%. L'industrie représente 12% du PIB ; le secteur de la fabrication 6%, un chiffre faible qui s'explique par la dépendance exclusive du secteur aux activités agricoles (par exemple, le traitement des arachides, les boulangeries, les brasseries, les tanneries).
- **Tourisme et artisanat :** Après l'exportation de l'arachide, l'essentiel des devises du pays provient du tourisme. C'est explique la place de l'industrie du tourisme en Gambie. Le tourisme s'y divise en trois catégories. Il y a le motif des vacances traditionnelles liées au climat chaud et aux plages merveilleuses. La deuxième raison de venir en Gambie est le tourisme de vison et de chasse.
- **Activités liées au bac :** La fonction première du bac est de faire traverser le fleuve Gambie par les usagers. Pour cela les infrastructures suivantes ont été édifiées pour lui faire assurer sa fonction. Il s'agit essentiellement de deux embarcadères/débarcadères situés de part et d'autre des berges du fleuve sur chaque rive trois unités spatiales sont différenciées : Les deux embarcadères (Bambatenda et Yellitenda) qui sont des zones clôturées dotées chacune d'une plate forme bétonnée sur la berge nécessaire à l'accostage du ferry, ne peuvent pénétrer que les véhicules et les personnes munies d'un billet. Les employés contrôlent l'accès à la zone et un bureau assure la vente des tickets aux passagers des véhicules. Les

horaires de fonctionnement nécessitent différentes équipes de travail qui assurent la traversée de 7h30 à 20h30, soit 13h durant.

#### 4.3.3 Genre

La condition de la femme dans la zone d'étude du projet n'est pas différente de celle de l'ensemble de la Gambie. Dans les régions, l'action des services déconcentrés de l'État, des ONG et de la société civile influence l'ensemble des représentations traditionnelles féminines, le statut et le rôle productif et reproductif de la femme. Nonobstant les multiples efforts consentis par l'État, les ONG en faveur de l'abandon de l'excision et des mutilations génitales féminines en général, la pratique reste encore courante dans la zone du projet. En tout état de cause, il faut noter que le succès de cet abandon s'inscrit dans la durée et que par ailleurs malgré de légers progrès, le statut social dans la reproduction de la femme n'a pas véritablement changé. Les diverses discriminations (accès à la terre et aux biens, accès à la scolarisation...) et violences (violence physique, mariages forcés, prostitution...) dont les femmes sont victimes, sont toujours présentes. De plus, cette situation va en flagrante violation de la Convention sur l'élimination de toutes formes de discrimination à l'égard des femmes ratifiée par la Gambie en 1992.

#### 4.3.4 Les infrastructures scolaires

En ce qui concerne la scolarisation du pays, on note que le taux brut de scolarisation dans l'enseignement primaire était 85,2% en 2005. Le taux brut de scolarisation est beaucoup plus élevé pour les garçons que pour les filles gambiennes. En ce qui concerne l'alphabétisation, des programmes sont offerts par le ministère de l'Éducation de base et secondaire aux adultes afin qu'ils puissent acquérir un minimum de connaissances qui leur seront utiles dans la vie courante. Le taux d'alphabétisation des personnes de plus de 15 ans était de 59,2% en 2005. Là encore, l'écart femmes/hommes est en faveur des hommes.

Localités	École primaire	École secondaire	Établissement d'enseignement technique	Établissement d'enseignement supérieur
Soma	4	1		
Massa Konko	4	1	4	
Farafenni	3	1	2	2

#### 4.3.5 Situation sanitaire

Les distributions de pathologies des districts sanitaires de Farafenni et de Massa Konko sont similaires à celles des districts sanitaires des deux régions administratives de la zone du projet. Les maladies ayant enregistré une légère hausse entre 2000 et 2006 sont le VIH/SIDA et les autres IST. Elles représentent une très faible proportion. Dans le cas du VIH/SIDA, il s'agit d'une sous-notification des cas. Toutes ces maladies sont prises en charge par le Plan d'Action National pour la Santé. Le taux de prévalence du VIH (adultes entre 15 et 49 ans) est 2,5% en 2006<sup>1</sup>. Le nombre d'orphelins du SIDA (entre 0 et 17 ans) se situe à 3 800 dans la même période. Les femmes et les enfants y sont plus vulnérables à cause de l'allaitement maternel, du mariage précoce de la jeune fille sans éducation sexuelle et des comportements à risques.

## 5) Solutions de Rechange du Projet

### 5.1) Situation sans projet

La situation « sans projet », équivaut à laisser le tronçon routier entre les dans son état actuel et continuera d'utiliser le bac comme seul moyen de traversée avec les désagréments qu'il pose

<sup>1</sup> selon le Rapport sur l'épidémie mondiale de SIDA 2006 et Rapport mondial de suivi sur l'EPT 2006,

aux usagers et riverains. On peut distinguer les effets sur l'environnement, comme : (i) la pollution des sols par le déversement d'huiles et d'hydrocarbures due au stationnement prolongée sur les deux berges, (ii) la pollution de l'air due aux gaz d'échappement des camions lors de nombreux arrêts/démarrages pendant des mouvements d'écoulement des files d'attente et la poussière en période sèche, pouvant ainsi se répercuter sur la santé des populations, la persistance d'un accès moindre, (iii) la pollution du fleuve par le déversement d'hydrocarbures, des dégazages du ferry et des rejets directs d'eaux usées, (iv) la persistance des maladies et IST.

L'alternative «sans projet» n'est pas conforme à la politique du Gouvernement de la Gambie, ni à celle de développement économique et social du pays. Aussi, le statut quo n'intègre pas l'esprit et les principes d'amélioration du système des transports, des infrastructures routières en Gambie.

## **5.2) Alternatives du projet**

En vue de réaliser un aménagement optimum, prenant en compte les différentes contraintes liées au milieu physique et le coût de l'investissement, trois (03) sites de traversée, combinées à cinq (05) variantes ou options de construction ont été analysées. Il s'agit des options suivantes :

Concernant le choix du site, l'étude de 1997 avait examiné trois sites qui sont (i) le site I situé sensiblement au droit du passage du bac à l'époque, et qui correspond au site retenu dans l'étude de 1974 ; (ii) le site II qui est situé 500 m environ à l'aval du bac et correspond au choix effectué pour un projet de barrage anti-sel et;(iii) le site III qui est situé à environ 4 500 m à l'aval du bac, près du village de Balingho.

En ce qui concerne l'option de construction du pont, cinq (05) types avaient été étudiés et comparés : (i) pont construit par encorbellements successifs constitués de vousoirs en béton précontraint, (ii) pont mixte acier-béton de hauteur constante, (iii) viaduc d'accès en poutres précontraintes préfabriquées et un viaduc central à ossature mixte acier-béton, (iv) un pont métallique de type Warren, dans le but de limiter la hauteur des remblais d'accès, (v) un pont mobile.

## **5.3) Solution retenue**

Les contraintes prises en compte pour déterminer la longueur et le profil en long du pont ont été ; (i) la position de la passe navigable, qui a été fixée de façon à obtenir une trajectoire aussi naturelle que possible des navires, et en fonction des lignes de niveaux bathymétriques ; (ii) dégager sous la travée centrale un gabarit de navigation de 70 m x 16. 50 m ; (iii) limitation de la pente des accès à 5 % ; and (iv) limiter la hauteur des remblais d'accès autant que possible, et doivent rester stables et ne pas s'effondrer sous le poids des remblais d'accès à l'ouvrage.

L'application de ces contraintes a conduit à un pont de 942 m de longueur, comptée entre les axes des lignes d'appui sur culées. Les culées rive gauche (côté Soma) et rive droite (côté Farafenni) ont été implantée respectivement à une distance de 60 m et 210 mètres de la berge du lit mineur. En définitive pour des raisons techniques, pratiques (conservation de la navigabilité du bac pendant les travaux), de coûts, de minimisation de la longueur des tracés des accès au pont, de minimisation de la destruction de l'écosystème de mangrove qui existe sur les deux rives, l'étude de 1997 avait retenu le site II et a été confirmé. De cette implantation résulte deux conséquences : (i) maintenir et ne pas gêner le fonctionnement du bac pendant les travaux, et (ii) obtenir les meilleurs raccordements possibles avec le tracé de la route existante. Le choix sur le

type s'était porté sur un pont en béton précontraint construit par encorbellements successifs, à voussoirs de hauteur variable en travée centrale et de hauteur constante sur les autres travées.

## **6) Impacts Potentiels et Mesures d'Atténuation et de Bonification**

Les activités du projet, source d'impact, se décomposent comme suit :

**a) Pendant la période de chantier :** la construction du pont (fondations, semelles, piles culées, tablier) ; (ii) l'aménagement des routes d'accès au pont et des raccordements ; (iii) l'exploitation des emprunts et déviations temporaires ; (iv) la construction des infrastructures d'accompagnement ; (v) l'approvisionnement en biens et services ; and (vi) la présence de main d'œuvre temporaire.

**b) Pendant l'exploitation :** (i) le transport transnational et national de voyageurs et de marchandises ; (ii) Le transport par traction animale; (iii) La fréquentation de l'infrastructure par les piétons, les deux roues, et les animaux en transhumance; (iv) les activités et procédures transfrontalières; et (vi) l'entretien de la route et la maintenance du pont.

### **6.1) Les impacts négatifs**

#### **6.1.1) Situation sans projet**

La route actuelle ne draine actuellement que peu de circulation du fait de la grande contrainte d'attente à l'embarcadère du ferry. Les populations de la zone d'influence, subissant les désagréments du ferry pour leurs déplacements, sont maintenues dans une situation de mobilité limitée affectant leurs efforts de développement. De par son caractère bimodal mais déséquilibré, la situation actuelle constitue actuellement une source de pollution des berges du fleuve ainsi que sur le fleuve par les déchets générés par les usagers.

En raison de l'augmentation inévitable du parc automobile à la traversée et de la vétusté des bacs, le temps d'attente va augmenter et causer des préjudices énormes aux usagées du ferry. Le coût de transport va également croître. L'hygiène autour du ferry sera déplorable. Cela va entraîner la recrudescence de certaines maladies reliées au manque d'hygiène du milieu. Aussi, si la tendance actuelle se poursuit, assortie de la baisse de pluviométrie, la dégradation accélérée de la végétation va entraîner la réduction ou l'arrêt de certaines activités majeures pour les populations et le développement local. Au nombre de ces activités, on peut citer, la pêche, la riziculture, les activités de collecte du bois et des herbacées et l'élevage sera fortement touchée par la dégradation et la disparition des herbes qui auréolent la mangrove.

Ces transformations négatives qui évoluent à un rythme exponentiel et qui trouvent leurs explications non seulement dans les changements climatiques connus mais aussi et surtout dans des facteurs démographiques et anthropiques (accroissement exponentiel des populations pour des ressources naturelles en baisse), dans des modes et systèmes d'exploitation économique (agricole, pastoral et piscicole) extensifs et consommateurs de ressources. A contrario, en cas d'augmentation de la pluviométrie, le phénomène opposé pourrait se présenter si la pression anthropique ne vient pas annihiler les avantages qui vont être tirés de ce regain de reprise généralisée de la productivité des secteurs de production primaire.

#### **6.1.2) Phase de chantier**

La phase de préparation est importante pour l'installation des bases de chantier, aires de fabrication, base-vie, la mobilisation des engins des équipages mobiles etc.... Les premières

atteintes physiques à l'environnement physique, biologique et au milieu humain sont enregistrées au cours de celle-ci et sont suivies par celles de la phase de construction.

**a) Milieu biologique et physique :**

i) Sur la végétation : L'aménagement des amorces des accès au pont, la réhabilitation des routes, l'exploitation de nouvelles poches d'emprunt et la construction des infrastructures et bâtiments constituent les activités susceptibles de générer des effets significatifs sur la végétation terrestre. La zone du pont a été fortement exploitée bien qu'elle renferme encore la plupart des espèces de la savane arborée à boisée et de la mangrove. Pour les amorces des accès en rive droite et en rive gauche du pont, des arbres seront abattus sur les emprises respectives et plus particulièrement sur la mangrove. La superficie totale de mangrove susceptible d'être affectée est de 3,9 ha (990 m x 40 m/10000).

ii) Fragmentation de la faune terrestre liée à la barrière physique: La faune est rare dans la zone du projet, à cause du bruit et la présence des établissements humains à proximité. Cet effet ne pourra affecter que la faune prolifique.

iii) Perturbation et mortalité des animaux sauvages liées à l'accroissement du trafic et des vitesses : L'augmentation du trafic et de la vitesse des véhicules va accroître la mortalité due aux collisions. Ce risque sera permanent (quoique la faune soit rare) et pourrait disparaître avec le temps si la dégradation de l'habitat pour les constructions de bâtiments et les champs le long de l'axe en projet est totale. Cet impact du fait de la mort des animaux qui peuvent être rares ou protégés et de sa manifestation permanente lui confère une importance moyenne.

iv) Recomposition de la sélection naturelle des espèces de faune aquatique : Elle concerne les espèces inféodées aux facteurs environnementaux du milieu comme la vase et la turbidité pour ce type d'habitat comme les amphibiens et certains poissons inféodés à un habitat envasé, les silures, les anguilles et les autres espèces détritiphages (*Herobranchus bidorsalis*, *O. niloticus*, *S. galilaeus*), les espèces tolérantes et ubiquistes (*Bagrus docmac niger*, *Bagrus bayad bayad*, *Labeo coubie*, *Clarias gariepinus*...) en particulier aux alentours immédiats du pont et de ses piles. Les autres espèces vivant dans l'eau claire deviendront plus rares à ces endroits. Ces impacts sont localisés à moins de 150 m de part et d'autre du pont et ne perturberont pas fondamentalement l'écologie des espèces ichthyennes du fleuve. Cette sélection s'opérera dès que l'implantation des pieux de fondation sera achevée. Elle se poursuivra au delà, jusqu'à l'achèvement de la construction et l'exploitation.

**b) Milieu humain :**

i) Perturbation des activités : pendant la phase de préparation de chantier et ensuite de réalisation du projet, une partie des activités exercées dans l'emprise et le voisinage immédiat du projet sera perturbée. Destruction probable de biens dans les zones d'emprunt: Abattage d'arbres fruitiers générateurs de revenus aux populations : karité, Manguier et noisetier, et Destruction d'une portion de rizière (inférieure à un ha) dans l'amorce de l'accès en rive droite à la sortie du village de Jenio, des champs de culture de céréales, cela interviendra dans les zones d'emprunt. Leurs activités seront arrêtées ou diminuées; ce qui constituera une perte en matière d'emplois et de revenus directs.

ii) Gene des circulations , des accès et des réseaux: les travaux provoqueront une perturbation de la circulation des véhicules et des piétons augmentée des risques d'accident liés :

i) aux déplacements des engins et véhicules de chantier tout comme sur les voies de déviation, qui seront encombrées ou inondées pendant les saisons des pluies ; et ii) au stationnement des véhicules le long de la route en particulier au niveau de la zone des stations de pesage et des embarcadères de Bambatenda et Yellitenda..Aussi la ligne de transport d'énergie de la *National Water and Electricity Compagny (NAWEC)*, traversant le fleuve, se situant entre l'embarcadère et le site du pont, est exposée aux risques d'endommagement par collision avec les barges et engins des travaux.

iii) L'état acoustique : l'impact sera relativement important pendant les travaux. La pollution sonore des engins de battage de pieux, terrassement, de transport, de décapage, de bitumage va constituer une gêne temporaire et locale pour les quelques populations riveraines et principalement en Gambie, pour les services du bac et des commerçants et usagers du ferry aussi bien à Bambatenda qu'à Yellitenda.

iv) Détérioration du cadre de vie et de la santé : L'amoncellement des déchets des travaux comme les déblais, les remblais, les gravats et les déchets issus des travaux routiers ainsi que les ceux issus des découpes de tubes , rond à bétons et coffrages vont constituer une gêne supplémentaire pour les populations. Les travaux vont générer des quantités de poussières fines relativement importantes sur les chantiers et dans leurs voisinages. Ces poussières peuvent affecter les populations riveraines avec des risques de maladies respiratoires.

v) l'occupation de l'espace et le compactage des sols suite aux passages répétés d'engins lourds et à l'installation et à l'exploitation des bases de chantiers et la mise à nu du terrain suite au défrichage et au débroussaillage de la végétation sur les lieux d'installation. Elles comportent des risques de pollution des sols suite aux éventuelles fuites d'hydrocarbures, au stockage des matériaux de construction de la route et à l'abandon de déchets organiques ou inorganiques éventuellement. Toutefois, il convient de noter que les bases de chantier sont des installations temporaires et les surfaces affectées pourraient être réhabilitées après les travaux.

vi) Erosion des sols : l'exploitation des zones d'emprunt existantes peut augmenter l'érosion des sols. Les zones d'emprunt non réhabilitées sont susceptibles de favoriser la stagnation d'eau insalubre et la prolifération de vecteurs de maladies tels que les moustiques. Des risques d'érosion sont également liés à la perturbation du drainage des eaux lors des travaux de terrassement. Il est par ailleurs recommandé d'entreprendre les travaux pendant la saison sèche. Néanmoins, après la réalisation du projet, les ouvrages, caniveaux et fossés mis en place, permettront un meilleur drainage des eaux de pluies et devrait limiter les ravinements le long de la route. Ce qui constitue un impact positif après les travaux.

i) Pollutions : les installations d'enrobage comportent également un potentiel de pollution de l'air par les poussières et les émissions liées à la combustion. Les bases de chantiers peuvent engendrer une pollution par les eaux usées ou la mauvaise gestion des déchets.

### **6.1.3) Phase d'exploitation:**

#### **a) Milieu biologique et physique:**

i) les impacts évoqués, relatifs à la recomposition de la sélection naturelle des espèces de faune aquatique, sont localisés à moins de 150 m de part et d'autre du pont et ne perturberont pas fondamentalement l'écologie des espèces ichthyennes du fleuve. On assistera aussi à une lente sédimentation de fond du fleuve en aval du pont, due l'obstruction et la turbidité provoquée par

les groupes de pieux sur le passage des sédiments transportés par le courant (à la vitesse maximale de 2m/s) immédiatement après les fosses d'affouillement, en aval des pieux.

ii) La reconstitution de la Mangrove aux alentours du pont ainsi que des plantations ornementales et d'ombrage dans les sites des postes frontaliers sont préconisées. Elles auront un impact positif sur les ressources végétales. Ces plantations devront se faire, de préférence, avec des essences locales. Les autres avantages de ces plantations sont : i) l'adoucissement thermique ; ii) écran contre la poussière ; iii) effet de délimitation ; iv) l'atténuation de la pollution atmosphérique par absorption de CO<sub>2</sub> ; mais aussi la lutte contre la désertification et contre la salinité des sols près des berges du fleuve.

iii) Sur la faune sauvage : L'augmentation de la population et le trafic risque d'engendrer une pression nouvelle sur les ressources fauniques. Les besoins en viande de brousse seront plus importants ; non seulement du fait des populations résidentes mais aussi des voyageurs de l'axe routier donnant accès au pont, les populations en direction de la zone du projet qui chercheront à acquérir le gibier pour le consommer une fois rendues en ville. Cet impact négatif interviendra à moyen terme avec l'augmentation de la population et du trafic.

**b) Milieu humain :** les impacts négatifs du projet pendant la phase d'exploitation demeurent peu significatifs. Il comportera toutefois des nuisances pour les populations riveraines se résumant à la pollution générée par un trafic graduellement plus élevé, à des risques d'accidents pour les piétons au regard des vitesses pratiquées plus grandes sur la route réhabilitée et bitumée.

(i) Perte d'activités génératrices de revenus: pour les agriculteurs ; les vendeurs et certains employés de l'Autorité des ports de Gambie travaillant sur le bac.

(ii) Pollution sonore : en phase d'exploitation, la vitesse de référence de la RN4 sera de **80** km/h. Les trafics y seront en constante augmentation. La nuisance sonore sera exacerbée par les véhicules plus nombreux à emprunter cette route.

(iii) Population et vie sociale : la période d'adaptation au fonctionnement de la nouvelle voie affectera certains usages liés à la circulation piétonne. Les populations riveraines seront exposées aux risques accrus des accidents de la circulation liés à sa fluidité, à l'accroissement du trafic et aux vitesses pratiquées ; d'où la nécessité d'une campagne de sensibilisation.

(iv) Activités économiques et habitat : l'accessibilité sera limitée pour certaines activités pendant la phase d'exploitation des infrastructures. Ce sont particulièrement celles qui utilisaient l'emprise du projet pour le stationnement de leur clientèle ou de leurs fournisseurs. Un plan d'action spécifique d'appui au personnel du bac qui aura perdu leurs activités. Ce plan envisage la réaffectation d'une partie du personnel vers d'autres installations. Les marchés régionaux permettront aussi d'accueillir près de 115 personnes parmi les commerçants dont les activités sont affectées par le projet et prioritairement les femmes. Ces dispositions sont à l'effet d'atténuer cette contrainte.

(v) Sur le plan sanitaire : Ils sont dus au brassage de populations et aux déplacements des personnes contaminées, etc. L'impact sur les IST/SIDA sont qualifiés d'impacts directs, majeures parce qu'ils affectent durablement l'espace et la santé humaine d'où la nécessité d'une campagne de sensibilisation.

## **6.2) Mesures d'Atténuation et de Bonification**

### **6.2.1) Mesures compensatoires liées à la libération des emprises**

L'indemnisation pour perte d'activité agricole: un montant global de **100,000 GMD** a été réservé à la compensation des expropriations et aux indemnités des pertes de revenus provenant des rizières. Elle constitue la première étape du plan d'action spécifique de restauration des revenus (PAS/RARR) prévu. Celui-ci est présenté en détails dans le plan de réinstallation abrégé qui est une annexe au résumé de l'EIES.

### **6.2.2) Mesures d'atténuation durant la phase des travaux**

Les principales mesures d'atténuation, axées principalement sur l'organisation des travaux, l'équipement de construction, l'équipement des bases vie, préconisées dans les cahiers des charges des entreprises aussi bien en Gambie qu'au Sénégal, pour atténuer les nuisances générales des travaux, sont les suivantes :

(i) Installation des chantiers : les aires des chantiers seront installées dans des endroits à enclaves ouvertes dont l'accès aura été facilité, non utilisés à des fins agricoles. Les entreprises en charge des travaux veilleront à établir leur base de vie à l'écart des puits et cours d'eau de manière à éviter tout risque de pollution de la ressource ; aucun dépôt de matériel pouvant libérer des matières polluantes ne sera autorisé en deçà d'un périmètre de sécurité. Les accès seront gardés pour limiter l'interaction entre les chantiers et le milieu extérieur. Les horaires de travail seront modulés de manière à limiter le dérangement des populations riveraines. La vitesse des engins sera limitée sur les chantiers.

(ii) Plan de circulation et de déviations : des plan de circulation des engins seront élaborés de manière à permettre la plus grande mobilité et l'accessibilité des riverains et des utilisateurs du ferry. Il devra être évolutif en fonction du phasage prévu pour les travaux de construction. Ce plan sera renforcé par la pose de panneaux de signalisation et d'information. Les aires de travaux seront clairement balisées.

(iii) Installation de dépôts de carburants et de lubrifiants : les unités de stockage des produits hydrocarbonés seront soit des réservoirs soit des fûts en surface placés dans les zones de confinement appropriées afin d'éviter tout déversement ou rupture du réservoir et un minimum de risques d'incendie. Des dispositifs de confinement par piégeage et des équipements de nettoyage de tout déversement seront prévus. Ce dispositif et son matériel sera maintenu en parfait état.

(iv) Confinement des substances inflammables et dangereuses : les zones de stockage des produits inflammables (bitumes, lubrifiants et autres produits dérivés de la pétrochimie) doivent disposer d'un équipement d'urgence adéquat maintenu en bon état de fonctionnement. L'oxygène, le propane et l'acétylène, destinés aux opérations de découpe et de soudage, seront stockés dans un endroit prévu à cet effet clôturé et protégé de toute possibilité d'accident avec un véhicule. Les huiles usagées seront recueillies dans des fûts en vue d'être recyclées et acheminées en dehors du site dans des conditions imposées par la NEA en relation avec la MDC.

(v) Sols contaminés par les carburants et lubrifiants: une aire spéciale sera réservée pour le traitement éventuel des sols contaminés par les produits pétroliers. Ils seront excavés et placés dans des bacs de confinement étanche et décontaminés à l'aide de solvants. Les sols traités seront évacués dans des dépotoirs autorisés.

(vi) Coupes d'arbres et de haïes vives: la coupe d'arbres dans la mangrove en Gambie requière des autorisations préalables auprès des services (décentralisés) de la NEA avant de procéder aux coupes. Le bois coupé sera obligatoirement valorisé. En compensation, des plantations, des ensemencements et la reconstitution de la mangrove seront effectués soit dans l'emprise des travaux (après achèvement). Un Programme communautaire intégré et participatif de restauration (PCIPR/M) de l'écosystème de la mangrove est prévu. Cette action permettra d'éviter des érosions au droit des surfaces dénudées temporairement.

(vii) Les mouvements de terres : les sites de prélèvement (carrières) ou destinés aux dépôts excédentaires seront choisis de manière à ne pas générer des impacts paysagers ou à présenter des dangers, ils seront remis en état à l'issue des travaux.

(viii) Emissions de poussières : afin de réduire les émissions de poussière provenant des circulations d'engins et du transport de matériaux, les responsables de chantier effectueront des actions d'arrosage sur les pistes adjacentes aux zones habitées. Les dépôts provisoires de remblais ou déblais pourraient également nécessiter leur humidification.

(ix) Les rejets liquides, les risques de pollution des eaux, les rejets solides : en fonction du dimensionnement des sous chantiers, les effluents provenant des installations seront collectés et évacués suivant leur composition : dans des fosses septiques étanches ou des systèmes de collecte mobile. Les eaux de lavage et d'entretien des engins devraient subir un traitement de séparation eau-huile, les eaux seront évacuées vers les fosses septiques et les résidus d'huiles et de bitumes seront collectés, recyclés ou détruits. Les dépôts éventuels de produits huileux et pétroliers (par les engins) seront conçus de façon rigoureuse en vue d'éviter les écoulements sur le sol et dans les rivières. Les déchets solides des chantiers seront acheminés vers des dépotoirs autorisés et permettraient une sélection et un recyclage notamment pour le bois, les métaux et les matières organiques en compost.

(x) La construction du pont de franchissement du fleuve Gambie: le chantier nécessitera d'opérer les travaux de génie civil en préservant la navigation du fleuve en tout temps.

- a) *Une interdiction stricte de stockage* ou épandage de produits toxiques dans un rayon de 500 m des bords du fleuve sera requise
- b) *Un balisage* des ducs d'albes sera mis en place et permettra aussi bien de signaler la passe navigable que l'accostage d'embarcations et barges.
- c) *Fondations* : lors du vidage des pieux, près de 6000m<sup>3</sup> de vases et sédiments qui seront extraites, seront transbordées par barges et mises en dépôt dans les lieux indiqués par enfouissement technique pendant 5 ans. Celles ci peuvent seront valorisées pour les besoins des zones agricoles proches. Après bétonnage des pieux les déchets de recepage seront mis en dépôt contrôlé.
- d) *Travaux de bétonnage des semelles, piles, culées et tablier* : Mise en place d'un contrôle de la pollution de la centrale de fabrication du béton ; et mise en place dans chaque chantier ou parking d'engins d'une aire de lavage étanche des toupies à béton et bassin de décantation à l'aval devant être vidangés et curés périodiquement ;
- e) *La protection des surfaces vulnérables à l'érosion* sera effectuée par des méthodes biologiques (plantation de végétation, après réglage des terres végétales) ou par méthodes mécaniques (perré maçonné ou enrochement de talus) ;
- f) Aussi, les eaux drainées de la zone de fabrication des bétons seront collectées dans des bassins de décantation ne disposant d'aucune *issue*, les matières en suspension accumulées dans ces bassins seront récupérées et les résidus secs seront placés dans une décharge contrôlée ou autorisée.
- g) Les risques d'érosion et l'évaluation de la stabilité des sols : le suivi de l'évolution de la stabilité des sols, notamment pour la mise en œuvre des rampes d'accès au pont sur le fleuve Gambie, sera effectué par les entrepreneurs; il consistera à identifier les zones de leurs

chantiers/travaux vulnérables à l'érosion pendant et après la construction. Des drainages seront positionnés et des techniques physiques de stabilisation des talus seront appliquées (estacades, gabions, murets, végétalisation, etc.).

### 6.3) Les impacts positifs

Les impacts bénéfiques, de la construction du pont de ses raccordements à la trans-gambienne pour le milieu physique seront tous liés aux aménagements financés par le projet. Les impacts bénéfiques de la route sur le milieu biologique seront liés au désenclavement qu'elle assure et qui va permettre aux services administratifs, aux associations et ONG d'étendre leurs activités dans toute la zone du projet. La construction du pont assorti des stations de pesage et de péage permettront une circulation de véhicules mieux structurée (chaussée bidirectionnelle), plus fluide, les déplacements moins onéreux, améliorant ainsi l'état de la sécurité routière. Les avantages attendus se déclinent principalement par :

i) une réduction des temps de parcours ; La jonction par le pont permettra des vitesses moyennes de parcours de l'ordre de 80km/h pour les VL et de 50km/h pour les PL. Aussi, les temps d'attente importants assortis aux horaires de fonctionnement du ferry seront quasi supprimés.

ii) une facilitation des accès aux établissements de santé, d'éducation et administrations : les accès aux centres administratifs, économiques, éducatifs, médicaux des principales agglomérations sur le corridor du projet, seront facilités et améliorés, en temps de parcours, en sécurité et en confort, de même que les échanges intra et interrégionaux, notamment entre Faraféni et Soma.

iii) une création d'emplois : dans les phases chantier, d'exploitation et ultérieure d'entretien. le nombre et les qualifications seront fixés par les entreprises et leurs sous-traitants en fonction de leurs besoins. Considérant que la construction pour ce type de pont requière en moyenne entre 500 et 700 emplois pour toute la durée de construction (40mois). Les populations environnantes au projet constituent de main d'œuvre potentielle, notamment pour le gardiennage, les agents liés à la circulation, l'exécution manuelle de terrassement, ou de désherbage. Le recrutement de plusieurs cadres moyens et supérieurs, au nombre desquels on peut citer des conducteurs des travaux (ingénieurs), des chefs d'équipes (techniciens supérieurs), et des topographes (techniciens supérieurs).

iv) Une facilitation des accès et des déplacements : le projet de construction du pont profitera aux populations riveraines ainsi que celles des régions sur les rives du fleuve, mais aussi aux populations et professionnels du transport sénégalais. La portée internationale de la construction du pont et des aménagements routiers est susceptible de promouvoir une plus grande mobilité des biens et des personnes dans toute la sous région.

v) Le développement des activités socio-économiques : L'installation du personnel de chantier dans les villes de Faraféni et Soma tout autant que les villes et villages va accroître la demande en logement de bas, moyen et haut standing portant à la hausse les revenus locatifs. La demande en équipement pourrait inciter les propriétaires des maisons à améliorer l'état de leurs constructions ; ce qui aura un impact positif sur le cadre de vie. Durant les travaux, la population de la zone du projet va connaître un accroissement, aussi bien par la présence du personnel des entreprises que par celle de personnes venues exercer des activités commerciales. L'autorité des chefs coutumiers ainsi que celle des élus sera renforcée pendant la phase des travaux par leur implication dans les engagements pris par les différentes parties (promoteurs, entreprises et populations), et sera un gage de cohésion sociale. De plus les flux temporaires de travailleurs vers les zones des travaux entraîneront l'augmentation de la consommation de plusieurs produits de base tels que le carburant, des vivres, donc des revenus plus grands pour les commerçants et

gérants d'activités. Plus spécifiquement au pont, les revenus de l'autorité portuaire gambienne (GPA) se verront augmentés de par l'utilisation des embarcadères par l'entreprise.

vi) Une meilleure intégration environnementale : la construction de caniveaux de drainage des eaux pluviales contribuera à la lutte contre l'érosion des sols, à la protection des ressources en eau, à la mise hors inondations des riverains de la route. La lutte anti érosive (plantation des talus, stabilisation des zones d'érosion, estacades, murets, végétalisation, reconstitution de la mangrove...) réduiront les phénomènes de perte des terres et contribueront à la pérennité de l'infrastructure en soi. Les plantations des bas-côtés de la route seront destinés à améliorer l'esthétique et réduire l'ampleur des nuisances sonores et lumineuses. L'entretien permanent par la NRA permettra une forte réduction des risques de dégradation.

## **7) Changements Climatiques et Gestion du Risque Environnemental**

### **7.1) Risques temporaires pour les riverains**

La réalisation du chantier provoquera des nuisances temporaires aux riverains (gêne, bruits, vibrations, pollution atmosphérique) du fait de la circulation des engins, la manutention et le transport des matériaux. Cette dégradation de la qualité de l'air ne devrait pas avoir des conséquences sur la santé publique. Les travaux engendreront temporairement des ralentissements, des perturbations, des coupures/déviations de la circulation mais comportent des risques accrus d'accidents.

### **7.2) Risques liés au projet**

Des risques de ruissellement de matières polluantes dans les fossés (ou cours d'eau) et/ou des nappes phréatiques existeront suite à des déversements accidentels des huiles usées et de carburants ou du ruissellement sur les matériaux stockés. Dans certains secteurs il pourrait y avoir une pression supplémentaire sur les réserves en eau destinées aux besoins de la population et des agricultrices du fait des prélèvements. Dans les zones à forte pente, il convient de prévenir des risques d'érosion au niveau des rectifications d'emprises (éboulement, glissement de terrain et de talus de la plate forme). Dans les zones en limite de boisement, il est nécessaire de prémunir des risques d'incendies et de prévoir leur gestion. Les dépôts de carburants éventuels présentent quelques risques de pollution des sols, et des eaux suite à des déversements accidentels d'huiles, de carburants ou de lubrifiants ainsi que des risques d'incendies

### **7.3) Changements Climatiques**

Les données datant de 1940 montrent une augmentation de 0,4° C par décennie des températures moyennes mensuelles et des changements dans les configurations des pluies. Selon le Programme d'action national d'adaptation (PANA) de la Gambie, les principaux risques climatiques sont les suivants : (i) l'augmentation des températures et des précipitations qui pourrait entraîner l'inondation de plus de 10 % de la mangrove le long du fleuve Gambie ; (ii) la combinaison de l'augmentation du niveau de la mer et de la hausse des configurations des pluies pourrait conduire à une plus grande intrusion saline dans le fleuve Gambie et les aquifères côtiers. La réhabilitation, à l'échelle nationale, des systèmes d'alerte rapide concernant les risques naturels liés au climat constitue la première priorité relative au changement climatique du PANA de la Gambie. L'application de ce système pourrait contribuer à atténuer les impacts des inondations aux abords du fleuve.

La conception du pont proposée intègre diverses considérations visant à s'adapter au changement climatique, notamment aux événements extrêmes tels que les inondations, une augmentation de la salinité et de la température dans la zone du projet, dont les suivantes : (i) une conception des fondations, des piliers et du pont qui prend en considération de grandes forces horizontales

(comme le vent et un débit des eaux extrême) et des températures extrêmes. La conception du pont prend également en compte le plus haut niveau des eaux et de débit sur un cycle de 100 ans. De surcroît, le revêtement de la route d'accès sera constitué d'une couche imperméable avec pompage latéral. Enfin, la collecte et l'évacuation de sédiments provenant du fond du fleuve (générés par les travaux d'excavation) contribuera à la réduction du risque d'inondation ; et (iii) la protection des piliers contre la corrosion afin d'atténuer les risques associés à l'intrusion saline dans le fleuve et les aquifères côtiers.

Bien qu'il n'y ait pas de données de base sur l'émission de dioxyde de carbone (CO<sub>2</sub>) dans la zone du projet, il est prévu que, sur le long terme, l'émission nette de CO<sub>2</sub> dans l'atmosphère déclinera. Le pont facilitera le flux de circulation à une vitesse nominale de 40 km/h. La limitation de vitesse stabilisée à 40 km/h permettra une consommation optimale de carburant par les véhicules et donc une efficacité énergétique maximale. En conséquence, les émissions seront moins importantes qu'avant le projet (avec le bac), lorsque les émissions de CO<sub>2</sub> étaient concentrées aux points de congestion et exacerbées par les fréquents arrêts et redémarrages au cours des périodes d'attente (pesage et au niveau de la jetée). De plus, le pont réduira sensiblement la distance parcourue par les voyageurs sénégalais entre les régions du nord et du sud. Grâce au pont, la distance entre Dakar et Casamance sera réduite de 378 km par rapport au trajet par Tambacounda.

Des mesures supplémentaires seront adoptées dans le cadre du projet, qui pourront contribuer à atténuer le changement climatique par la séquestration du carbone et la réduction des émissions de gaz à effet de serre dans l'atmosphère, parmi lesquelles : (i) la réduction de la section droite au niveau de la rive droite du pont de façon à réduire la destruction de la mangrove ; (ii) la restauration de la mangrove pour aider à absorber les émissions de CO<sub>2</sub> ; (iii) la plantation d'arbres de diverses espèces indigènes ; et (iv) le rétablissement convenable de bancs d'emprunt.

### **8) Programme de Suivi Environnemental et Social**

Suivant les dispositions institutionnelles Gambiennes la responsabilité du suivi des réalisations du projet seront organisées et présidées par la NRA maître d'Ouvrage délégué du Ministry of Works qui centralisera les observations effectuées par les autres Ministères et parties prenantes dans le projet (NEA, services des Mines et des Établissements Classés, Comité National de Lutte contre le SIDA, etc.). Le MOW, par le biais de la cellule environnementale de la NRA, assisté de la Mission de Contrôle (MDC), effectuera le suivi régulier des réalisations jusqu'à la réception des travaux.

Le Maître d'œuvre et Maître d'œuvre délégué (MDC) seront responsables de la prise en compte de la composante environnementale et sociale du projet. A leur initiative, les contrats d'exécution des travaux contiendront la description des pénalités qui seront appliquées aux Entreprises en cas de non-respect des prescriptions techniques spécifiques à caractère environnemental et social. Le suivi environnemental a pour objectif d'apprécier régulièrement le degré de mise en œuvre ou d'exécution des mesures d'atténuation préconisées par l'EIES afin de permettre au promoteur de préciser, d'ajuster, de réorienter ou d'adapter éventuellement certaines mesures au regard des caractéristiques des composantes du milieu. A cet effet, le Plan de Gestion Environnementale et Sociale (PGES) consiste à planifier les mesures de protection proposées et à identifier les différents partenaires et leurs responsabilités pour la mise en œuvre de ces mesures. Il se déroule pendant les phases de préparation et de mise en œuvre du projet et prend en compte la surveillance et le suivi environnemental.

## RESUME de l'ETUDE d'IMPACT ENVIRONNEMENTAL et SOCIAL

Le programme de surveillance et de suivi environnemental des travaux fait partie intégrante du mandat de la Mission de Contrôle. Les missions de supervision de la Banque permettront d'évaluer la qualité du suivi environnemental et social du projet. Les coûts de surveillance et de suivi sont, pour leur part, compris dans le budget de la Mission de Contrôle.

Actions prises en compte	Cout en Euro
Mise en place gestion de la coordination PCIPR/M *	523 179
Campagne sensibilisation PCIPR/M	5 195
Fonctionnement comité de gestion	5 195
Préparation pépinières	207 792
Travaux cartographiques	51 948
Travaux d'éclaircissement de la mangrove	10 390
Restauration habitats	5 195
Ensemencement zones dégradées	207 792
Formation à la gestion participative	5 195
<i>Sous total composante 1</i>	<i>1 021 881</i>
Santé des ouvriers et populations	31 169
campagne sur les IST/SIDA	31 169
<i>Sous total composante 2</i>	<i>62 338</i>
campagne sur la Sécurité routière	31 169
Programme de communication	242 618
Mise en œuvre du PAS/RARR **	150 000
Programme de suivi environnemental	313 766
Renforcement des capacités environnementales	31 169
<i>Sous total composante 3</i>	<i>893 398</i>
<b>Total</b>	<b>1 915 279</b>

Les mesures générales de chantier sont prises dans les Cahiers des Charges des entreprises. Les mesures de conservation et de préservation des sols et eaux, et celles relatives aux perceptions humaines (déviations, réduction de bruit, horaires de travail, arrosage...), sont intégrées dans les coûts du projet. Les mesures relatives aux actions de sensibilisation envers les populations: (i) sur les règles à observer, pour leur maintien loin des champs d'action des engins et du matériel du chantier au cours des travaux mécanisés, (ii) sur les questions de sécurité routière et le respect des règles du code de la route, (iii) sur les questions de VIH/SIDA, (iv) sur le plan communautaire de restauration de la mangrove, (v) le programme de redéploiement des employés du ferry, (vi) le programme de communication (informations au public) etc..., pour les trois sous composantes d'actions prises, les mesures environnementales nécessiteront un budget évalué à **1 915 279** Euros.

### 9) Consultations Publiques et Diffusion de l'Information

#### 9.1 Consultation avec tous les acteurs

Le processus de formulation du projet a impliqué des consultations avec divers acteurs durant l'évaluation d'impact environnemental et social réalisée en 2007 et sa mise à jour en 2011. Des consultations publiques supplémentaires ont été menées durant les missions de préparation et d'évaluation. Au niveau du pays, les consultations ont concerné principalement les agences gouvernementales et les partenaires au développement. Au niveau local, les conseils locaux ont été consultés par l'équipe du projet. Toutes les consultations avec les acteurs y compris les

populations de la zone du projet avaient pour objectifs : (i) présenter le projet de pont aux acteurs ; (ii) obtenir leurs avis et préoccupations concernant les impacts du projet ; (iii) identifier des activités clés qui pourraient compléter la conception du projet.

### **9.2 Projet affecté personnes (PAPs)**

Des consultations ont été faites avec chaque PAP individuel durant les études socioéconomiques de référence dans la zone du projet en 2007 et en 2011. En plus de ces consultations individuelles et discussions menées avec les PAP, des sessions plénières (audience publique) ont été organisées le 8 octobre 2011 avec les PAP.

### **9.3 Consultations futures**

Le processus de consultation devra se poursuivre tout le long du cycle du projet. Elles se tiendront à divers niveaux et avec tous les groupes de PAP. Pour tous les PAP (agriculteurs, vendeur et le personnel de l'APG), la consultation se poursuivra après le paiement des compensations et/ou assistance à travers le mécanisme de suivi et d'évaluation du projet. Ceci permettra de s'assurer que les moyens de subsistance de tous les PAP ont été améliorés ou ont été restaurés au moins au même niveau qu'ils étaient avant le projet.

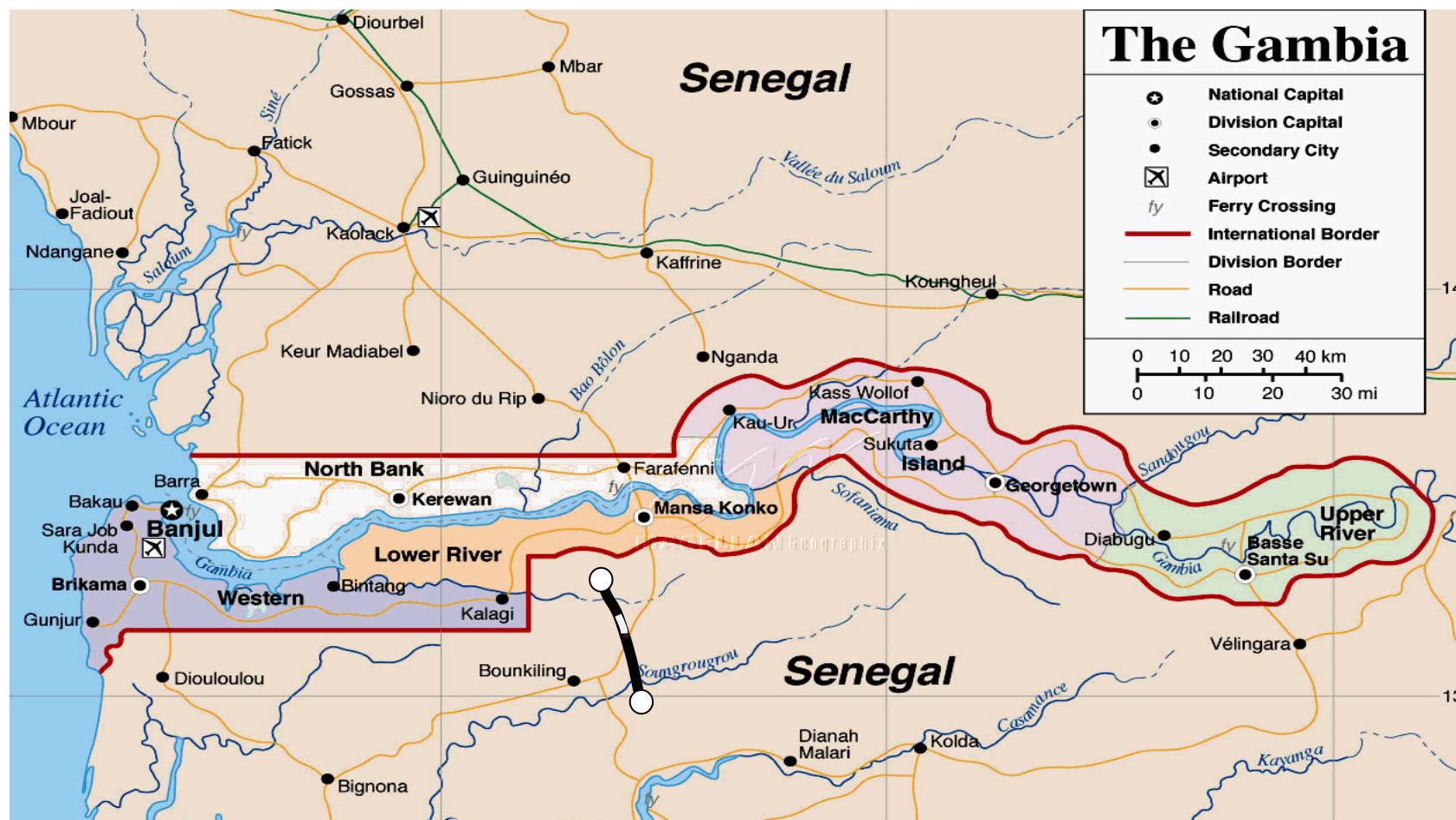
## **10) Initiatives Complémentaires**

Le projet a inclus plusieurs initiatives complémentaires qui bénéficieront aux usagers de la route et à la population vivant dans la zone du projet. Ceci comprend :

- Renforcement de la sécurité routière : le pont améliorera la sécurité comparativement au bac. Le projet mènera des campagnes de sensibilisation sur la sécurité routière pour tous les usagers ;
- Le projet va promouvoir les activités commerciales à travers la construction des deux marchés régionaux (un sur chaque rive du fleuve Gambie) et réhabilitera 15 km de pistes rurales. Les deux marchés régionaux permettront d'accueillir 200 nouveaux hangars pour lesquels les 115 vendeurs affectés auront la priorité.

## **11) Conclusion**

En prenant en compte les impacts et les mesures d'atténuation identifiées, ce projet est jugé acceptable sur le plan social et environnemental. Les principales préoccupations découlant de l'analyse et l'évaluation environnementale ont été prises en compte et les mesures appropriées pour les éliminer ou les mitiger ont été fournies.



### Contacts

- i. **Kurt Lonsway**, Manager Division de l'environnement et du changement climatique, BAD k.lonsway@afdb.org, +216 7110 3313
- ii. **Modeste L. Kinane**, Environnementaliste, BAD, m.kinane@afdb.org, +216 71102933
- iii. **Ehouman Lydie**, Socio-économiste, BAD, l.ehouman@afdb.org, +216 71106138
- iv. **Aaron Mwila**, Ingénieur de Transport, BAD, a.mwila@afdb.org, +216 7110 2417

## ANNEXE AU RESUME DE L'EIES PLAN D'ACTION ABRÉGÉ DE RÉINSTALLATION

### 1. INTRODUCTION

#### 1.1 Justification and description of the project

Le corridor de transport Trans-Gambien est un maillon stratégique et économique reliant les parties nord aussi bien du Sénégal que de la Gambie, et par extension les pays de la CEDEAO à travers le corridor entre Dakar et Lagos. La construction du pont favorisera la libre circulation entre le nord et le sud de la Gambie et du Sénégal. Ainsi, le projet contribuera à réduire la durée des voyages, à accroître les échanges commerciaux et à renforcer la cohésion entre des communautés qui jadis étaient isolées les unes des autres. Le projet facilitera l'acheminement des produits agricoles vers les marchés, permettant ainsi de réduire les pertes agricoles après la récolte et de promouvoir les activités socio-économiques.

La mise en œuvre du projet se fera en deux phases. La Phase I, objet du présent projet, porte sur la construction du pont Trans-Gambien et deux (2) guichets uniques transfrontaliers (GUT) alors que la Phase II porte sur la réhabilitation des 137 km de routes entre Senoba et Ziguinchor au Sénégal et la consolidation du revêtement des 24 km de routes comprises entre Farafenni et Senoba en Gambie. Le plan d'action de réinstallation abrégé (PARA) concerne les activités relatives à la phase I de ce projet. Ce PAR a été préparé pour s'assurer que les mesures adéquates sont mises en œuvre pour compenser/restaurer les revenus des personnes affectées par le projet (PAP) de la phase I, conformément à la Politique de Déplacement Involontaire (PDI) de la Banque Africaine de Développement.

#### 1.2 Justification d'un plan abrégé de réinstallation

La PDI de la Banque s'applique chaque fois qu'un projet impose l'acquisition de propriétés ou la modification de l'utilisation qui en est faite, et que cette acquisition ou modification entraîne une perte définitive ou provisoire de revenu, d'habitations ou d'accès aux ressources, qu'il s'agisse d'une occupation légale ou illégale. La compensation et la restauration des revenus dans ce projet seront donc mises en œuvre en conformité avec la réglementation gambienne et la PDI de la Banque. La PDI de Banque prévoit, « pour les projets imposant le déplacement d'un nombre réduit de personnes (moins de 200 personnes censées être réinstallées), et entraînant une perte d'actifs ou une restriction d'accès aux actifs de faible importance, qu'un PARA soit élaboré et conclu avec l'emprunteur.

#### 1.3 Cadre politique, juridique et administratif

Le cadre politique, juridique et administratif dans lequel ce PARA a été préparé est résumé ci-après : (i) **pour la Gambie**, " la loi sur le régime foncier de 1990 et celle de 1999 portant sur l'expropriation foncière et la compensation", couvrent les aspects liés à la tenure foncière et aux droits de propriété. Cette collection de lois couvre aussi la réglementation pour les aspects clés d'occupation des terres et de leur utilisation en Gambie. Elle concerne également la réglementation et les différents aspects d'expropriation foncière; (ii) **pour la Banque**, la PDI définit les conditions dans lesquelles la Banque financera un projet qui implique un déplacement de personnes et/ou affecte leur bien être social et économique. Elle définit aussi le cadre dans lequel la compensation et la restauration des revenus pour tous les PAP doit être conduite.

Les principales institutions impliquées dans la préparation et la mise en œuvre du PAR sont: (i) le Ministère des Travaux, de la Construction et des Infrastructures à travers l'autorité nationale des routes

(ANR); le Ministère des collectivités locales à travers ses départements en charge des questions foncières, du développement communautaire et des conseils locaux de Mansakonko et Farafeni, le Ministère des Finances, l'autorité des ports de Gambie (APG), l'Agence Nationale de l'Environnement (ANE), l'Association des Organisations Non Gouvernementales.

## 2 ENQUETES SOCIOECONOMIQUES DES PERSONNES AFFECTEES PAR LE PROJET

### 2.1 Définition et recensement des PAP

Les personnes affectées par le projet (PAP) sont définies comme celles qui pourraient perdre, directement du fait du projet, leurs biens, ou l'accès à leurs biens ou à des opportunités génératrices de revenus. Dans ce projet, les PAP comprennent : (i) 3 agriculteurs possédant des champs de riz dans l'emprise du pont; (ii) 115 vendeurs établis sur les deux rives du point de passage du bac (64 à Yelintenda et 51 à Bambatenda) ; (iii) environ 60 employés de l'APG travaillant au point de passage. Les 115 vendeurs ont été interviewés à Yelintenda et Bambatenda grâce à des interviews individuelles à l'aide d'un questionnaire. Deux agriculteurs sur les trois ont également été interviewés. Enfin 30 employés de l'APG travaillant au point de passage ont également été interviewés. Une base de données a été préparée. Elle contient les caractéristiques socioéconomiques des PAP (nom, âge, éducation, taille du ménage, revenu, etc), les coordonnées GPS localisant leurs boutiques et champs, ainsi que les photos des propriétaires.

### 2.2. Principales caractéristiques socioéconomiques des PAPs

#### 2.2.1 Agriculteurs

Les principales caractéristiques socioéconomiques peuvent être résumées comme suit:

- **Age et genre:** les deux paysans interviewés sont des hommes âgés de 75 et 80 ans;
- **Education:** aucun des agriculteurs interviewés n'a été exposé à une forme d'éducation formelle;
- **Statut matrimonial:** les deux agriculteurs sont mariés, chacun avec 4 femmes;
- **Taille du ménage:** Les deux agriculteurs sont à la tête de ménage comprenant entre 34 et 45 personnes;
- **Propriété foncière:** Les champs sont la propriété de familles à la tête desquelles se trouvent les deux agriculteurs interviewés. Ces champs étaient initialement des mangroves qui ont été défrichées pour l'agriculture depuis 1952. Depuis cette période ces deux familles les utilisent pour la culture du riz.

#### 2.2.2 Vendeurs

Les principales caractéristiques socioéconomiques peuvent être résumées comme suit:

- **Age et genre:** la majorité des PAP identifiés sont de sexe masculin (79%) alors que le reste des 21% de PAP sont de sexe féminin. La distribution d'âge montre que 35% de ces vendeurs ont un âge compris entre 18 et 35 ans alors que 34% se situent entre 36 et 50 ans ;
- **Education:** le niveau d'éducation des vendeurs n'est pas élevé. Environ 30% des interviewés ont étudié jusqu'au premier cycle du secondaire. Dans ce groupe de vendeurs les femmes instruites représentent environ 15% (4 sur 34). Le reste des vendeurs (70%) n'a été exposé à aucune forme d'éducation formelle ;
- **Statut matrimonial:** la majorité de ces PAP sont mariées (90%) ;
- **Taille du ménage:** la taille moyenne du ménage est de 13 personnes. Ceci est légèrement plus élevé que la moyenne nationale qui est de 9 personnes. De ces 13 personnes, 5 en moyenne ont moins de 15 ans et 1 a plus de 65 ans.
- **Revenu moyen:** le revenu moyen mensuel généré de ces principales activités varie entre 2000 et 10000 dalasi.

#### 2.2.3 Employés de l'APG

Environ 60 employés de l'APG travaillant sur les deux bacs au point de passage de Yelitenda/Bambatenda pourraient être affectés par le projet de pont. Au mois de novembre 2011, les principaux postes suivants étaient susceptibles d'être affectés : Gestionnaire de terminal, ingénieurs, électriciens, superviseur de rive, chef de quart, percepteur, vendeur, garde de sécurité, agent de nettoyage. Environ 95 pour cent de ces postes sont occupés par des hommes alors que seulement 5 pour cent sont occupés par des femmes. La distribution du revenu annuel des employés de l'APG varie entre 22 000 and 110 000 dalasi. Le salaire moyen est de 40 000 dalasi.

### 3 ELIGIBILITE ET DROIT

Les personnes affectées par le projet (PAP) sont définies comme celles qui pourraient perdre, directement du fait du projet, leurs biens, ou l'accès à leurs biens ou à des opportunités génératrices de revenus. Les PAP éligibles pour la compensation ou l'assistance supplémentaire sont celles qui sont considérées par cette définition et qui ont été enregistrées lors du recensement qui a été réalisé du 17 au 18 novembre 2011. Les paiements et autre assistance devront être strictement basés sur le recensement effectué en novembre 2011. Toute personne qui empiétera sur la zone du projet après cette date limite ne sera pas éligible ni à la compensation ou l'assistance à la relocalisation, ni à aucune autre forme d'assistance. La date limite pour la compensation et l'assistance dans le cadre de ce PAR est le 18 novembre 2011. La procédure pour la détermination de l'éligibilité à la compensation, à l'assistance pour la relocalisation et les droits considèrent les facteurs suivants (table 1):

*Tableau 1: Matrice des droits*

Type de PAP	Type de perte	Droit
Agriculteurs avec des droits formels ou traditionnels reconnus par rapport à la terre	Perte de terre agricole et de récolte	Compensation pour perte de terre et perte de récolte et assistance de la part du Chef de village pour trouver une autre parcelle pour l'agriculture
Agriculteurs sans droits formels ou traditionnels reconnus par rapport à la terre	Perte de récolte	Compensation pour perte de récolte et assistance de la part du Chef de village pour trouver une autre parcelle pour l'agriculture
vendeur	Perte temporaire d'opportunités d'affaire ou de revenu	Montant forfaitaire pour interruption de revenu et assistance pour la relocalisation dans les nouveaux marchés
Employés de l'APG	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Perte de revenu (applicable seulement au personnel ayant choisi la séparation volontaire et la retraite anticipée);</li> <li>• Interruption temporaire de revenu et désagréments causés pendant le redéploiement ou la réaffectation</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Allocation pour séparation/retraite anticipée ;</li> <li>• Montant forfaitaire pour la réaffectation et le redéploiement ainsi que la formation s'il y a lieu</li> </ul>

### 4 CONSULTATION PUBLIQUE

Le processus de formulation du projet a impliqué des consultations avec divers acteurs durant l'évaluation d'impact environnemental et social réalisée en 2007 et sa mise à jour en 2011.

#### **4.1 Consultation avec les PAP**

Des consultations ont été faites avec chaque PAP individuel durant les études socioéconomiques de référence dans la zone du projet en 2007 et en 2011. Pendant ces consultations, les impacts du projet et les mesures de mitigation proposées ont été discutées avec les PAP individuellement. En plus de ces consultations individuelles et discussions menées avec les PAP, des sessions plénières (audience publique) ont été organisées le 8 octobre 2011 avec les PAP. Parmi les participants il y avait le Chef de Jarra Ouest (Président); le Chef de Illiassa, le Secrétaire Permanent du Ministère des travaux, le Secrétaire Permanent Adjoint du Ministère des collectivités locales, le Directeur Général de l'Autorité Nationale des Routes, des représentants du Ministère des Finances, du Cabinet du Président, du Département du développement communautaire, du Commissaire de police de Kerewan et de l'autorité des ports de Gambie. Etaient aussi présents 83 PAP représentant les agriculteurs, les vendeurs et le personnel de l'APG travaillant sur le bac. Les principaux objectifs de cette audience publique étaient de : (i) informer tout le monde que le Gouvernement de la Gambie a décidé de construire un pont au point de passage entre Bambatenda et Yelitenda; (ii) présenter les objectifs du projet, ses composantes et ses activités, et les impacts potentiels aussi positifs que négatifs; (iii) offrir un cadre pour que tous les PAP puissent faire entendre leurs préoccupations sur le projet de pont ; (iv) permettre aux officiels de clarifier toutes les questions liées au projet de pont.

Les préoccupations suivantes ont été soulevées au cours de cette audience publique: (i) des clarifications ont été demandées sur le type de marchés qui seront construits et si les vendeurs actuellement installés au niveau des terminaux du bac auront la priorité pour l'allocation de hangar; (ii) un représentant du personnel de l'APG a demandé la rénovation du bâtiment de Bareto pour qu'il puisse servir de salle de réunion au personnel du bac; (iii) le gestionnaire des opérations du bac a exprimé des préoccupations en ce qui concerne le sort du personnel actuel du bac lorsque celui-ci cessera ses opérations du fait de la construction du pont.

#### **4.2 Consultations futures**

Le processus de consultation devra se poursuivre tout le long du cycle du projet. Elles se tiendront à divers niveaux et avec tous les groupes de PAP. Pour tous les PAP (agriculteurs, vendeur et le personnel de l'APG), la consultation se poursuivra après le paiement des compensations et/ou assistance à travers le mécanisme de suivi et d'évaluation du projet. Ceci permettra de s'assurer que les moyens de subsistance de tous les PAP ont été améliorés ou ont été restaurés au moins au même niveau qu'ils étaient avant le projet.

### **5 PROCEDURES D'EVALUATION ET DE COMPENSATION**

#### **5.1 Méthode d'évaluation**

En évaluant les terres affectées, la valeur actuelle des terres cultivées a été considérée sans prendre en compte la dépréciation ou la perte de fertilité des sols. De plus, cette évaluation a considéré la valeur des cultures sur ces terres en utilisant les meilleurs prix du marché. Finalement l'évaluation a pris en compte la perturbation, les désagréments et autres impondérables qui pourraient survenir lors de la relocalisation sur de nouvelles terres. Pour les vendeurs l'évaluation du cout de restauration des revenus a pris en compte : (i) la perturbation des revenus pendant la relocalisation dans les nouveaux marchés; (ii) les désagréments et autres imprévus pendant la relocalisation sur la base du niveau de perturbation, qui sont quantifiées et exprimées comme un pourcentage du total de l'interruption de revenu. La sommation des valeurs estimées ci-dessus donne le montant adéquat de compensation payable aux PAP.

Pour le personnel du bac, ceux qui : (i) seront redéployés sur d'autres sites recevront un montant forfaitaire pour faciliter la relocalisation. Ce montant sera déterminé sur la base des conditions

socioéconomiques du PAP en particulier la taille de sa famille et la localisation du nouveau poste ; (ii) seront réaffectés avec un paiement pour la relocalisation et la formation. Cette compensation sera équivalente à un mois de salaire qui sera payée pendant la période de formation pour la mise à niveau avant de prendre fonction dans leur nouveau poste ; (iii) choisiront la retraite anticipée ou la séparation volontaire recevront des indemnités conformément aux procédures et lois en vigueur.

### **5.2 Compensation et autre assistance**

**Pour les agriculteurs:** En plus de la compensation pour la terre et les récoltes, des arrangements avec le Chef de village permettront aux agricultures de pour obtenir des terres agricoles s'ils en font la demande, sous réserve que ce terres ne soient pas converties pour d'autres usage autre que pour l'agriculture. La compensation pour les agriculteurs sera faite avant le début des travaux de génie civil. Bien que les travaux se déroulent en saison sèche, les agriculteurs recevront une notification longtemps à l'avance.

**Pour les vendeurs:** En plus de la compensation/assistance pour la délocalisation, le Gouvernement de la Gambie s'est engagé à donner la priorité aux 115 vendeurs enregistrés et en particulier les femmes dans l'allocation des hagards dans les nouveaux marchés régionaux. La compensation et l'assistance pour les vendeurs sera faite au moins un an avant la fin des travaux pour lesdits marchés. Cela leur permettra d'avoir suffisamment de temps pour la réinstallation dans les nouveaux marchés.

**Personnel du bac:** La compensation et l'assistance pour le personnel du bac devra commencer au moins deux ans avant la fin des travaux du pont. Cela leur permettra de compléter les formations appropriées pour ceux qui seront réaffectés à de nouveaux postes et ce, avant leur prise de fonction. Cela donnera aussi suffisamment de temps au personnel ayant des enfants dans les écoles de prendre les dispositions nécessaires avant qu'il ne soit affecté sur d'autres sites. En plus des compensations et de l'assistance, le gouvernement de la Gambie s'est engagé à ce qu'aucun membre du personnel de l'APG travaillant sur le bac perdre son emploi ou ses sources de revenu du fait de la construction du pont.

Afin de mettre en œuvre les trois solutions susmentionnées dans le cadre du PARA, des dispositions ont été prises pour mener à bien les activités essentielles suivantes : (i) sensibilisation et explication de toutes les options d'indemnisation à toutes les PAP, y compris le personnel du GPA; (ii) établissement d'un centre de liaison pour les travailleurs du bac ; (iii) test d'aptitude pour le personnel concerné, conformément à ses nouvelles fonctions (3,802 euros pris en compte dans le budget du PARA ; (iv) choix de réinstallation et arbitrage avec l'assistance d'un cabinet juridique; (v) mise à jour des compétences en matière de transactions monétaires, comptabilité, gestion et formation au civisme et aux relations avec la clientèle; et (vi) budget pour le versement des indemnités pour retraite anticipée/départ volontaire.

### **5.3 Procédure de règlement de grief**

Dans le but de minimiser autant que possible les conflits potentiels liés à l'expropriation foncière pour les agriculteurs ou l'interruption des activités génératrices de revenu pour les vendeurs et le personnel du bac, des consultations ont été menées durant la conception du projet. Néanmoins un comité de règlement des griefs a été mis en place pour la résolution amicale des questions de compensations et de restauration des revenus dans le cadre du projet. Ce comité comprend des représentants de l'ANR du Ministère des collectivités territoriales, de l'ANE, des conseils régionaux et des représentants des PAP (tableau 2).

Toute PAP qui n'est pas satisfaite avec le montant de l'indemnisation ou l'assistance apportée peut demander réparation à travers le comité de règlement des griefs. Si la PAP n'est toujours pas satisfaite,

elle peut demander réparation à travers une la voie judiciaire et éventuellement jusqu'à la cours suprême.

**Table 2: Liste des membres du Comité de règlement des griefs**

Nom	Désignation/titre	Institution (s'il y a lieu)	Téléphone
Lamine FOFANA	Ingénieur Régional	Autorité Nationale des Routes	7770097
Ansumana Sambou	Directeur du plan et du Développement	Conseils locaux de Mansakonko/Farafenni	9937325
Borry Manga Demba	ANE/Représentant local	Agence Nationale de l'environnement	90677179
Sunkary BADJIE	Responsable de la planification	Département du développement communautaire	9712511
Jerry Jammeh	Gestionnaire des bacs Yelintenda/Bambatenda	Autorité des ports de Gambie	9963505
ALHAJI ALI JOBE	Représentant des vendeurs	Yelitenda/Bambatenda	9865533
BALLO S. FOFANA	Représentant des agriculteurs	Agriculteur à Sankwia	6608884

## 6. RESPONSABILITES INSTITUTIONELLES, SUIVI ET EVALUATION

### 6.1 Responsabilités Institutionnelles

L'ANR est responsable en dernier ressort de la mise en œuvre de toutes les composantes du projet. L'ANR est donc directement responsable pour la mise en œuvre du PARA. Même si l'ANR jouera un rôle de premier plan, elle travaillera avec d'autres institutions comme le Ministère des collectivités locales à travers le département du développement communautaire (DDC); les conseils régionaux l'ANE et si besoin un consultant pour s'assurer de la bonne mise en œuvre du PAR. L'ANR jouera un rôle dans les enquêtes sociales et les évaluations y relatives et s'assurera de la participation des acteurs comme les PAP et les ONG. L'ANR sera responsable de suivi du processus de mise en œuvre en s'assurant que les compensations et les mécanismes de réhabilitation sont mis en œuvre de façon adéquate.

### 6.2 Suivi et évaluation

Le suivi interne aura pour but principal d'établir si la mise en œuvre du PARA est conforme aux plans approuvés. Son exécution impliquera : (i) l'examen du processus de mise en œuvre, à la lumière du calendrier et du budget prévus; (ii) évaluer la performance des décaissements pour les compensations des PAP. La mise en œuvre du PARA sera évaluée régulièrement par l'ANR (tableau 3) pour s'assurer que les actions d'indemnités et d'assistance se sont déroulées conformément au PARA. Cette évaluation se fera en collaboration avec le Ministère des collectivités territoriales (conseils régionaux et département du développement communautaire) et l'ANE pour s'assurer que l'ANR suive le calendrier et les principes de ce PARA.

Le suivi et l'évaluation externes consisteront principalement à établir si les objectifs globaux du PARA ont été atteints. De ce fait, ils porteront surtout sur la période postérieure à la réinstallation. Cette activité visera donc à établir si, après l'exécution de la réinstallation, le niveau de vie de personnes affectées se sera amélioré, si leurs moyens de subsistance auront été rétablis et maintenus de manière durable. C'est alors que seront mesurés l'efficacité, l'effectivité, l'impact et la viabilité d'ensemble du PARA. Le

promoteur du projet, en collaboration avec les organes de financement et les dirigeants traditionnels, se chargera du suivi externe. Ce suivi devra être effectué annuellement pendant au moins deux ans. Il sera fait appel à un certain nombre d'indicateurs pour mesurer la performance, les impacts et les résultats des activités d'indemnisation et de réinstallation. Ces indicateurs viseront à mesurer la situation physique et socio-économique des personnes affectées par le projet pour connaître et orienter leur bien-être social.

**Tableau 3: Rôles dans le suivi**

<b>Acteurs</b>	<b>Rôle</b>
ANR	Principale agence et institution de coordination pour l'évaluation aussi bien interne qu'externe du suivi de la mise en œuvre du PAP.
DDC	Sensibilisation pour une implication adéquate des PAP Suivi périodique des impacts du PAR et du développement induits par le projet
Département du foncier	Suivi régulier pour s'assurer que le montant des compensations approuvées est payé
ANE	Suivi régulier de la mise en œuvre du PAR et de ses impacts environnementaux s'il y a lieu
Conseils régionaux	Suivi périodique des impacts du PAR et du développement induits par le projet
Consultant externe et BAD	Suivi externe, évaluation et audit de la mise en œuvre du PAR.

## **7. COUT ESTIMATIF**

En prenant en compte les indicateurs pertinents tels que la perte de moyen de subsistance, l'étendu et les effets de l'impact, les facteurs économiques et institutionnels, entre autre, le coût, hors imprévus et aléas, de l'indemnisation et de la restauration des revenus des PAP a été estimé à 5 900 000 GMD. Ceci est équivalent à environ 149 556 Euro et devra être payé par le gouvernement de la Gambie.

## **8. CALENDRIER DE MISE EN OEUVRE**

Le calendrier de mise en œuvre de principales activités est décrit dans tableau 4 ci-dessous.

## **9. PUBLICATION DE L'INFORMATION**

Ce PAR sera publié en Gambie par l'ANR qui mettra des copies à la disposition du publique des copies à son siège et distribuera des copies aux PAP ainsi qu'au bureau des conseils régionaux couvrant ces zones. La BAD publiera ce PARA électroniquement sur son site web.

## **10 CONCLUSION**

Le projet facilitera l'acheminement des produits agricoles vers les marchés, permettant ainsi de réduire les pertes agricoles après la récolte et de promouvoir les activités socio-économiques. Cependant, la construction du pont affectera 178 personnes comprenant 3 agriculteurs, 115 vendeurs établis sur les deux rives du fleuve Gambie et environ 60 employés de l'APG travaillant sur le bac au point de passage à Yelitenda/Bambatenda. Avec la mise en œuvre de mesures de mitigation, l'impact négatif sur le plan social sera minimal. Le projet offrira des d'importante opportunités socioéconomiques pour les communautés et la population de la zone ainsi que beaucoup d'autres bénéfices aux niveaux local, régional et national.

**Tableau 4: Calendrier de mise en œuvre des principales activités**

Activités principales	Année 1				Année 2				Année 3				Année 4				Année 5			
	Q1	Q2	Q3	Q4	Q1	Q2	Q3	Q4	Q1	Q2	Q3	Q4	Q1	Q2	Q3	Q4	Q1	Q2	Q3	Q4
Education et sensibilisation pour les agriculteurs les vendeurs et le personnel de l'APG																				
Budgétisation et mise à disposition des ressources																				
Paiement des compensations pour les agriculteurs avant le début des travaux de génie civil																				
Suivi-Evaluation du paiement aux PAP y compris le comité de règlement des griefs																				
Sensibilisation et explication des solutions retenues pour le staff du bac																				
Test d'aptitude, relocalisation et arbitrage																				
Mise à niveau et formation																				
Mise en œuvre des différentes solutions pour le personnel de l'APG																				
Suivi-évaluation de la mise en œuvre des solutions pour le personnel affecté de l'APG y compris de comité de règlement des griefs																				