

MINISTERE DE L'ECONOMIE ET DES
FINANCES

SECRETARIAT GENERAL

PROJET D'URGENCE DE
DEVELOPPEMENT TERRITORIAL ET
DE RESILIENCE



BURKINA FASO

*La Patrie ou la Mort, nous
Vaincrons*

Rapport Final

Notice d'Impact Environnemental et Social des travaux de réhabilitation de la gare routière de Pouytenga, province du Kouritenga dans la région du Centre-Est (lot 2)

Janvier 2026

SOMMAIRE

i

LISTE DES TABLEAUX.....	iii
LISTE DES FIGURES	iii
LISTE DES CARTES.....	iii
LISTE DES PHOTOS	iv
LISTE DES ABREVIATIONS, ACRONYMES ET SIGLES	v
RESUME NON TECHNIQUE	vii
NON-TECHNICAL SUMMARY	xix
I. INTRODUCTION.....	1
II. DESCRIPTION DU SOUS PROJET	5
III. CADRE POLITIQUE, JURIDIQUE ET INSTITUTIONNEL	5
IV. DESCRIPTION DE L'ETAT INITIAL DE L'ENVIRONNEMENT.....	34
V. ANALYSE DES VARIANTES DANS LE CADRE DU PROJET	51
VI. ENJEUX ENVIRONNEMENTAUX, ECONOMIQUES ET SOCIAUX.....	60
VII. IDENTIFICATION, ANALYSE ET EVALUATION DES IMPACTS ENVIRONNEMENTAUX ET SOCIAUX.....	65
VIII. IDENTIFICATION, ANALYSE ET EVALUATION DES RISQUES.....	102
9. MESURES ET ACTIONS CLES DU PLAN D'ENGAGEMENT ENVIRONNEMENTAL ET SOCIAL (PEES)	122
10. PLAN DE GESTION ENVIRONNEMENTALE ET SOCIALE (PGES).....	126
11. PLAN DE FERMETURE / REHABILITATION.....	158
12. CONSULTATIONS DES PARTIES PRENANTES.....	161
13. MECANISME DE GESTION DES PLAINTES ET RECLAMATIONS	179
CONCLUSION.....	184
BIBLIOGRAPHIE	185
ANNEXES.....	a

LISTE DES TABLEAUX

Tableau 1 : coordonnées projetées du site de la gare routière de Pouytenga.....	8
Tableau 2: Liste du personnel de chantier.....	2
Tableau 3: Principales conventions intéressant le sous-projet.....	8
Tableau 4: Normes environnementales et sociales (NES) pertinentes pour le sous-projet.....	11
Tableau 5: Normes de rejet de polluants dans l'air au Burkina Faso.....	19
Tableau 6: Normes du bruit au Burkina Faso	19
Tableau 7: Exigences des normes environnementales et sociales applicables au Projet et les dispositions nationales pertinentes	21
Tableau 8:Espèces végétales de la gare de Pouytenga.....	42
Tableau 9: Situation des violences enregistrées dans la commune en 2023.	47
Tableau 10: l'analyse de la variante avec sous-projet en tenant compte des options au plan environnemental, socio-économique et technique	54
Tableau 11: Grille de détermination de l'importance absolue de l'impact.....	67
Tableau 12: Valeur des composantes environnementales affectées par le sous-projet.....	68
Tableau 13: Grille de détermination de l'importance relative	69
Tableau 14: Activités sources d'impact	70
Tableau 15: Milieux récepteurs.....	72
Tableau 16: Interrelations entre activités source d'impact et composantes du milieu.....	76
Tableau 17: inventaire floristique du site de la gare	84
Tableau 18 : Hiérarchisation des risques	103
Tableau 19 : Matrice de détermination du niveau de risques.....	103
Tableau 20 : Risques potentiels liés aux Phases de préparation et de réhabilitation de la gare..	105
Tableau 21 : Risques potentiels en phase d'exploitation/fonctionnement de la gare routière de la gare.....	107
Tableau 22 : Evaluation des risques pendant la préparatoire et de réhabilitation.....	112
Tableau 23 : Evaluation des risques pendant la phase d'exploitation.....	115
Tableau 24 : Synthèse des risques potentiels et mesures de gestion.....	116
Tableau 25: Synthèse des mesures du PEES importantes pour la mise en œuvre du projet.....	122
Tableau 27 : Synthèse de mesures d'atténuation, de compensation et de bonification en phase de préparation et de construction	129
Tableau 27: Synthèse de mesures d'atténuation, de compensation et de bonification en phase de fonctionnement.....	134
Tableau 28 : Plan de suivi environnemental des activités du sous-projet.....	145
Tableau 29 : Plan de surveillance environnementale des activités du sous-projet	148
Tableau 30 : Programme de renforcement des capacités	153
Tableau 31 : Estimation des couts du PGES	155
Tableau 32 : Suivi évaluation de la réhabilitation.....	158
Tableau 33: Synthèse de la consultation des parties prenantes.....	165

LISTE DES FIGURES

Figure 1: Plan de masse de la gare de Pouytenga	1
Figure 2 : Organigramme du Mécanisme de gestion des plaintes EAS/HS.....	183

LISTE DES CARTES

Carte 1: localisation du site du projet.....	5
--	---

Carte 2: Localisation du site de la gare routière de Pouytenga.....	7
Carte 3: Carte des zones d'influence du sous-projet.....	35
Carte 4: localisation de la commune de Pouytenga	36
Carte 5: Réseau routier de la commune de Pouytenga.....	37
Carte 6: Relief du site et environnant.....	38
Carte 7: Typologie des sols du site et environnant.	39
Carte 8: occupation des terres du site et environnant.....	40
Carte 9: réseau hydrographique du site et environnant.....	41

LISTE DES PHOTOS

Photo 1: image Google Earth du site du sous projet	6
Photo 2: images du site de la gare de Pouytenga	7
Photo 3: vue de quelques pieds d’Azadirachta indica.....	42
Photo 4:Rencontre avec le DRE/Centre-Est	162
Photo 5: Échange avec le Directeur Régional en Charge des Infrastructures.....	162
Photo 6: Rencontre avec la Directrice Régionale en charge de l’Action Sociale du Kouritenga	162
Photo 7:Rencontre avec PDS de Pouytenga.....	163
Photo 8 : Rencontre avec les femmes de la gare de Pouytenga	163
Photo 9:Rencontre avec les commerçants de la gare de Pouytenga.....	163
Photo 10: Rencontre avec le Syndicat de la gare de Pouytenga	164
Photo 11: Rencontre avec le Médecin Chef du District de Pouytenga	164

LISTE DES ABREVIATIONS, ACRONYMES ET SIGLES

APR	Analyse Préliminaire des Risques
AN	Assemblée Nationale
ANEVE	Agence Nationale des Évaluations Environnementales
BDOT	Base de Données d'Occupation des Terres
CPR	Cadre de Politique de Réinstallation
CES	Cadre Environnemental et Social
CEDL	Commission Environnement et Développement Local
CGES	Cadre de Gestion Environnementale et Sociale
COGES	Comité de Gestion Environnementale et Sociale
COTEVE	Comité Technique sur les Évaluations Environnementales
CVD	Comité Villageois de Développement
DGEAP	Direction Générale des Espaces et des Aménagements Pastoraux
DGESS	Direction Générale des Etudes et des Statistiques Sectorielles
DGFOMR	Direction Générale du Foncier, de la Formation et de l'Organisation du Monde Rural
DGPA	Direction Générale des Productions Animales
DGPER	Direction Générale de la Promotion de l'Economie Rurale
DGPV	Direction Générale des Productions Végétales
DGRH	Direction Générale des Ressources Halieutiques
DGSV	Direction Générale des Services Vétérinaires
DRTEE	Direction Régionale de la Transition Ecologique et de l'Environnement
EAS	Exploitation et Abus Sexuel
EIES	Étude d'Impact Environnemental et Social
EPI	Équipement de Protection Individuelle
GES	Gaz à Effets de Serre
GIRE	Gestion Intégrée des Ressources en Eau
HS	Harcèlement Sexuel
IA	Importance Absolue
VCA	Valeur de la Composante Affectée
IEC	Information-Éducation-Communication
IST	Infection Sexuellement Transmissible
MATD	Ministère de l'Administration Territoriale et de la Décentralisation
MGP	Mécanisme de Gestion des Plaintes
MRAH	Ministère des Ressources Animales et Halieutiques
MST	Maladie Sexuellement Transmissible
NIES	Notice d'Impact Environnemental et Social
ODD	Objectifs de Développement Durable
OMD	Objectifs du Millénaire pour le Développement
OMS	Organisation Mondiale de la Santé
ONEA	Office National de l'Eau et de l'Assainissement
ONG	Organisation Non Gouvernementale

PANA	Programme d'Action National d'Adaptation à la Variabilité et aux Changement Climatiques
PANE	Plan d'Action Nationale pour l'Environnement
PANED	Plan d'Action National d'Éducation Environnementale pour le Développement durable
PAN/LCD	Plan d'Action National de Lutte Contre la Désertification
PNA	Plan National d'Adaptation aux Changements Climatiques
PNAT	Politique Nationale d'Aménagement du Territoire
PNDD	Politique Nationale du Développement Durable
PNDES	Plan National pour le Développement Economique et Social
PNE	Politique Nationale en matière d'Environnement
PNH DU	Politique Nationale de l'Habitat et du Développement Urbain
PNHP	Politique Nationale d'Hygiène Publique
PNG	Politique Nationale du Genre
PNP	Politique Nationale de Population
PNSFMR	Politique Nationale de Sécurisation Foncière en Milieu Rural
PNSR	Programme National du Secteur Rural
PDIC	Projet de Développement Intégré Communal
PGES	Plan de Gestion Environnementale et Sociale
PUDTR	Projet d'Urgence de Développement Territorial et de Résilience
PV/VIH	Personne Vivant avec le Virus de l'Immunodéficience Humaine
RAF	Réorganisation Agraire et Foncière
RIA	Robinet d'Incendie Armé
RTB	Radiodiffusion Télévision du Burkina
RGPH	Recensement General de la Population et de l'Habitation
SCADD	Stratégie de Croissance Accélérée et de Développement Durable
SDAU	Schéma Directeur d'Aménagement Urbain
SDR	Stratégie de Développement Rural
SFI	Société Financière Internationale
SINEau	Système National d'Information sur l'Eau
SONABEL	Société Nationale Burkinabé d'Electricité
TDR	Termes De Référence
UCP	Unité de Coordination de Projet
VBG	Violence Basée sur le Genre
VIH/SIDA	Virus de l'Immunodéficience Humaine/Syndrome d'Immuno- déficience Acquise

RESUME NON TECHNIQUE

1.CONTEXTE ET JUSTIFICATION

Le Projet d'Urgence de Développement Territorial et de Résilience (PUDTR) est un projet mis en œuvre par l'Etat burkinabè avec l'appui financier et technique de la Banque mondiale ayant pour objectif principal de permettre la reprise des activités socio-économiques notamment la production agricole dans les régions fortement impactées par l'insécurité. Dans le cadre de la mise en œuvre de la composante 3, il est prévu la réhabilitation de la gare routière Pouytenga. Au regard de la nature des activités projetées, le sous projet est susceptible de générer des incidences sur l'environnement. Conformément aux dispositions du CGES du PUDTR et aux résultats du screening E&S, les travaux de réhabilitation de la gare routière de Pouytenga sont assujettis à la réalisation de Notice d'Impact Environnemental et Social (NIES).

C'est dans ce cadre que s'inscrit l'élaboration de la présente Notice d'Impact Environnemental et Social.

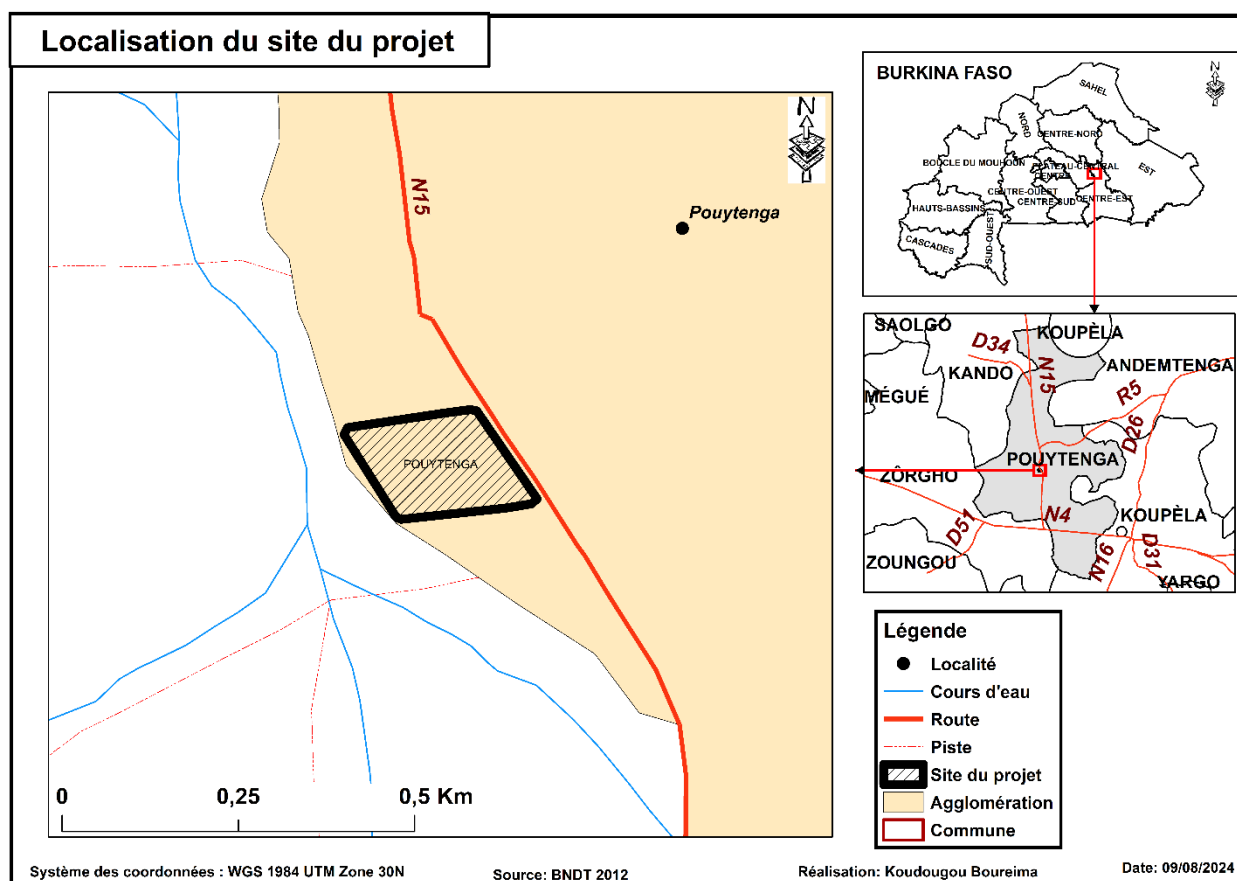
2. BREVE DESCRIPTION DU SOUS-PROJET

Le Projet d'Urgence de Développement Territorial et de Résilience (PUDTR) est une initiative du Gouvernement du Burkina Faso avec l'appui financier de la Banque Mondiale. Il est mis en œuvre par le Ministère de l'Economie, des Finances et de la Prospective. Pour ce faire, une Unité de Coordination du Projet a été mise en place. L'unité de coordination du projet (UCP) est responsable de la coordination du projet, des activités fiduciaires, du suivi, de l'évaluation et des activités de communication. L'UCP signera un contrat de gestion délégué avec l'Agence de Conseil et de maîtrise d'Ouvrage Délégué en Bâtiment et Aménagement Urbain (ACOMOD) FASO.

- **Localisation du sous projet**

Le sous projet est localisé dans la commune urbaine de Pouytenga, dans la province du Kouritenga, région du Centre Est.

Le site de la gare est localisé au centre-ville de Pouytenga. Il a une superficie de 2,81 ha et à 5m de la RN15.



La cartographie du diagnostic situationnel du site montre qu'il existe des kiosques, des boutiques, des bâtiments administratifs et d'hébergement, un hall d'attente, une mosquée sur l'emprise et hors de la gare.

• **Caractéristiques techniques du sous projet de réhabilitation**

Les infrastructures suivantes sont prévues dans le cadre du sous-projet :

- un hall d'attente,
- un quai d'embarquement,
- un bâtiment administratif,
- un parking pour 2 roues ;
- des guichets,
- des magasins ;
- des allées piétons,
- un parking pour dépôt minute et
- un parking longue durée pour véhicules personnels.

Il est prévu dans le cadre des travaux de réhabilitation de la gare routière l'assainissement extérieur et intérieur. Le drainage des eaux de ruissellement sera essentiellement réalisé par la mise en place des caniveaux bétonnés préfabriqués ou coulés sur place avec des bordures ajourées séparant le caniveau de la chaussée. Le drainage transversal sera assuré par des dalots.

3.CADRE POLITIQUE, JURIDIQUE ET INSTITUTIONNEL

Le cadre politique applicable au Projet comprend une série de référentiels en cours de mise en œuvre au Burkina Faso. Ces politiques et plans regroupent entre autres : (i) Plan d'Action pour la Stabilisation et le Développement, (ii) Plan National de Développement Economique et Social

phase 2, (iii) Politique Nationale de Développement Durable, (iv) Politique et stratégie en matière d'eau, (v) la politique sectorielle environnement eaux et assainissement, (vi) Politique Nationale d'Aménagement du Territoire, (vii) Stratégie Nationale Genre du Burkina Faso ; (viii) Plan national d'adaptation aux changements climatiques (ix) Politique sectorielle « Infrastructures de Transport, de Communication et d'Habitat » (PS-ITCH), et (x) Politique sectorielle infrastructures de transport, de communication et d'habitat 2018 - 2027.

Le Burkina Faso a pris un certain nombre d'engagements au niveau international dans le cadre de conventions ratifiées et qui le contraignent à observer au niveau national, des mesures de préservation de l'environnement pour un développement durable. Ce dispositif est complété par de nombreux textes de lois élaborés par les différents départements ministériels qui règlementent la mise en œuvre d'un certain nombre d'activités parmi lesquelles celles exécutées par le Projet.

Les textes adoptés sur le plan national encadrant les activités du présent sous projet sont (i) la Constitution du 02 Juin 1991, (ii) le Code de l'Environnement, (iii) la Loi d'orientation relative à la gestion de l'eau, (iv) le Code de Santé Publique, (v) la Loi 28-2008/AN du 13 mai 2008 portant Code du travail.

Le cadre juridique comprend les lois et textes

Par ailleurs sept (07) des dix (10) Normes du cadre Environnemental et Social (CES) de la Banque Mondiale sont pertinentes dans la mise en œuvre du PUDTR et pour le sous-projet. Il s'agit des normes 1, 2, 3, 4, 6, 8 et 10. En plus de ces normes, les Directives Environnementales, Sanitaires et Sécuritaires (DESS) générales, la Note de bonnes pratiques sur les EAS/HS dans le cadre du financement de projets d'investissement comportant de grands travaux de génie civil de la Banque mondiale et les normes internationales du travail s'appliquent au présent sous projet.

La tutelle du sous-projet est le ministère de l'Économie et des Finances la gestion technique est assurée par l'UCP du PUDTR.

Le Ministère en charge de l'Environnement, à travers l'Agence Nationale des Évaluations Environnementales (ANEVE) assure la coordination de la mise en œuvre et du suivi de la politique nationale en matière d'évaluation environnementale, d'inspection environnementale et d'audit environnemental. L'ANEVE et les services techniques régionaux et provinciaux en charge de l'environnement assurent le suivi environnemental et social externe.

4.DESCRPTION DE L'ETAT INITIAL DE L'ENVIRONNEMENT

Milieu physique

Relief : Le relief de zone d'étude est fonction de la structure géologique en place. Le relief est dans l'ensemble faiblement ondulé et dominé par des glacis, des buttes cuirassées et des collines. Les plus faibles altitudes (275-280 m) se rencontrent aux extrémités Nord et Sud de la commune, et les plus fortes altitudes (316-335 m) occupent d'Est en Ouest, la partie centrale de la commune.

Climat : La zone d'étude est soumise à l'influence d'un régime de climat tropical de type soudano-sahélien et subit une alternance de deux (2) saisons, à savoir, une saison pluvieuse (5 mois) et une saison sèche (7 mois). Les vents d'harmattan, de direction Nord-Est Sud-ouest dont la vitesse varie entre 0,87 à 2,5 m/S, prédominent durant toute cette saison sèche.

Elle est située entre les isohyètes 600 mm et 1 000 mm, et marquée par une inégale répartition spatio-temporelle des précipitations.

La commune de Pouytenga a enregistré au cours des dix dernières années (2011-2020), une pluviométrie moyenne de 709,2 mm pour une moyenne de quarante-huit (48) jours de pluie (PCD Pouytenga).

Sols : En se référant à la base de données du Bureau national des sols (BUNASOL), les types de sols rencontrés dans la commune de Pouytenga sont les suivants :

- les sols ferrugineux tropicaux lessivés à tâches et concrétions qui occupent 53,7% du territoire communal.
- les lithosols ou sols peu évolués qui proviennent de l'érosion et occupent 46, 3%. Ils occupent la moitié Nord de la commune.

Hydrographie : Le réseau hydrographique de la zone du sous projet s'organise autour du bassin versant Nakambé et plus précisément du sous-bassin versant de Itenga. La ville est ceinturée par deux (2) cours d'eau qui se rejoignent à l'aval du barrage de Pouytenga avant de rejoindre l'affluent du Rougda-Moumudi, principal cours d'eau de la province du Kourittenga. L'absence d'ouvrages de franchissement au niveau de ces cours d'eau avait amené les autorités municipales à penser l'extension de la ville plutôt vers le Nord.

Milieu biologique

Végétation : La végétation de la commune de Pouytenga est caractérisée par une savane arbustive composée de diverses espèces végétales. Les principales espèces végétales rencontrées sont : le karité (*Vitellaria paradoxa*), le néré (*Parkia biglobosa*), le tamarinier (*Tamarindus indica*), le raisinier (*Lannea microcarpum*), le baobab (*Adansonia digitata*) et le fromager (*Bombax costatum*). Un inventaire des espèces végétales de l'emprise du site a permis de dénombrer au totale 55 pieds riche de 04 espèces dont 4 pieds de *Peltophorum ferrugineum*, 37 pieds de *Azadirachta indica*, 9 pieds de *Khaya senegalensis*, et 5 pieds de *Bligia sapida*.

Milieu humain

Selon les résultats préliminaires du cinquième Recensement général de la population et de l'habitation (RGPH) réalisé en 2019 au Burkina Faso par l'Institut national de la statistique et de la démographie (INSD), la population de la commune de Pouytenga est de 118 511 habitants composés de 56 500 hommes (47,67 %) et de 62 011 femmes (52,33 %), soit un rapport de masculinité de 91. Cette population représente 24,69% de la population de la province du Kouritenga qui est de 479 930 habitants et 7,50 % de la population de la région du Centre-Est qui s'élève à 1 578 075 habitants.

5. ANALYSE DES VARIANTES

L'analyse des variantes a porté sur une situation avec ou sans sous projet de réhabilitation de la seule gare de Pouytenga. L'analyse révèle que c'est l'option « Avec sous projet » qui a de la plus-value économique apportée aux communautés bénéficiaires et est en cohérence avec les politiques du Gouvernement du Burkina Faso avec un budget modeste. Trois (03) critères ont été considérés :

Le critère environnemental : il s'agit à ce propos d'envisager de minimiser par tous les moyens possibles les impacts négatifs que pourrait avoir le projet sur son environnement.

Le critère socio-économique : prévoir tous les moyens possibles afin que le projet exerce moins d'influence négative sur le social et sur l'économie.

Le critère technique ou opérationnel : faire l'usage des dispositions techniques et opérationnelles pour rendre le projet viable, crédible et bénéfique aux populations. Le critère technique prend en compte la faisabilité technique du projet.

Pour l'option avec projet, trois (03) variantes ont été analysées. Il s'agit de la réalisation d'une nouvelle gare routière, de l'approvisionnement en eau et en énergie.

La variante réalisation d'une nouvelle gare a été examinée mais n'a pas été retenue car cela aurait nécessité de longues procédures pour la recherche d'un nouveau site alors que le temps imparti pour l'exécution du sous-projet est aujourd'hui limité. Par ailleurs cela aurait nécessité un budget plus élevé pour rendre opérationnel cette nouvelle gare car elle nécessiterait l'aménagement de voie d'accès et d'autres commodités dévolues au fonctionnement d'une gare routière.

Le choix de l'alimentation en eau de la gare routière se posait entre deux options :

Un forage autonome : Solution coûteuse à l'investissement mais assurant une indépendance par rapport au réseau public.

Un raccordement au réseau l'Office National de l'Eau et de l'Assainissement (ONEA) : Solution moins coûteuse à l'investissement mais soumise à la qualité et à la continuité du service fourni par l'ONEA.

Pour alimenter en énergie la gare routière, trois solutions sont envisageables :

L'installation d'un groupe électrogène : Cette option, bien que rapide à mettre en œuvre, entraînerait des coûts d'exploitation élevés en raison de la consommation de carburant et une empreinte environnementale élevée.

Le recours à l'énergie solaire : Cette solution, plus respectueuse de l'environnement, nécessiterait un investissement initial important pour l'achat des panneaux solaires et des batteries de stockage. De plus, un entretien régulier serait nécessaire pour garantir le bon fonctionnement de l'installation. Le raccordement au réseau électrique de la Société Nationale d'Electricité (SONABEL) : Cette option, la moins coûteuse à l'investissement, permettrait de bénéficier d'une alimentation électrique continue et fiable, compte tenu de la proximité de la gare avec le réseau existant.

En définitive, il est donc recommandé de réaliser le sous projet dont les impacts positifs, pour les populations et l'environnement, dépassent largement les impacts négatifs. Pour l'approvisionnement en eau de la gare routière, l'utilisation d'un forage/AEP équipé d'un système solaire est retenue combinée à une connexion avec le réseau ONEA. Pour l'approvisionnement en énergie, la combinaison du solaire et du réseau raccordé à la SONABEL est retenue pour alimenter la gare routière en énergie électrique.

6. ENJEUX ENVIRONNEMENTAUX, ECONOMIQUES ET SOCIAUX

Les principaux enjeux environnementaux et sociaux de chaque composante découlent de l'analyse de l'état de référence de l'environnement de la zone du sous-projet et la description de activités projetées.

- **Au plan environnemental**

- ✓ La gestion déchets liés au chantier
- ✓ La préservation de la qualité de l'air
- ✓ La protection de la qualité du sol et des ressources en eau
- ✓ La gestion des déchets et la limitation des pollutions

- ✓ La restauration et la réhabilitation des bases de chantiers
- ✓ La résilience aux changements climatiques
- **Au plan socio-économique**
 - ✓ La préservation de la santé et la sécurité des personnes (personnel de chantier et populations environnantes)
 - ✓ Les emplois et les opportunités économiques pour les populations locales
 - ✓ L'amélioration de la qualité de vie des communautés locales
 - ✓ L'accessibilité aux services de base
 - ✓ L'inclusion sociale et conflits sociaux
 - ✓ La gestion des risques de VBG, EAS/HS/VCE et d'IST

7. IDENTIFICATION ET EVALUATION DES IMPACTS ET PROPOSITIONS DE MESURES D'ATTENUATION

Les impacts potentiels du sous-projet sont générés par les activités réalisées lors des phases de travaux de réhabilitation et d'exploitation. Durant ces deux phases, les impacts seront :

Impacts positifs

Phase de réhabilitation

- la création d'emplois par le recrutement la main d'œuvre locale sur le site du sous-projet ;
- le développement d'opportunités d'affaires pour les restaurateurs et autres détenteurs de petits commerces.

Phase d'exploitation

- la création d'emplois dans le secteur du transport et par les activités connexes ;
- L'amélioration de l'offre de services dans le secteur des transports ;
- la mise à dispositions d'un meilleur cadre pour l'embarquement et le débarquement des passagers ;
- L'amélioration de l'assiette fiscale de la commune par le paiement des taxes par les transporteurs ;
- Contribution à l'urbanisation et au développement socio-économique de la commune ;
- L'embellissement du paysage et de la ville ;
- le développement des activités socio-économiques dans la zone ;
- le renforcement des capacités techniques et organisationnelles des acteurs du transport,
- l'amélioration des conditions de travail des chauffeurs et transporteurs.
- Etc..

Impacts négatifs

Phase de réhabilitation

On notera :

- une augmentation du niveau du bruit due aux travaux d'aménagement ;
- la pollution de l'air ;
- les pollutions des sols dues aux fuites des huiles usées des engins et à la production des eaux lors des travaux de réhabilitation. (En phase de réhabilitation, les eaux usées ainsi

que les huiles usées proviendraient des dépôts des matériaux et des fuites au niveau des engins du chantier);

- la transformation du paysage durant la période des travaux ;
- .

Phase d'exploitation

Les impacts négatifs porteront sur :

- la perturbation des activités des transporteurs et des chauffeurs,
- les pollutions des sols ;
- la pollution de l'air ;
- la pollution des eaux dues à la production de déchets solides et liquides ;
- le risque de conflits entre les transporteurs.

8. EVALUATION DES RISQUES

Les risques environnementaux et sociaux liés aux activités du sous-projet se résument :

- **Au plan environnemental**, les risques se définissent comme suit :
 - le risque de pollution de l'air, du sol, des eaux de surface et des eaux souterraines par les déchets issus du chantier et du fonctionnement de la gare routière (biodéchets, emballages, etc.);
 - le risque de nuisances sonores pour les riverains, le personnel des chantiers,.
- **Au plan social, les risques sociaux**, les principaux risques sociaux liés aux activités du sous-projet sont :
 - l'augmentation des risques de transmission des IST et du VIH/SIDA, et de développement des VBG, VCE, EAS et HS;
 - le risque d'incendies et/ou d'électrocution pour les usagers de la gare routière par manque d'attention lors des branchements (recharge de portables, et autres matériels électriques.);
 - le risques d'incendie et d'explosion dû à l'usage à la manutention ou au mauvais stockage de produits inflammables et à la concentration des véhicules sur le site,
 - le risque de collision et d'accident sur le site de la gare,
 - risques d'accidents de travail ou de circulation liés aux mouvements des camions/car à l'intérieur de la gare routière pour les arrivées et départs ;
 - les risques pour la santé (hygiène) des usagers de la gare routière lié à l'exposition aux ordures et la stagnation d'eaux usées sources de contamination des personnes à travers les mouches et les moustiques ;
 - le risque de détérioration des vestiges archéologiques en phase des travaux ;
 - le risque de conflits entre le personnel du chantier et la population riveraine
 - les risques de malfaçons ;
 - les risques d'endettement des entreprises auprès des fournisseurs et prestataires locaux et de non-paiement des salaires des ouvriers,
 - Risque de stationnement anarchiques des transporteurs pour embarquer et débarquer les passager et les marchandises
 -
 - risque de stationnement

9.PLAN DE GESTION ENVIRONNEMENTALE ET SOCIALE (PGES)

Mesures de bonification

Les mesures de bonification permettent d'accroître l'importance ou la valeur des impacts positifs du sous projet. Elles portent entre autres sur la recherche des voies et moyens pour permettre aux populations riveraines d'améliorer leurs revenus et la qualité de vie.

Pendant sa mise en œuvre, le sous projet comporte des impacts positifs qui pourront être bonifiés par les mesures ci-après :

- Privilégier le recrutement du personnel d'exécution (ouvriers non qualifiés et manœuvres) au niveau local ; l'entrepreneur en charge des travaux sera encouragé à recruter la main-d'œuvre locale pour les emplois non qualifiés ;
- Faire recours aux entreprises et associations professionnelles locales pour l'achat des biens et des services ;
- Renforcer les capacités organisationnelles et techniques des COGES pour assurer une bonne gestion de la gare routière,
- prévoir l'embellissement de la gare à travers un aménagement paysagers et la réalisation d'une plantation d'alignement,
- Confier la réalisation des plantations d'alignement et de l'aménagement paysager aux associations locales évoluant dans le domaine de l'environnement à l'aide de contrat ou protocole. Ce document fera ressortir clairement les devoirs et les obligations de résultats des associations et les sanctions encourues en cas de non-respect de ces obligations.

Mesures de compensation

Les mesures compensatoires devraient concerner les pertes arbres privés, les pertes de terre, la destruction d'infrastructures et les pertes économique due au sous projet. La nature des travaux qui consistent en une réhabilitation d'infrastructures existantes d'une gare font ressortir qu'aucun arbre ne sera abattu. Aussi aucune perte de terre, d'infrastructures ni de perte économique n'est recensé. De ce faite aucune mesure de compensation n'est prévu dans le cadre de ce sous projet.

Mesures d'atténuation

Les principales mesures d'atténuation des impacts négatifs et des risques du sous projet sont :

- Inclure dans le DAO et prévoir dans le budget du projet les ressources suffisantes pour la mise en œuvre efficient des mesures environnementales et sociales découlant du PGES ;
- Recruter et mobiliser à temp plein un spécialiste HSE aussi bien au niveau de l'entreprise qu'au niveau de la mission de contrôle ;
- Elaborer et mettre en en œuvre (Plan de Gestion Environnemental et Sociale de Chantier (PGESC), Plan l'Hygiène, Santé et Sécurité (PHSS), plan de gestion des déchets (PGD), Plan de Protection Environnementale et Sociale PPES...) ;
- Sensibiliser les travailleurs du chantier et les populations riveraines sur les risques sanitaires et sécuritaires pendant les travaux de réhabilitation de la gare ;
- Equiper la gare de différents fûts pour le tri et la collecte des déchets de la gare pendant son exploitation ;
- Sensibiliser le personnel exploitant de la gare ainsi que les populations riveraines sur l'assainissement du site et sur la gestion des déchets ;
- Signer un contrat de ramassage avec une organisation locale œuvrant dans ce domaine ;

- S'assurer de l'évacuation régulière des déchets vers des sites reconnus par la municipalité ;
- Sensibiliser les ouvriers sur l'hygiène santé sécurité ;
- Sensibiliser le personnel, travailleurs du chantier, les usagers de la gare ainsi que les populations riveraines sur le VIH/SIDA et les IST ;
- Sensibiliser les travailleurs du chantier, les usagers de la gare et les populations sur les VBG, EAS HS,
- Mettre en place des mesures de gestion santé sécurité au travail (balisage du chantier ; dotation des EPI; disponibiliser une trousse de secours, assurance TRC, gestion des accidents incidents ;
- Mettre en place et entretenir régulièrement le dispositif de lutter contre les incendies ;
- Préparer et opérationnaliser et faire respecter un plan de circulation à l'intérieur de la gare ;
- Sensibiliser les compagnies de transport et les usagers de la gare sur l'entretien de l'infrastructures et sur les risques ;
- Renforcer les capacités du COGES et des agents communaux sur la bonne gestion de la gare et assurer la pérennité de l'ouvrage ;
- Opérationnaliser un plan de gestion des déchets de la gare en phase exploitation (disponibiliser des poubelles de pré-collecte des déchets, transport et stockage dans un site approprié au niveau de la commune) ;
- Maintenir le dialogue permanent avec les parties prenantes.

Mesures de prévention violences basées sur le genre (VGB), VCE, EAS/HS

La gestion des plaintes relatives aux VBG suit une procédure particulière sans complaisance et une attention particulière doit être accordée la lutter contre lesdites violences :

- s'assurer que le code de bonne conduite est affiché sur le chantier et est connu de tous ;
- signaler tout cas de violences auprès des points focaux EAS/HS du PUDTR, des autorités administratives, judiciaires, de l'UGP ;
- mettre tout en œuvre pour protéger les victimes potentielles ;
- s'assurer que le plan d'action EAS/HS est bien diffusé pendant la phase de construction (ouvriers surtout, les fournisseurs, sous-traitants, consultants et autre parties prenante) et pendant la phase d'exploitation auprès des parties prenantes (travailleurs, visiteurs) ;
- engager les procédures prévues par le plan d'action EAS/HS pour sanctionner les auteurs.

En plus de ces mesures, le plan d'action EAS/HS du PUDTR doit être suivi.

Suivi et surveillance environnementale et social

Les composantes de l'environnement qui feront l'objet de **suivi et de surveillance** environnementaux sont :

- la gestion des déchets et des effluents liquides ;
- la plantations d'arbres ;
- la sécurité du personnel, des populations locales et des usagers ;
- l'état sanitaire du personnel de chantier et des populations riveraines ;
- le climat social ;
- la mise en œuvre du programme de sensibilisation à l'endroit des travailleurs, des populations et des usagers ;

- la mise en œuvre du Plan de Gestion Environnementale et sociale (PGES) du chantier ;

Les principaux indicateurs à suivre lors de la mise en œuvre des mesures environnementales et sociales, concernent notamment les normes de rejets (les résultats sur les rejets seront comparés aux recommandations du Décret n°2001/185/PRES/PM/MEE du 07 mai 2001 portant fixation des normes de rejets de polluants dans l'air, l'eau et le sol. Le décret fixe les normes de rejets et de polluants dans l'air, l'eau et le sol), le nombre d'emplois créés, etc.....

Renforcement des capacités

Les activités de renforcement des capacités sont entre autres :

- formation du personnel du chantier sur le Code de bonnes conduites ;
- formation sur les activités de Surveillance et de suivi environnementaux du projet ;
- formation du personnel/travailleurs, prestataires et fournisseurs sur les risques liés à la réalisation du sous-projet sur les populations locales, notamment sur les thèmes suivants : Violences Basées sur le Genre (VBG), y compris les Exploitations et Abus Sexuels et Harcèlement Sexuel (EAS/HS), Violence Contre les Enfants (VCE), Mécanisme de Gestion des Plaintes (MGP), pollution et dommages pendant les travaux, hygiène, santé, sécurité au travail, code de bonne conduite, situation sécuritaire, etc.;
- organisation de séances d'information, d'éducation et de communication (IEC) à l'intention des populations locales afin de mieux leur faire prendre conscience des risques liés à la mise en œuvre du Projet, et de leur atténuer. On prendra en compte les mesures préventives et de réponse de lutte contre la VBG, y compris les EAS/HS, tels que les Codes de bonne Conduite, les MGP, etc.
- Sensibiliser les compagnies de transport et les usagers de la gare sur l'entretien de l'infrastructures et sur les risques ;
- Renforcer les capacités du COGES et des agents communaux sur la bonne gestion de la gare et assurer la pérennité de l'ouvrage ;

La mise en œuvre des mesures de gestion environnementale et sociale devra être assurée par un certain nombre d'acteur à savoir l'UCP/PUDTR, les entreprises chargées des travaux de réhabilitation de la gare routière, la Mission de Contrôle (Ingénieur Conseil), les administrations locales et déconcentrées, la délégation spéciale de Pouytenga, les organisations non gouvernementales (ONG) et les associations de femmes de Pouytenga.

10.Coûts du PGES

Les coûts de mise en œuvre du PGES sont estimés sur la base des estimations des coûts des différents programmes du PGES, ils sont présentés dans le tableau suivant.

PROGRAMME/PLAN	MONTANTS (FCFA)
Programme des mesures d'atténuation et de compensation des impacts	8 500 000
Programme de suivi environnemental	3 000 000

Programme de surveillance environnementale		1 500 000
Programme de renforcement des capacités		3 500 000
Plan de gestion des risques		4.000 000
Plans	Plan de gestion des ressources culturelles physiques	500 000
	Plan d'action relatifs aux déchets	1 000 000
	Plan d'action relatif à la circulation pendant les travaux	1 000 000
	Plan de mesures d'urgence	1 000 000
	Plan de réhabilitation et de fermeture	-
Total		24 000 000 FCFA

Source : Consultant mission d'élaboration du PGES, août 2024

Le coût global du PGES de la NIES s'élève à vingt-quatre millions (24 000 000) francs CFA.

10. Plan de fermeture/Réhabilitation

La fermeture et la réhabilitation font partie des dispositions contractuelles à respecter et comportent les principales activités suivantes : Le nettoyage et la réhabilitation des bases de chantier ; la remise en état des zones d'emprunts y compris leurs végétalisations ; L'élimination adéquate des déchets. Pour une plus grande réussite des activités de fermeture et de réhabilitation des bases et des zones d'emprunt de matériaux, un suivi quotidien sera effectué par l'équipe du service environnement de l'Entreprise d'exécution.

11. Mécanisme de Gestion des Plaintes et réclamations dans le cadre du présent sous projet

Le mécanisme de gestion des plaintes (MGP) est bâti sur la base du MGP élaboré par le PUDTR qui privilégie la résolution à l'amiable des plaintes. A cet effet, le recours à un mécanisme extra-judiciaire de règlement des litiges à l'amiable au niveau local est encouragé, en ayant recours à l'écoute, la concertation et la médiation par des tiers.

Des campagnes d'information ont été et seront menées afin que les populations soient suffisamment informées de l'existence du mécanisme de Gestion des plaintes prônant un règlement à l'amiable des plaintes, toute chose qui réduira sensiblement le recours à la justice formelle qui, du fait des procédures qui lui sont spécifiques peuvent impacter le chronogramme de mise en œuvre des travaux. Dans ce sens un Comité de Gestion des Plaintes (COGEP) liées aux activités du projet qui a été mise en place dans la commune de Pouytenga en mars 2024.

En plus de ce MGP, il existe un Mécanisme le dispositif de gestion des plaintes des travailleurs opérationnel qui prend en charge les plaintes de cette nature.

12. CONSULTATION DES PARTIES PRENANTES

L'objectif global des consultations du public dans le cadre des évaluations environnementales et sociales est d'associer les populations à la prise de décision concernant le projet de réhabilitation de la gare routière de Pouytenga dans la province du Kouritenga région du Centre-Est. Cette consultation a concerné les autorités régionales, provinciales, communales, locales, les associations

de la commune de Pouytenga, les transporteurs, commerçants et commerçantes, les populations riveraines, constituées des habitants des quartiers voisins du site du sous-projet.

En effet, lors des consultations des parties prenantes, les bénéficiaires ont été informés que le sous-projet mettra l'accent sur le recrutement de la main d'œuvre locale pour donner l'opportunité aux jeunes et aux femmes d'être employés. Cette option contribuera à améliorer les conditions des vies des riverains.

Les consultations des parties prenantes et du public qui ont touché 62 personnes dont 16 femmes et 46 hommes, se sont déroulées respectivement du 17 au 30 juillet 2024.

Les points d'intérêts soulevés par les parties prenantes consultées ont porté sur : (i) le recrutement de la main d'œuvre locale pendant la construction ; (ii) la mise en place des panneaux de signalisation lors des travaux ; (iii) la mise en place d'un comité de gestion de l'infrastructure, (iv) l'implication des femmes dans la gestion de la gare.

Compte tenu de la présence d'une flotte de véhicules susceptibles d'engendrer des accidents pendant les phases de construction et d'exploitation, les parties prenantes ont demandé que soient érigés des panneaux de signalisations à l'intérieur et aux alentours du site afin de prévenir ces situations indésirables.

En vue d'assurer une gestion efficace des infrastructures, la mise en place d'un comité de gestion a été également préconisée. Ce comité aura pour mission de gérer durablement les infrastructures au bénéfice de toute la communauté.

Les parties prenantes ont apprécié les mesures annoncées et ont souscrit à leur réalisation.

Le public concerné ainsi que les populations riveraines ont marqué leur accord pour la réalisation du sous-projet de réhabilitation de la gare routière.

NON-TECHNICAL SUMMARY

1. BACKGROUND AND JUSTIFICATION

The Emergency Territorial Development and Resilience Emergency Project (PUDTR) is a project implemented by the Burkinabe State Burkina Faso government with the financial and technical support of from the World Bank. Its main primary objective is to enable the resumption of socio-economic activities, particularly agricultural production, in regions heavily impacted severely affected by insecurity. As part of the implementation of component 3, the rehabilitation of the Pouytenga bus station is planned.

Given the nature of the planned activities, the sub-project is likely to generate environmental impacts. In accordance with the provisions of the PUDTR's Environmental and Social Management Framework (ESMF) and the results of the Environmental and Social (E&S) screening, the rehabilitation works of the Pouytenga bus station are subject to the completion preparation of an Environmental and Social Impact Assessment (ESIA).

It is within this framework that the development of this Environmental and Social Impact Assessment is taking place. This Environmental and Social Impact Assessment has been prepared within this framework.

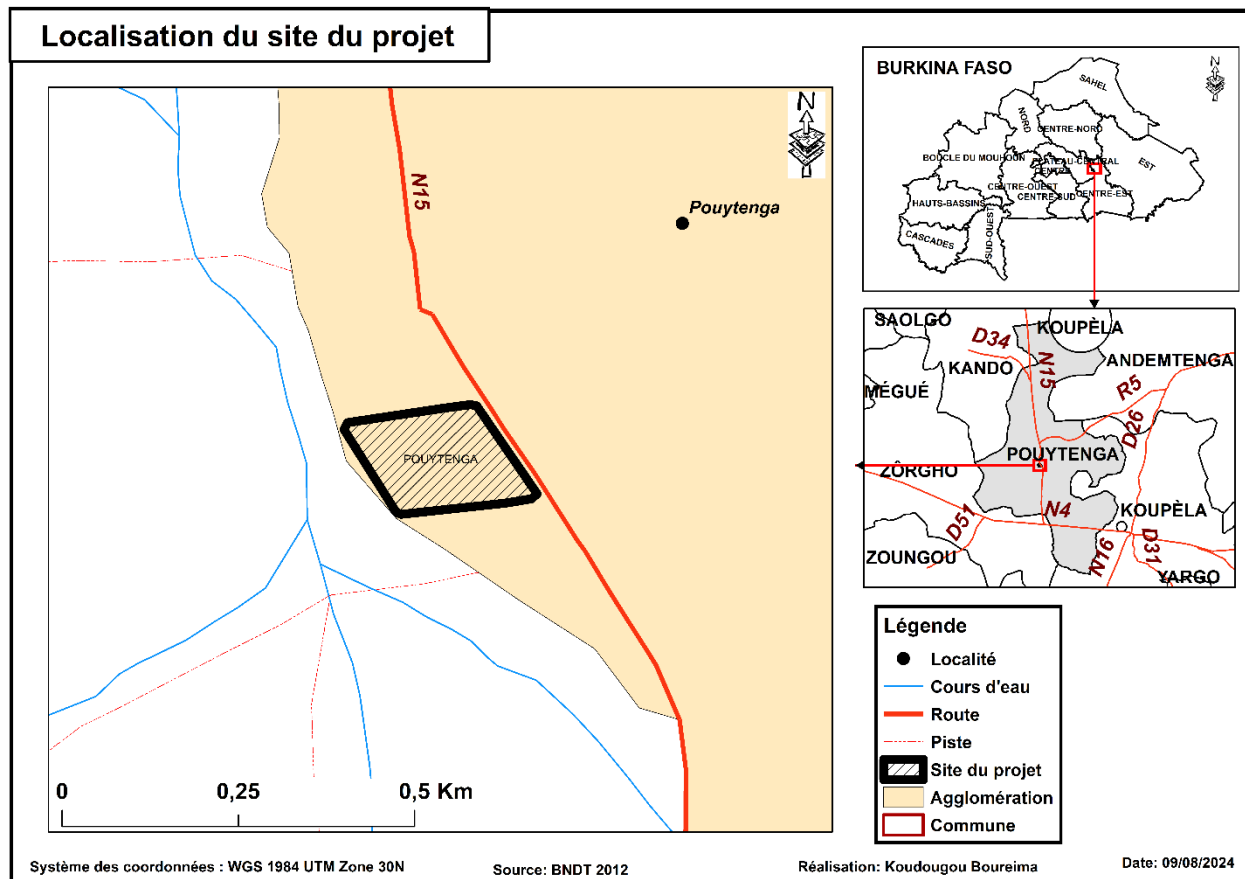
2. BRIEF DESCRIPTION OF THE SUB-PROJECT

The Emergency Territorial Development and Resilience Project (PUDTR) is an initiative of the Government of Burkina Faso with financial support from the World Bank. It is implemented by the Ministry of Economy, Finance, and Prospective Planning. To this end, a Project Coordination Unit has been established. The project coordination unit (PCUPCU) is responsible for project coordination, fiduciary activities, monitoring, evaluation, and communication activities. The PCUPCU will sign a delegated management contract with all sub-project implementing entities.

- **Location of the sub-project**

The sub-project is located in the urban commune of Pouytenga, in the province of Kouritenga, Central-East region.

The station site is located in downtown Pouytenga. It has an area of 2.81 ha. and close toto the RN15.



The mapping of the situational diagnosis of the site shows that there are kiosks, shops, administrative and accommodation buildings, a waiting hall, a mosque on and off the station.

- **Technical specifications of the sub-project**

The following infrastructure is planned as part of the sub-project:

- a waiting hall
- a loading dock
- an administrative building
- a parking for 2 wheels
- counters
- the shops
- pedestrian walkways
- a parking for drop-off minute
- long-term parking for personal vehicles

Exterior and interior sanitation is planned as part of the bus station rehabilitation works. The drainage of runoff water will be mainly carried out by installing prefabricated or poured-in-place concrete gutters with openwork edges separating the gutter from the roadway. Cross drainage will be provided by culverts.

3. POLITICAL, LEGAL AND INSTITUTIONAL FRAMEWORK

The political framework is represented by the PNDES in its axis 2 and the Action Plan for Stabilization and Development (PA-SD). The legal framework includes national laws and regulations and the World Bank's environmental and social requirements. National environmental legislation is based primarily on the constitution of Burkina Faso. Article 14 of the Constitution of

June 2, 1991 and revised by law n°023-2012/AN of May 18, 2012, and all of its amendments, provide that: “the sovereign people of Burkina Faso are aware of the absolute necessity of protecting the environment” and that “wealth and natural resources belong to the people. They are used to improve their living conditions”. Furthermore, article 29 of the same document provides that: “the right to a healthy environment is recognized. The protection, defense and promotion of the environment are a duty for all”. According to article 4 of law n° 006-2013/AN of April 2, 2013, relating to the Environmental Code in Burkina Faso, "environmental assessments" constitute "systemic processes which consist of assessing and to document the possibilities, capacities and functions of the resources of natural systems and human systems in order to facilitate sustainable development planning and decision-making in general, as well as to predict and to manage the negative effects and consequences of particular development proposals”. Decree No. 2015-1187 /PRES-TRANS /PM/ MERH/ MATD /MME/ MS/ MARHASA /MRA/ MICA /MHU/ MIDT/MCT adopted on October 22, 2015, defines the scope of application of the EIA and the NIES. At the end of the annexes to the same decree, the sub-project is classified in category B as development work. It is therefore subject to the production of an environmental and social impact notice (ESIA). Likewise, following the recommendations of the PUDTR CGES, a screening process resulted in the environmental categorization of the planned works in category B as well. Furthermore, eight (08) of the ten (10) standards of the World Bank's Environmental and Social Framework (ESF) are triggered in the implementation of PUDTR. In addition to these standards, the general Environmental, Health and Safety (EHS) Guidelines, ISO45001:2018 and international labor standards apply to the execution work of the bus station rehabilitation sub-project. If there are discrepancies between the different EHS Guidelines and national standards for environmental, social, health and safety management, the most stringent will be retained for this sub-project. The sub-project is overseen by the Ministry of Economy, Finance and Foresight and technical management is provided by the PUDTR UCP. The Ministry in charge of the Environment, through the National Environmental Assessment Agency (ANEVE), ensures the coordination of the implementation and monitoring of national policy on environmental assessment, environmental inspection and environmental auditing. ANEVE and the regional and provincial technical services in charge of the environment provide external environmental and social monitoring.

4. DESCRIPTION OF THE INITIAL STATE OF THE ENVIRONMENT

Physical environment

- **Relief:** The relief of the study area depends on the geological structure in place. The relief is generally slightly undulating and dominated by veneers, armor-plated hills and hills. The lowest altitudes (275-280 m) are found at the northern and southern ends of the municipality, and the highest altitudes (316-335 m) occupy, from east to west, the central part of the municipality.
- **Climate:** The study area is subject to the influence of a tropical climate regime of the Sudano-Sahelian type and undergoes an alternation of two (2) seasons, namely, a rainy season (5 months) and a dry season (7 months). Harmattan winds, from the north-east to the south-west, with speeds varying between 0.87 to 2.5 m/S, predominate throughout this dry season. It is located between the 600 mm and 1,000 mm isohyets, and marked by an unequal spatio-temporal distribution of precipitation. The municipality of Pouytenga has

recorded over the past ten years (2011-2020) an average rainfall of 709.2 mm for an average of forty-eight (48) rainy days (PCD Pouytenga).

- **Soils:** Referring to the database of the National Soils Bureau (BUNASOL), the types of soils encountered in the municipality of Pouytenga are as follows:
 - leached tropical ferruginous soils with spots and concretions which occupy 53.7% of the municipal territory.
 - lithosols or poorly developed soils which come from erosion and occupy 46.3%. They occupy the northern half of the town.
- **Hydrography:** The hydrographic network of the sub-project zone is organized around the Nakambé watershed and more precisely the Itenga sub-watershed. The city is surrounded by two (2) streams which meet downstream from the Pouytenga dam before joining the tributary of Rougda-Moumudi, the main river in the province of Kouritenga. The absence of crossing structures at the level of these rivers had led the municipal authorities to consider extending the city rather to the north.

Biological environment

- **Vegetation:**

The vegetation of the Pouytenga commune is characterized by shrub savanna composed of various plant species. The main plant species encountered are: shea (*Vitellaria paradoxa*), néré (*Parkia biglobosa*), tamarind (*Tamarindus indica*), raisinier (*Lannea microcarpum*), baobab (*Adansonia digitata*) and kapok (*Bombax costatum*).

An inventory of the plant species in the area of the site allowed to count a total of 55 trees, rich in 4 species, including 4 trees of *Peltophorum ferrugineum*, 37 trees of *Azadirachta indica*, 9 trees of *Khaya senegalensis*, and 5 trees of *Bligia sapida*.

- **Human environment**

According to the preliminary results of the fifth General Census of Population and Housing (RGPH) carried out in 2019 in Burkina Faso by the National Institute of Statistics and Demography (INSD), the population of the Pouytenga commune is 118,511 inhabitants, made up of 56,500 men (47.67%) and 62,011 women (52.33%), or a male-female ratio of 91. This population represents 24.69% of the population of Kouritenga province, which is 479,930 inhabitants and 7.50% of the population of the Center-East region, which stands at 1,578,075 inhabitants.

5. VARIANT ANALYSIS

The analysis of the variants focused on a situation with or without a sub-project to rehabilitate the only station in Pouytenga. For each of the variants, three (03) criteria were considered:

- **The environmental criterion:** it is a question here of considering minimizing by all possible means the negative impacts that the project could have on its environment.
- **The socio-economic criterion:** provide all possible means so that the project exerts less negative influence on the social and economic spheres.
- **The technical or operational criterion:** use technical and operational provisions to make the project viable, credible and beneficial to the populations.

The technical criterion takes into account the technical feasibility of the project. The choice of water supply for the bus station was between two options:

- An autonomous borehole: A costly solution to investment but ensuring independence from the public network.
- A connection to the network of the National Office for Water and Sanitation (ONEA): A less expensive solution to investment but subject to the quality and continuity of the service provided by ONEA.

To supply the bus station with energy, three solutions are possible:

- Installing a generator: This option, although quick to implement, would lead to high operating costs due to fuel consumption.
- The use of solar energy: This solution, which is more respectful of the environment, would require a large initial investment for the purchase of solar panels and storage batteries. In addition, regular maintenance would be necessary to guarantee the proper functioning of the installation.
- Connection to the electricity grid of the National Electricity Company (SONABEL): This option, the least expensive to invest in, would make it possible to benefit from a continuous and reliable electricity supply, given the proximity of the station to the existing network.

Ultimately, it is therefore recommended to carry out the sub-project whose positive impacts, for the populations and the environment, far outweigh the negative impacts. For the water supply of the bus station, the use of a borehole/AEP equipped with a solar system is retained, combined with a connection to the ONEA network. For the energy supply, the combination of solar and the grid connected to SONABEL is retained to supply the bus station with electrical energy.

6. ENVIRONMENTAL, ECONOMIC AND SOCIAL ISSUES

• Negative issues

The main negative challenges related to the rehabilitation of Pouytenga bus station are:

- RisksRisk of accidents during the work with construction personnelinvolving both construction workers and local residents;;
- Management of solid and liquid waste during both the construction and operational phases;;
- The spread of Sexually Transmitted Infections (STIs, HIV/AIDS);), and
- The development of increase in Gender-Based Violence (GBV), Exploitation, Sexual Abuse, and Sexual Harassment (ESAH) in the project area.

• Positive issues

The main positive impacts related outcomes of this sub-project are:

- Increased Economic benefits for the population job population through job creation and revenue generated by the operation of the rehabilitated bus station;
- Increased availability transport infrastructure, which will help to open up the commune;
- EnvironnementalPreservation Environmental protection;
- Ensuring the health and safety of workers and the regarding public regarding accidents (workplace-related or traffic accidents).

7. IDENTIFICATION AND EVALUATION OF IMPACTS AND PROPOSALS FOR MITIGATION MEASURES

The potential impacts of the sub-project are generated by the activities carried out during the pre-rehabilitation and operating phases. During these two phases, the impacts will be:

Negative impacts

Rehabilitation phase

It will be noted :

- an increase in the noise level due to development work;
- air pollution ;
- soil pollution due to leaks of used oils from machinery and the production of water during rehabilitation work. (During the rehabilitation phase, wastewater and used oils would come from material deposits and leaks in construction machinery);
- the transformation of the landscape during the construction period;
- the risks of pollution of water resources in the event of accidental spillage of used oil;
- incidents or accidents at work related to the movement of construction vehicles;
- the risks of accidents at work involving workers on the site;
- the risks of spreading sexually transmitted diseases.

Operating phase

The negative impacts will relate to:

- soil pollution;
- air pollution ;
- water pollution due to the production of solid and liquid waste;
- the risk of conflict between carriers.

Positive impacts

Rehabilitation phase

- Creating jobs with the local workforce at the sub-project site;
- Developing business opportunities for restaurateurs and other small business owners.

Operational phase

- Job creation;
- Development of socio-economic activities in the area;
- Strengthening the technical and organizational capacities of local populations;
- Improving the working conditions of drivers and transporters.
-

8. RISK ASSESSMENT

Absolutely! Here's the English translation for the provided French text:

"The environmental and social risks associated with the sub-project activities can be summarized as follows:

✓ **Environnemental Risk:**

- Risk **Environmentally**: The of air, soil, surface water, and groundwater pollution from construction site waste and bus station operations (organic waste, packaging, etc.);
- Risk The of noise pollution for local residents and construction workers.

✓ **Social Risk:**

- Increased risk Socially, the primary risks associated with project The risk of transmission of STIs and HIV/AIDS, and the development of GBV, VAW, SEA, and SH;
- Risk of fire and/or electrocution for bus station users due to a lack of attention during connections (charging charging mobile phones and other electrical equipment);
- Risk of work or traffic accidents related to the movement of trucks/buses within the bus station for arrivals and departures.
- Health risks (hygiene) for bus station users related due to exposure to garbage and stagnant wastewater, which are sources of contamination for people through flies and mosquitoes;
- Risk of damage to archaeological remains during the construction phase;
- Risk of conflicts between construction personnel and local residents.

9. ENVIRONMENTAL AND SOCIAL MANAGEMENT PLAN (ESMP)

Enhancement Measures

Enhancement measures aim to increase the significance or value of the sub-project's positive impacts. They focus on finding ways to help local populations improve their incomes and quality of life. During its implementation, the sub-project will have positive impacts that can be enhanced by the following measures:

- Prioritize local hiring for unskilled labor and manual work; the contractor in charge of the works will be encouraged to recruit local labor for unskilled jobs.
- Source goods and services from local businesses and professional associations.
- Strengthen the organizational and technical capacities of COGES to ensure the efficient management of the bus station.
- Provide for the beautification of the station through landscaping and the planting of trees.
- Entrust the implementation of tree planting and landscaping to local environmental associations through contracts or protocols. This document will clearly outline the duties and performance obligations of the associations, as well as the penalties for non-compliance.

Compensation Measures

Compensation measures should address losses of private trees, land, infrastructure, and economic losses due to the sub-project. The nature of the works, which consists of rehabilitating an existing bus station, means that no trees will be cut down. Additionally, no loss of land, infrastructure, or economic losses has been identified. Therefore, no compensation measures are planned for this sub-project

Mitigation Measures

The main mitigation measures for the negative impacts of the sub-project are:

- Develop and implement (Environmental and Social Management Plan, Occupational Health and Safety Plan, Waste Management Plan, Resettlement Action Plan PAQE, PGESC, PHSS, PGD, PPES, etc.);
- Raise awareness among workers on occupational health and safety;
- Raise awareness among site personnel and Sensitize the project and workers, as well as neighboring populations, on HIV/AIDS and STIs;

- Raise awareness among site Sensitize site workers and populations on GBV, SEA, and ; HS;
- Implement occupational health and safety management measures (site marking; provision of PPE; third-party liability insurance, etc.; accident/incident management);
- Maintain ongoing dialogue with stakeholders.

Prevention Measures for Gender-Based Violence (GBV), SEA, and HS

The management of complaints relating related to GBV follows a specific and uncompromising procedure. Particular attention must be paid to combating such violence:

- Ensure that the code of conduct is displayed on the site and is known to all;
- Report any cases of violence to the SGBVSEA/HS focal points of the PUDTR, administrative and judicial authorities, and the PMU;;
- Make every effort to protect potential victims;
- Ensure that the SGBVSEA/HS action plan is well widely disseminated during the construction phase (especially workers, suppliers, subcontractors, consultants and other stakeholders) and during the operation phase to stakeholders (workers, visitors););
- Initiate the procedures provided for in the SGBVSEA/HS action plan to sanction the perpetrators.

In addition to these measures, the SGBVPUDTR's SEA/HS action plan must be monitored.

Environmental and Social Monitoring and Surveillance

The environmental components that will be subject to environmental monitoring and surveillance are:

- Waste and effluent management
- Surface and ground water quality
- Tree planting
- Safety of personnel, local populations, and users
- Health status of construction personnel and local populations
- Social climat
- Implementation of the awareness program for workers, populations, and users
- Implementation of the construction site's Environmental and Social Management Plan (ESMP)

The main indicators to be monitored during the implementation of environmental and social measures include discharge standards (the results on discharges will be compared to the recommendations of Decree No. 2001/185/PRES/PM/MEE of May 7, 2001, setting standards for the discharge of pollutants into the air, water, and soil. The decree sets standards for the discharge of pollutants into the air, water, and soil), the number of jobs created, and the volume of purchases of goods and services from suppliers in the region.

Capacity Building

Capacity building activities include:

- Staff training on the Code of Good Conduct
- Training on the project's environmental monitoring and surveillance activities
- Training of the environmental and social monitoring and surveillance committee on the World Bank's environmental and social framework

- Training of staff/workers, service providers, and suppliers on the risks associated with the implementation of the subproject on local populations, including on the following themes: Gender-Based Violence (GBV), including Sexual Exploitation and Abuse and Sexual Harassment (SEA/SH), Violence Against Children (VAC), Grievance Mechanism (GM), pollution and damage during work, hygiene, health, safety at work, code of good conduct, security situation, etc.
- Monitoring the implementation of support measures and monitoring the counting of environmental activities on site, etc.
- Organizing information, education, and communication (IEC) sessions for local populations to raise their awareness of the risks associated with the project's implementation and to mitigate them. Preventive and response measures to combat GBV, including SEA/SH, such as Codes of Good Conduct, GM, etc., will be taken into account.

The implementation of environmental and social management measures must be ensured by several actors, namely the UCP/PUDTR, the companies responsible for the rehabilitation work on the bus station, the Control Mission (Consulting Engineer), local and decentralized administrations, the special delegation of Pouytenga, non-governmental organizations (NGOs), and women's associations in Pouytenga.

ESMP Costs

The ESMP implementation costs are estimated based on the cost estimates of the different ESMP programs; they are presented in the following table.

PROGRAM/PLAN	AMOUNTS (FCFA)
Program of mitigation and compensation measures for impacts	86,500,000
Environnemental monitoring program	4,100,000
Environnemental monitoring program	1,500,000
Capacity building program	3,500,000
Risk management plan	4,000,000
Plans	Plan for the management of physical cultural resources
Waste action plan	1,000,000
Traffic action plan during construction	1,000,000
Emergency measures plan	1,000,000
Rehabilitation and closure plan	1,600,000
Total	224,700,000 FCFA

Source: ESMP development mission consultant, August 2024

The total cost of the ESMP for the ESIA amounts to twenty-six million seven hundred CFA francs (2624,700,000) F CFA.

10. Closure/Rehabilitation Plan

Closure and rehabilitation are part of the contractual provisions to be respected and include the following main activities: Cleaning and rehabilitation of construction sites; rehabilitation of borrow areas, including their revegetation; and proper disposal of waste.

For greater success in closing and rehabilitating the bases and material borrow areas, daily monitoring will be carried out by the execution company's environmental service team.

11. Complaints and Claims Management Mechanism within the framework of this subproject

The Grievance Redress Mechanism (GRM) is built upon the GRM developed by the PUDTR, which prioritizes amicable resolution of grievances. To this end, recourse to a local, extra-judicial mechanism for amicable dispute resolution is encouraged, utilizing listening, consultation, and third-party mediation. Information campaigns will be conducted to ensure that the population is sufficiently informed about the existence of the Grievance Redress Mechanism, which promotes amicable settlement of grievances. This will significantly reduce the need for formal legal proceedings, which, due to their specific procedures, can impact the project implementation timeline. In this regard, a Grievance Management Committee (GMC) linked to the project activities was established in the commune of Pouytenga in March 2024. In addition to the GRM, the worker grievance redress system will be operationalized within the framework of this sub-project.

12. Stakeholder Consultation

The overall objective of the public consultations conducted as part of the environmental and social assessments is to involve the population in the decision-making process regarding the rehabilitation project of the Pouytenga bus station in the Kouritenga province, Centre-East region. This consultation involved regional, provincial, municipal, and local authorities, associations in the commune of Pouytenga, transporters, traders, and neighboring populations, including residents of neighborhoods adjacent to the sub-project site.

Indeed, during stakeholder consultations, beneficiaries were informed that the sub-project would emphasize the recruitment of local labor to provide opportunities for young people and women to be employed. This option will contribute to improving the living conditions of local residents.

Stakeholder and public consultations, which reached 62 people, including 16 women and 46 men, took place from July 17 to 30, 2024.

The points of interest raised by the consulted stakeholders focused on: (i) the recruitment of local labor during construction; (ii) the installation of signage during construction; (iii) the establishment of a management committee for the infrastructure; (iv) the involvement of women in the management of the station.

Given the presence of a fleet of vehicles that could cause accidents during the construction and operation phases, stakeholders requested that signs be erected inside and around the site to prevent such undesirable situations.

With a view to ensuring the efficient management of the infrastructure, the establishment of a management committee was also recommended. This committee will be responsible for the sustainable management of the infrastructure for the benefit of the entire community.

The stakeholders appreciated the announced measures and agreed to their implementation.

The stakeholders and neighboring populations have expressed their agreement for the implementation of the bus station rehabilitation sub-project.

I. INTRODUCTION

1.1. Contexte et justification

Depuis 2015, le Burkina Faso fait face à des défis sécuritaires marqués par des actes d'extrémismes violents à caractère terroriste. Ces actes ont débuté dans les régions du Sahel et du Nord. Le phénomène s'est déporté progressivement vers les régions de l'Est, de la Boucle du Mouhoun, du Centre-est et du Centre-nord.

Dans ces régions cibles de conflits et à risque, les conséquences directes qui en découlent sont notamment des pertes en vie humaines, des dégâts matériels, une psychose au sein de la population, la fermeture de certains services publics ainsi que le déplacement de milliers de populations.

Afin de permettre la reprise des activités socio-économiques dans ces régions l'Etat burkinabè a formulé avec l'appui de la Banque mondiale un projet d'infrastructure d'urgence de réponse et de prévention aux crises intitulé « Projet d'Urgence de Développement Territorial et de Résilience (PUDTR) ».

Le PUDTR a pour objectif de développement d'améliorer la participation et l'accès inclusif des communautés (y compris des PDI) aux infrastructures et services sociaux essentiels dans les zones sélectionnées de conflit et à risque de contagion.

Le projet est mis en œuvre sur une période de cinq (05) ans et est organisé autour de cinq (5) composantes.

Dans le cadre de la mise en œuvre de la composante 3, il est prévu la réhabilitation de la gare routière Pouytenga. Au regard de la nature des activités projetées, le sous projet est susceptible de générer des incidences sur l'environnement. Conformément aux dispositions du CGES du PUDTR et aux résultats du screening E&S, les travaux de réhabilitation de la gare routière de Pouytenga sont assujettis à la réalisation de Notice d'Impact Environnemental et Social (NIES).

C'est dans ce cadre que s'inscrit l'élaboration de la présente Notice d'Impact Environnemental et Social. La présente NIES est élaborée conformément aux exigences des normes environnementales et sociales de la Banque mondiale et aux dispositions de la législation nationale en matière d'évaluation environnementale notamment le Décret N°2015-1187/PRES/TRANS/PM/MERH/MATD/MME/MS/MARHASA/MRA/MICA/MHU/MIDH/MCT du 22 octobre 2015 portant conditions et procédures de réalisation et de validation de l'évaluation environnementale stratégique, de l'étude et de la notice d'impact environnemental et social.

1.2. Objectif de la NIES

L'objectif de la NIES est de mener une évaluation approfondie des potentiels impacts négatifs et positifs, de nature physique, biologique, socioéconomique et culturelle, que les travaux de réhabilitation de la gare routière pourraient engendrer, en accordant une attention particulière aux risques liés aux violences basées sur le genre (VBG), aux effets adverses sur les populations

Notice d'Impact Environnemental et Social des travaux de réhabilitation de la gare routière de Pouytenga, province du Kouritenga dans la région du Centre-Est (lot 2)

autochtones (EAS) et à la santé et la sécurité (HS). L'étude vise également à définir des mesures concrètes pour prévenir, réduire ou compenser les impacts négatifs identifiés, ainsi que des indicateurs pour suivre leur efficacité dans le temps. Elle proposera également des clauses environnementales et sociales et un cadre de devis des mesures environnementales et sociales sur la base du PGES à inclure dans les DAO et dans les marchés.

La NIES appliquera le principe de la hiérarchie d'atténuation, qui consiste à :

- anticiper et éviter les risques et les impacts ;
- lorsqu'il n'est pas possible de les éviter, minimiser ou réduire les risques et les impacts à des niveaux acceptables ;
- une fois que les risques et les impacts ont été minimisés ou réduits, les atténuer¹ ;
- Lorsque les impacts résiduels sont importants, les compenser ou les neutraliser si cela est techniquement et financièrement possible.

1.3. Résultats attendus de la NIES

Le résultat attendu de l'étude est la production d'un rapport de Notice d'Impact Environnemental et Social conforme au décret N°2015-1187/PRES-TRANS/PM/ MERH/ MATD /MME/MS/MARHASA/MRA/MICA/MHU/MIDT/MCT, du 22 octobre 2015 portant conditions et procédures de réalisation et de validation de l'évaluation environnementale stratégique, de l'étude et de la notice d'impact environnemental et social. Ce livrable est assorti d'un PGES et devra aussi satisfaire aux exigences du CES de la Banque mondiale. Il devra tenir compte de tous les objectifs ci-dessus cités ainsi que des amendements issus des différentes revues qualités.

1.4. Méthodologie générale de l'étude

La démarche utilisée pour la conduite de l'étude comprend le cadrage, la recherche documentaire, l'élaboration des outils de collecte des données primaires, la collecte des données sur le terrain, l'analyse et la synthèse des informations recueillies en collaboration avec les populations de la zone du projet de construction de la gare routière de Pouytenga. Avant tout, un cadrage avec le PUDTR a été nécessaire en vue de mieux orienter la conduite de l'étude.

1.4.1. Le cadrage

La réunion de cadrage a permis de mieux comprendre le projet et les attentes du commanditaire de cette NIES. Il a été également l'occasion pour le consultant de présenter la méthodologie et le chronogramme d'élaboration de l'étude, puis de recueillir les amendements, avis et suggestions du PUDTR.

¹ L'obligation d'atténuer les impacts peut impliquer d'adopter des mesures en vue d'aider les parties touchées à améliorer ou au moins à rétablir leurs moyens de subsistance, comme il convient dans le cadre d'un projet donné.

Notice d'Impact Environnemental et Social des travaux de réhabilitation de la gare routière de Pouytenga, province du Kouritenga dans la région du Centre-Est (lot 2)

1.4.2. La recherche documentaire

Cette étape a consisté à constituer une base documentaire solide en rassemblant les textes législatifs et réglementaires applicables au niveau national et international, ainsi que les données spécifiques au site du projet. Cette recherche a été effectuée auprès des ministères en charge de l'environnement, des infrastructures, de l'urbanisme, des affaires foncières et des transports, du commerce, de la Mairie de Pouytenga et a également mobilisé des ressources en ligne telles que les sites web de la Banque mondiale et des administrations publiques burkinabè.

1.4.3. L'élaboration d'outils de collecte des données

Pour garantir la qualité et la cohérence des données collectées, des fiches d'enquête standardisées et des guides d'entretien ont été développés. Ces outils ont été conçus pour faciliter la collecte d'informations auprès des populations locales, des services municipaux et étatiques, ainsi que des autorités coutumières et religieuses.

1.4.4. Visite et la collecte de données de terrain

La collecte de données a été effectuée par le consultant assisté d'un (01) enquêteur, et a concerné les composantes de l'environnement qui sont susceptibles d'être impactées par le sous projet de réhabilitation de la gare routière de Pouytenga. Elle a également consisté à l'identification et une prise de contact avec les principaux acteurs du projet.

Les visites de terrain ont été organisées dans le but d'appréhender les réalités des milieux récepteurs ainsi que les impacts potentiels du projet sur le milieu naturel et humain. Elles ont permis d'identifier et d'impliquer toutes les parties prenantes (groupes socioprofessionnels, autorités locales et représentants administratifs locaux, populations bénéficiaires, etc.) lors des consultations.

Une consultation publique, des rencontres avec des personnes cibles et des enquêtes ont été organisées (du 17 au 30 Juillet 2024) au cours de l'étude dans le but de :

- fournir aux acteurs intéressés, une information juste et pertinente sur le sous projet, notamment son objectif, sa description assortie des impacts tant négatifs que positifs ainsi que les mesures de mitigation y relatives ;
- inviter les acteurs à donner leurs avis et suggestions sur les propositions de solutions et instaurer un dialogue ;
- apprécier l'acceptabilité sociale du projet par les populations bénéficiaires ;
- asseoir les bases d'une mise en œuvre concertée et durable des actions prévues par le sous projet.

Les consultations ont été tenues avec les parties prenantes ; toutes les dispositions ont été prises pour que les populations locales, les autorités administratives et coutumières des zones concernées soient informées et sensibilisées sur la réalisation de ce sous projet. Les preuves des échanges sont jointes en annexe du rapport.

1.4.5. Le dépouillement, le traitement et l'analyse des données

Les données collectées ont porté sur :

Notice d'Impact Environnemental et Social des travaux de réhabilitation de la gare routière de Pouytenga, province du Kouritenga dans la région du Centre-Est (lot 2)

- i) les caractéristiques du projet,
- ii) le niveau de connaissance du projet par les parties prenantes et leurs avis sur les impacts positifs et négatifs ainsi que sur les mesures environnementales et sociales à définir dans le PGES,
- iii) l'acceptabilité sociale du sous projet
- iv) l'état initial aux plans biophysique et humain des sites de réalisation des activités du projet.

L'ensemble des données collectées a fait l'objet de dépouillement et de mise en contexte pour dégager les impacts/risques potentiels du sous projet.

1.5. Structuration du rapport NIES

L'élaboration du rapport de notice d'impact environnemental et social respecte les principales dispositions définies par le décret n°2015-1187/PRES /TRANS/PM/MERH/MATD/MME/MS/MARHASA/MRA/MICA/MHU/MIDT/MCT du 22 octobre 2015 portant conditions et procédures de réalisation et de validation de l'évaluation environnementale stratégique, de l'étude et de la notice d'impact environnemental et social ainsi que les exigences des normes environnementales et sociales de la Banque Mondiale.

Le Projet d'Urgence de Développement Territorial et de Résilience (PUDTR) est une initiative du Gouvernement du Burkina Faso avec l'appui financier de la Banque Mondiale. Il est exécuté par le Ministère de l'Economie, des Finances et de la Prospective. Pour ce faire, une Unité de Coordination du Projet a été mise en place. L'unité de coordination du projet (UCP) est responsable de la coordination du projet, des activités fiduciaires, du suivi et de l'évaluation et des activités de communication. L'UCP signera un contrat de gestion délégué avec toutes les entités d'exécution du Projet.

Le sous projet est localisé dans la commune urbaine de Pouytenga, dans la province de la Kouritenga, située dans la région du Centre Est.

Localisation du site du projet

BURKINA FASO

SAHEL
CENTRE-NORD
BOUCLE DU MOUSSON
CENTRE-NORD
CENTRE-EST
CENTRE-EST
CENTRE-SUD
CENTRE-SUD
HAUTS-BASSINS
MUSKES
CASCADÉS

SAOUGO
MEGUÉ
KANDO
ZORGHO
ZOUNGOU
KOUPELA
ANDEMTENGA
POLYTENGA
KOUPELA
FARGO

Légende

- Localité
- Cours d'eau
- Route
- - - Piste
- ▨ Site du projet
- Agglomération
- Commune

0 0,25 0,5 Km

Systeme des coordonnées : WGS 1984 UTM Zone 30N Source: BNDT 2012 Réalisation: Koudougou Boureima Date: 09/08/2024

Le site de la Gare est entièrement clôturé. L'image google Earth ci-après donne une illustration de l'occupation globale du site du sous projet.

Notice d'Impact Environnemental et Social des travaux de réhabilitation de la gare routière de Pouytenga, province du Kouritenga dans la région du Centre-Est (lot 2)



Photo 1: image Google Earth du site du sous projet

2.3. Description du sous projet

Le site de la gare est localisé au centre-ville de Pouytenga. Le site de la gare routière a une superficie de 2,81 ha. Le site est à proximité à la RN15. La cartographie du diagnostic situationnel du site montre qu'il existe des kiosques, des boutiques, des bâtiments administratifs et d'hébergement, un hall d'attente, une mosquée sur l'emprise et hors de la gare.



Bâtiment d'hébergement dégradé



Parking et Mosquée

Notice d'Impact Environnemental et Social des travaux de réhabilitation de la gare routière de Pouytenga, province du Kouritenga dans la région du Centre-Est (lot 2)



Entrée de la gare



hangar



Hall d'Attente-Guichet



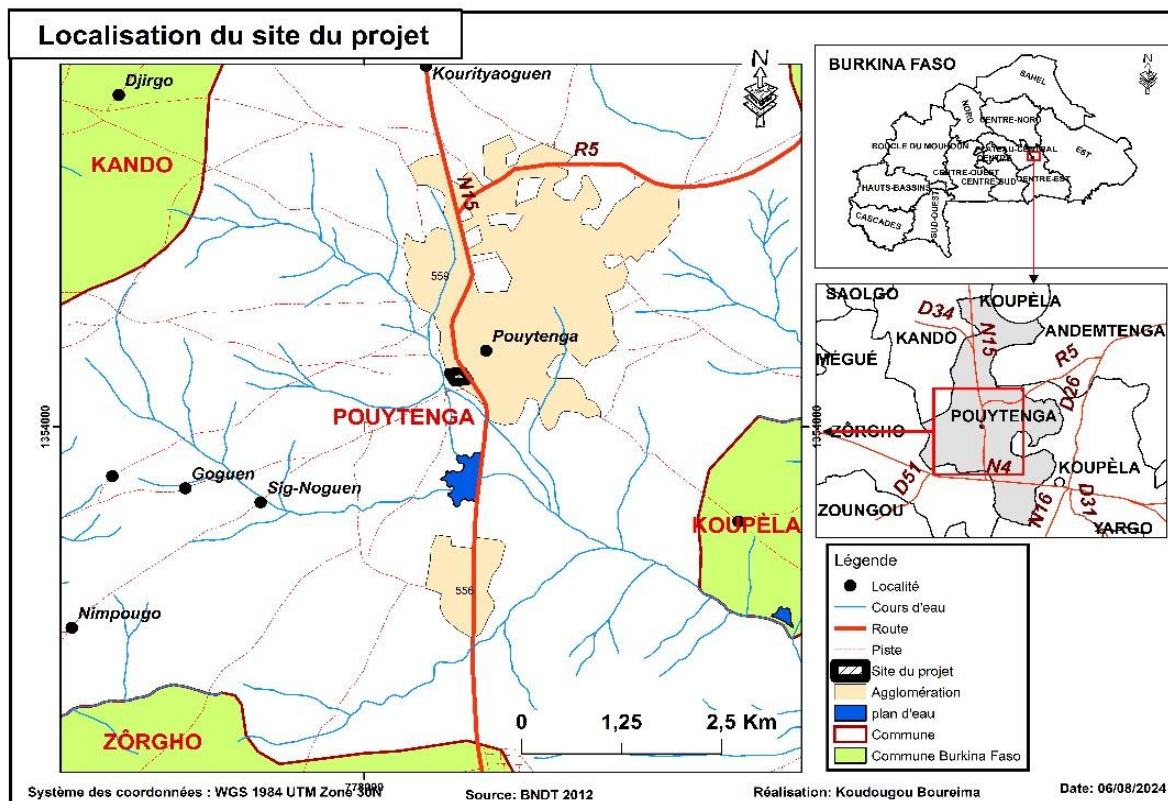
Bâtiment administratif

Photo 2: images du site de la gare de Pouytenga

Source : consultant, 2024

Le plan du site de la gare est présenté sur la carte ci-dessous :

Carte 2: Localisation du site de la gare routière de Pouytenga.



Notice d'Impact Environnemental et Social des travaux de réhabilitation de la gare routière de Pouytenga, province du Kouritenga dans la région du Centre-Est (lot 2)

Le site de la gare a une forme polygonale et ses sommets correspondent aux coordonnées (Projection WGS 84, UTM, Zone 30P) présentées dans le tableau suivant:

Tableau 1 : coordonnées projetées du site de la gare routière de Pouytenga

Point	X	Y
P.1	779 273	1 354 593
P.2	779 125	1 354 577
P.3	779 118	1 354 580
P.4	779 044	1 354 697
P.5	779 049	1 354 707
P.6	779 182	1 354 727
P.7	779 224	1 354 733
P.8	779 232	1 354 731
P.9	779 318	1 354 606
P.10	779 310	1 354 599
P.11	779 273	1 354 593

Source : données terrain

2.3.1. Caractéristiques techniques du sous-projet de réhabilitation de la gare routière de Pouytenga

Une gare routière de voyageurs est une structure de correspondance entre plusieurs lignes de transports en commun voyageant par la route... Des réseaux de différentes envergures peuvent s'y rencontrer (urbain / suburbain, régional, interrégional ou même international).

La gare routière se différencie d'un simple arrêt de bus par sa taille, et par les infrastructures qu'elle utilise. Celle-ci qui pouvant jusqu'à se présenter sous la d'un bâtiment abritant à la fois les quais et des services aux passagers tels que des lieux d'attente, des (boissons, petite restauration, etc.), des guichets vendant des titres de transport, des toilettes, etc.

Dans le cadre de la mise en œuvre du PUDTR, il est prévu la réhabilitation de la gare routière de Pouytenga. Le type de gare routière prévu, comportera les éléments ci-après :

- un hall d'attente,
- un quai d'embarquement,
- un bâtiment administratif,
- un parking pour 2 roues ;
- des guichets,
- des magasins ;
- des allées piétons,
- un parking pour dépôt minute et
- un parking longue durée pour véhicules personnels.

Notice d'Impact Environnemental et Social des travaux de réhabilitation de la gare routière de Pouytenga, province du Kouritenga dans la région du Centre-Est (lot 2)

❖ Assainissement de la gare

Il est prévu dans le cadre des travaux de réhabilitation de la gare routière l'assainissement extérieur et intérieur de la gare.

Le drainage des eaux de ruissellement sera essentiellement réalisé par la mise en place des caniveaux bétonnés préfabriqués ou coulés sur place avec des bordures ajourées séparant le caniveau de la chaussée. Le drainage transversal sera assuré par des dalots.

❖ Organisation de la gare

L'organisation des gares sera basée sur les principes suivants :

- i) Le principe du quai central : les véhicules débarquent et embarquent autour d'un quai qui comprend les guichets et le hall d'attente ;
- ii) le principe de la séparation des entrées et sorties pour « petits transporteurs » et « grands transporteurs » ;
- iii) le principe de la modularité : la réalisation de la gare est modulable et extensible.

❖ Superficie des gares

La surface aménagée de la gare est de 2,81 ha.

La structure générale de la gare est simulée sur la figure suivante.

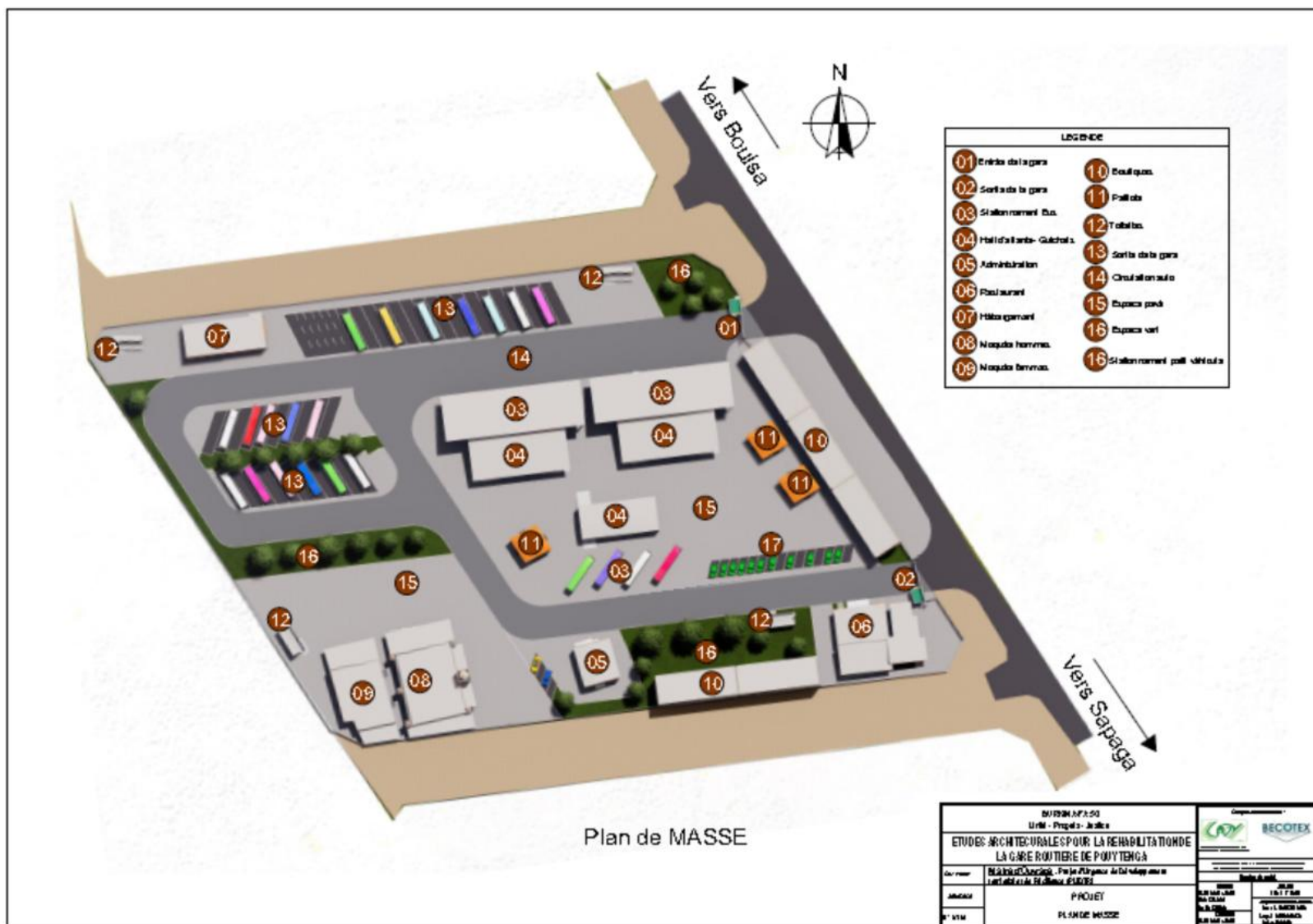


Figure 1: Plan de masse de la gare de Pouytenga

Source : PUDTR

2.3.2. Consistance des travaux

La structure des différents éléments constituant la gare routière sera de type poteaux-poutres et/chaînages tous en béton armé. Ces infrastructures recevront une toiture faite de charpente métallique sur laquelle sera posée une tôle bac prélaqué de 35/100è solidement fixée aux pannes par des crochets. Tous les murs seront en agglomérés de ciment. Tous les sols des bâtiments recevront un revêtement en chape ciment bouchardé.

Les matériaux utilisés seront le ciment CPA 45, le fer HA, les tôles bac prélaqué, un revêtement tyrolien et une dalle en ciment pour servir de plancher.

1) Phase d'Etudes et analyse du L.N.B.T.P : Cette phase consiste à :

- Etudes des plans détaillés d'exécution et Note de calcul (Béton, Plomberie, Sanitaire, Courants Fort et Faible etc.)
- L'approbation par le LNBTP de toutes les phases d'exécution
- Le contrôle (technique, équipements, qualité et mise en œuvre des matériaux) par le LNBTP
- Contrôle de la normalisation des risques par le LNBTP

2) Réalisation des ouvrages :

- Tracées et Fouilles
- Béton – béton armé – maçonneries,
- Charpente – Couverture - Etanchéité,
- Assainissement.

Les principaux travaux à réaliser dans le cadre du sous projet de construction de la gare routière concernent :

3) La phase d'installation du chantier comprend : les activités prévues dans cette phase sont les suivantes :

- Installation de la base vie (Bureau, parking, magasin, etc.) ;
- Aménagement du site du chantier ;
- Confection de parpaing (briques) ;
- Etablissement de la liaison téléphonique fonctionnelle d'une flotte de (03) cellulaires Android ou équivalent pour le Maître d'œuvre (1 cellulaire), le représentant du maitre d'ouvrage (1 cellulaire) et l'entreprise (1 cellulaire).
- Acquisition d'équipement de protection individuel (EPI) (Chaussures de sécurités, casques et gilets réfléchissants etc.) pour le maitre d'œuvre, de même pour le représentant du maitre d'ouvrage, et pour le personnel ;
- Chaussures de sécurités, casques et gilets réfléchissants pour le maitre d'œuvre, de même pour le représentant du maitre d'ouvrage, et pour le personnel ;
- Formation du personnel sur les mesures et règles de santé et sécurité ;
- Ramassage et nettoyage des installations et matériels en fin de chantier,

4) Le nettoyage du site avant les travaux nécessite un suivi concernant l'émission de poussière, de la nuisance sonore et de la sécurité des riverains. (Ouvrages en maçonnerie, béton, toiture et autres ouvrages dont la démolition se serait révélée nécessaire pour l'exécution des travaux conformément aux plans).

Notice d'Impact Environnemental et Social des travaux de réhabilitation de la gare routière de Pouytenga, province du Kouritenga dans la région du Centre-Est (lot 2)

La préparation du terrain sur toute l'emprise de la zone de construction délimitée à l'aide de décimètres et le cordage (désherbage, décapage, débouchage, déracinement des plantes, comblement de fosses, ...).

2.3.3. Provenance des matériaux de construction

Les matériaux de constructions sont de deux ordres : les matériaux issus de l'industrie et les matériaux (sable, gravier, moellons) qui seront achetés sur place au niveau de la province.

Le ciment, le bois, la ferraille, la tuyauterie seront achetés avec les commerçants au niveau local dans la commune.

Quant au sable, gravier et moellons, ils seront achetés avec les commerçants d'agréats qui les exploitent dans les villages avoisinants de la commune urbaine de Pouytenga. Les commerçants d'agréats utilisent des véhicules de 15 à 30 m³.

En résumé, l'entrepreneur va commander les agréats chez les commerçants qui à leur tour, iront les chercher sur le site de prélèvement. L'impact ici va concerner surtout le transport et le déchargement des agréats qui vont impacter la qualité de l'air.

2.4. Main d'œuvre et emploi local

Le type et le nombre d'emplois pour la phase construction est donnée dans le tableau 4 :

Tableau 2: Liste du personnel de chantier

No.	Position	Nombre
1	Directeur des travaux	01
2	Conducteur de travaux	01
3	Chef de chantier	01
4	Spécialiste HSE	01
Personnel d'encadrement		04
	Maçon	04
	Menuisier	02
	Ferrailleurs	03
Ouvriers qualifié		09
	Mancœuvre	15
Ouvriers non qualifié		30
Personnel de la MDC y compris un spécialiste HSE		4
Nombre total du personnel		62

Source : PUDTR, 2024

2.5. Description technique de la construction des bâtiments et mûrs

Un décapage et un nivellement seront faits sur l'emprise du bâtiment et au - delà de 2 m tout autour. Puis, après vérification des côtes, l'ouvrage sera implanté suivant le plan d'implantation.

Notice d'Impact Environnemental et Social des travaux de réhabilitation de la gare routière de Pouytenga, province du Kouritenga dans la région du Centre-Est (lot 2)

Après implantation, les fouilles seront exécutées. Elles auront une profondeur de 0,50 m et une largeur de 0,40 m et seront exécutées sous tous les murs porteurs. Après dressage, un béton cyclopéen sera exécuté, dosé à 250kg/m³. Suivront une couche d'agglos pleines de 20 et une longrine en béton armé dosé à 350 kg/m³, de 0,20x 0,20m. La maçonnerie de 0,15 creux en élévation commencera et sera couronnée par un chaînage de 0,15 x 0,20 à hauteur de 2,20 m. Après ce chaînage, la maçonnerie continuera jusqu'à la pente.

Seront ensuite et successivement exécutés :

- la pose de la charpente en tube de 40 x 80 ;
- la couverture en tôle bac laquée de couleur verte ;
- la pose des ouvertures (portes et fenêtres) métalliques ;
- les travaux de finition par l'exécution du dallage et des autres corps d'état (électricité, plomberie, peinture, carrelage ...).

Données Techniques

Fouilles : elles seront de profondeur 0,50 m et de largeur 0,40 m. Toutefois, l'atteinte du bon sol déterminera la profondeur des fouilles.

Remblais : les remblais seront ceux provenant des déblais ou des fouilles de terre latéritique d'apport si la qualité des déblais s'avérerait mauvaise.

Bétons : les bétons seront dosés à 250kg/m³ pour les cyclopéens, de 300kg/m³ pour les ordinaires et de 350kg/m³ pour les ouvrages armés.

Maçonnerie : elle est de 20 pleins pour le soubassement de 15 creux pour la maçonnerie en élévation.

Enduits : un enduit lissé sera exécuté à l'intérieur pour recevoir le badigeon à la chaux tandis qu'un enduit extérieur taloché sera exécuté à l'extérieur pour recevoir la tyrolienne.

Charpente : la charpente est en tubes de 40 X 80 espacé de 1,50 m. Dans les endroits où la partie est grande, il est envisagé une traverse en basting.

Couverture : la couverture est en tôle bac Galva 35/100è, 4 ondulations.

Menuiserie : les menuiseries intérieures sont en isoplane, tandis que la menuiserie extérieure en aluminium, sauf la porte arrière qui sera en tôle pleine 2 faces.

Plomberie sanitaire : il est prévu en plus de l'installation du matériel sanitaire, des fosses septiques, des puisards et des regards de visite.

Electricité : tout le fourreautage et la filière sont prévus. En plan, des points lumineux serviront d'éclairage. Du reste, se référer au dévie et au plan d'électricité pour la nomenclature des appareils.

Peinture : un badigeon à la chaux sera exécuté sur tous les enduits intérieurs pour laisser le choix au futur propriétaire de faire sa peinture.

2.6. Description des activités

Les actions prévues dans le projet de construction de la gare routière de Pouytenga sont :

Phase de construction

Durant la phase de construction, les principales activités prévues sont entre autres :

- le nettoyage du terrain ;
- démolition des structures qui ne peuvent plus faire l'objet de réhabilitation,

Notice d'Impact Environnemental et Social des travaux de réhabilitation de la gare routière de Pouytenga, province du Kouritenga dans la région du Centre-Est (lot 2)

- la préparation du terrain et installation de la base vie.
- travaux de fouilles ;
- transport des matériaux de construction ;
- travaux de construction de la gare routière ;
- plantation d'alignement autour du de la clôture et aménagement paysager ;

Phase de réhabilitation et de fermeture

Durant cette phase, des impacts négatifs potentiels sont les suivants :

- Démantèlement de la base vie
- repli du matériel
- nettoyage du site et évacuations des gravats
- aménagement paysagers du site

Phase d'exploitation de la gare routière

Les principales activités ayant cours durant la phase d'exploitation sont résumées ci-dessous :

- exploitations de la gare routière ;
- entretien des infrastructures ;
- entretien des plantations et aménagements paysagers
- gestion des déchets.

III. CADRE POLITIQUE, JURIDIQUE ET INSTITUTIONNEL

Cette partie est subdivisée en trois sous chapitres :

- le cadre politique en matière environnementale et sociale du projet ;
- le cadre juridique en matière environnementale et sociale du projet ;
- le cadre institutionnel en matière environnementale et sociale du projet.

3.1. Cadre politique

Le cadre politique applicable au sous projet comprend une série de référentiels en cours de mise en œuvre au Burkina Faso.

3.1.1. Le deuxième Plan National de Développement Économique et Social (PNDES II)

Le PNDES II a été adopté par le Gouvernement du Burkina Faso le 30 juillet 2021 et vise à réformer les institutions et à moderniser l'administration, à développer le capital humain et à dynamiser les secteurs porteurs pour l'économie et l'emploi. Ce nouveau référentiel de développement prend en compte les questions de mobilité urbaine à travers son axe stratégique 3 : Consolider le développement du capital humain et la solidarité nationale. En effet, A travers d'OS 3.6 le PNDES II prévoit d'Améliorer le cadre de vie, l'accès à l'eau potable, à l'assainissement et aux services énergétiques de qualité.

A travers la réhabilitation de la gare routière de Pouytenga, le présent sous projet participe à l'amélioration de l'assainissement et à la commodité du transport dans la ville, et donc à la réalisation, dans une certaine mesure, de l'axe stratégique 3 du PNDES II.

3.1.2. Le plan d'action pour la stabilisation et le développement (PA-DS)

Adopté en janvier 2023, le PASD est l'instrument opérationnel de programmation des priorités d'action de la Transition en cours au Burkina Faso. Il a pour fondement le PNDES II qui a permis son l'élaboration. C'est l'instrument central d'opérationnalisation de la Politique nationale de développement durant la période de la Transition. Il précise les réformes et investissements à mettre en œuvre prioritairement afin d'opérationnaliser les missions de la Transition. Les actions prioritaires peuvent être présentées comme suit :

- lutter contre le terrorisme et restaurer l'intégrité territoriale ;
- répondre à la crise humanitaire ;
- refonder l'État et améliorer la gouvernance et
- œuvrer à la réconciliation nationale et à la cohésion sociale.

Ainsi, le sous projet de réhabilitation s'inscrit dans l'axe 4 qui vise à dynamiser les secteurs porteurs pour l'économie et les emplois. En effet, le sous-projet contribuera à l'atteinte de l'objectif 4 du présent plan à savoir « Développer des infrastructures de qualité et résilientes, pour favoriser la transformation structurelle de l'économie ».

A travers la réhabilitation de la gare routière de Pouytenga, le présent sous projet participe à l'amélioration du cadre des infrastructures de transport et de communication pour une meilleure commodité, et donc à la réalisation de l'Objectif Spécifique 4 du PASD.

3.1.3. Politique sectorielle « Infrastructures de Transport, de Communication et d'Habitat » (PS-ITCH)

Cette politique sectorielle dans le domaine du transport favorise la promotion des infrastructures du transport, de communication et œuvre en faveur d'une commodité des populations. Sa vision à l'horizon 2027 est l'accès de tous les burkinabés à des infrastructures de transport, de communication et d'habitat durables et résilientes qui favorisent la transformation structurelle de l'économie.

La PS-ITCH a pour objectif global de développer les équipements et infrastructures de transport, de communication et d'habitat durables et résilients en vue d'améliorer leur accessibilité à toutes les couches socio-professionnelles. Les impacts attendus sont :

- (i). Impact 1 : l'accès aux équipements et aux infrastructures de transport, de communication et d'habitat est amélioré ;
- (ii) Impact 2 : les flux des échanges commerciaux ont augmenté. L'indicateur identifié à cet effet est le taux d'accroissement du trafic routier ;
- (iii) et Impact 3 : la résilience des équipements et des infrastructures de transport, de communication et d'habitat est renforcée.

La réalisation du sous projet de construction de la gare routière de Pouytenga contribuera sans doute à l'atteinte des impacts attendus de la mise en œuvre de cette politique sectorielle.

3.1.4. La Politique Nationale de Développement Durable (PNDD)

Adoptée par le Gouvernement en septembre 2013, la Politique Nationale de Développement Durable (PNDD) définit les principes et les orientations stratégiques pour la planification du développement, c'est-à-dire l'élaboration des plans, stratégies, programmes et projets de développement. Son Principe de protection de l'environnement stipule que « la protection de l'environnement fait partie intégrante du processus de développement durable ».

Le sous-projet s'inscrit dans les principes et les orientations stratégiques définis par le PNDD en matière de planification du développement.

3.1.5. Politique sectorielle infrastructures de transport, de communication et d'habitat 2018 - 2027

Cette politique adoptée en juillet 2018 se fixe comme objectif global de développer les équipements et infrastructures de transport, de communication et d'habitat durables et résilients en vue d'améliorer leur accessibilité à toutes les couches socio-professionnelles.

Sa vision est : « A l'horizon 2027, les Burkinabè ont accès à des infrastructures de transport, de communication et d'habitat durables et résilientes qui favorisent la transformation structurelle de l'économie ».

Le PUTDR contribuera énormément à l'atteinte de cette vision à travers la mise en œuvre du présent sous-projet.

3.1.6. Stratégie Nationale en matière d'Environnement 2019-2023

C'est l'une des stratégies du pays qui ont pour fondement les Objectifs de Développement Durable (ODD) et de l'Agenda 2063 de l'Union Africaine. La vision du sous-secteur de l'environnement à l'horizon 2023 est : « le Burkina Faso inverse les tendances de la dégradation de l'environnement et des ressources naturelles et promeut leur contribution à l'économie nationale et au bien-être socio-économique des populations ». Elle entend relever des défis dont « assurer l'assainissement

de l'environnement et l'amélioration du cadre de vie à une population de plus en plus croissante ». La réalisation la gare routière dans le cadre du projet contribue à relever ce défi.

Le sous-projet de réhabilitation de la gare routière de Pouytenga prendra des mesures pour la protection du cadre de vie des populations locales et préserver les ressources naturelles telles les cours d'eau, la flore, le sol, la faune, etc.

3.1.7. Politique Nationale Genre (PNG)

L'objectif général de la Politique Nationale Genre est de promouvoir un développement participatif et équitable des hommes et des femmes (en leur assurant un accès et un contrôle égal et équitable aux ressources et aux sphères de décision) dans le respect de leurs droits fondamentaux. Le projet dans sa conception et son exécution, est sensible aux conditions de vie des couches vulnérables.

3.1.8. La Politique Nationale de Sécurité (PNS, 2021)

Le risque sécuritaire est d'importance dans la mise en œuvre du projet. Cette politique établit la corrélation entre sécurité et développement. Dans ce contexte, l'UGP se conformera aux dispositions de cette politique dans la planification et la mise en œuvre des activités du projet sur le terrain.

.

.

3.1.9. La Politique Nationale d'Hygiène Publique (PNHP)

Approuvée par le Gouvernement en mars 2003, la Politique nationale d'hygiène publique (PNHP) vise entre autres à : (i) prévenir des maladies et intoxications ; (ii) garantir du confort et de la joie de vivre.

Le sous-projet tiendra compte des orientations de cette politique par l'intégration dans le cahier des charges des entreprises, des dispositions en faveur du respect des règles d'hygiène et des normes requises pour l'élimination des déchets solides et liquides que leurs activités vont engendrer.

3.1.10. La Stratégie Nationale Genre (SNG, 2020-2024) du Burkina Faso

La Stratégie nationale genre (SNG) a été élaborée et adoptée le 13 janvier 2021 en vue de pérenniser les acquis et relever les principaux défis. Ce nouveau référentiel qui se veut inclusif a été élaboré de manière participative avec tous les partenaires et les membres de la commission nationale pour la promotion du genre.

Le sous-projet dans sa conception et son exécution, est sensible aux conditions de vie des personnes vulnérables et en particulier des PDI à travers leur prise en compte lors des travaux à Haute Intensité de Main d'œuvre (HIMO), l'amélioration de leur accès aux services de base et aux opportunités économiques. Le projet s'attaquera également aux obstacles différenciés à la mobilité des femmes, aux personnes déplacées et aux personnes à mobilité réduite.

3.2. Cadre juridique

Le Burkina Faso a pris un certain nombre d'engagements au niveau international dans le cadre de conventions ratifiées et qui le contraignent à observer au niveau national, des mesures de préservation de l'environnement pour un développement durable. Ce dispositif est complété par de

nombreux textes de lois élaborés par les différents départements ministériels qui encadrent la mise en œuvre d'un certain nombre d'activités parmi lesquelles celles exécutées par le sous-projet.

3.2.1. Cadre juridique international

Conventions internationales relatives à l'environnement applicables au sous-projet.

Le Burkina Faso a signé et ou ratifié de nombreuses conventions internationales relatives à la protection de l'environnement. Celles qui ont une implication directe dans la mise en œuvre du projet sont citées dans le tableau ci-après.

Tableau 3: Principales conventions intéressant le sous-projet

Intitulés de la conventions	Points pertinents des conventions/Objectifs visés	Liens possibles avec le sous projet	Date de ratification
Convention cadre des Nations Unies sur les Changements Climatiques	L'objectif de la Convention est de stabiliser les concentrations de Gaz à Effet de Serre (GES) dans l'atmosphère à un niveau qui empêche toute perturbation anthropique du système climatique.	Les activités du sous-projet étant potentiellement susceptibles de favoriser l'émission de gaz à effet de serre (libération de carbone par la coupe d'arbres et la combustion d'hydrocarbures par les engins de chantier) , donc à même de contribuer davantage à la concentration de gaz à effet de serre dans l'atmosphère, la convention citée a un lien direct avec le sous-projet et invite à adopter des pratiques visant à empêcher toute perturbation anthropique dangereuse du système climatique.	02-09-1993
Protocole de Kyoto à la Convention-Cadre des Nations Unies sur les Changements Climatiques,	Le protocole de Kyoto vise à réduire les émissions anthropiques de 6 gaz à effet de serre : le gaz carbonique ou dioxyde de carbone (CO2), le méthane (CH4), deux halocarbures (HFC et PFC), le protoxyde d'azote ou oxyde nitreux (N2O), l'hexafluorure de soufre (SF6).	Des dispositions doivent être prises par le sous-projet, notamment dans le PGES et les clauses environnementales à insérer dans les DAO des entreprises, pour limiter les émissions de gaz à effet de serre (optimisation des déplacements des engins, optimisation des tracés et coupe sélective des arbres), dans le respect du Protocole de Kyoto qui engage le Burkina Faso.	23-11-2004

Notice d'Impact Environnemental et Social des travaux de réhabilitation de la gare routière de Pouytenga, province du Kouritenga dans la région du Centre-Est (lot 2)

Intitulés de la conventions	Points pertinents des conventions/Objectifs visés	Liens possibles avec le sous projet	Date de ratification
Protocole de Montréal relatif à des substances qui appauvrissent la couche d'ozone	L'objectif du protocole est d'interdire la production et l'usage dans les pays développés des gaz nocifs pour la couche d'ozone, au premier rang desquels le CFC (chlorofluorocarbène) et ainsi, de protéger la couche d'ozone fragile de la terre.	Des mesures de réduction des émissions de gaz appauvrissant la couche d'ozone qui seront libérés par la combustion des hydrocarbures utilisés par les véhicules, engins de chantier et groupes électrogènes dans le cadre du sous-projet devront être prévues et appliquées.	18-10-1989
Convention sur l'élimination de toutes les formes de discrimination à l'égard des femmes	L'objectif de la Convention est l'élimination de toutes les formes de discrimination à l'égard des femmes fondée sur le sexe et à favoriser leur plein développement dans l'ensemble des domaines politiques, économiques, sociaux, culturels et civils.	Le projet veillera à l'augmentation de la participation des femmes, des PDI et des EDI aux activités du sous-projet et portera une attention toute particulière à l'égard de ces cibles.	14-10-1987
Convention de Stockholm sur les Polluants Organiques Persistants (POPs)	L'objectif de la présente Convention est de protéger la santé humaine et l'environnement des polluants organiques persistants.	Le sous-projet veillera au respect de cette convention dans la mise en œuvre de toutes ses sous-composantes susceptibles d'enfreindre ladite convention.	Juillet 2004
Le Protocole à la Charte africaine des droits de l'homme et des peuples relatif aux droits des femmes	Le protocole vise à assurer la protection des droits des femmes et des filles en leur garantissant de façon spécifique, le droit à la santé et au contrôle des fonctions de reproduction.	Le sous-projet s'engage à combattre la discrimination à l'égard des femmes sous toutes ses formes, en adoptant des mesures appropriées conformément au cadre législatif et institutionnel en vigueur.	9-06-2006

Intitulés de la conventions	Points pertinents des conventions/Objectifs visés	Liens possibles avec le sous projet	Date de ratification
La Convention (n° 155) sur la sécurité et la santé des travailleurs,	Cette convention aura pour objet de prévenir les accidents et les atteintes à la santé qui résultent du travail, sont liés au travail ou surviennent au cours du travail, en réduisant au minimum les causes des risques inhérents au milieu de travail, dans la mesure où cela est raisonnable et pratiquement réalisable. Les chantiers de réalisations des infrastructures du projet (caniveaux, routes, bâtiments...) exposent les travailleurs à des accidents et les atteintes diverses à leur santé et leur sécurité	Le sous-projet s'engage à protéger la santé et la sécurité des travailleurs, en adoptant des mesures appropriées conformément au cadre législatif et institutionnel en vigueur.	1981
La convention (n°138) sur l'âge minimum de l'Organisation internationale du Travail (OIT)	L'objectif de la convention est de protéger la santé et la sécurité des Au Burkina Faso, les enfants sont souvent mobilisés dans les chantiers de construction d'infrastructures socio-économiques.	Sous réserve des dispositions des articles 4 à 8 de la convention, aucune personne d'un âge inférieur à l'âge minimum ne devra être admise à l'emploi ou au travail dans le cadre de ce sous-projet.	1999
Convention(n°182) concernant l'interdiction des pires formes de travail des enfants et l'action immédiate en vue de leur élimination		Des séances de sensibilisations seront conduites auprès des entreprises et des populations riveraines pour éviter aux enfants les travaux dangereux pour leur santé, leur sécurité ou leur moralité.	2001

Source : consultant, Adapté de la Mission d'élaboration de la NIES, juillet 2024 :

3.2.2. Normes environnementales et sociales applicables au sous-projet

Les normes environnementales et sociales (NES) de la Banque mondiale constituant les standards de référence et applicables au présent sous-projet sont présentées dans le tableau suivant.

Tableau 4: Normes environnementales et sociales (NES) pertinentes pour le sous-projet

Normes environnementales et sociales applicables	Lien de la norme avec le sous projet
NES n°1, Évaluation et gestion des risques et effets environnementaux et sociaux.	Cette norme est pertinente dans la mesure où le sous-projet aura des impacts significatifs sur l'environnement. La réalisation d'une étude d'impact dont le contenu est conforme à la législation Burkinabé et à l'annexe 1 de la NES1 s'impose.
NES n°2, Emploi et conditions de travail.	Cette norme est pertinente dans la mesure où une main d'œuvre non négligeable sera recrutée pour les travaux de construction. Elle implique que des mesures soient prises pour protéger la main-d'œuvre affectée à la réalisation du sous-projet : assurer l'hygiène et la sécurité des travailleurs ; s'assurer que les tierces parties qui engagent ces travailleurs sont des entreprises de bonne réputation et légitimes ; s'assurer qu'aucun enfant ainsi qu'aucune situation de travail forcé n'a lieu sur le sous-projet ; recruter la main d'œuvre locale à compétence égale et pour des emplois non qualifiés.
NES n°3, Utilisation rationnelle des ressources et prévention et gestion de la pollution	Cette norme est pertinente dans la mesure où le fonctionnement des engins de chantier et les travaux peuvent générer des polluants qui affecteront la qualité de l'air, de l'eau ou des sols. Elle implique de prendre des mesures visant à éviter, minimiser les pollutions de l'air, de l'ambiance sonore, de l'eau et des sols, à travers un système de prévention/gestion adaptée des déchets et des risques.
NES n°4, Santé et sécurité des populations	Cette norme est pertinente dans la mesure les activités du sous-projet (circulation des engins, travaux de construction) présentent des risques pour la santé et la sécurité des personnes. Il s'agira donc de prévenir, minimiser les risques ou les effets sur la santé, la sécurité et la sûreté des communautés qui peuvent résulter d'activités liées au sous-projet, en portant une attention particulière aux groupes vulnérables, et d'intégrer les exigences réglementaires et des bonnes pratiques environnementales, sanitaires et sécuritaires dans le PGES du sous-projet.
NES n°8 : Patrimoine culturel	Cette norme reconnaît l'importance du patrimoine culturel et notamment de sa préservation et conservation. Elle prend en compte les sites de valeur archéologique, paléontologique, historique, religieuse et les sites naturels exceptionnels. Elle a pour objectif de : • Protéger le patrimoine culturel des impacts négatifs des activités du projet et en soutenir la préservation ; • Considérer le patrimoine culturel comme un aspect à part entière du développement durable ;

Normes environnementales et sociales applicables	Lien de la norme avec le sous projet
	• Encourager l'organisation de consultations approfondies avec les parties prenantes au sujet du patrimoine culturel ; • Promouvoir le partage équitable des avantages découlant de l'utilisation du patrimoine culturel.
NES n°10, Mobilisation des parties prenantes et information	Cette norme est pertinente et la mise en œuvre du sous-projet doit être inclusif des différentes parties prenantes. Les populations riveraines doivent être consultées et doivent accéder à un mécanisme de gestion des plaintes permettant de faire remonter leurs observations et plaintes afin de trouver des solutions transparentes et efficaces limitant les impacts environnementaux et sociaux du sous-projet.

Source : Consultant, juillet 2024

3.2.3. Les Directives environnementales, sanitaires et sécuritaires générales de la Banque mondiale

Les Directives environnementales, sanitaires et sécuritaires (Directives EHS) sont des documents de référence techniques qui présentent des exemples de bonnes pratiques internationales, de portée générale ou concernant une branche d'activité particulière. Elles sont en général à utiliser pour les différentes branches d'activités qui présentent les questions d'ordre environnemental, sanitaire et sécuritaire propres au domaine considéré. Pour le cas des travaux de construction de la gare routière, les directives suivantes peuvent être retenues :

- Emissions atmosphériques et qualité de l'air ambiant
- Hygiène et sécurité au travail
- Santé et sécurité de la population
- Construction et fermeture
- Eaux usées et qualité de l'eau
- Gestion des matières dangereuses
- Gestion des déchets
- Bruit
- Sécurité incendie
- Sites et sols pollués.

Les détails sur les directives peuvent être consultés via le lien suivant : <https://documents1.worldbank.org/curated/en/833211490601422040/pdf/112110-FRENCH-General-Guidelines.pdf>

-

3.2.4. Note du cadre environnemental et social sur les bonnes pratiques en matière de lutte contre l'exploitation et les atteintes sexuelles ainsi que le harcèlement sexuel dans les projets d'investissements de travaux de génie civil

La Banque mondiale a mis en place une note sur les bonnes pratiques en matière de lutte contre l'exploitation et les atteintes sexuelles ainsi que le harcèlement sexuel dans le cadre des financements de projets comportant des travaux de génie civil. Cette note qui accompagne le cadre environnemental et social de la Banque comporte des recommandations issues des résultats d'un groupe de travail d'experts externes réalisé en 2017 sur la violence sexiste.

Les orientations et recommandations ainsi formulées dans la présente note ont pour but de renforcer les systèmes en matière de prévention, de remédiation et d'atténuation des risques EAS/HS. De manière pratique, les normes environnementales et sociales de la Banque Mondiale notamment les NES 1, 2, 4 et 10 fixent les conditions de mise en œuvre de ces orientations en matière de lutte contre les risques EAS/HS. Les détails sur cette note peuvent être consultés via le lien ci-dessous : <https://thedocs.worldbank.org/en/doc/b3e4f9273f676308274e8831538d9f91-0290032023/original/SEA-SH-Civil-Works-GPN-Third-Edition-French-translation.pdf>

3.3.Cadre juridique national applicable au projet

Le cadre juridique se fonde sur un corpus de textes législatifs et de textes réglementaires qui encadrent la gestion des ressources naturelles, du foncier, de l'environnement et du social.

3.3.1. Constitution du Burkina Faso

La loi fondamentale constitue le premier texte d'intérêt à prendre en considération dans le cadre de la présente étude. En effet, de nombreuses dispositions donnent une place de choix à la protection de l'environnement. A titre indicatif, on peut signaler que : (i) le préambule de la Constitution souligne avec force «la nécessité absolue de protéger l'environnement... », (ii) l'article 14 précise que « Les richesses et les ressources naturelles appartiennent au peuple. Elles sont utilisées pour l'amélioration de ses conditions de vie », (iii) l'article 29 stipule que « le droit à un environnement sain est reconnu. La protection, la promotion et la défense de l'environnement sont un devoir pour tous », (iv) dans la répartition des compétences entre la loi et le règlement, l'article 101 indique que « l'environnement relève du domaine de la loi ».

La mise en œuvre des activités du sous-projet peut avoir des incidences négatives sur l'Homme et son environnement. Des mesures environnementales et sociales idoines doivent être mises en œuvre pour atténuer les impacts négatifs et risques du sous-projet. La réalisation de la présente EIES s'inscrit dans cette dynamique.

3.3.2. Cadre législatif

➤ La Loi d'orientation sur le développement durable

La Loi N°008-2014/AN portant Loi d'orientation sur le développement durable au Burkina Faso a été adoptée le 08 avril 2014 et elle a pour but de :

- créer un cadre national unifié de référence pour assurer la cohérence des interventions des acteurs à travers des réformes juridiques, politiques et institutionnelles appropriées ;
- garantir l'efficacité économique, la viabilité environnementale et l'équité sociale dans toutes les actions de développement.

L'article 3 précise que cette loi s'applique à l'ensemble des lois et règlements, politiques, stratégies, plans, programmes et sous-projets de développement publics ou privés au Burkina Faso. L'article 5 pose le principe de prévention selon lequel les atteintes à l'environnement que toute activité ou phénomène naturel pourrait générer, doivent être réduites ou éliminées à titre préventif et à temps. Le même article institue le principe genre selon lequel la conception, la budgétisation, la mise en œuvre, le suivi et l'évaluation de toutes les actions de développement doivent nécessairement prendre en compte la dimension genre, en vue d'un développement équitable, juste et durable.

Ces deux principes du développement durable devront recevoir une traduction concrète dans la mise en œuvre du sous-projet de réhabilitation de la gare routière de Pouytenga. Il s'agira entre autres de prévoir des mesures d'évitement des impacts environnementaux et sociaux négatifs et de prendre en compte le genre à travers des mesures de prévention des Violences Basées sur le Genre.

➤ **Code de l'environnement du Burkina Faso**

La Loi n°006-2013/AN du 02 avril 2013 portant code de l'environnement au Burkina Faso constitue le principal fondement législatif de la protection de l'environnement et des procédures en matière d'évaluation environnementale au Burkina Faso. L'article 6 du code énonce, à la suite de l'article 29 de la Constitution, que « la promotion d'un environnement sain est d'intérêt général et une obligation pour toutes les personnes physiques et morales ».

Dans ce sens, l'article 25 énonce que les activités susceptibles d'avoir des incidences significatives sur l'environnement sont soumises à l'avis préalable du ministre chargé de l'environnement et que cet avis est établi sur la base d'une Évaluation environnementale stratégique (EES), d'une Étude d'impact sur l'environnement (EIE) ou d'une Notice d'impact sur l'environnement (NIE).

Ainsi, l'article 31 met à la charge de tout promoteur de sous-projet soumis à évaluation environnementale et sociale, l'obligation de recourir à une expertise agréée de son choix, en vue de la réalisation des études y afférentes. Il prévoit aussi que les termes de référence et les rapports des études sont soumis à l'approbation du ministre en charge de l'environnement. L'article 27 dispose que dans ce sens l'étude d'impact sur l'environnement est complétée par une enquête publique dont le but est de recueillir les avis des parties concernées par rapport à l'étude d'impact sur l'environnement qui est présentée.

En matière de protection de l'environnement, l'article 48 interdit de détenir ou d'abandonner des substances ou des matières dans des conditions susceptibles d'avoir des effets négatifs sur l'homme, la faune, le sol ou la flore, l'esthétique des sites et des paysages, l'air et l'eau. Il en est de même lorsque ces substances ou matières engendrent des odeurs incommodantes pour le voisinage ou portent atteinte à la sécurité et à la santé publique.

Le même article prévoit que toute personne dont l'activité génère ou qui détient de telles substances ou matières est tenue de les éliminer dans des conditions permettant d'éviter les inconvénients conformément aux dispositions du Code de l'environnement.

Enfin, l'article 70 consacre la responsabilité de toute personne auteur d'une pollution, relativement à la réparation des dommages causés aux tiers par son fait et met de ce fait à sa charge les frais de la restauration des lieux pollués.

L'entreprise en charge des travaux et l'UGP devront s'assurer du respect de ces différentes dispositions, ainsi que de toutes les autres dispositions pertinentes du Code de l'environnement, en veillant à la préservation et à la protection de l'environnement tout au long de la mise en œuvre de son sous-projet.

➤ **Le Code Forestier**

Adopté par la loi n° 003-2011/AN du 05 Avril 2011, le code forestier prescrit en son article 4 que « Les forêts, la faune, les ressources halieutiques constituent des richesses naturelles et sont à ce titre parties intégrantes du patrimoine national. La gestion durable de ces ressources est un devoir

pour tous. Elle implique le respect de la réglementation en vigueur en matière de protection, d'exploitation et de valorisation du patrimoine forestier, faunique et halieutique.

A l'instar d'autres activités, la réhabilitation de la gare peut être dommageable pour les ressources forestières, fauniques et halieutiques. A cet effet, le Code forestier subordonne à son article 48, la mise en œuvre de certaines activités à la réalisation préalable d'une EIE en ces termes : « Toute réalisation de grands travaux entraînant un défrichement est soumise à une autorisation préalable du ministre chargé des forêts sur la base d'une étude d'impact sur l'environnement ».

La présente NIES s'inscrit donc dans l'esprit des dispositions sus citées dans la mesure où elle a été réalisée en conformité aux dispositions du Code forestier et pour réduire au minimum, atténuer ou compenser les impacts du sous-projet sur les ressources forestières, faunique et halieutiques dans la zone d'implantation. Le sous-projet veillera à optimiser le choix des tracés et respecter les emprises définies lors des travaux de construction afin de minimiser l'abattage d'arbre. De même, le Plan de gestion environnementale et sociale de l'étude devra prévoir ainsi des actions de reboisements compensatoires, d'aménagements paysagers et d'entretien des arbres plantés.

➤ **Loi d'orientation relative à la gestion de l'eau**

La bonne gestion de l'eau est assurée au Burkina Faso par la loi n°002-2001/AN du 8 février 2001 portant loi d'orientation relative à la gestion de l'eau.

Aux termes de l'article 1 de cette loi, « la gestion de l'eau a pour but, dans le respect de l'environnement et des priorités définies par la loi :

- d'assurer l'alimentation en eau potable de la population ;
- de satisfaire ou de concilier les exigences de l'agriculture, de l'élevage, de la pêche et de l'aquaculture, de l'extraction des substances minérales, de l'industrie, de la production d'énergie, des transports, du tourisme, des loisirs ainsi que de toutes autres activités humaines légalement exercées ;
- de préserver et de restaurer la qualité des eaux ;
- de protéger les écosystèmes aquatiques ;
- de faire face aux nécessités de la santé, de la salubrité publique, de la sécurité civile et aux problèmes posés par les inondations et les sécheresses ».

A ces fins, la loi fixe les règles d'utilisation de l'eau (la priorité est accordée en tout temps à la satisfaction des besoins domestiques) et l'ordre de satisfaction des autres besoins est fondé sur les circonstances ; détermine les règles de protection de la ressource : autorisation ou déclaration préalable pour les installations et travaux dans le domaine public de l'eau, interdiction de la pollution, institution de périmètres de protection.

L'article 4 donne un caractère prioritaire et d'intérêt général à la conservation de la diversité biologique des écosystèmes aquatiques, du fait de son rôle dans la régulation et le renouvellement des ressources en eau, l'importance des fonctions sociales, économiques et culturelles auxquelles elle participe.

La réalisation des travaux de réhabilitation de la gare de Pouytenga implique l'utilisation d'une certaine quantité d'eau et les déchets issus des chantiers peuvent entraîner des risques de pollution des eaux. Les prélèvements d'eaux devront se faire suivant les principes et règles définis par cette loi et des mesures d'évitement et de minimisation adéquates des risques de pollution des eaux devront être proposées dans le plan de gestion environnemental et social.

➤ **Loi parafiscale de l'eau**

La loi n°058-2009 /AN du 15 décembre 2009 portant institution d'une taxe parafiscale au profit des agences de l'eau institut à son article 1, une taxe parafiscale dénommée Contribution financière en matière d'eau », en abrégée CFE, sur le prélèvement d'eau brute, la modification du régime de l'eau et la pollution de l'eau.

Ainsi, aux termes de l'article 2 de cette loi, la CFE comprend la taxe de prélèvement de l'eau brute, la taxe de modification du régime de l'eau et la taxe de pollution de l'eau.

En outre, l'article 5 précise que les installations, activités ou travaux soumis à la taxe de pollution sont ceux à l'origine d'un déversement, écoulement, rejet, dépôt direct ou indirect de matières de toute nature et plus généralement de tout fait susceptible de provoquer ou d'accroître la dégradation des eaux en modifiant leur caractéristique physique chimique ou biologique, qu'il s'agisse d'eau de surface ou d'eau souterraine.

Le sous-projet devra donc être mis en œuvre dans le strict respect de ces dispositions. L'UGP devra inscrire dans les DAO pour l'exécution des travaux, l'obligation du paiement de cette taxe par les entreprises.

➤ **Code de l'hygiène publique**

Ce code régit l'hygiène publique au Burkina Faso notamment l'hygiène sur les voies et places publiques, l'hygiène des piscines et des baignades, des habitations, des denrées alimentaires, de l'eau, des installations industrielles et commerciales, des établissements scolaires, préscolaires et sanitaires, des bâtiments publics et du milieu naturel et la lutte contre le bruit.

Son objectif principal est de préserver et de promouvoir la santé publique.

L'article 3 du code précise que toute personne physique ou morale qui produit ou détient des déchets, dans des conditions de nature à produire des effets nocifs sur le sol, la flore ou la faune, à dégrader les paysages, à polluer l'air ou les eaux, à engendrer des bruits ou des odeurs et d'une façon générale à porter atteinte à la santé de l'homme, de l'animal et à l'environnement est tenue d'en assurer ou d'en faire assurer l'élimination conformément aux dispositions du code, dans les conditions propres à éviter les dits effets.

En outre, aux termes de l'article 4, l'élimination des déchets comporte les opérations de pré-collecte, de collecte, de transport, de stockage, de traitement nécessaire à la récupération de l'énergie ou des éléments et/ou matériaux réutilisables, ainsi que la mise en décharge contrôlée, l'enfouissement ou le rejet dans le milieu naturel.

Le présent sous-projet devra donc s'exécuter conformément aux dispositions du code de l'hygiène publique.

➤ **La Loi d'orientation sur l'aménagement et le développement durable du territoire**

Adoptée le 28 mai 2018, la loi n°024-2018/AN portant loi d'orientation sur l'aménagement et le développement durable du territoire fixe les principes fondamentaux de l'aménagement et le développement durable du territoire.

L'article 22 dispose que l'aménagement et le développement durable du territoire contribuent à impulser et accompagner le développement local et la gouvernance locale, à travers l'identification et la valorisation des potentialités locales, la participation des populations à la gestion des affaires locales et aux processus de prise de décision. Il favorise l'association des collectivités territoriales entre elles et le partenariat avec les autres acteurs concernés en vue de réaliser leur mission de développement local.

Le sous-projet respectera les dispositions de cette loi en inscrivant l'ensemble de ses actions dans la perspective d'accompagner le développement local et la gouvernance locale dans sa zone d'intervention du sous projet.

➤ **La loi portant prévention, répression et réparation des violences à l'égard des femmes et des filles et prise en charge des victimes**

Cette loi a été adoptée le 06 septembre 2015 la loi n° 061-2015/CNT portant prévention, répression et réparation des violences à l'égard des femmes et des filles et prise en charge des victimes et s'applique à toutes les formes de violences à l'égard des femmes et des filles notamment les violences physiques, morales, psychologiques, sexuelles, économiques, patrimoniales et culturelles. Elle prévoit des procédures spéciales, la création de structures spécifiques et la spécialisation de juges pour prendre, au besoin, des mesures urgentes de protection, tant en matière pénale que civile.

Cette loi protège les femmes et les jeunes filles contre toutes les violences d'ordre économique, sociale, physique etc. Les risques de violences d'ordre économique, sociale, physique en lien avec le sous-projet devront être analysés et évalués dans la présente NIES et des mesures de gestion correspondantes proposées dans le PGES. Le sous-projet entreprendra des actions particulières en faveur des femmes et des jeunes, des PDI et des EDI notamment lors du recrutement de la main d'œuvre et de la fourniture des marchés de services en lien avec l'exécution des travaux par les entreprises. Il veillera en plus à prévenir les cas de violences basées sur le genre dans toutes les activités en lien avec le projet. Une identification des principales zones à risque de VBG/EHS aux environs des chantiers devra être faite pour les actions de sensibilisation éventuelles et système efficace de gestion des plaintes sera mis en place.

➤ **La Loi d'orientation relative à la prévention et à la gestion des risques, des crises humanitaires et des catastrophes**

La loi n° 012-2014/AN du 22 avril 2014 portant loi d'orientation relative à la prévention et à la gestion des risques, des crises humanitaires et des catastrophes, a été adoptée le 02 juin 2014. Elle a pour objet la prévention et la gestion des risques, des crises humanitaires et des catastrophes au Burkina Faso, quelle qu'en soit la nature, l'origine et l'ampleur. Les dispositions de cette loi seront respectées par le sous-projet.

➤ **Le Code du travail**

La loi 28-2008/AN du 13 mai 2008 portant code du travail encadre les conditions de travail à travers ses dispositions relatives (articles 149 et 153) à l'interdiction de la discrimination en matière d'emploi et du travail ainsi que les pires formes de travail des enfants. Aussi, selon l'article 36 de cette même loi, il est fait obligation à l'employeur sur le chantier, « de conformer les conditions d'hygiène et de sécurité aux normes prévues par la réglementation en vigueur ».

Ces dispositions citées devraient être respectées dans le cadre des travaux prévues par le sous-projet. Aussi, pour prévenir les risques de Violences Basées sur le Genre et les Violences Contre les Enfants, un code de bonne conduite sera élaboré et fera partie du contrat de chaque travailleur, employeur ou fournisseur.

➤ **La Loi portant régime de sécurité sociale applicable aux travailleurs salariés et assimilés au Burkina Faso**

La Loi n° 015-2006 portant régime de sécurité sociale applicable aux travailleurs salariés et assimilés au Burkina Faso a été adoptée le 11 mai 2006.

Sont assujettis au régime de sécurité sociale institué par la présente loi, tous les travailleurs soumis aux dispositions du code du travail sans aucune distinction de race, de nationalité, de sexe et d'origine, lorsqu'ils sont occupés en ordre principal, sur le territoire national pour le compte d'un ou plusieurs employeurs, nonobstant la nature, la forme, la validité du contrat, la nature et le montant de la rémunération. Y sont également assujettis, les salariés de l'État et des collectivités publiques ou locales qui ne bénéficient pas, en vertu des dispositions légales ou réglementaires, d'un régime particulier de sécurité sociale.

Les dispositions de cette loi seront respectées par le sous- projet.

➤ **La loi portant protection du patrimoine culturel au Burkina Faso.**

La loi N° 024-2007/AN du 13 novembre 2007 portant protection du patrimoine culturel au Burkina Faso stipule que la protection et la sauvegarde du patrimoine culturel sont assurées par l'Etat et ses démembrements et dans une certaine mesure par les populations locales concernées. Cette protection est constituée par l'ensemble des mesures visant à défendre les biens culturels, contre la destruction, la transformation, l'aliénation, les fouilles anarchiques et /ou illicites, l'importation et l'exportation illicites et la spoliation.

Elle dispose également que : « L'auteur de toute découverte, fortuite ou non, résultant notamment de fouilles régulièrement autorisées et de travaux publics ou privés, est tenu de le déclarer auprès des Ministres chargés des Affaires Culturelles et des Mines.

Le sous-projet veillera à informer les autorités compétentes en cas de découverte de patrimoine culturel au cours de la réalisation de ses activités.

➤ **Le Code de Santé Publique**

La Loi n°23/94/ADP du 19 mai 1994 portant code de la santé publique définit dans ses principes fondamentaux, « les droits et les devoirs inhérents à la protection et à la promotion de la santé de la population ». La protection et la promotion de la santé s'entendent, selon l'article 3 de cette loi, de la promotion de la santé de l'individu, de la famille et de la collectivité par l'amélioration des conditions de vie et de travail à travers notamment la promotion de la salubrité de l'environnement. L'article 27 prévoit que les mesures de prévention et de lutte contre le bruit et autres nuisances, doivent être observées dans les locaux à usage d'habitation, sur les lieux de travail et dans les artères des agglomérations.

Le sous-projet s'attellera donc, pendant l'exécution des travaux, à respecter les dispositions en vigueur en ce qui concerne les différentes pollutions du milieu (eau, air, sol), les nuisances sonores et la sante de population de manière générale.

➤ **Le Code de l'urbanisme et de la construction**

Crée par la Loi n° 017-2006 du 18 mai 2006, le Code de l'urbanisme et de la construction a pour objet d'organiser et de réglementer les domaines de l'urbanisme et de la construction au Burkina Faso. Le code prévoit à l'article 22 que les aménagements et les constructions de toute nature doivent être localisés en fonction des orientations générales du Schéma directeur d'aménagement et d'urbanisme et / ou celles du Plan d'occupation des sols de la localité.

Par ailleurs l'article 33 dispose que les ouvrages d'assainissement construits sont agréés par les services techniques compétents.

En déterminant les emprises des ouvrages de la gare sur la base du schéma d'aménagement de la ville, la conception du sous-projet a été conforme à l'article 22 du Code de l'urbanisme et de la construction. Dans cadre de l'exécution du sous-projet, des mesures devront être prise pour que les ouvrages construits soient agréés par les services techniques compétents, conformément à l'article 33 du code.

3.3.3. Cadre réglementaire

Le cadre réglementaire national applicable au projet, comporte plusieurs décrets d'application des textes législatifs susvisés :

Du point de vue règlementaire, plusieurs décrets assurent la mise en œuvre du Code de l'environnement et des autres textes législatifs cités et doivent par conséquent servir aussi de référence à la présente étude. Il s'agit, entre autres des textes suivants :

Décret N°2001- 185 /PRESWMMEE portant fixation des normes de rejet de polluants dans l'air, l'eau et le soi. L'article 4 prévoit les nomes de rejets des émissions dues aux véhicules automobiles telles que présentées dans le tableau suivant.

Tableau 5: Normes de rejet de polluants dans l'air au Burkina Faso.

Age (ans)	Valeurs limites (g/km)			
	CO	NOx	HC	COV
0 à 5	2	0,25	0,12	0,15
6 à 10	3	0,37	0,12	0,19
11 à15	4	0,4	0,2	0.2
16 à20	4,5	0,6	0,3	0,3
Plus de 20	5	0,8	0,5	0,5

Source : Décret n°2001- 185 /PRESWMMEE

Relativement aux normes de qualité de l'air ambiant, spécifiquement en ce qui concerne les particules l'article 3 fixe une plage de valeur limite moyenne comprise entre 200 à 300µg/m3 sur 24 heures.

Décret n° 2011-928/PRES/PM/MFPTSS/MS/MATDS du 24 novembre 2011 fixant les mesures générales d'hygiène et de sécurité sur les lieux de travail. L'article 26 énonce que l'employeur doit prendre les mesures nécessaires pour réduire à un niveau acceptable le bruit à sa source. Dans le même sens, l'article 27 précise que lorsque l'exposition sonore quotidienne subie par un travailleur dépasse le niveau de 85 dB (A) ou lorsque la pression acoustique de crête dépasse le niveau de 135 dB (C), les travailleurs concernés reçoivent une information et une formation adéquate. Ils doivent être dotés d'appareils de protection individuelle appropriés. Le décret définit par ailleurs des normes du bruit qui sont présentées dans le tableau suivant :

Tableau 6: Normes du bruit au Burkina Faso

Zones	Diurne	Nocturne
	7h-22h	22h-7h
Résidentielle ; institution, éducation	55 dB(A)	45 dB(A)
Industrie ; commerce	85 dB(A)	85 dB(A)

Source : Décret n° 2011-928/PRES/PM/MFPTSS/MS/MATDS du 24 novembre 2011

Décret N°2015 1205/PRES/RANS/PM/MERH/MEF/MARHASA/MS/MRA/MICA/MME/

MIDT/MATD/du 28 octobre 2015 portant normes et conditions de déversement des eaux usées ; l'article 7 énonce que les eaux déversées dans le milieu naturel ne peuvent contenir des huiles, des graisses ou autres matières flottantes en quantités telles qu'une couche flottante puisse être constatée de manière non équivoque. Cette disposition devra être prise en compte dans la gestion des huiles usées provenant des engins à moteurs et des eaux usées émanant des bases vie.

Décret n° 2015-1470/PRES-TRANS/PM/MEF/MARHASA du 07 décembre 2015 portant détermination des taux et des modalités de recouvrement de la taxe de prélèvement de l'eau brute. Ce décret précise à son article 4 que le taux de la taxe de prélèvement de l'eau brute pour les travaux de génie civil est fixé à dix (10) francs CFA le mètre cube (m³) de remblai exécuté ; vingt (20) francs CFA le (m³) de béton mis en œuvre, toute classe de béton confondue. Les entreprises chargées des travaux devront se conformer à ce décret ;

Décret N°2015-1187/PRES-TRANS/PM/MERH/MATD/MME/MS/MARHASA/MRA/MICA /MHU/MIDT/MCT du 22 octobre 2015 portant conditions et procédures de réalisation et de validation de l'évaluation environnementale stratégique, de l'étude et de la notice d'impact environnemental et social. Ce décret classe le sous-projet en Catégorie B, d'où la présente notice d'impact environnemental et social ;

Arrêté interministériel N°2022 0061/MEEA/MARAH/MATDS/MEFP portant grilles et barèmes d'indemnisation ou de compensation applicables aux arbres et aux plantes ornementales lors des opérations d'expropriation pour cause d'utilité publique et d'intérêt général au Burkina Faso : Cet arrêté détermine les grilles et barèmes d'indemnisation ou de compensation applicables aux arbres lors des opérations d'expropriation pour cause d'utilité publique et d'intérêt général. L'article 33 énonce que les plantations à titre de compensation sont réalisées pour tout projet d'utilité publique et d'intérêt général pour lequel le nombre potentiel d'arbres à impacter indiqués dans le rapport évaluation environnementale validé par l'autorité compétente n'excède pas quinze mille (15000). De même le nombre de plants de remplacement pour les plantations à titre de compensation est fixé à 5 par pieds détruit. Par ailleurs, les grilles et barèmes de compensation financières des différentes espèces floristiques affectées sont fixées aux articles 27,28,29,30 et 31 dudit arrêté.

Ces différents textes réglementaires, quoique non exhaustifs, servent de références dans l'exécution du sous-projet, de sorte à le maintenir en phase avec les objectifs du développement durable.

3.3.4. Comparaison entre procédures nationales et normes de la Banque mondiale

L'analyse comparative vise à identifier les insuffisances au niveau de la législation nationale en rapport avec les Normes Environnementales et Sociales de la Banque mondiale applicables au Projet afin de préconiser des mesures visant à les compléter au niveau national. A cet effet, le tableau ci-après, dresse les points de convergence et de divergence entre la législation environnementale burkinabè et les normes susmentionnées et propose des mesures de mise en œuvre du sous-projet devant combler les insuffisances relevées.

Notons qu'en cas de contradiction entre la législation nationale et les dispositions des NES cette dernière seront appliquées.

Notice d'Impact Environnemental et Social des travaux de réhabilitation de la gare routière de Pouytenga, province du Kouritenga dans la région du Centre-Est (lot 2)

Tableau 7: Exigences des normes environnementales et sociales applicables au Projet et les dispositions nationales pertinentes

NES de la Banque mondiale	Domaines ou contenu	Dispositions nationales correspondantes	Points de divergence/convergence	Observations / Dispositions à prendre
NES n°1 « Evaluation et Gestion des risques et effets environnementaux et sociaux »	Les lois et les règlements, les politiques, les stratégies, les plans, projets et programmes ou toute autre initiative qui ont une incidence significative sur l'environnement	Décret n°2015- 1187 : Évaluation environnementale Stratégie (EES) ou un Cadre de Gestion Environnementale et Sociale (CGES)	Il n'y a pas de liste de sous-projets dans le cas de la NES n°1 du CES de la Banque. Mais plutôt les renseignements obtenus à la suite du screening permettent d'apprécier de manière objective le niveau de risque environnemental, tenant compte de site d'implantation du sous-projet.	Réaliser une NIES Appliquer la NES 1 pour compléter les insuffisances de la législation nationale.
	Les travaux, ouvrages, aménagements et activités susceptibles d'avoir des impacts significatifs directs ou indirects sur l'environnement	Décret n°2015- 1187 : Catégorie A : Activités soumises à une étude d'impact environnemental et social (EIES) Catégorie B : Activités soumises à une notice d'impact environnemental et social (NIES) Catégorie C : Activités faisant objet de Prescriptions Environnementales (PE) et sociales	Le Décret n°2015- 1187 ne prévoit pas la réalisation d'un PEES alors que dans le cadre de la NES 1, le PEES est prévu et a une valeur d'engagement contractuel Les aspects « VBG/EAS/HS », « MGP », « Code de bonne conduite », « MPP », « PEES » ne sont pas pris en compte dans les TDR des études au	

Notice d'Impact Environnemental et Social des travaux de réhabilitation de la gare routière de Pouytenga, province du Kouritenga dans la région du Centre-Est (lot 2)

NES de la Banque mondiale	Domaines ou contenu	Dispositions nationales correspondantes	Points de divergence/convergence	Observations / Dispositions à prendre
			Burkina Faso. En outre, les TDR types et le plan de rédaction sont moins consistants en exigences par rapport aux NES de la Banque	
NES n02 « Emploi et Conditions de travail »	Le droit au travail, la non-discrimination en matière d'emploi et de rémunération, le travail décent, la santé sécurité au travail etc.	Article 19 de la Constitution du 02 juin 1991 : Le droit au travail est reconnu et est égal pour tous. Il est interdit de faire des discriminations en matière d'emploi et de rémunération en se fondant notamment sur le sexe, la couleur, l'origine sociale, l'ethnie ou l'opinion politique.	Les dispositions nationales ne prévoient pas la réalisation des instruments séparés tels que le PGMO et le PHSSE.	Se conformer aux Procédures de Gestion de la Main d'œuvre (PGMO) du PUDTR Réaliser un plan hygiène-santé-sécurité-environnement (PHSSE) Appliquer la NES 1 pour compléter les insuffisances de la législation nationale.
		Loi n° 028 -2008/an portant code du travail au Burkina Faso Titre v – sécurité et santé au travail, services sociaux d'entreprise. L'employeur doit, pour assurer la prévention, prendre :		

Notice d'Impact Environnemental et Social des travaux de réhabilitation de la gare routière de Pouytenga, province du Kouritenga dans la région du Centre-Est (lot 2)

NES de la Banque mondiale	Domaines ou contenu	Dispositions nationales correspondantes	Points de divergence/convergence	Observations / Dispositions à prendre
		des mesures techniques appliquées aux nouvelles installations ou aux nouveaux procédés lors de leur conception ou de leur mise en place ou par des adjonctions techniques apportées aux installations ou procédés existants ; des mesures d'organisation de la sécurité au travail ; des mesures d'organisation de la santé au travail ; des mesures d'organisation du travail ; des mesures de formation et d'information des travailleurs.		
NES n03 « Utilisation rationnelle des ressources et Prévention et Gestion de la pollution »	La préservation et la gestion rationnelle des ressources naturelles au cours de la mise en œuvre du projet	Article 18 du code de l'environnement : Les ressources naturelles qui contribuent à la satisfaction des besoins de l'homme sont exploitées de manière à satisfaire les besoins des générations présentes sans compromettre la capacité des générations futures à répondre aux leurs.	Les procédures environnementales et sociales au Burkina ne traitent pas de manière explicite des questions d'économie de ressources (énergie, eau, et autres matière), ni des questions de	Réaliser une NIES, pour le sous-projet avec des mesures de prévention et de gestion des pollutions et des mesures de préservation et de gestion rationnelle des ressources naturelles.

Notice d'Impact Environnemental et Social des travaux de réhabilitation de la gare routière de Pouytenga, province du Kouritenga dans la région du Centre-Est (lot 2)

NES de la Banque mondiale	Domaines ou contenu	Dispositions nationales correspondantes	Points de divergence/convergence	Observations / Dispositions à prendre
		Article 1 de la loi n°002-2001/AN portant loi d'orientation relative à la gestion de l'eau : L'eau est une ressource précieuse. Sa gestion durable constitue un impératif national.	limitation des gaz à effet de serre. En outre, les directives ESS sont plus exigeantes en termes de normes et de procédés de contrôles que les textes du Burkina Faso en ce qui concerne les émissions atmosphériques et la qualité de l'air ambiant, les économies d'énergie, les eaux usées et qualité de l'eau, la gestion des matières dangereuses, la gestion des déchets, le bruit, les terrains contaminés, etc.	Appliquer le CES de la Banque mondiale pour compléter les insuffisances de la législation nationale.
	Prévention et gestion des pollutions au cours de la mise en œuvre du projet	Article 70 du code de l'environnement : Toute personne auteur d'une pollution est tenue responsable des dommages causés aux tiers par son fait. Les frais de la restauration des lieux pollués sont à sa charge. En cas d'urgence, les autorités compétentes prennent les mesures nécessaires pour limiter les effets de ladite pollution à charge pour elles de se retourner contre l'auteur de la pollution.		
NES n04 « Santé et Sécurité des populations »	Risques et effets du projet sur la santé, la sûreté et la sécurité des populations touchées	Article 26 de la constitution du 02 juin 1991 : Le droit à la santé est reconnu. L'État œuvre à la promouvoir.	Les dispositions nationales ne prévoient pas de façon explicite la réalisation d'un PHSSE.	Réaliser un plan hygiène-santé-sécurité-environnement (PHSSE)

Notice d'Impact Environnemental et Social des travaux de réhabilitation de la gare routière de Pouytenga, province du Kouritenga dans la région du Centre-Est (lot 2)

NES de la Banque mondiale	Domaines ou contenu	Dispositions nationales correspondantes	Points de divergence/convergence	Observations / Dispositions à prendre
		Article 9 loi n° 022-2005/AN portant code de l'hygiène publique au Burkina Faso : Il est interdit de poser des actes susceptibles de porter atteinte à l'hygiène publique.		
NES n°6 : Conservation de la biodiversité et gestion durable des ressources naturelles vivantes	Conservation de la biodiversité au cours de la mise en œuvre du projet	Article 66 du code de l'environnement : Le Gouvernement prend les mesures nécessaires en vue de limiter ou de réduire les pollutions qui portent atteinte à la qualité du cadre de vie et à la biodiversité. La loi n°025-2017/AN portant protection des végétaux La loi n°006/97/ADP du 31 janvier 1997 portant code forestier	Il n'y a pas fondamentalement de point de divergence. Toutefois, la NES prévoit un PEES et a l'avantage d'apporter des précisions sur les ressources biologiques et les habitats en distinguant notamment les habitats naturels, les habitats modifiés, les habitats critiques	Réaliser une NIES pour prendre en compte les mesures de conservation de la biodiversité dans toutes les activités du projet Se conformer au Plan d'Engagement Environnemental et Social (PEES) du PUDTR
	Gestion durable des ressources naturelles vivantes	Article 18 du code de l'environnement : Les ressources naturelles qui contribuent à la satisfaction des besoins de l'homme sont exploitées de manière à satisfaire les besoins des générations présentes sans compromettre la capacité		

Notice d'Impact Environnemental et Social des travaux de réhabilitation de la gare routière de Pouytenga, province du Kouritenga dans la région du Centre-Est (lot 2)

NES de la Banque mondiale	Domaines ou contenu	Dispositions nationales correspondantes	Points de divergence/convergence	Observations / Dispositions à prendre
		des générations futures à répondre aux leurs. Article 1 de la loi n°002-2001/AN portant loi d'orientation relative à la gestion de l'eau : L'eau est une ressource précieuse. Sa gestion durable constitue un impératif national.		
NES n°8 : Patrimoine culturel	Protéger le patrimoine culturel tout au long du cycle de vie du projet	Article 30 de la constitution du 02 juin 1991 : Tout citoyen a le droit d'initier une action ou d'adhérer à une action collective sous forme de pétition contre des actes : - lésant le patrimoine public ; - lésant les intérêts de communautés sociales ; - portant atteinte à l'environnement ou au patrimoine culturel ou historique. Article 5 de la loi n° 024-2007/AN portant protection du patrimoine culturel :	Il n'y a pas de point de divergence en tant que tel. Sauf que si pour une raison ou une autre un bien culturel immeuble devait être affecté, il importera de prendre les mesures idoines pour prévenir les autorités compétentes du Ministère en charge de la culture. De même, si une découverte fortuite d'un bien culturel intervient, il faut en informer au plus vite le Ministère chargé de la culture.	Prendre en compte la protection du patrimoine culturel dans la réalisation de la NIES

Notice d'Impact Environnemental et Social des travaux de réhabilitation de la gare routière de Pouytenga, province du Kouritenga dans la région du Centre-Est (lot 2)

NES de la Banque mondiale	Domaines ou contenu	Dispositions nationales correspondantes	Points de divergence/convergence	Observations / Dispositions à prendre
		La protection et la sauvegarde du patrimoine culturel sont assurées par l'Etat et ses démembrements et dans une certaine mesure par les populations locales concernées.		
NES n°10 : Consultation des parties prenantes et diffusion de l'information	Information des parties prenantes par rapport au contenu du projet et ses implications	Article 24 du décret n°2015- 1187: Les enquêteurs veillent à l'information et la participation du public à travers: une ou plusieurs réunions de présentation du projet par le promoteur regroupant les autorités locales, les populations, les organisations non gouvernementales, les associations et toute autre partie prenante, sanctionnées à chaque fois par un procès-verbal ; l'ouverture pour une durée de trente (30) jours d'un registre accessible aux populations où sont consignés les appréciations, les observations et suggestions formulées sur le projet.	Les dispositions nationales ne prévoient pas de façon formelle la réalisation d'un PMPP comme instrument et sa mise en œuvre	Mettre en place un plan de mobilisation des parties prenantes Se conformer au Plan de Mobilisation des Parties Prenantes (PMPP) du PUDTR
	Mobilisation des parties prenantes est un processus inclusif mené tout au long du cycle de vie du projet.	Article 16 du décret n°2015- 1187 : La participation du public comporte notamment :		

Notice d'Impact Environnemental et Social des travaux de réhabilitation de la gare routière de Pouytenga, province du Kouritenga dans la région du Centre-Est (lot 2)

NES de la Banque mondiale	Domaines ou contenu	Dispositions nationales correspondantes	Points de divergence/convergence	Observations / Dispositions à prendre
		une ou plusieurs réunions de présentation du projet regroupant les autorités locales, les populations, les organisations non gouvernementales et les associations conformément au nombre de réunions prévues dans les termes de référence ; une ou plusieurs réunions de restitution des résultats préliminaires des rapports d'évaluation environnementale stratégique, d'étude ou de notice d'impact environnemental et social regroupant les autorités locales, les populations, les organisations non gouvernementales et les associations conformément au nombre de réunions prévues dans les termes de référence; un registre de consultation ouvert et accessible aux populations concernées où sont consignées leurs appréciations, leurs observations et leurs suggestions concernant le projet.		

Source : Consultant, juillet 2024

3.4.Cadre institutionnel

La mise en œuvre du présent projet demande le concours de diverses institutions prenantes. La responsabilité de chaque partie prenante est déterminée et ses capacités sont évaluées pour une bonne mise en œuvre du sous-projet.

Le pays dispose d'un ensemble de textes en matière de gestion environnementale et sociale. Le rôle de ces structures et leurs services déconcentrés est déterminant dans le contrôle du respect des textes, la formulation et la mise en œuvre des politiques et stratégies nationales, la mise en cohérence des interventions sectorielles.

3.4.1.1.Ministère de l'Economie et des Finances (MEF)

Le PUDTR est placé sous la tutelle du Ministère de l'Economie, des Finances et de la prospective. Au sein de ce département ministériel, la Direction générale du développement territorial (DGD) est le programme budgétaire qui joue le rôle tutelle de mise en œuvre du projet. Elle est chargée de coordonner les activités entre les acteurs, d'assurer la gestion, le suivi et l'évaluation fiduciaires, environnementales et sociales. Elle est accompagnée par un Comité technique comprenant des représentants des principaux services centraux.

Les Directions régionales de l'Economie et de la planification (DREP) constituent les antennes régionales qui assurent la mise en œuvre du projet dans chaque région.

Le Ministère s'est doté d'une Cellule environnementale créée par arrêté n°2016 – 0374/MINEFID/SG/DGES/DSEC du 2 novembre 2016 portant création, attributions et fonctionnement de la Cellule environnementale. Elle est chargée de promouvoir la prise en compte des questions environnementales et sociales dans les activités du Département.

Le MEF en tant que maître d'ouvrage, assure la responsabilité de la mise en œuvre du projet et du PGES à travers l'Unité de Coordination (UC) du PUDTR. Elle est chargée à travers les experts techniques, de veiller au respect des normes d'aménagement incluses dans les plans et devis, les documents d'appels d'offres et les contrats, et, à travers les spécialistes en sauvegardes environnementales et sociales, à la mise en œuvre et au suivi du PGES pour toute la durée du sous projet.

3.4.2. Ministère de l'Environnement, de l'Eau et de l'Assainissement

Le Ministère de l'Environnement, de l'Eau et de l'Assainissement (MEEA) est le garant institutionnel en matière de protection de l'environnement au Burkina Faso. Il a pour mission entre autres : la promotion de la gouvernance environnementale et le développement durable, la conception, l'élaboration et la mise en œuvre des politiques adoptées par le Gouvernement en matière de préservation et de développement des ressources forestières, halieutiques et fauniques, de lutte contre la désertification, de prévention et de contrôle en matière de pollution et nuisances et de gestion de l'environnement.

L'ANEVE représente le bras technique du Ministère pour la mise en œuvre des procédures d'évaluations environnementales et sociales. Dans le cadre de la présente étude, l'ANEVE assurera

Notice d'Impact Environnemental et Social des travaux de réhabilitation de la gare routière de Pouytenga, province du Kouritenga dans la région du Centre-Est (lot 2)

l'examen et l'approbation de la présente NIES. Elle assurera aussi le suivi externe de la mise en œuvre des mesures environnementales et sociales du sous projet en s'appuyant sur la direction régionale de l'environnement du Centre Est et la direction provinciale de l'environnement du Kouritenga.

3.4.3. Ministère de la Solidarité, de l'Action Humanitaire, de la Réconciliation Nationale, du Genre et de la Famille (MSARGF)

Ce ministère à travers ses Directions régionales et provinciales, travaillera à prévenir la survenue des cas d'EAS/HS/VCE/ VBG ou les traiter pendant la mise en œuvre du sous projet. Il veille d'une part, à la prise en charge des PDI, et à l'application des mesures relatives au genre et au respect des droits des enfants. Le ministère en charge de l'Action sociale, du Genre et de la Famille interviendra également dans la prise en charge des cas de VBG/EAS/HS.

3.4.4. Ministère de l'Administration Territoriale, de la Décentralisation et de la Sécurité (MATDS)

Le MATDS intervient principalement à travers les collectivités territoriales à savoir la Délégation spéciale de Pouytenga qui sera impliquée dans le suivi de la mise en œuvre du PGES de la présente NIES. La collectivité territoriale aura un droit de regard sur l'ensemble des activités de son ressort territorial et apportera des appuis nécessaires au besoin dans le cadre de la situation sécuritaire dans le pays. Elle participe également à l'enregistrement et au traitement d'éventuelles plaintes en lien avec le sous projet et ce, conformément au Mécanisme de gestion des plaintes (MGP) du projet.

3.4.5. Ministère de la Santé et de l'Hygiène Publique (MSHP)

Les MSHP est chargé de la mise en œuvre et du suivi de la politique du Gouvernement en matière de santé et d'hygiène publique, en particulier l'information, la sensibilisation relative aux maladies (IST, paludisme, dengue...) et la prise en charge des cas de maladie et d'accidents.

Le MSHP interviendra pour la prise en charge des cas d'urgence, au suivi de la prévention contre des maladies telles que le paludisme, les IST/SIDA.

3.4.6. Les collectivités territoriales (Délégation Spéciale) de Pouytenga

La Délégation spéciale de Pouytenga, les services techniques déconcentrés (environnement, agriculture, élevage, action sociale, etc.), sont parties prenantes pour le suivi et la supervision de la mise en œuvre du PGES. Ces acteurs interviendront notamment dans la mise en œuvre des actions ci-dessous en collaboration avec l'UCP du projet :

- information des habitants et particulièrement des personnes affectées, au début des travaux et pendant leur durée afin qu'ils prennent toutes les dispositions utiles pour minimiser les désagréments ;
- identification des sites d'entreposage des matériaux et des équipements de chantier ;
- appui au suivi et à l'entretien des plantations d'arbres réalisées dans le cadre du projet ;
- appui au recrutement de la main d'œuvre locale non qualifiée ;

Notice d'Impact Environnemental et Social des travaux de réhabilitation de la gare routière de Pouytenga, province du Kouritenga dans la région du Centre-Est (lot 2)

- appui à la gestion des plaintes liées à la mise en œuvre du projet.

3.4.7. Les Organisations Non Gouvernementales (ONG) et Organisations de la Société Civile (OSC)

Elles interviennent dans le cadre du sous-projet en tant que structures de veille et d'accompagnement dans la sensibilisation et l'information sur le terrain auprès des bénéficiaires et personnes affectées. Aussi, elles participent à la résolution des conflits et à la protection des groupes vulnérables. En dehors des services déconcentrés, les acteurs de la société civile pourront contribuer dans la mise en œuvre du Sous-projet et de son PGES. Il s'agit notamment : les Groupements professionnels des producteurs et les Organisations de la Société Civile (ONG et associations) au niveau local. Ces dernières pourront s'occuper avec efficacité des actions d'Information – Education – Communication (IEC) sur les thématiques de la préservation des ressources naturelles, la prévention et la réponse aux VBG/EAS/HS, la lutte contre le VIH-SIDA, les IST. Les populations locales bénéficiaires mais également actrices en ce qu'elles participeront aux différents travaux en qualité de main d'œuvre locale.

Toutes ces organisations interviennent dans le cadre de leurs compétences d'attribution au suivi de la mise en œuvre des PGES.

➤ Ingénieur-Conseil

L'Ingénieur-Conseil sera responsable de la supervision quotidienne de la mise en œuvre du sous projet afin de s'assurer du respect par l'Entreprise des prescriptions environnementales et sociales contenues dans le contrat de marché, ainsi que la conformité des travaux au cahier de charges. Les spécifications environnementales et sociales du contrat de marché, les Plans d'Actions détaillés de Protection Environnementale et Sociale du chantier élaboré par l'entreprise et approuvés par l'Ingénieur-Conseil et l'ANEVE, et le PGES seront les documents de référence de la surveillance environnementale et sociale. L'ingénieur conseil s'assurera aussi que l'entreprise recrute un spécialiste en Environnement, Santé et Sécurité ayant l'expérience requise.

Pour l'exécution de sa mission, l'Ingénieur-Conseil mobilisera à plein temps un Responsable Hygiène, Santé, Sécurité et Environnement (HSSE) ayant des compétences sur la prise en compte des aspects sociaux dans l'exécution des projets qui veillera à la mise en œuvre des mesures conformément aux bonnes pratiques environnementales et sociales.

L'Ingénieur-Conseil produira chaque mois un rapport de chantier sur la mise en œuvre des mesures HSSE et des mesures environnementales et sociales par l'entreprise. Ce rapport sera transmis à l'UCP à travers la Cellule de Gestion environnementale et sociale (CG), qui à son tour fera un rapport chaque trois (3) mois à la Banque mondiale.

➤ Entreprise en charge des travaux et les sous-traitants

Notice d'Impact Environnemental et Social des travaux de réhabilitation de la gare routière de Pouytenga, province du Kouritenga dans la région du Centre-Est (lot 2)

L'entreprise chargée des travaux devra recruter un spécialiste HSE qui sera responsable de la mise en œuvre et de la gestion journalière des mesures prévues dans le PGES. Ce CV de ce spécialiste doit être approuvé par l'UCP. Il sera chargé de produire et envoyer un rapport chaque mois au Responsable HSSE de l'Ingénieur Conseil durant toute la durée des travaux. Il veillera notamment au respect des questions de santé, de sécurité, d'environnement et les aspects sociaux pour le travail effectué par les sous-traitants s'il y a lieu. Toutes les procédures réglementations nationales et de la Banque mondiale en matière sociale, d'hygiène, de santé, de sécurité et d'environnement ainsi que les recommandations du PGES doivent être respectées.

L'entreprise devra en outre détenir toutes les autorisations, les licences et l'ensemble des documents légaux requis, notamment : (i) les accords signés avec les propriétaires des sites choisis pour l'entreposage temporaire des matériaux et matériels de chantier et ; (ii) les autorisations du Ministère en charge de l'Environnement pour l'abattage des arbres.

➤ Autorités locales, leaders d'opinion et acteurs locaux

Les communautés riveraines et bénéficiaires du sous-projet de gare routière sont des personnes-ressources (leaders religieux) et des autorités coutumières. Les autorités coutumières (chefs de villages, chefs de lignages, chefs de terre, etc.) sont des acteurs privilégiés de la gestion foncière rurale et continuent de jouer un rôle important surtout dans la prévention et la gestion des conflits fonciers et même dans l'occupation des terres.

Leur appui sera nécessaire dans la mobilisation communautaire pour les séances d'information et de sensibilisation. Elles apporteront leurs contributions pour faciliter la libération du site de la gare, elles travailleront à renforcer la collaboration entre le personnel du chantier et les populations locales afin d'éviter tout conflit. Les populations locales, en plus d'être bénéficiaires du sous projet, sont également actrices en ce qu'elles participeront aux différents travaux en qualité de main d'œuvre et veilleront à la mise en œuvre des mesures environnementales et sociales édictées dans le PGES.

3.5. Analyse des capacités institutionnelles et individuelles des parties prenantes

A l'exception du Ministère en charge de l'environnement, du Ministère en charge de l'eau et de l'assainissement et du ministère en charge de l'éducation, les capacités des autres départements ministériels en matière de gestion de l'environnement est faible.

Le MEF s'est doté d'une Cellule environnementale, mais elle n'est pas fonctionnelle par manque de formation des membres et d'équipement. Au niveau régional, une cellule « Environnement », a été créée mais n'est pas encore fonctionnelle.

Au niveau local, malgré les efforts des services techniques, des projets et ONG évoluant dans les domaines de l'environnement, de l'agriculture durable, etc., l'insalubrité remarquable dans les localités, les feux de brousse, les coupes abusives du bois, les défrichages anarchiques, l'usage abusif des pesticides, l'orpaillage non maîtrisé, etc., sont autant d'indices qui traduisent une insuffisance de conscience environnementale et de capacités de gestion au niveau de la Région de la Boucle du Mouhoun et partant, des Communes.

Notice d'Impact Environnemental et Social des travaux de réhabilitation de la gare routière de Pouytenga, province du Kouritenga dans la région du Centre-Est (lot 2)

En matière de gestion sociale en rapport avec les NES de la Banque, les capacités de plusieurs acteurs dans la zone du projet ont été renforcées. Le renforcement des capacités dans ce domaine de la gestion sociale sera fait pour les nouvelles localités et nouveaux acteurs (personnel très mobile de l'administration) afin que ces derniers maîtrisent les exigences environnementales et sociales de la Banque mondiale. Ce projet est en effet, au Burkina Faso, l'un des tout-premiers à être couvert par le nouveau Cadre Environnemental et Social (CES) de la Banque mondiale. Ce nouvel outil comporte de nombreuses innovations pertinentes par rapport aux anciens outils à savoir les politiques opérationnelles. Il s'en suit qu'une attention doit être portée à l'appropriation des nouvelles normes environnementales et sociales par les acteurs clés à savoir : l'Antenne régionale du Centre Est, les partenaires d'exécution, l'Administration, le secteur privé, les ONG et Associations, etc.

IV. DESCRIPTION DE L'ETAT INITIAL DE L'ENVIRONNEMENT

4.1. Zones d'influence du sous projet

La zone du sous projet est subdivisée en zones d'influence permettant de mieux comprendre et de cerner les risques et les impacts potentiels sur l'environnement. En fonction de l'intensité, de l'amplitude, de l'étendue et de la fréquence des impacts des travaux sur les composantes biophysiques, socio-économiques et des limites naturelles et administratives, trois (03) zones d'analyses ont été établies.

- **Zone d'infrastructures ou d'influence directe**

La zone d'influence directe du sous projet couvre l'espace où les composantes biophysiques et humaines pourraient être directement perturbées par les activités du sous projet au cours de ses différentes phases (préparation, construction, exploitation, fermeture). Cette zone couvre l'emprise de la gare routière élargie aux routes adjacentes à la gare routière.

- **Zone d'influence restreinte**

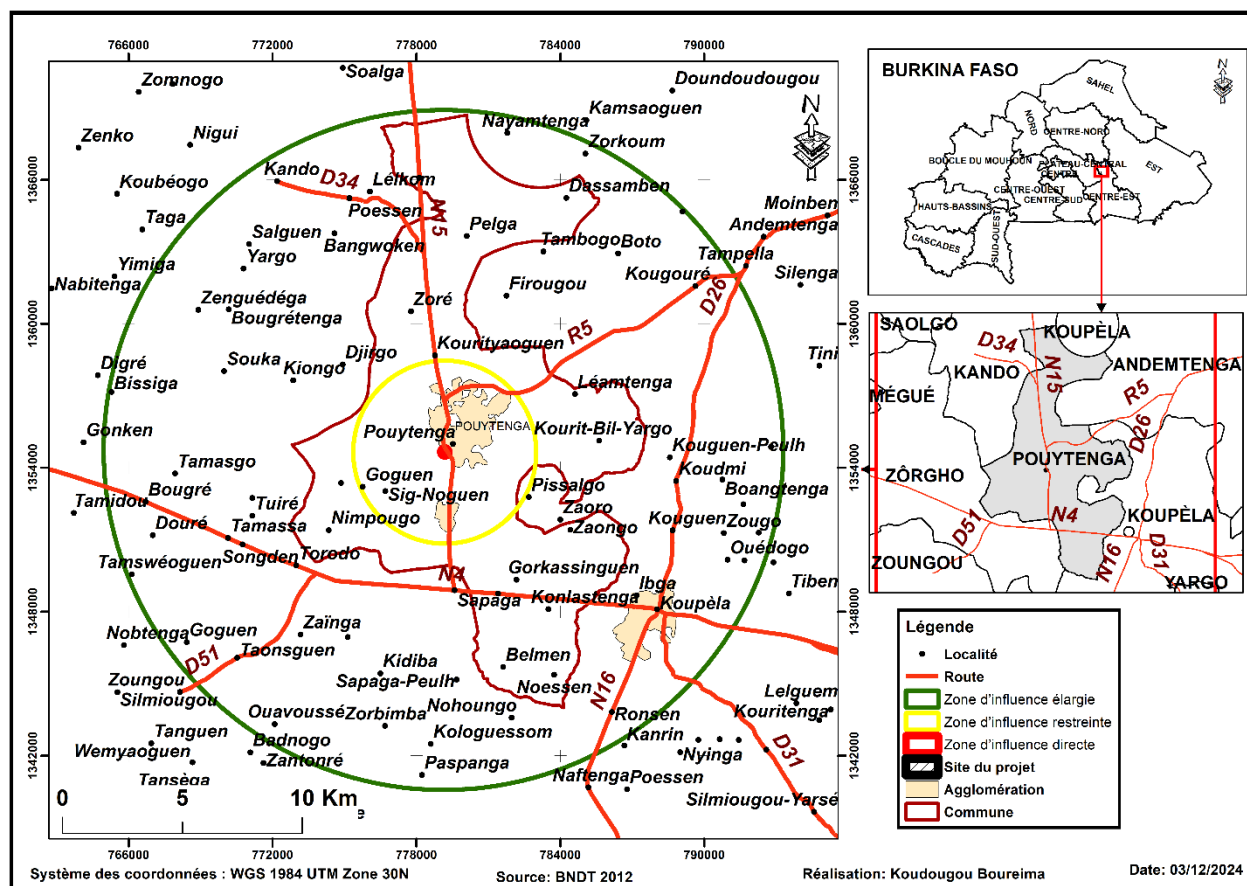
C'est une zone qui couvre autour de la zone d'influence directe et concerne la ville de Pouytenga et ses environs ;

- **Zone d'influence élargie**

La zone d'influence élargie est plus étendue afin de tenir compte de tous les utilisateurs de la gare routière sur le territoire et de toutes les composantes et les activités prévues en phase de construction et d'exploitation en intégrant les zones de provenance des voyageurs. Cette zone prend en compte les autres communes voisines de Pouytenga, voire même la province du Kouritenga.

Notice d'Impact Environnemental et Social des travaux de réhabilitation de la gare routière de Pouytenga, province du Kouritenga dans la région du Centre-Est (lot 2)

Carte 3: Carte des zones d'influence du sous-projet



4.2. Milieu physique

4.2.1. Localisation de la commune de Pouytenga

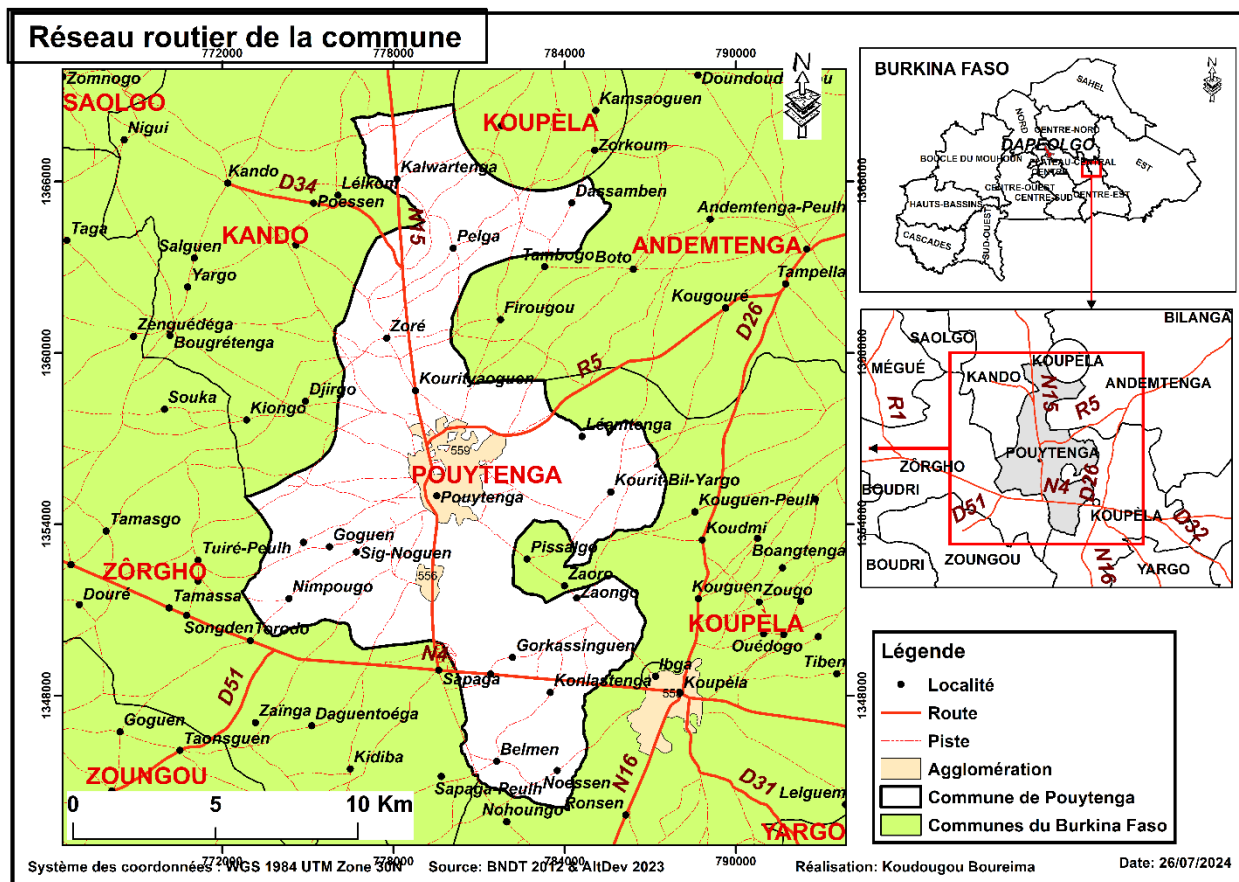
La zone d'étude est la commune urbaine de Pouytenga. Elle est située dans la région du Centre-Est et fait partie des neuf (9) communes que compte la province du Kouritenga. Pouytenga, le chef-lieu de la commune se trouve à quinze (15) Km de Koupéla, le chef-lieu de la province et à soixante-cinq (65) km de Tenkodogo, le chef-lieu de la région. Elle est située à 130 Km de Ouagadougou, la capitale politique du Burkina Faso. La commune de Pouytenga est comprise entre 12° 08' 41" et 12°22' 22" de latitude Nord et entre 0° 21' 20" et 0° 29' 41" de Longitude Ouest. Elle est localisée dans la partie occidentale de la province du Kouritenga.

Suite à l'adoption en décembre 2004 de la loi N°055-2004/AN du 21 décembre 2004 portant Code Général des Collectivités Territoriales (CGCT), ensembles ses modificatifs et textes d'application, Pouytenga est érigée en commune urbaine et le territoire communal d'une superficie de 188 km² compte désormais cinq (5) secteurs et dix-sept (17) villages administratifs.

La commune urbaine de Pouytenga est limitée : au nord par les communes de Koupéla et de Kando ; au nord-est par la commune de Andemtenga ; au sud et sud-est par la commune de Koupéla ; au sud-ouest par la commune de Zorgho (province du Ganzourgou) ; au nord-ouest par la commune de Kando (PCD Pouytenga 2022-2026).

Notice d'Impact Environnemental et Social des travaux de réhabilitation de la gare routière de Pouytenga, province du Kouritenga dans la région du Centre-Est (lot 2)

Carte 5: Réseau routier de la commune de Pouytenga.



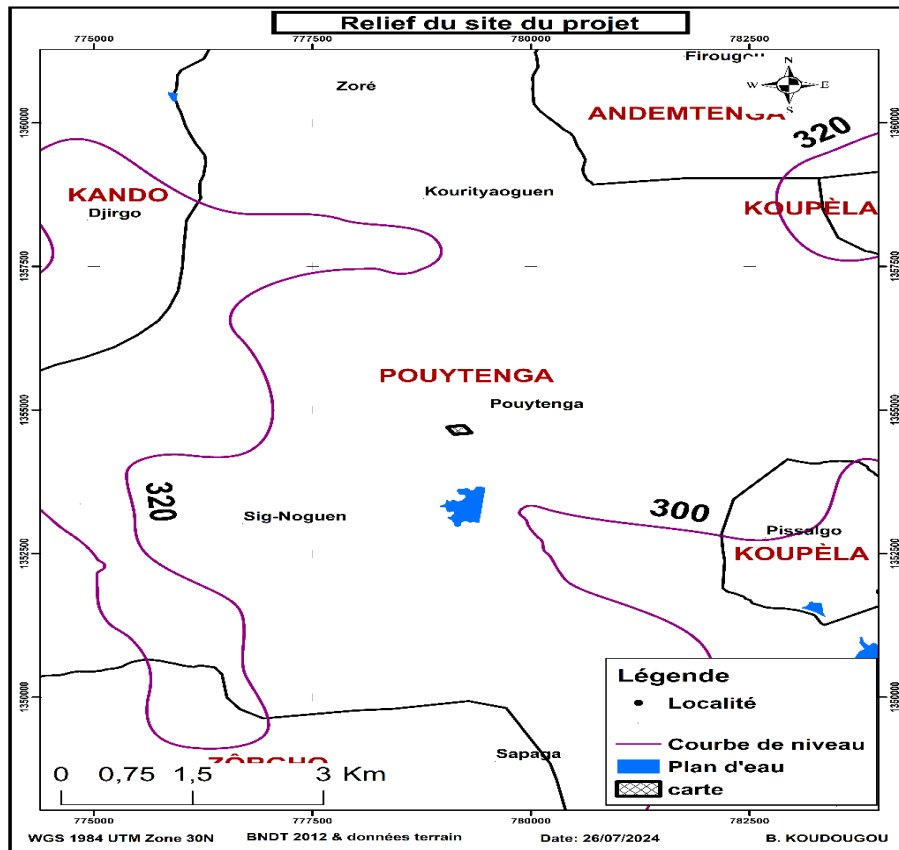
Source : consultant 2024

4.2.2. Relief

Le relief de la commune de Pouytenga est fonction de la structure géologique en place. Il fait partie de l'immense pénéplaine dont les roches datent du Précambrien (Hottin & Ouédraogo, 1976). Le relief est dans l'ensemble faiblement ondulé et dominé par des glacis, des buttes cuirassées et des collines. Les plus faibles altitudes (275-280 m) se rencontrent aux extrémités Nord et Sud de la commune, et les plus fortes altitudes (316-335 m) occupent d'Est en Ouest, la partie centrale de la commune. Le site est situé entre la courbe de niveau 300 et 320 m (carte 5).

Notice d'Impact Environnemental et Social des travaux de réhabilitation de la gare routière de Pouytenga, province du Kouritenga dans la région du Centre-Est (lot 2)

Carte 6: Relief du site et environnant



Source : consultant 2024

4.2.3. Climat

La commune de Pouytenga est soumise à l'influence d'un régime de climat tropical de type soudano-sahélien et subit une alternance de deux (2) saisons, à savoir, une saison pluvieuse et une saison sèche. La saison pluvieuse dure environ cinq (5) mois (juin à octobre) et est caractérisée par la présence de la mousson (vents chauds et humides venant de l'Océan Atlantique) qui apporte les pluies. Par contre, la saison sèche qui dure sept (7) mois environ (novembre à mai), est caractérisée par une période de froid sec (décembre à février) et une période de forte chaleur (mars à avril). Les vents d'harmattan, de direction Nord-Est Sud-ouest dont la vitesse varie entre 0,87 à 2,5 m/S, prédominent durant toute cette saison sèche. Ces deux (2) périodes enregistrent les extrêmes de températures, à savoir le mois de décembre qui est le plus froid avec des valeurs parfois inférieures à 18°C, et le mois d'avril qui affiche les températures les plus élevées atteignant les 40°C. Depuis plusieurs décennies, les températures moyennes mensuelles et annuelles connaissent une hausse progressive dans la commune à l'instar de la région et du pays tout entier. Cela est dû au réchauffement planétaire causé par l'augmentation des émissions anthropiques de gaz à effet de serre.

Elle est située entre les isohyètes 600 mm et 1 000 mm, et marquée par une inégale répartition spatio-temporelle des précipitations.

Notice d'Impact Environnemental et Social des travaux de réhabilitation de la gare routière de Pouytenga, province du Kouritenga dans la région du Centre-Est (lot 2)

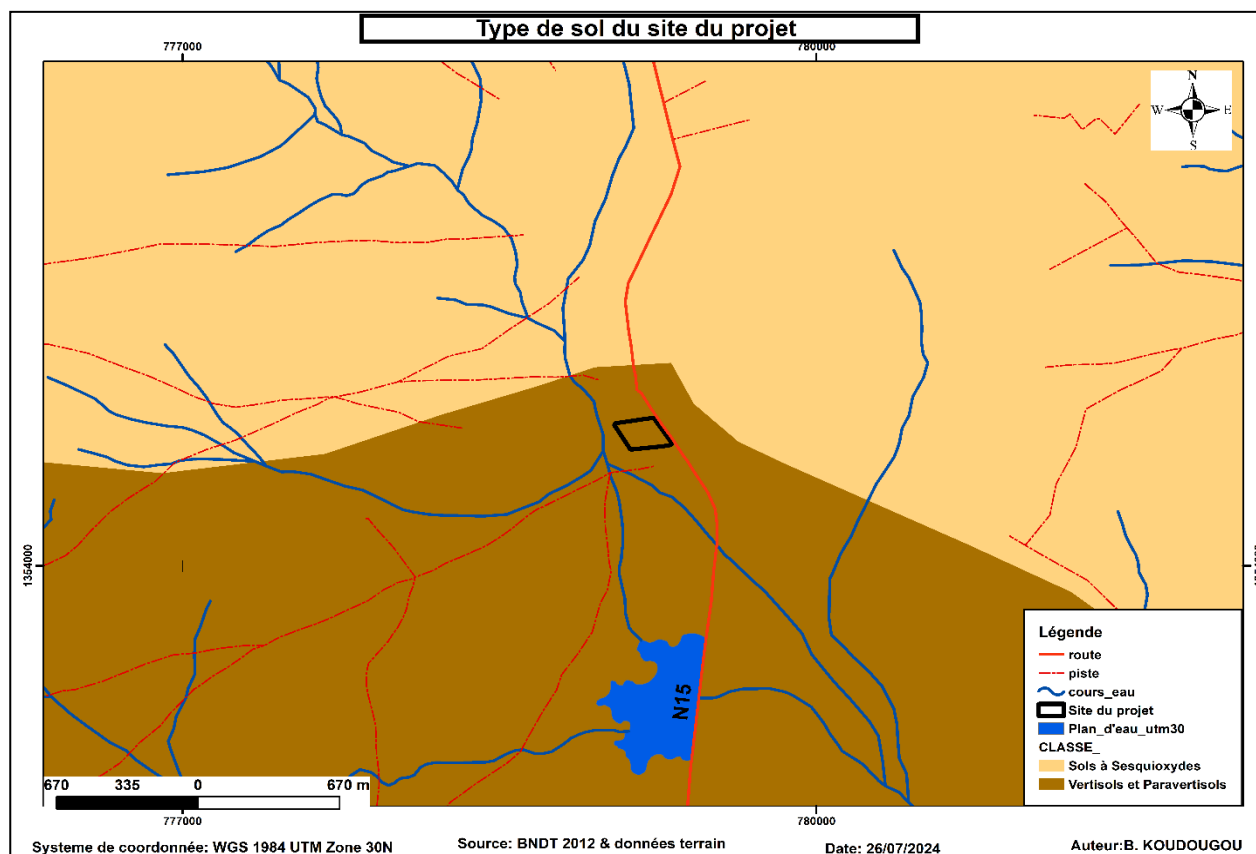
La commune de Pouytenga a enregistré au cours des dix dernières années (2011-2020), une pluviométrie moyenne de 709,2 mm pour une moyenne de quarante-huit (48) jours de pluie (PCD Pouytenga).

4.2.4. Sols

En se référant à la base de données du Bureau national des sols (BUNASOL), les types de sols rencontrés dans la commune de Pouytenga sont les suivants :

- les sols ferrugineux tropicaux lessivés à tâches et concrétions qui occupent 53,7% du territoire communal. Ils sont pauvres avec de faibles teneurs en potassium, en calcium et en phosphore. Mais, leur capacité de rétention en eau est moyenne à bonne, compte tenu de leur profondeur ;
- les lithosols ou sols peu évolués qui proviennent de l'érosion et occupent 46, 3%. Ils occupent la moitié Nord de la commune. Ces sols subissent le phénomène d'érosion sous différentes formes (décapante, sélective et régressive) compte tenu de leur position.

Carte 7: Typologie des sols du site et environnant.



Source : consultant 2024

4.2.5. Occupation des terres

L'espace de la commune de Pouytenga est organisé en fonction des activités qui sont menées et surtout selon les ressources disponibles. Ainsi, l'espace est structuré comme suit :

- les habitations (espace bâti) ;
- les zones de culture pluviale composées de champs ;

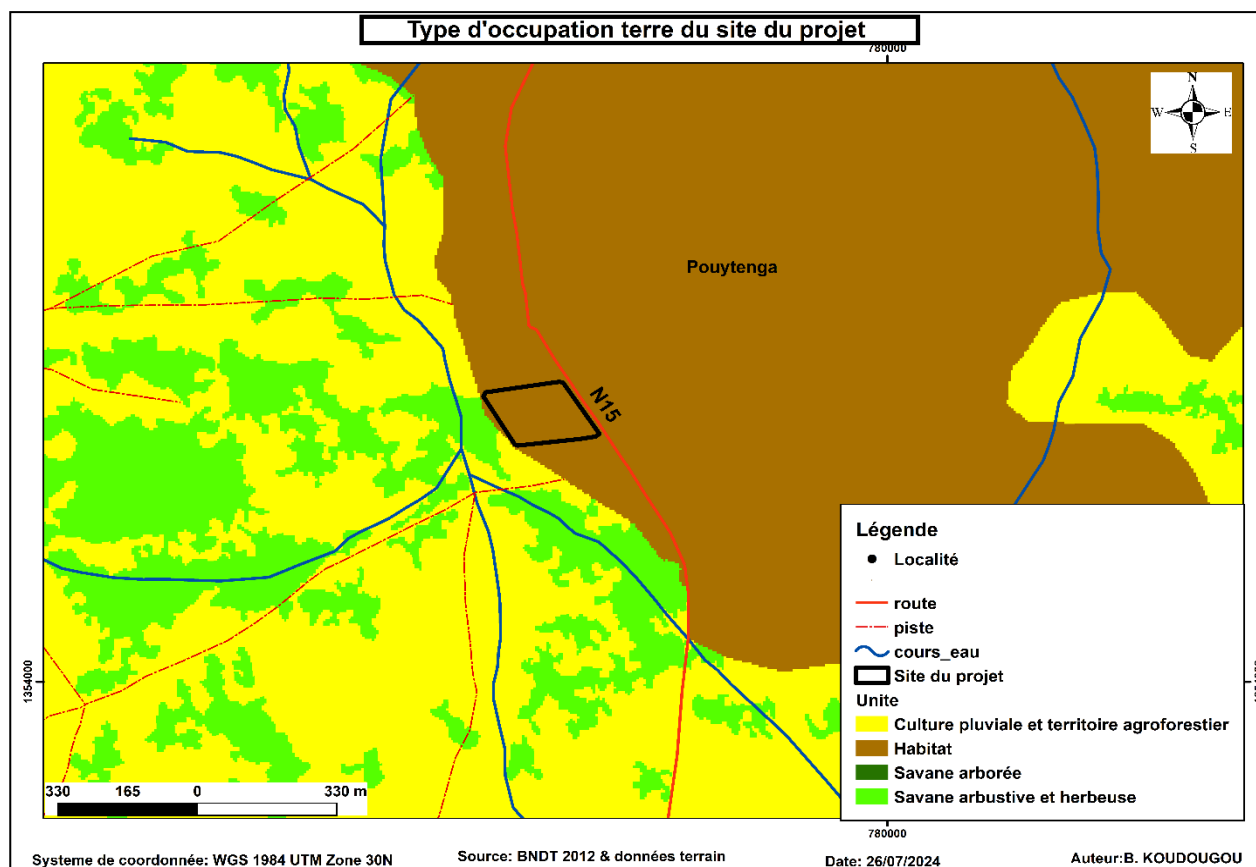
Notice d'Impact Environnemental et Social des travaux de réhabilitation de la gare routière de Pouytenga, province du Kouritenga dans la région du Centre-Est (lot 2)

- la végétation naturelle composée de savane arborée, arbustive et herbeuse ;
- les sols nus ;
- les surfaces en eau et zone humide.

les principales unités d'occupation des terres sont par ordre d'importance les cultures pluviales et les territoires agro-forestiers (79,2%), la savane arbustive et herbeuse (14,4%), les habitations (4,3%). Suivent ensuite les cultures irriguées, les surfaces en eau, les zones humides, les sols nus et la savane arborée avec moins de 1%. (BDOT, 2012) L'analyse qui peut être faite de ces constats est que la commune présente des conditions favorables pour la pâture des animaux grâce à la disponibilité des espèces végétales. Néanmoins, les cultures pluviales prennent le pas sur la végétation naturelle par le défrichement pour de nouveaux champs. Les principaux facteurs de pression sur le foncier sont entre autres :

- l'accroissement naturel de la population ;
- les migrations internes des populations ;
- l'extensification des activités agro-pastorales ;
- la pauvreté et la précarité des conditions de vie de la population.

Carte 8: occupation des terres du site et environnement



Source : consultant 2024

4.2.6. Ressources en eau

Le réseau hydrographique de la commune de Pouytenga fait partie du bassin versant du Nakambé et plus précisément du sous-bassin versant de Itenga. La ville est ceinturée par deux (2) cours d'eau qui se rejoignent à l'aval du barrage de Pouytenga avant de rejoindre l'affluent du Rougda-Moundi, principal cours d'eau de la province du Kourittenga. L'absence d'ouvrages de franchissement au niveau de ces cours d'eau avait amené les autorités municipales à penser l'extension de la ville plutôt vers le Nord.

L'on y distingue les eaux souterraines et les eaux de surface.

➤ Eaux souterraines

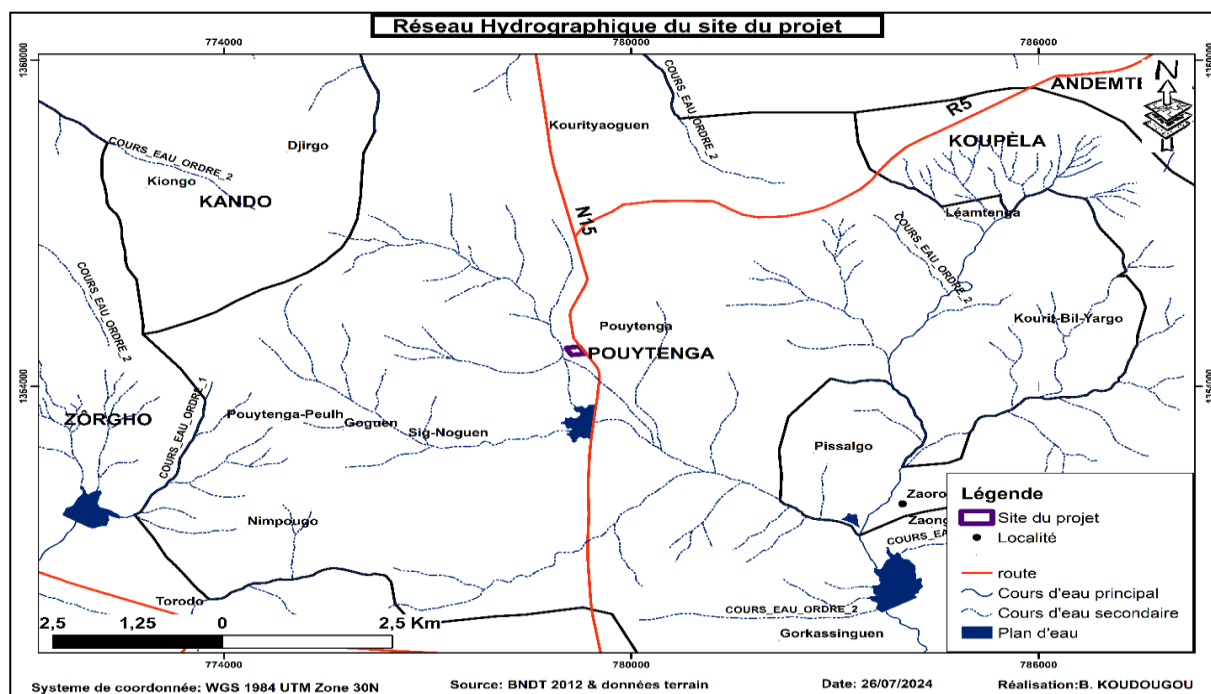
Elles sont faibles et la profondeur de la nappe phréatique varie entre 9 m dans la zone de Pouytenga et 19 m aux environs du village de Goghin (à l'ouest de la commune). Dans toute la zone, les débits sont généralement très faibles.

➤ Eaux de surface

Elles sont faibles dans l'ensemble. En effet le réseau hydrographique est peu dense. Les cours d'eau du Nord de la commune appartiennent au bassin du fleuve Niger tandis que ceux de la moitié Sud sont circonscrits dans le bassin du Nakambé. L'érosion pluviale est assez forte et se manifeste par la présence de zones entaillées et décapées donnant naissance à des sols pauvres notamment dans les environs de la ville de Pouytenga.

Deux (2) barrages existent dans la commune de Pouytenga (barrages de Pouytenga et de Itenga). Le barrage de Itenga est le plus important avec 2,5 millions de m³ et il se trouve à cheval entre la commune de Pouytenga et celle de Koupéla et assure l'approvisionnement en eau de ces villes pendant une partie de l'année.

Carte 9: réseau hydrographique du site et environnant



Source : consultant 2024

Notice d'Impact Environnemental et Social des travaux de réhabilitation de la gare routière de Pouytenga, province du Kouritenga dans la région du Centre-Est (lot 2)

4.3. Milieu biologique

4.3.1. Végétation

La végétation de la commune de Pouytenga est caractérisée par une savane arbustive composée de diverses espèces végétales. Les principales espèces végétales rencontrées sont : le karité (*Vitellaria paradoxa*), le néré (*Parkia biglobosa*), le tamarinier (*Tamarindus indica*), le raisinier (*Lannea microcarpum*), le baobab (*Adansonia digitata*) et le fromager (*Bombax costatum*). A ces espèces végétales, il convient d'ajouter les espèces exotiques telles que l'*Eucalyptus camaldulensis*, le neem (*Azadirachta indica*), le manguier (*Mangifera indica*), le goyavier (PCD Pouytenga).

La commune de Pouytenga dispose d'une forêt villageoise de 38 ha de superficie localisée à Kalwartenga. Il existe également des comités de gestion forestière, des pépiniéristes, etc.

Un inventaire des espèces végétales de l'emprise du site a permis de dénombrer au totale 55 pieds riche de 04 espèces.

La méthodologie utilisée pour inventorier les essences végétales présentes sur le site de la gare de Pouytenga est le comptage exhaustif. Cette méthodologie consiste à dénombrer tous les arbres présents sur un site donné. Elle est indiquée pour des sites de petite taille ou lorsqu'une précision absolue est requise. Le tableau ci-dessous fait la situation des espèces inventoriés.

Tableau 8:Espèces végétales de la gare de Pouytenga.

Numéro	Noms scientifique	Nombre de pieds
1	<i>Peltophorum ferrugineum</i>	4
2	<i>Azadirachta indica</i>	37
3	<i>Khaya senegalensis</i>	9
4	<i>Bligia sapida</i>	5
Total		55

Sources : consultant, 2024



Photo 3: vue de quelques pieds d'*Azadirachta indica*.

Source : Consultant, 2024

Notice d'Impact Environnemental et Social des travaux de réhabilitation de la gare routière de Pouytenga, province du Kouritenga dans la région du Centre-Est (lot 2)

4.3.2. Faune

La commune de Pouytenga est actuellement l'une des plus pauvres en gibiers à cause de la diminution progressive du couvert végétal qui a détruit leurs abris. Les quelques rares espèces fauniques rencontrées sont constituées d'espèces aviaires et de petits rongeurs (DPE/Kouritenga).

4.4. Milieu humain

4.4.1. Données démographiques

Selon les résultats préliminaires du cinquième Recensement général de la population et de l'habitation (RGPH) réalisé en 2019 au Burkina Faso par l'Institut national de la statistique et de la démographie (INSD), la population de la commune de Pouytenga est de 118 511 habitants composés de 56 500 hommes (47,67 %) et de 62 011 femmes (52,33 %), soit un rapport de masculinité de 91. Cette population représente 24,69% de la population de la province du Kouritenga qui est de 479 930 habitants et 7,50 % de la population de la région du Centre-Est qui s'élève à 1 578 075 habitants.

4.4.2. Organisation sociopolitique

4.4.2.1. Pouvoir politique et administratif

Le pouvoir politique et administratif moderne dans la commune s'exerce à deux (2) niveaux :

- Au niveau de la Circonscription administrative (CA)

A ce niveau, le département de Pouytenga est administré par un Préfet, nommé en Conseil des ministres. Il est le dépositaire de l'autorité de l'Etat dans le département. Il veille à l'exécution des lois, des règlements et des décisions du Gouvernement dans le département.

- Au niveau décentralisé

Concernant la Collectivité territoriale, notamment la commune de Pouytenga, elle est gérée par un Conseil municipal (CM) élu avec à sa tête, un Maire et deux (2) Adjoints au Maire.

Dans chacun des dix-sept (17) villages que compte la commune, il est mis en place un Conseil villageois de développement (CVD) composé de douze (12) membres élus. Il faut préciser que chaque CVD comprend au moins deux (2) femmes. Il existe également des Conseils de développement des secteurs (CDS) qui comprennent quinze (15) membres chacun avec un minimum de cinq (5) femmes.

A la faveur de la transition une délégation spéciale est en charge de la gestion de la commune de Pouytenga.

4.4.2.2. Pouvoir traditionnel

La commune de Pouytenga est en grande majorité constituée de mossi qui sont à l'origine d'une société organisée et hiérarchisée. Le pouvoir traditionnel est bien structuré et repose sur une organisation sociale hiérarchisée. L'organisation du pouvoir coutumier comprend le canton (regroupement de villages), le village composé de quartiers et à la base, les concessions qui composent les quartiers. Le pouvoir traditionnel est exercé par des responsables coutumiers que sont les chefs. La chefferie est patrilinéaire, transmise de père en fils. Ce dernier est alors entouré

Notice d'Impact Environnemental et Social des travaux de réhabilitation de la gare routière de Pouytenga, province du Kouritenga dans la région du Centre-Est (lot 2)

par des chefs de quartier et des chefs de terre qui se succèdent également de père en fils. Toutefois, il convient de noter que depuis plus de dix (10) ans, un conflit de succession secoue la commune.

L'organisation sociale est de type clanique. Ainsi, on compte les notables, les griots, et les forgerons. Cette structuration de la société a fait de Pouytenga, une cité commerciale de paix, d'hospitalité multi ethnique et linguistique qui lui confère une renommée au-delà des frontières nationales.

4.4.3. Services sociaux de base

4.4.3.1. Education et formation

Dans la commune, il existe essentiellement trois (3) ordres d'enseignement formel à savoir : le préscolaire, le primaire et le post-primaire et secondaire. En plus de ceux-ci, il y a l'enseignement technique et professionnel, ainsi que l'éducation non formelle.

Le préscolaire est faiblement représenté dans la commune de Pouytenga au regard du nombre des infrastructures d'encadrement et de la faiblesse des effectifs des auditeurs. Ces centres comportent les trois (3) niveaux que sont la petite section, la moyenne section et la grande section. L'offre en matière d'infrastructures préscolaires de la commune à la rentrée scolaire 2020-2021 est de six (6) Centres d'éveil et d'éducation préscolaire (CEEP) dont un public (CEEP public) et cinq (5) privés (Bangr-Nooma, CYPRES, Saint Robert Bellarmin, YamWékré et Relwendé).

La commune de Pouytenga dispose de deux (2) Circonscriptions d'éducation de base (CEB). Les deux (2) CEB totalisaient soixante-deux (62) écoles dont quarante-une (41) publiques et vingt-une (21) privées au titre de l'année scolaire 2018-2019.

4.4.3.2. Santé humaine

➤ Principales pathologies

Les principales maladies rencontrées dans la commune sont les maladies infectieuses et parasitaires. Le paludisme, les infections des voies respiratoires, les maladies diarrhéiques, les plaies et les affections de la peau, les parasitoses intestinales, les ulcères de l'estomac et les Infections sexuellement transmissibles (IST) sont les principaux motifs de consultation dans les formations sanitaires en 2023. Le paludisme grave et les infections respiratoires aiguës constituent les premières causes de décès dans la commune.

➤ Offre de santé

La commune de Pouytenga compte un Centre médical avec antenne chirurgicale (CMA), six (6) Centres de santé et de promotion sociale (CSPS) et six (6) cabinets de soins privés pour une population de 118 511 habitants en 2019 (INSD, résultats préliminaires du 5ème RGPH).

4.4.4. Secteur de production

4.4.4.1. Agriculture

La commune de Pouytenga est une commune majoritairement commerciale mais pratique aussi l'agriculture. C'est la seconde occupation des populations.

Les spéculations agricoles produites dans la commune sont très diversifiées et portent essentiellement sur trois (3) types de culture à savoir les cultures céréalières, les cultures de rente et les cultures maraîchères. D'autres cultures agricoles y sont aussi pratiquées.

Notice d'Impact Environnemental et Social des travaux de réhabilitation de la gare routière de Pouytenga, province du Kouritenga dans la région du Centre-Est (lot 2)

4.4.4.2.Elevage

Deux (2) systèmes d'élevage cohabitent dans la commune de Pouytenga. Il s'agit du système sédentaire extensif pratiqué principalement pour l'élevage des ovins et des caprins et le système sédentaire semi-intensif pratiqué pour l'élevage des bovins. On y note également le début d'un élevage intensif de volaille dans la commune.

La commune de Pouytenga dispose d'un cheptel assez important et bien varié. Les espèces couramment rencontrées sont les bovins, les caprins, les ovins, les asins, les équins et la volaille.

Le cheptel de la commune de Pouytenga fait face à une diversité de pathologies animales. Selon les espèces, il est enregistré la fièvre aphteuse, la dermatozodulaire, la tuberculose et les pasteurelloses chez les bovins, la pasteurellose et la peste des petits ruminants chez les ovins et les caprins, le new Castle et la variole ovaire chez la volaille.

Les infrastructures pastorales de la commune sont constituées de cinq (5) forages pastoraux, deux (2) marchés à bétail dont un marché sous régional, une aire d'abattage, une piste à bétail internationale et deux (2) parcs de vaccination.

4.4.5. Secteur de soutien à la production

4.4.5.1.Transformations industrielles et artisanales

Le secteur industriel est embryonnaire dans la commune. En effet, il a été enregistré l'existence de quelques unités de production d'eau minérale, de plusieurs unités de fabrication de pain, etc.

Dans la commune de Pouytenga, le secteur de l'artisanat est assez pratiqué et les activités menées sont très variées. Cependant, la majorité des acteurs n'ont qu'un faible niveau de qualification. Ces acteurs pratiquent l'artisanat sous trois (3) formes : l'artisanat de production, l'artisanat de services et l'artisanat d'art.

4.4.5.2.Energie

Le chef-lieu de la commune est principalement alimenté par la SONABEL et les installations photovoltaïques ; ce qui contribue énormément, au-delà de l'éclairage public et domestique, au développement des activités économiques (artisanat de production, commerce, services, etc....) dans la commune et à l'amélioration des prestations de services divers.

D'autres sources d'énergie sont utilisées. Il s'agit de l'énergie solaire (qui alimente les services et domicile), des lampes électriques autonomes et des groupes électrogènes. Les autres produits pétroliers (fournis par les stations de distribution) sont utilisés dans le transport (motocyclettes, voitures, tricycles, etc.), et pour alimenter les moulins, les groupes électrogènes etc. Le gaz butane est utilisé majoritairement en milieu urbain dans les ménages et par les commerçants pour la conservation de boissons et de produits frais et aussi par les artisans pour la soudure à gaz.

Le bois de chauffe constitue encore la principale source d'énergie pour la population surtout en milieu rural. Ce qui constitue une menace réelle pour les ressources naturelles (végétation, faune, sols, etc.). La commune de Pouytenga se ravitaille en la matière à partir de la commune de Andemtenga et de la province de la Gnagna principalement. Le charbon de bois provient également des provinces du Gourma, de la Komienga, de la Gnagna, du Koulpélogo, etc.

Notice d'Impact Environnemental et Social des travaux de réhabilitation de la gare routière de Pouytenga, province du Kouritenga dans la région du Centre-Est (lot 2)

4.4.5.3.Commerce et services marchands

La commune enregistre d'importants marchés qui se tiennent chaque trois (3) jours. Le caractère informel de l'activité commerciale dans son ensemble est un frein à l'accès aux financements au niveau des institutions financières et bancaires (taux d'intérêt et garanties élevés). La commune compte plusieurs boutiques de rue et deux (2) marchés à bétail construits, dont celui de Pouytenga qui est un marché terminal alimenté par des organisations de commerçants.

4.4.5.4.Infrastructures de transport, de communication

➤ Infrastructures de transport

L'importance des marchés de Pouytenga (marché de bétail, de céréales, marché central) fait que la commune est fréquentée par de nombreux transporteurs. Les moyens de transport sont constitués de taxi moto, de mini car pour le transport des personnes et des marchandises, de camions, de motocyclettes et de bicyclettes pour le transport des marchandises et des biens. Les jours de marché connaissent particulièrement une affluence des transporteurs de personnes et des biens, de la commune et ceux venus d'ailleurs. Aussi, il existe une gare routière à Pouytenga construite en 1998. Cette infrastructure clôturée compte en son sein six (6) boutiques construites par la Mairie et de nombreuses autres construites par des particuliers qui payent des droits de place, un bureau du syndicat, un hall d'attente, un mini hôtel, une mosquée, etc. Au sein de cette gare, les transporteurs sont organisés en syndicat. Il convient de noter que le mauvais état de la clôture et des boutiques, etc. Toutefois, il faut signaler que le secteur du transport caractérisé par l'absence de société de transport en commun installée ou desservant la commune. Quelques cars de sociétés de transport comme STKK et Air NAMENDE traversent la ville de Pouytenga et certains villages à destination des localités des provinces du Namentenga et de la Gnagna. Une meilleure organisation du domaine du transport et de l'ensemble des acteurs impliqués, à travers la réhabilitation de la gare routière et la mise en place d'une politique adéquate de gestion de cette infrastructure importante pour cette localité à activités commerciales florissantes pourraient constituer un levier important pour le développement de la commune.

➤ Infrastructures de communication

En matière de téléphonie, la commune et principalement le chef-lieu Pouytenga est couvert par le téléphone fixe de l'ONATEL et par les réseaux des opérateurs de téléphonie mobile que sont Moov Africa Burkina, Orange BF et TELECEL FASO. Le téléphone fixe n'est cependant pas facilement accessible même pour certains services techniques et administratifs déconcentrés de l'Etat, soit parce qu'il n'est pas installé, soit parce qu'il est défaillant. En ce qui concerne les médias classiques, l'on dénombre des médias audiovisuels publics et privés. L'internet est plus accessible à travers les téléphones portables et les clés de connexion. D'autres canaux d'information et de communication utilisés dans la commune sont les marchés (crieurs publics, les lieux de cultes (mosquées, églises, temples, etc.).

Une meilleure organisation du domaine du transport et de l'ensemble des acteurs impliqués, à travers la réhabilitation de la gare routière et la mise en place d'une politique adéquate de gestion de cette infrastructure importante pour cette localité à activités commerciales florissantes pourraient constituer un levier important pour le développement de la commune.

Notice d'Impact Environnemental et Social des travaux de réhabilitation de la gare routière de Pouytenga, province du Kouritenga dans la région du Centre-Est (lot 2)

4.4.5.5. Urbanisme et habitat

La commune urbaine de Pouytenga à l'instar des communes du pays vit de nos jours un phénomène d'urbanisation irréversible. Cette urbanisation a abouti à la réalisation d'une série d'opération d'urbanisme qui ont permis de restructurer 315 ha des quartiers anciens en 1986 et d'initier des projets d'extension urbaine en 1995 (451 ha). Ces différentes opérations ont permis de dégager au total 7 180 parcelles, dont 7 102 parcelles à usage d'habitation et 78 parcelles destinées à l'implantation des équipements (Mairie de Pouytenga).

Cette urbanisation se traduit par une demande pressante en logement ; ce qui a pour conséquence le développement de l'habitat spontané à la périphérie des cinq (5) secteurs. Aussi, il convient de noter que la commune dispose d'un certain nombre d'outils de planification urbaine, dont un Schéma directeur d'aménagement et d'urbanisme (SDAU).

Aussi, il faut relever que les activités économiques et les équipements devant soutenir la dynamique d'urbanisation sont à la traîne. La mise en œuvre en cours du Programme national de construction de logements (PNCL), ainsi que le projet de restructuration urbaine des quartiers d'habitat spontané à Pouytenga devraient contribuer à améliorer l'accès des ménages à des logements décentes.

4.4.6. Situation des cas de VBG dans la zone d'étude

La violence basée sur le genre (VBG) est l'ensemble des violences dirigées contre une personne ou un groupe de personnes sur la base de leur genre ou de leur appartenance sexuelle. Elle est fondée sur la discrimination sexuelle et concerne aussi bien les hommes que les femmes, mais ces dernières sont plus concernées que les hommes. Des entretiens avec les autorités communales et les acteurs intervenants dans la gare, il ressort que la question de l'homme violenté par sa femme ne se rencontre pas dans la commune de Pouytenga. En revanche le phénomène de la femme violentée par son conjoint est toléré et même que les femmes ne font pas cas de cette violence pendant les échanges. Les types de VBG enregistrés selon les techniciens de la commune sont : les violences physiques (coups et blessures mortels), les violences psychologiques (répudiation et injures), les violences sexuelles (harcèlement, attouchements, les agressions sexuelles, viols et tentatives de viol), les violences culturelles (mariages d'enfants, mariage forcé, excision et bannissement) et les violences économiques (la pauvreté ayant un visage féminin, les femmes sont victimes de violences de la part de leurs conjoints). Les violences domestiques, les excisions, les violences physiques, le mariage forcé et/ou précoce, le lévirat, les violences psychologiques et émotionnelles, etc.

Concernant les violences, la commune de Pouytenga en a enregistré au total 168 au cours de l'année 2023. Le détail est présenté dans le tableau qui suit.

Tableau 9: Situation des violences enregistrées dans la commune en 2023.

Nature de la violence	Nombre
Physique	48
Morale	25
Détresse	24
Mariage forcé	18
Négligence	25
Grossesse non désirée	28

Notice d'Impact Environnemental et Social des travaux de réhabilitation de la gare routière de Pouytenga, province du Kouritenga dans la région du Centre-Est (lot 2)

Total	168
--------------	------------

Source : Service social communal de Pouytenga, mars 2023

Les causes des VBG de l'avis des personnes rencontrées se résument à ce qui suit :

- la pauvreté : par exemple, le conjoint désœuvré qui demande de l'argent à sa femme qui souvent, manifeste un refus aboutit à des coups et blessures ;
- les pesanteurs socioculturelles qui prédisposent une certaine supériorité de l'homme à la femme au sein du tissu social ;
- le développement des réseaux sociaux : il arrive que la femme plutôt que de se préoccuper des tâches ménagères qui lui sont traditionnellement dévolues, est souvent occupée à naviguer sur les réseaux sociaux. Cela crée souvent des problèmes entre les conjoints. Le fait de décrocher des appels (que ce soit la femme ou son époux) de nature douteuse crée souvent des mésententes au sein du couple. Si le mari ou la femme voit un message compromettant sur le téléphone de l'autre, il y a risque de VBG ;
- la consommation de stupéfiants et excitants : avec le développement des sites aurifères, les jeunes désœuvrés passent le temps à consommer les boissons frelatées et une fois rentrés à la maison, il y a des disputes avec leurs épouses.

Les violences à l'égard des femmes constituent un mécanisme de perpétuation de l'autorité masculine. Elles traduisent également l'inégalité historique des relations de pouvoir entre hommes et femmes aussi bien dans la vie publique que privée. Les violences à l'égard des femmes sont profondément enracinées dans les relations structurelles d'inégalités entre hommes et femmes, fondée par le patriarcat (domination des hommes par les femmes). Elles fonctionnent comme un mécanisme qui participe au maintien des limites des rôles assignés à chacun des deux sexes au sein de la société.

Dans le contexte burkinabè, la socialisation apprend aux hommes à être des idéaux qui incarnent la force, la puissance conformément aux principes du système patriarcal qui régissent beaucoup de sociétés africaines. Quant aux femmes, la socialisation leur apprend à se soumettre aux hommes qui doivent selon les normes sociales, décider à leur place et gérer pour elles.

Afin de contenir cette catégorie de risque dans le cadre des activités du PUDTR, un protocole de référencement a été élaboré pour guider la prise en charge des questions relatives aux EAS/HS dans les localités d'intervention. De nos jours, des activités de sensibilisations sont déjà menées dans les zones d'intervention du projet en vue de prévenir les risques de VBG notamment les EAS/HS dans la mise en œuvre des activités, avec l'appui de l'OCADES mandaté à cet effet.

4.4.7. Gestion des ressources naturelles et changement climatique

3.4.8.1. Environnement, eau et assainissement

La dégradation continue de l'environnement et des ressources naturelles est un fait avéré, aussi bien dans la commune de Pouytenga que dans l'ensemble de la région du Centre-Est. Cela est dû d'une part, aux actions anthropiques telles que la croissance et la pression démographiques, à travers l'augmentation des besoins diversifiés qui sont, entre autres, l'habitat, l'alimentation, les infrastructures socioéconomiques et les espaces agricoles et pastoraux exploités avec des techniques inappropriées ; d'autre part aux facteurs climatiques tels que la variabilité et le CC (mauvaise

Notice d'Impact Environnemental et Social des travaux de réhabilitation de la gare routière de Pouytenga, province du Kouritenga dans la région du Centre-Est (lot 2)

répartition spatio-temporelle des pluies), les inondations, la sécheresse, les vents violents et les températures extrêmes. Les aléas climatiques associés à l'utilisation et l'exploitation inadéquates des espaces agropastoraux et des ressources naturelles, compromettent la pérennisation de ces ressources. Les impacts négatifs sont de ce fait perceptibles par les populations locales qui identifient les secteurs les plus affectés. Il s'agit, par ordre d'importance de : l'agriculture, l'élevage, la cueillette, la foresterie, les habitations et les infrastructures socioéconomiques et la faune (PCD Pouytenga).

3.4.8.2. Eau potable

La commune dispose d'importantes ressources en eau souterraine. Malgré tout, les taux d'accès à l'eau potable aussi bien en milieu rural qu'en milieu urbain restent toujours faibles. Deux (2) systèmes d'approvisionnement en eau potable coexistent dans la commune à savoir le système d'adduction d'eau de l'Office national de l'eau et de l'assainissement (ONEA) et l'approvisionnement par les Pompes à motricité humaines (PMH), les Adductions d'eau potable (AEPS et PEA) et les puits modernes.

En milieu rural, l'eau potable est fournie à travers des Adductions d'eau potable simplifiées (AEPS), des Postes d'eau autonomes (PEA), des forages et des Puits à grand diamètre (PGD) ou puits busés. En 2019, le milieu rural de la commune comptait trente-sept (37) Bornes fontaines (BF) toutes fonctionnelles, trois-cent-cinq (305) forages (dont 35 non fonctionnels) et quatre-vingt-treize (93) Postes d'eau autonomes (PEA) privés. Le taux d'accès à l'eau potable dans la commune de Pouytenga en 2019 était de 94,1% nettement au-dessus de celui provincial (87%), régional (78,1%), et même national (68,4%) à la même année.

L'eau potable en milieu urbain est fournie par l'ONEA. La qualité de l'eau brute se dégrade surtout pendant la saison pluvieuse (turbidité élevée). Cependant, l'ONEA fait des efforts pour mettre à la disposition des populations de l'eau potable principalement à partir des eaux du barrage de Itenga. Toutefois, il est enregistré une insuffisance des branchements privés. En 2020, l'on dénombrait dans la commune, 1 838 abonnés, 48 Bornes fontaines (BF) et un seul forage équipé.

En matière d'assainissement, la situation n'est pas du tout reluisante dans la commune de Pouytenga. Elle se caractérise par un déficit en infrastructures d'assainissement des eaux usées et excréta.

4.4.8. Situation sécuritaire dans la zone du sous-projet

La région du Centre-Est fait face à des incidents sécuritaires de nature terroriste susceptibles d'avoir des répercussions sur les travaux de réhabilitation de la gare routière de Pouytenga. La commune de Pouytenga n'est pas touchée de façon directe par cette situation d'insécurité mais l'impact de la situation se fait ressentir sur les activités de la population.

Cette situation a un impact certain sur la sécurité des biens, des personnes et des échanges intra commune et entre la commune et ses alentours. Dans le sens du renforcement de la sécurité liée au terrorisme, des patrouilles des forces de défenses et de sécurité passent régulièrement dans les villages et secteurs de la zone.

Notice d'Impact Environnemental et Social des travaux de réhabilitation de la gare routière de Pouytenga, province du Kouritenga dans la région du Centre-Est (lot 2)

Dans l'ensemble, le climat sécuritaire est jugé acceptable dans la commune de Pouytenga nonobstant les attaques à main armées et les troubles d'ordre communautaire. Cela est essentiellement dû à l'augmentation et/ou au renforcement des effectifs des FDS et la mise en place des Volontaires pour la défense de la patrie (VDP).

Concernant le niveau de collaboration entre les populations et les FDS, il est jugé bon mais, il existe parfois des réticences quand il s'agit du partage d'information. Quelques fois, il survient des incompréhensions dues au niveau d'information des populations locales.

Il existe également des structures locales de sécurité (initiatives locales et des comités locaux de sécurité : groupes d'auto-défense) dans la commune.

4.4.9. Déplacés internes

Selon le service social communal de Pouytenga, en mars 2021 les PDI de la commune étaient estimés 7 905. Ils étaient originaires de Fada N'Gourma, Soudougou, Kaya, Matiacoli, Comin-Yanga, Pama, Foutouri, Yalgo, Dablo, Pissila, Kompienga, Partiaga, Pensa, Diapangou, Bouroum et Tougouri.

V. ANALYSE DES VARIANTES DANS LE CADRE DU PROJET

L'analyse des variantes a porté sur une situation avec ou sans sous projet. de réhabilitation de la seule gare de Pouytenga ou la création d'une nouvelle gare à Pouytenga .

5.1. Méthodologie

Pour chacune des variantes, trois (03) critères ont été considérés :

(i) le critère environnemental : il s'agit à ce propos d'envisager de minimiser par tous les moyens possibles les impacts négatifs que pourrait avoir le projet sur son environnement. Le critère environnemental permet de savoir si le projet est réalisable sur le plan environnemental à travers une analyse projetée qu'il pourrait avoir sur le plan environnemental.

(ii) le critère socio-économique : prévoir tous les moyens possibles afin que le projet exerce moins d'influence négative sur le social et sur l'économie. Il est entendu que tout projet qui s'inscrit en étroite ligne avec le développement durable doit être sain sur le plan écologique mais également économiquement viable et socialement acceptable. Le critère socio-économique permet d'analyser les impacts anticipés du projet et de donner un avis sur sa Faisabilité.

(iii) le critère technique ou opérationnel : faire l'usage des dispositions techniques et opérationnelles pour rendre le projet viable, crédible et bénéfique aux populations. Le critère technique prend en compte la faisabilité technique du projet.

5.2. Alternative 2 : sans le projet

En optant pour cette alternative, on évite les nuisances liées à la construction mais on renonce à une amélioration des conditions de vie des habitants en termes de mobilité et de développement économique. Le site restera donc dans un état relativement statique.

Avantages :

- Aucun investissement initial nécessaire.
- Pas de perturbations liées aux travaux.

Inconvénients :

- La dégradation continue des infrastructures existantes.
- Conditions insalubres ou inefficaces pour les usagers et opérateurs.
- Limitation du développement économique local à cause des infrastructures inadéquates.
- Risque accru pour la sécurité des usagers (chaos, accidents).

Comme on le voit, l'alternative sans sous-projet ne comporte pas beaucoup d'avantages. Par conséquent, l'option de réaliser le sous-projet a été retenue.

5.3. Analyse des variantes avec l'alternative « réalisation du sous projet »

Avec l'option réalisation du sous-projet, trois variantes peuvent être analysées en lien avec : (i) le choix du site d'implantation, (ii) l'approvisionnement en eau, (iii) l'approvisionnement en énergie.

5.3.1. Choix du site d'implantation du sous-projet.

En optant sur cette option le site actuel restera donc dans un état relativement statique. Cependant un autre site bien aménagé sera créé avec pour conséquence la mobilisation des terres pour le même objectif et de nouveaux impacts sur l'environnement notamment sur la végétation, la faune, les sols,

Notice d'Impact Environnemental et Social des travaux de réhabilitation de la gare routière de Pouytenga, province du Kouritenga dans la région du Centre-Est (lot 2)

les usagers du nouveau site, etc. Par ailleurs, les démarches pour l'acquisition de ce nouveau site prendront du temps alors que les délais impartis au PUDTR pour réaliser l'investissement sont très limités. Sur le plan social, les nouveaux riverains de cette infrastructure seront exposés à des problèmes de santé publique (IST, VIH/SIDA), de sécurité, de nuisances sonores. De même, le site actuel de la gare routière risque de se délabrer d'avantage et abandonné. Il risque de devenir ainsi un nid de bandits, un dépotoir de déchets avec toutes les conséquences que cela peut entraîner sur le plan environnementale et socio-économique.

Néanmoins, cette option offre aussi des perspectives intéressantes : création d'emplois locaux, développement économique et augmentation des recettes municipales.

✓ Site1 : construction d'une nouvelle gare sur un autre site

Avantages :

- Opportunité de concevoir une infrastructure moderne et adaptée aux besoins futurs
- Amélioration potentielle des flux de transport grâce à un meilleur aménagement.
- Possibilité de développer de nouvelles zones économiques autour de la gare.
- Possibilité de développer de nouvelles zones économiques autour de la gare.

Inconvénients :

- Coût plus élevé (construction, terrains, aménagements) par rapport au maintien de l'ancien site.
- Impact environnemental plus important (destruction potentielle de végétation, perte de champs, dégradation de la qualité de l'air, nuisances sonores pour riverains, accroissement des accidents dans la nouvelle zone d'accueil de la gare routière)
- Temps relativement long à mettre pour l'acquisition d'un nouveau site alors que les délais impartis pour l'exécution du sous-projet sont limités

✓ Site2 : Réaliser le sous-projet sur l'actuel site/réhabilitation de la gare routière de Pouytenga

Avantages :

- Site déjà disponible et dédié à aux activités de transport des passagers et marchandise,
- Conservation d'un emplacement stratégique déjà connu et utilisé.
- Coût de réalisation moins élevé par rapport à la construction d'une nouvelle gare,
- Possibilité de maintenir la gare en fonctionnement pendant les travaux de réalisation du sous-projet,

Inconvénients :

- Perturbation temporaire activités de la gare pendant les travaux de réhabilitation

Fort de ce constat, le choix du site de réalisation du sous-projet s'est porté sur l'actuel gare de Pouytenga. L'option de réhabiliter la gare de Pouytenga a été retenue.

5.3.2. Le Système d'approvisionnement en eau potable

Le choix de l'alimentation en eau de la gare routière se posait entre deux options :

Un forage autonome : Solution coûteuse à l'investissement mais assurant une indépendance par rapport au réseau public.

Un raccordement au réseau ONEA : Solution moins coûteuse à l'investissement mais soumise à la qualité et à la continuité du service fourni par l'ONEA.

5.3.3. L'approvisionnement en énergie

Pour alimenter en énergie la gare routière, trois solutions sont envisageables :

L'installation d'un groupe électrogène : Cette option, bien que rapide à mettre en œuvre, entraînerait des coûts d'exploitation élevés en raison de la consommation de carburant.

Le recours à l'énergie solaire : Cette solution, plus respectueuse de l'environnement, nécessiterait un investissement initial important pour l'achat des panneaux solaires et des batteries de stockage.

De plus, un entretien régulier serait nécessaire pour garantir le bon fonctionnement de l'installation.

Le raccordement au réseau électrique de la SONABEL : Cette option, la moins coûteuse à l'investissement, permettrait de bénéficier d'une alimentation électrique continue et fiable, compte tenu de la proximité de la gare avec le réseau existant.

5.3.4. L'analyse comparative de la variante

L'analyse de la variante est présentée dans le tableau ci-dessous.

Tableau 10: l’analyse de la variante avec sous-projet en tenant compte des options au plan environnemental, socio-économique et technique

Notice d'Impact Environnemental et Social des travaux de réhabilitation de la gare routière de Pouytenga, province du Kouritenga dans la région du Centre-Est (lot 2)

Options	Choix	Avantage/ Inconvénients	Au plan environnemental	Au plan socioéconomique	Au plan technique	Alternative retenue
	Site1	Avantages	Pas d'impact environnemental positif sur le nouveau site	Amélioration potentielle des flux de transport grâce à un meilleur aménagement. Possibilité de développer de nouvelles zones économiques autour de la gare.	Opportunité de concevoir une infrastructure moderne et adaptée aux besoins futurs	La variante réhabilitation
		Inconvénients	Impact environnemental plus important (destruction de couvert végétal, pollution de l'air, des ressources en eau,)	Pertes de terres pour les propriétaires terriens Manque à gagner pour la perte d'arbres pourvoyeurs de	Nécessité d'aménager de nouvelles voies d'accès au nouveau site qui abritera la gare routière Temps relativement long à mettre pour l'acquisition d'un nouveau site alors que les délais impartis pour l'exécution du sous-projet sont limités	

Notice d'Impact Environnemental et Social des travaux de réhabilitation de la gare routière de Pouytenga, province du Kouritenga dans la région du Centre-Est (lot 2)

	Site2	Avantages	Réduction de la pollution de l'air dans la zone de la gare actuelle	Coût de réalisation moins élevé par rapport à la construction d'une nouvelle gare, Possibilité de maintenir la gare en fonctionnement pendant les travaux de réalisation du sous-projet malgré quelques légères perturbations	Conservation d'un emplacement stratégique déjà connu et utilisé Site déjà disponible et dédié à aux activités de transport des passagers et marchandise,	de la gare résistante a été retenue (choix du site 2)
		Inconvénients	Accroissement du niveau sonore dans la zone des travaux, Accroissement des nuisances liées à la dégradation de la qualité de l'air	Déménagement des activités existantes, potentiellement problématique pour les usagers habitués, Perturbation temporaire des activités de la gare pendant les travaux de réhabilitation	Conciliation entre travaux de réhabilitation de la gare et activités habituelle des transporteurs	
Approvisionnement en eau	Forage AEPS	Avantage	Disponibilité de l'eau en permanence pour la consommation des acteurs du de la gare routière, l'entretien des plants (aménagement paysager)	Disponibilité permanente de l'eau pour les riverains,	les entreprises recrutées disposent de technologies pour trouver des forages positifs et à haut débit	Utilisation d'un forage/AEP équipé d'un système solaire

Notice d'Impact Environnemental et Social des travaux de réhabilitation de la gare routière de Pouytenga, province du Kouritenga dans la région du Centre-Est (lot 2)

		Inconvénient	Épuisement de la source Pollution de la nappe, besoin de plusieurs forages pour pérenniser l'approvisionnement en eau	Compétitions entre les utilisateurs de la ressource (riverains, aménagements et usagers de la gare routière)	Les sites à rechercher peuvent ne pas être dans l'emprise du sous projet	Combinée à la connexion au réseau de l'ONEA
	ONEA	Avantage	Disponibilité de l'eau en permanence pour l'entretien des plants (aménagement paysager) et des usagers du site	Ressource accessible et pas besoin d'infrastructures connexes	Possibilité d'extension du réseau de l'ONEA à moyen terme	
		Inconvénient	Le réseau pour le raccordement est loin du site et son installation pourrait avoir des effets négatifs sur l'environnement	Prise en compte du coût de branchement au réseau qui serait très élevé. Obligation de payer les factures mensuelles	La Fréquence des coupures d'eau ou de faible pression pourrait affecter le besoin en eau du chantier	
Électricité	Raccordement au réseau SONABEL	Avantage	La proximité d'un transformateur électrique haut tension non loin du site est un avantage.	Réseau SONABEL (Basse Tension) loin du site mais existence d'un transformateur de haute tension proche du site.	Existence d'un transformateur à proximité du site, rend techniquement possible une demande de branchement au réseau	La combinaison du solaire et du réseau raccordé à la SONABEL est retenue pour le présent sous- projet
		Inconvénient	Le couloir de la ligne électrique et perturbation d'habitats fauniques, réalisation de fouilles pour les poteaux	Risques d'incendie et d'électrocution Prise en compte du coût de branchement au réseau de la SONABEL par les exploitants	La SONABEL est représenté à Pouytenga par une équipe qui possède l'expertise nécessaire pour le raccordement	

Notice d'Impact Environnemental et Social des travaux de réhabilitation de la gare routière de Pouytenga, province du Kouritenga dans la région du Centre-Est (lot 2)

	Solaire	Avantage	Source d'Energie renouvelable, énergie propre	Fourniture d'une énergie à moindre coût et en tout temps. Il n'y a pas de factures à payer	Une source d'énergies primaires inépuisables à très long terme ; source d'énergie régulière et constante technologie maîtrisée T. et	
		Inconvénient	L'usage des batteries et une maintenance régulière source de production des déchets	Le coût élevé des installations et maintenance des équipements	Inexistence de techniciens locaux pour la maintenance des équipements et renouvellement des plaques photovoltaïques	
	Groupe électrogène	Avantage	Aucun avantage sur l'environnement	Disponibilité de l'électricité en permanence	Dispositifs autonomes capables de produire de l'électricité et donc une maîtrise de la planification énergétique	
		Inconvénient	Risques de pollution de l'air, eau sol par les déchets d'hydrocarbures Le fonctionnement des groupes électrogènes génère des nuisances sonores et des gaz à effet de serre qui contribuent au réchauffement climatique	Le coût élevé des installations, la forte variation du prix du pétrole constituent des facteurs limitants pour l'utilisation des groupes électrogènes. Les risques d'incendie associés au fonctionnement de ces groupes électrogènes, coût élevé	Travaux de maintenance périodique pas forcément maîtrisés au niveau local	

Source : Consultant, 2024

5.4.Variante et alternative retenue

Si l'objectif est de résoudre des problèmes immédiats avec un budget limité la réhabilitation de la gare est une solution pragmatique. Si le projet vise une vision à long terme avec un investissement important la création d'une nouvelle gare pourrait être mieux adaptée. Le scénario sans Projet est généralement défavorable, car il ne résout pas les défis actuels et peut engendrer des coûts plus élevés à long terme (détériorations, risques). Pour notre cas, il est donc recommandé de réaliser ce présent sous projet dont les impacts positifs, pour les populations et l'environnement, dépassent largement les impacts négatifs. Pour l'approvisionnement en eau de la gare routière, l'utilisation d'un forage/AEP équipé d'un système solaire est retenue combinée à une connexion avec le réseau ONEA. Pour l'approvisionnement en énergie, la combinaison du solaire et du réseau raccordé à la SONABEL est retenue pour alimenter la gare routière en énergie électrique. Cette combinaison permet de prendre en compte les coupures intempestives de l'énergie fournie par la SONABEL et aussi la faible résistance des batteries fournissant l'énergie solaire.

VI. ENJEUX ENVIRONNEMENTAUX, ECONOMIQUES ET SOCIAUX

Les principaux enjeux environnementaux et sociaux de chaque composante découlent de l'analyse de l'état de référence de l'environnement de la zone du sous-projet. L'identification de ces enjeux a été faite en faisant recours d'une part, aux éléments de sensibilité du milieu d'insertion du sous-projet et d'autre part, aux préoccupations soulevées par les parties prenantes du sous-projet lors des consultations publiques. Ils ont été également appréhendés au regard des grands objectifs environnementaux repris par les principales politiques environnementales internationales et nationales. Les principaux enjeux identifiés sont les suivants :

6.1. Au plan environnemental

- **La gestion déchets liés au chantier:** Les travaux du sous projet de de réhabilitation de gare de Pouytenga généra un volume important de déchets qui doivent être collectés, stockés et gérés convenablement par l'entreprise suivant un plan de gestion des déchets de chantier définis dans le PGES chantier et validés par le bureau de contrôle. Les déchets générés pendant son fonctionnement seront de nature solide, liquide et gazeux. Le suivi prendra en compte la collecte et l'évacuation régulières des déchets banals ordinaires vers la décharge publique communale et le recyclage des fractions valorisables tels que la ferraille, les bidons, le bois. Les déchets dangereux doivent être gérés par des structures agréées. L'entreprise en charge des travaux, de concert avec la MdC devra mettre en place un système de gestion des déchets liés au chantier de réhabilitation de la gare routière.
- **La préservation de la qualité de l'air :** pendant les travaux de réhabilitation de la gare, les émissions provenant des engins (véhicules, machines) peuvent contribuer à la pollution de l'air, affectant la qualité de l'air dans la zone d'emprise des travaux et des environs. Les engins doivent être de bonne qualité et le bon contrôle de la qualité des hydrocarbures doit être de mise. En phase de fonctionnement, la pollution de l'air sera renforcée du fait du trafic par les compagnies de transports telles les sociétés de transport STKK et Air NAMENDE, etc. qui traversent la ville de Pouytenga et certains villages à destination des localités des provinces du Namentenga et de la Gnagna.
- **La protection de la qualité du sol et des ressources en eau :** en phase chantier des eaux usées seront produites sur le site ainsi que des déversements accidentels d'hydrocarbure. Cela pourrait impacter la qualité du sol et des eaux souterraines ou de surface par ruissellement. La qualité physico-chimique des eaux de la zone doit être préservée à travers des mesures de prévention et de lutte contre les pollutions du milieu. Les sols rencontrés dans la commune de Pouytenga sont types ferrugineux tropicaux lessivés et des sols lithosols ou sols peu évolués. Ces sols subissent le phénomène d'érosion sous différentes formes avec des capacités de rétention en eau de moyenne à bonne, compte tenu de leur profondeur.

Notice d'Impact Environnemental et Social des travaux de réhabilitation de la gare routière de Pouytenga, province du Kouritenga dans la région du Centre-Est (lot 2)

Pendant les travaux, la qualité des sols devra donc faire l'objet d'attention, concernant principalement l'érosion des sols.

- **La gestion des déchets et la limitation des pollutions :** Le mécanisme de gestion des déchets de la commune de Pouytenga est peu organisé et repose essentiellement sur le stockage des déchets en tas devant les cours et le brûlage à l'air libre par insuffisance de bacs à ordures dans les quartiers pour certains ménages, d'opérateurs de collecte et de sensibilisation. Cela a pour conséquence des sources de nuisances olfactives, l'éclosion des parasites, d'occupation de l'espace public et de la prolifération des moustiques. Les déchets des services sont collectés et stockés dans des poubelles et brûlés devant les services. En matière de gestion des déchets, la commune ne dispose pas de site contrôlé et aménagé. Le paysage, les sols et les eaux seront exposés aux déchets et pollutions diverses si bien qu'un système de gestion des déchets s'impose.
- **La restauration et la réhabilitation des bases de chantiers :** les travaux de construction et d'entretien pourraient nécessiter l'utilisation de zones empruntées. Il apparaît nécessaire que la remise en état de ces sites soit incluse dans les contrats des entreprises (les clauses environnementales et sociales) et dans les DQE, tout de même ces sites pourront être aménagés à d'autres fins à la demande des populations.

La résilience aux changements climatiques : les principales sources d'émissions de gaz à effet de serre du sous-projet seront le fonctionnement des engins et véhicules de chantier pendant la phase de préparation et de construction et durant la phase d'exploitation les sources d'émission proviendront de la circulation des véhicules et des motos. Les changements climatiques impactent tous les domaines de systèmes de productions (agriculteurs et les éleveurs) et sont la conséquence des fléaux comme la famine, l'exode rural et même des maladies. La construction de la gare routière est prévue dans le cadre du sous-projet dans le but d'améliorer la résilience des populations bénéficiaires. Pour prendre en compte ce facteur changement climatique, la prise de deux types de mesures sont nécessaires : mesures d'atténuation et d'adaptation. Les mesures d'atténuation permettent de limiter les changements climatiques tandis que l'objectif des mesures d'adaptation est de réduire la vulnérabilité des systèmes naturels et socio-économiques et ainsi de faire face aux changements climatiques à moindre coût. Le sous projet prendra des mesures dans ce sens.

6.2. Au plan socio-économique

- **La préservation de la santé et la sécurité des personnes (personnel de chantier et populations environnantes pendant les travaux) :** la santé et la sécurité des personnes devra faire l'objet d'attention particulière compte tenu de l'exposition des travailleurs aux accidents de chantier et des populations riveraines aux accidents de circulation en lien avec les véhicules du chantier ;

Pendant les travaux, le chantier mobilisera plusieurs travailleurs (ouvriers qualifiés ou non et du personnel d'encadrement). Pour la réalisation de certains travaux, des risques de blessures et d'accidents de travail ou de circulation et même des risques d'incendie ou

Notice d'Impact Environnemental et Social des travaux de réhabilitation de la gare routière de Pouytenga, province du Kouritenga dans la région du Centre-Est (lot 2)

d'électrocution en phase d'exploitation pourraient se produire. Aussi, la cohabitation entre les travailleurs des entreprises avec les communautés locales pourrait être source de VBG et les VCE, les EAS/HS. A cela s'ajoute les risques d'augmentation de la prévalence des MST/SIDA, et des violences basées sur le Genre (VBG). Les enjeux environnementaux s'apprécient en termes de gestion de la qualité de l'air notamment les odeurs incommodantes, la gestion des déchets de chantiers, la gestion du voisinage.

Aussi pendant les différentes phases du projet une attention particulière devrait être accordée à la sécurité du site, la fréquentation des lieux par des personnes malveillantes et des personnes vulnérables ; fous; mendiants; personne en transit sans famille dans la localité etc.

- **Les emplois et les opportunités économiques pour les populations locales :** les jeunes de la localité bénéficieront d'opportunités d'affaires et d'emplois temporaires (la main d'œuvre non qualifiée) durant les travaux de construction. En effet, la réalisation du sous projet occasionnera la création d'emplois (temporaires) en phase des travaux de construction ainsi qu'en phase d'exploitation (permanents) contribuant à faire baisser le nombre de sans-emplois locaux et à améliorer les conditions de vie des populations locales. Ces impacts sont jugés positifs et se manifesteront aussi à travers la génération de taxes pour la commune de Pouytenga, l'accroissement des revenus des transporteurs routiers et des commerçants.
- **L'amélioration de la qualité de vie des communautés locales :** les travaux de réhabilitation et d'exécution des ouvrages de réhabilitation de la gare entraînera le mouvement temporaire des personnes et des biens vers le site pour le commerce. Au cours de cette phase, les restaurants et les petits commerces généralement détenus par les femmes seront de plus en plus sollicités. Cette situation permettra un accroissement de revenus des femmes. Ils auront donc comme effet d'injecter de l'argent dans les marchés locaux, ce qui contribuera aussi au développement des activités socioéconomiques.
- **L'accessibilité aux services de base :** en améliorant les infrastructures de transport et les réseaux routiers, le projet facilite l'accès des populations aux services essentiels, réduisant ainsi les disparités et améliorant la qualité de vie.
- **L'inclusion sociale et conflits sociaux :** le projet accorde une attention particulière à l'inclusion sociale, en veillant à ce que les populations vulnérables, y compris les personnes déplacées internes, bénéficient des opportunités économiques et aient accès aux services de base. Cela contribue à réduire les inégalités et à favoriser une société plus équitable et inclusive. La réhabilitation de la gare routière étant pourvoyeuse de (i) création des emplois (temporaires/permanents) et l'amélioration des revenus des ménages des employés en phase des travaux et d'exploitation, cela pourrait être également source de conflit si des mesures ne sont pas prises. Ainsi, la non-prise en compte de la main d'œuvre locale et le non-respect des us et coutumes de la localité par les employés venus d'ailleurs pourraient occasionner des frustrations et de plaintes.
- **La gestion des risques de VBG, EAS/HS/VCE et d'IST :** Pendant la phase de construction et d'exploitation de la gare routière des risques de Violences Basées sur le Genre (VBG), les Exploitations et Abus Sexuels et Harcèlement Sexuel (EAS/HS) dans la

Notice d'Impact Environnemental et Social des travaux de réhabilitation de la gare routière de Pouytenga, province du Kouritenga dans la région du Centre-Est (lot 2)

zone du sous-projet pourraient se produire. La présence de la main-d'œuvre pourrait également être source de harcèlement sexuel envers les femmes et les filles. Ainsi, la signature du code de conduite par les employés permettrait : (i) le respect des normes d'hygiène et sécurité au travail (HST) et les normes environnementales, sociales, d'hygiène et de sécurité (ESHS) ; la prévention des Violences Basées sur le Genre (VBG), des violences contre les enfants (VCE), des Exploitations et abus sexuel/ harcèlement sexuel (EAS/HS) ; (ii) la mise en œuvre des différentes normes ESHS...

Ces enjeux étant identifiés, leur analyse et leur hiérarchisation ont été opérées pour ramener les enjeux environnementaux et sociaux à leur valeur en fonction des activités du sous-projet, de la représentation locale de l'enjeu et de sa force, pour permettre d'effectuer une évaluation environnementale et sociale adaptée du sous-projet au regard du contexte local.

Notice d'Impact Environnemental et Social des travaux de réhabilitation de la gare routière de Pouytenga, province du Kouritenga dans la région du Centre-Est (lot 2)

VII. IDENTIFICATION, ANALYSE ET EVALUATION DES IMPACTS ENVIRONNEMENTAUX ET SOCIAUX

7.1. Méthodologie

La méthodologie d'évaluation des impacts s'est inspirée de celle établie par Hydro-Québec. L'analyse des impacts a consisté à décrire et à déterminer l'importance des impacts potentiels du sous-projet sur les composantes des milieux naturel et humain, sur la base de l'information disponible. La méthode retenue pour évaluer l'importance probable des impacts s'est appuyée sur trois critères fondamentaux que sont la durée, l'étendue et l'intensité de l'impact. A la suite de l'évaluation des impacts, des mesures d'atténuation, de compensation ou de bonification des impacts ont été proposées et prises en compte pour évaluer les impacts résiduels du sous-projet.

7.1.1. Critères d'évaluation des impacts

L'importance des impacts est évaluée à partir de critères prédéterminés définis ci-dessous.

- **Durée de l'impact**

C'est le temps pendant lequel les modifications sur une composante seront ressenties. Il est important de souligner qu'une intervention se déroulant sur quelques semaines pourrait avoir des répercussions sur certaines composantes du milieu s'étendant sur plusieurs années. Donc, la durée d'un impact doit faire référence à la période de récupération ou d'adaptation des composantes affectées.

L'impact peut être temporaire ou permanent. Il est temporaire lorsqu'il s'échelonne sur quelques jours, semaines ou mois. Il est alors associé à la notion de réversibilité ; et peut être de :

- **courte durée**, si les effets sont ressentis sur une période de temps limitée, correspondant généralement à la période de construction des équipements ou à l'amorce des activités, une saison par exemple.
- **moyenne durée**, si les effets sont ressentis de façon continue sur une période de temps relativement prolongée, mais généralement inférieure à la durée de vie de l'équipement ou des activités ;
- **longue durée**, lorsque les effets sont ressentis de façon continue pour la durée de vie de l'équipement ou des activités et même au-delà dans le cas des effets irréversibles.

- **Étendue de l'impact**

L'étendue de l'impact correspond à l'ampleur spatiale de la modification de l'élément affecté. On distingue trois niveaux d'étendue : régionale, locale et ponctuelle.

- **l'étendue est régionale** si un impact sur une composante est ressenti dans un grand territoire ou affecte une grande portion de sa population. Dans la présente étude elle, si la perturbation d'une composante est susceptible de se ressentir sur toute l'étendue de la commune, voire sur l'ensemble du territoire national, son étendue sera d'envergure

Notice d'Impact Environnemental et Social des travaux de réhabilitation de la gare routière de Pouytenga, province du Kouritenga dans la région du Centre-Est (lot 2)

régionale. Dans le cas la présente étude, l'étendue régionale correspond à la zone d'influence élargie

- **L'étendue est locale** si l'impact est ressenti sur une portion limitée de la zone d'étude ou par un groupe restreint de sa population. Par exemple, un impact qui est ressenti sur toute l'étendue du site et au voisinage pourrait être considéré comme étant d'étendue locale. Dans la présente étude, l'étendue locale correspond à la zone d'influence restreinte

- .

- **L'étendue est ponctuelle** si l'impact est ressenti dans un espace réduit et circonscrit.

Dans le cas de la présente étude, l'étendue de l'impact sera qualifiée de ponctuelle lorsqu'elle se limite seulement au site d'implantation du sous-projet et à un rayon plus ou moins rapproché dudit site notamment les routes adjacentes au site de la gare routière. Dans notre cas de la présente étude, l'étendue ponctuelle correspond à la zone d'influence directe.

• Intensité de l'impact

L'intensité de l'impact est fonction de l'ampleur des modifications sur la composante du milieu touché par une activité du sous-projet ou encore des perturbations qui en découleront.

L'intensité d'un impact est qualifiée de forte quand celui-ci est lié à des modifications très importantes d'une composante. Pour le milieu biologique, une forte intensité correspond à la destruction ou l'altération d'une population entière ou d'un habitat d'une espèce donnée. À la limite, un impact de forte intensité se traduit par un déclin de l'abondance de cette espèce ou un changement d'envergure dans sa répartition géographique.

Pour le milieu humain, l'intensité est considérée forte dans l'hypothèse où la perturbation affecte ou limite de manière irréversible l'utilisation d'une composante par une communauté ou une population, ou encore si son usage fonctionnel et sécuritaire est sérieusement compromis.

Un impact est dit d'intensité moyenne lorsqu'il engendre des perturbations tangibles sur l'utilisation d'une composante ou de ses caractéristiques, mais pas de manière à les réduire complètement et irréversiblement. Pour la flore et la faune, l'intensité est jugée moyenne si les perturbations affectent une proportion moyenne des effectifs ou des habitats, sans toutefois compromettre l'intégrité des populations touchées. Cependant, les perturbations peuvent tout de même entraîner une diminution dans l'abondance ou un changement dans la répartition des espèces affectées. En ce qui concerne le milieu humain, les perturbations d'une composante doivent affecter un segment significatif d'une population ou d'une communauté pour être considérées d'intensité moyenne.

Une faible intensité est associée à un impact ne provoquant que de faibles modifications à la composante visée, ne remettant pas en cause son utilisation ou ses caractéristiques. Pour les composantes du milieu biologique, un impact de faible intensité implique que seulement une faible proportion des populations végétales ou animales ou de leurs habitats sera affectée par le sous-projet. Une faible intensité signifie aussi que le sous-projet ne met pas en cause l'intégrité des populations visées et n'affecte pas l'abondance et la répartition des espèces végétales et animales touchées. Pour le milieu humain, un impact est jugé d'intensité faible si

Notice d'Impact Environnemental et Social des travaux de réhabilitation de la gare routière de Pouytenga, province du Kouritenga dans la région du Centre-Est (lot 2)

la perturbation n'affecte qu'une petite proportion d'une communauté ou d'une population, ou encore si elle ne réduit que légèrement ou partiellement l'utilisation ou l'intégrité d'une composante sans pour autant mettre en cause la vocation, l'usage ou le caractère fonctionnel et sécuritaire du milieu.

7.1.2. Importance de l'impact

En général, on distingue l'importance absolue et l'importance relative. En effet, la détermination de l'importance absolue d'un impact est fonction de trois critères : intensité, étendue, durée de cet impact. L'importance relative quant à elle, prend en compte l'importance absolue et la valeur de la composante environnementale affectée.

Dans la présente étude, la démarche méthodologique de détermination de l'importance de l'impact consiste dans un premier temps, à évaluer les impacts selon leur nature, sur la base de critères que sont l'Intensité, l'Étendue et la Durée. Ces trois paramètres sont agrégés en un indicateur-synthèse qui permet de déterminer l'effet d'une activité autrement dit l'importance absolue de l'impact. Puis, la valeur de l'importance relative sera discutée en tenant compte de celle de la Composante Valorisée de l'Environnement (CVE) affectée et l'importance absolue déterminée.

• Importance absolue de l'impact

La corrélation entre les descripteurs de durée, d'étendue et d'intensité permet d'établir une appréciation globale des divers impacts. À cet effet, le tableau ci-dessous sert de référence pour évaluer l'importance d'un impact, mais il revient à l'évaluateur de porter un jugement global sur l'impact en fonction des spécificités du milieu. L'appréciation globale est classée selon les trois catégories suivantes :

- **Importance majeure** : les répercussions sur le milieu sont très fortes et peuvent difficilement être atténuées ;
- **Importance moyenne** : les répercussions sur le milieu sont appréciables, mais peuvent être atténuées par des mesures spécifiques ;
- **Importance mineure** : les répercussions sur le milieu sont significatives, mais réduites et exigent ou non l'application de mesures d'atténuation.

Au terme de l'évaluation, l'importance absolue est qualifiée donc de mineure, moyenne et majeure. Toutefois, si l'évaluation conclut à une importance absolue moindre, l'impact est qualifié de négligeable.

Le tableau ci-après donne un aperçu sur la grille d'évaluation de l'importance des impacts.

Tableau 11: Grille de détermination de l'importance absolue de l'impact

Intensité	Étendue	Durée	Importance absolue de l'impact		
			Majeure	Moyenne	Mineure
Forte	Régionale	Longue			
		Moyenne			
		Courte			
	Locale	Longue			
		Moyenne			
		Courte			

Notice d'Impact Environnemental et Social des travaux de réhabilitation de la gare routière de Pouytenga, province du Kouritenga dans la région du Centre-Est (lot 2)

Intensité	Étendue	Durée	Importance absolue de l'impact		
			Majeure	Moyenne	Mineure
	Ponctuelle	Longue			
		Moyenne			
		Courte			
Moyenne	Régionale	Longue			
		Moyenne			
		Courte			
	Locale	Longue			
		Moyenne			
		Courte			
	Ponctuelle	Longue			
		Moyenne			
		Courte			
Faible	Régionale	Longue			
		Moyenne			
		Courte			
	Locale	Longue			
		Moyenne			
		Courte			
	Ponctuelle	Longue			
		Moyenne			
		Courte			

Sources : adapté de Fecteau (1997)

Valeur d'une composante environnementale

Les composantes environnementales sont qualifiées par la valeur qu'une société leur confère : valeurs esthétique, historique, biologique, productive, spirituelle ou récréative, toutes contribuent à leur donner un sens. En effet la valeur de la composante peut être juridique, scientifique, écologique (sensibilité, intégrité, résilience), économique (dynamisme et potentialité), socioculturelle ou liée à la disponibilité (rareté, unicité) de la composante étudiée. Sur la base des critères juridique, écologique, scientifique, économique, socioculturelle, et de disponibilité, trois classes de valeur sont proposées :

- valeur forte : l'intégrité de la nature de la composante et son utilisation sont modifiées profondément;
- valeur moyenne : l'intégrité de la nature de la composante et son utilisation sont modifiées partiellement;
- valeur faible : l'intégrité de la nature de la composante et son utilisation sont modifiées légèrement;

Sur la base de ces considérations, des valeurs ont été attribuées à chaque composante environnementale potentiellement touchée par le projet.

Tableau 12: Valeur des composantes environnementales affectées par le sous-projet

Notice d'Impact Environnemental et Social des travaux de réhabilitation de la gare routière de Pouytenga, province du Kouritenga dans la région du Centre-Est (lot 2)

Composante du milieu	Valeur proposée
Qualité de l'air	Faible
Ambiance sonore	Faible
Climat	Faible
Sol	Moyenne
Ressources en eau de surface	Moyenne
Ressources en eau souterraine	Moyenne
Végétation	Forte
Faune	Moyenne
Paysage	Faible
Patrimoine culturel	Moyenne
Circulation et sécurité routière	Moyenne
Activités socioéconomiques	Forte
Santé-Sécurité des travailleurs	Forte
Santé-Sécurité des populations	Forte
Commodité de transport	Moyenne
Personnes vulnérables	Forte
Emploi et économie	Forte

Source : Consultant, juillet 2024

- **Signification des impacts ou importance relative**

L'importance relative est déterminée à l'aide d'un indicateur de synthèse qui permet de juger globalement de l'impact que pourrait subir une composante du milieu. Ainsi, la signification d'un impact est évaluée grâce à la combinaison de l'impact absolu et de la valeur environnementale. Elle est ainsi déterminée sur la base du jugement global que porte l'évaluateur. Elle intègre ainsi une dimension subjective. L'échelle de l'importance relative des impacts comprend trois niveaux : **Forte, Moyenne et Faible**.

La grille ci-dessous sera utilisée pour déterminer l'importance relative à partir de la connaissance de l'importance absolue et de la valeur de la composante environnementale valorisée.

Tableau 13: Grille de détermination de l'importance relative

		Valeur de la composante environnementale/sensibilité		
Importance absolue	Échelles	Faible	Moyenne	Forte
	Mineure	Faible	Moyenne	Moyenne
	Moyenne	Moyenne	Moyenne	Forte
	Majeure	Moyenne	Forte	Forte

Source : Consultant, juin 2024

Notice d'Impact Environnemental et Social des travaux de réhabilitation de la gare routière de Pouytenga, province du Kouritenga dans la région du Centre-Est (lot 2)

De façon pratique, un impact est qualifié de **fort** lorsqu'il altère profondément la nature et l'usage d'une composante environnementale très vulnérable ou très peu tolérante et également fortement valorisée. Un impact sera d'autant moins significatif (**moyen** et **faible**) que la vulnérabilité et la valorisation de la composante affectée seront faibles.

Pour chaque impact dont l'importance est évaluée, des mesures générales et spécifiques sont à définir pour son atténuation. Ensuite, les impacts résiduels sont évalués en tenant compte de l'efficacité présumée des mesures d'atténuation. Les impacts résiduels sont les impacts qui persistent après application des mesures d'atténuation. Enfin, les mesures sont proposées pour la compensation des impacts négatifs résiduels et des mesures de bonification pour les impacts positifs évalués.

7.2. Identification et analyse des impacts environnementaux et sociaux

7.2.1. Identification des sources d'impacts

Les sources d'impacts correspondent aux éléments du sous-projet (ouvrages, travaux ou activités) qui sont susceptibles d'avoir une incidence sur le territoire compris dans la zone d'étude. Elles sont définies à partir de la connaissance des caractéristiques techniques du sous-projet et des méthodes de travail retenues pour réaliser chacune des activités, ainsi que du mode d'exploitation prévu.

Les sources d'impact du sous-projet ont été identifiées suivant les phases du sous-projet. Les principales sources d'impacts du sous-projet sont identifiées dans le tableau suivant.

Tableau 14: Activités sources d'impact

Phase du sous-projet	Activités sources d'impacts
Phase de préparation	- l'implantation de la base ; - l'aménagement des bases vie ; - la libération de l'emprise; - l'installation du chantier (amené des engins, matériels...) ; - l'ouverture des zones d'emprunt de matériaux de construction ; - le nettoyage des emprises ; - l'aménagement des voies de déviation ; - le recrutement de la main d'œuvre/employés ; - transport et circulation.

Notice d'Impact Environnemental et Social des travaux de réhabilitation de la gare routière de Pouytenga, province du Kouritenga dans la région du Centre-Est (lot 2)

Phase du sous-projet	Activités sources d'impacts
Phase de réhabilitation de la gare et de repli après travaux	- présence de la main d'œuvre ; - travaux de terrassement, d'excavation et de remblais ; - exploitation des zones d'emprunt ; - la réalisation d'ouvrages d'art et canaux ; - la réalisation d'ouvrages d'assainissement de différentes sections ; - le déplacement des réseaux des concessionnaires ; - la démolition d'ouvrages existants ; - exploitation /prélèvements des eaux ; - circulation des véhicules et engins ; - rejet des différents déchets solides de chantier et rejet des déchets domestiques ; - dépôts de tous venants et autres déchets ; - repli du chantier. - Perte d'emploi (retour à la précarité) après la démobilisation des travailleurs.
Phase d'exploitation	- Embarquement et débarquement des passagers et des marchandises ; - mouvements des passagers et véhicules ; - développement du petit commerce; - développement de services et d'emplois ; - circulations des usagers - activités de gestion de la gare - entretien des infrastructures ; - entretien des plantations et aménagements paysagers - gestion des déchets;

Source : Consultant, juillet 2024

L'ensemble des activités produiront aussi bien des impacts positifs et négatifs sur le milieu d'insertion du sous-projet qu'il conviendra d'analyser afin de proposer des mesures adéquates pour soit, les atténuer, les compenser ou les bonifier.

7.2.2. Récepteurs d'impacts

Les composantes du milieu (ou récepteurs d'impacts) susceptibles d'être affectées par le sous-projet correspondent aux éléments sensibles de la zone d'étude. Il s'agit des éléments qui peuvent être modifiés de façon significative par les activités sources d'impacts.

Les composantes du milieu impactées sont présentées dans le tableau suivant :

Tableau 15: Milieux récepteurs

Environnement	Composantes	Description
Phase de préparation et de réhabilitation		
Milieu physique	Sols	Caractéristiques des dépôts de surface. Profil des sols. Propriétés physiques et chimiques
	Eaux de surface et sédiments	Caractéristiques physico-chimiques de l'eau de surface et les sédiments Quantité d'eau prélevée pour les constructions
	Eaux souterraines	Caractéristiques des eaux souterraines, Quantité d'eau prélevée pour les constructions
	Qualité de l'air ambiant	Caractéristiques physico-chimiques de l'air, incluant la teneur en poussières
	Climat	Émissions de GES; Perturbation des précipitations
	Ambiance sonore et vibrations	Caractéristiques du niveau sonore ambiant et des vibrations
Milieu biologique	Végétation	Formations végétales naturelles
	Faune	Espèces de mammifères et aviaires terrestres y compris les espèces menacées ou vulnérables prenant également en compte les reptiles, les invertébrés
Milieu humain	Emploi	Création d'emplois directs et indirects Perte d'emplois directs et indirects pendant la fermeture de la base vie
	Économie locale, régionale et nationale	Développement économique local et régional ainsi que l'employabilité de la main d'œuvre Baisse du développement économique local et régional ainsi que l'employabilité de la main d'œuvre pendant la fermeture de la base vie
	Commodité de transport	Amélioration des conditions de vie, facilité et commodité lors des transports
	Organisation sociale et conflits	Répartition des concessions, entraide entre les citoyens, divergences internes, compétitions entre individus

Notice d'Impact Environnemental et Social des travaux de réhabilitation de la gare routière de Pouytenga, province du Kouritenga dans la région du Centre-Est (lot 2)

Environnement	Composantes	Description
	Santé et sécurité des communautés et des travailleurs	Bien être de la population en lien avec les éléments suivants : qualité de l'eau et de l'air, ambiance sonore, santé, sécurité physique et économique, perceptions de risques, etc...
	Cohésion communautaire et tissu social	Brassage communautaire, Cohésion sociale, appartenance au milieu, réseaux de soutien sociaux, mécanismes sociaux de prise de décisions et de leadership, tensions et conflits sociaux
	Ressources culturelles physiques	Valeur patrimoniale du bâti, les sites sacrés, les vestiges archéologiques, les tombes
	Paysage	Modification visuelle du paysage
	Personnes vulnérables (EAS/HS-VCE et VBG)	Cette composante prend en compte les risques liés aux violences faites aux personnes vulnérables, aux violences basées sur le genre, les harcèlements sexuels, les violences et abus faits aux enfants
Phase d'exploitation et d'entretien		
Milieu physique	Sols	Profil des sols. Propriétés physiques et chimiques
	Eaux de surface et sédiments	Caractéristiques physico-chimiques de l'eau de surface et les sédiments
	Eaux souterraines	Caractéristiques des eaux souterraines, quantité d'eau prélevée pour les travaux d'entretien
	Qualité de l'air ambiant	Caractéristiques physico-chimiques de l'air, incluant la teneur en poussières
	Climat	Émissions de GES
	Ambiance sonore et vibrations	Caractéristiques du niveau sonore ambiant et des vibrations
Milieu biologique	Végétation	Formations végétales naturelles y compris les espèces menacées ou vulnérables (espèces à statut particulier).

Notice d'Impact Environnemental et Social des travaux de réhabilitation de la gare routière de Pouytenga, province du Kouritenga dans la région du Centre-Est (lot 2)

Environnement	Composantes	Description
	Faune	Espèces de mammifères et aviaires terrestres y compris les espèces menacées ou vulnérables prenant également en compte les reptiles, les invertébrés
Milieu humain	Emploi	Création d'emplois directs et indirects
	Économie locale, régionale et nationale	Développement économique local et régional ainsi que l'employabilité de la main d'œuvre
	Qualité de vie des populations	Amélioration des conditions de vie de la population à travers la création d'activité génératrice de revenu
	Santé et sécurité des communautés et des travailleurs	Bien être de la population en lien avec les éléments suivants : qualité de l'eau et de l'air, ambiance sonore, santé, sécurité physique et économique, perceptions de risques, etc...

Source : données terrain, Consultant, juillet 2024

7.2.3. Interrelations entre activités source d'impact et composantes du milieu récepteur

La mise en relation entre les activités et interventions du sous-projet avec les composantes pertinentes du milieu d'insertion a permis d'identifier les impacts du sous-projet.

Le tableau ci-après montre l'interaction entre les composantes du sous-projet et les éléments de l'environnement affectés permettant ainsi de ressortir les impacts.

Tableau 16: Interrelations entre activités source d'impact et composantes du milieu

Phase du sous-projet	Activités sources d'impact	Milieu physique					Milieu biologique		Milieu humain							
		Sols	Eaux de surface et sédiments	Eaux souterraines	Qualité de l'air	Ambiance sonore et vibrations	Végétation	Faune	Cohésion communautaire et tissu social	Économie locale, régionale et nationale	Commodité de transport	Activités socioéconomiques	Santé et sécurité des communautés et des travailleurs	Ressources physiques	Emplois	Paysage
Réhabilitation de la gare	Installation de chantier (amené des engins, matériels...)	x	x	x	x	x		x		x		x	x			x
	Activités de démolition des ouvrages existantes	x	x		x	x			x	x	x	x	x		x	x
	Construction des caniveaux à l'intérieur et à l'extérieur du site;	x	x	x	x	x			x	x		x	x		x	x
	Pavage	x	x			x			x	x		x	x		x	x
	Réalisation du site temporaire et des voies d'accès	x	x	x	x	x	x		x	x	x	x	x		x	x
	Recrutement de la main d'œuvre/employés								x	x	x	x	x	x	x	
	Transport et circulation	x	x	x	x	x		x	x			x	x		x	
	Présence de la main d'œuvre									x	x	x	x		x	
	Travaux de terrassement, d'excavation et de remblais	x	x	x	x	x	x					x	x	x		x

Notice d'Impact Environnemental et Social des travaux de réhabilitation de la gare routière de Pouytenga, province du Kouritenga dans la région du Centre-Est (lot 2)

Phase du sous-projet	Activités sources d'impact	Milieu physique					Milieu biologique		Milieu humain							
		Sols	Eaux de surface et sédiments	Eaux souterraines	Qualité de l'air	Ambiance sonore et vibrations	Végétation	Faune	Cohésion communautaire et tissu social	Economie locale, régionale et nationale	Commodité de transport	Activités socioéconomiques	Santé et sécurité des communautés et des travailleurs	Ressources physiques	Emplois	Paysage
	Exploitation /prélèvements des eaux		X					X	X		X		X			
	Travaux de construction des infrastructures	X	X		X	X				X	X	X	X	X	X	X
	Travaux de réhabilitation de la gare	X	X	X	X	X	X	X				X	X			X
	Réalisation d'ouvrages connexes	X	X	X		X	X	X				X	X		X	X
	Réalisation d'ouvrages d'assainissement	X	X	X		X	X	X				X	X			X
	Circulation des véhicules et engins	X	X	X	X	X		X	X		X				X	
	Rejet des différents déchets solides de chantier et des usagers	X	X	X	X	X			X	X	X		X			X
	Repli du chantier	X			X	X			X	X	X		X			
	Dépôts de tous passagers et autres déchets	X	X	X	X						X	X	X			X
	Réhabilitation des sites connexes à la gare	X			X	X	X						X		X	X
	Perte d'emplois directs et indirects									X		X			X	

Notice d'Impact Environnemental et Social des travaux de réhabilitation de la gare routière de Pouytenga, province du Kouritenga dans la région du Centre-Est (lot 2)

Phase du sous-projet	Activités sources d'impact	Milieu physique					Milieu biologique		Milieu humain							
		Sols	Eaux de surface et sédiments	Eaux souterraines	Qualité de l'air	Ambiance sonore et vibrations	Végétation	Faune	Cohésion communautaire et tissu social	Economie locale, régionale et nationale	Commodité de transport	Activités socioéconomiques	Santé et sécurité des communautés et des travailleurs	Ressources physiques	Emplois	Paysage
Exploitation /entretien	Dépannage dans la gare, garage	X	X	X					X	X	X		X		X	X
	Présence de la main d'œuvre							X	X	X	X		X	X	X	X
	Travaux d'entretien courants et périodiques de certains ouvrages de la gare	X		X	X	X		X					X		X	X
	Embarquement et débarquement des passagers et des marchandises ;					X			X	X	X	X	X			
	développement du petit commerce; développement de services et d'emplois ;								X	X		X			X	
	entretien des plantations et aménagements paysagers	X	X		X		X	X								X
	gestion des déchets;	X	X	X	X								X			X

Source : Léopold 1973

Légende

X	Existence d'interrelation
	Absence d'interrelation

Notice d'Impact Environnemental et Social des travaux de réhabilitation de la gare routière de Pouytenga, province du Kouritenga dans la région du Centre-Est (lot 2)

7.3. Analyse des impacts du sous-projet

7.3.1. Phase de préparation et de construction

7.3.1.1. Impacts sur le milieu physique

❖ **Qualité de l'air**

La qualité de l'air est principalement liée à la libération de particules et de substances polluantes dans l'atmosphère lors des activités de réhabilitation de la gare. Ces activités incluent la démolition des anciennes infrastructures, la réalisation de fosse de fondation de bâtiments, l'aménagement du site provisoire, les voies d'accès la circulation des engins et le transport des travailleurs. Ces émissions peuvent inclure des poussières, du dioxyde de soufre, des oxydes d'azote et du monoxyde de carbone. Pendant cette phase, les soulèvements et dégagement de poussières et de fumées par les engins de chantiers affecteront avec l'action du vent, la qualité de l'air au moins localement.

L'impact lié à la dégradation de la qualité de l'air est jugé d'intensité faible car, eu égard à la nature et à l'envergure des travaux, les émissions de poussières et de polluants atmosphériques n'altéreront pas sensiblement la qualité de l'air sur le chantier. En termes d'étendue, l'impact est jugé ponctuelle car la perturbation de la qualité de l'air sera ressentie seulement à l'échelle de la zone des travaux. Étant donné que les travaux se dérouleront pendant une période relativement courte, la durée de l'impact est courte.

L'importance absolue de l'impact sur la qualité de l'air pendant les travaux de préparation et de construction sera donc faible. La valeur de la composante étant faible, l'importance relative de l'impact est alors mineure.

Activités sources d'impact	Description de l'impact	Critères	Importance Absolue	Valeur de la composante	Importance relative
Libération du site, travaux de remblai, transport et circulation	Dégradation de la qualité de l'air	Nature : Négative	Mineure	Faible	Faible
		Intensité : faible			
		Étendue : Ponctuelle			
		Durée : Courte			

Mesures d'atténuation

- Arrosage des voies de circulation ;
- Limitation de vitesse ;
- Mise en place des panneaux de signalisation ;
- Maintenance régulière des véhicules ;
- Utilisation d'équipements répondant aux normes requises en termes d'émission de GES.

À l'issue de l'application de ces mesures d'atténuation, l'importance de l'impact des travaux de préparation et de construction sur la qualité de l'air passera de faible à négligeable.

Notice d'Impact Environnemental et Social des travaux de réhabilitation de la gare routière de Pouytenga, province du Kouritenga dans la région du Centre-Est (lot 2)

❖ **Impact des travaux sur le climat**

Les travaux de construction nécessiteront l'utilisation de divers engins motorisés, entraînant ainsi la combustion d'énergies fossiles et donc l'émission de gaz à effet de serre (GES). De plus, le déboisement nécessaire à la création des zones de travail entraînera la libération de réserves de carbone. Cependant, étant donné l'importance des équipements motorisés, la durée et l'ampleur des travaux, ainsi que le nombre d'arbres impactés, ces émissions auront un impact faible sur le climat.

L'intensité de l'impact sera faible, de courte durée et d'étendue régionale.

L'importance absolue de l'impact sur des travaux sur le climat durant la phase de préparation et de construction est donc jugée mineure. La valeur de la composante étant faible, l'importance relative de l'impact est alors faible.

Activités sources d'impact	Description de l'impact	Critères	Importance Absolue	Valeur de la composante	Importance relative
Travaux de construction transport et circulation	Émission de GES	Nature : Négative	Mineure	Faible	Faible
		Intensité : Faible			
		Étendue : Régionale			
		Durée : Courte			

Mesures d'atténuation

- le dimensionnement approprié des ouvrages en tenant compte de la pluviométrie dans la zone du sous-projet et des périodes de retour des débits de pointe ;
- la régulation de la vitesse et la maintenance des véhicules qui peuvent minimiser les émissions de CO₂ le long du parcours ;
- le reboisement compensatoire qui contribuera à séquestrer le carbone.

À l'issue de l'application de ces mesures d'atténuation, l'importance de l'impact des travaux de préparation et de construction sur le climat passera de faible à négligeable.

❖ **Bruits et vibrations**

L'exécution des activités de décapage, de terrassement, de transport du matériel et le fonctionnement des engins et véhicules, engendreront une dégradation de l'ambiance sonore. Le niveau de bruit connaîtra donc une augmentation.

L'impact des travaux de préparation et de construction au plan acoustique sera d'intensité faible, car ils n'altéreront que faiblement la qualité de l'ambiance sonore. Son étendue sera ponctuelle, car il sera

Notice d'Impact Environnemental et Social des travaux de réhabilitation de la gare routière de Pouytenga, province du Kouritenga dans la région du Centre-Est (lot 2)

ressenti seulement dans la zone de travaux. La durée de l'impact sera courte, car il s'exercera durant la phase de construction.

L'importance absolue de l'impact sur l'ambiance sonore durant la phase de préparation et de construction est donc jugée mineure. La valeur de la composante étant faible, l'importance relative de l'impact est alors faible.

Activités sources d'impact	Description de l'impact	Critères	Importance Absolue	Valeur de la composante	Importance relative
Fonctionnement des bétonnières, travaux de remblai et de déblais, transport et circulation	Altération de la qualité du milieu sonore	Nature: Négative	Mineure	Faible	Faible
		Intensité : Moyenne			
		Étendue : Ponctuelle			
		Durée : Courte			

Mesures d'atténuation

- Effectuer les opérations générant le plus de bruit et de vibration durant des heures normales de travail ;
- Mettre en œuvre un programme d'entretien des véhicules utilisés pour les travaux, afin de maintenir les équipements et les véhicules en bon état ;
- Limiter la circulation des véhicules et engins à l'emprise de la voie d'accès et des aires de travail ;
- Éviter l'utilisation du klaxon ;
- Utiliser des équipements répondant aux normes requises en termes d'émission de bruit.

À l'issue de l'application de ces mesures d'atténuation, l'importance de l'impact des travaux de préparation et de construction sur le bruit et les vibrations passera de faible à négligeable.

❖ Sols et géomorphologie

Les travaux de construction peuvent perturber la structure naturelle du sol en le remuant, en le nivelant ou en le compactant. Cela peut modifier la composition du sol, sa perméabilité et sa capacité à soutenir la croissance des plantes. Une mauvaise structure du sol peut affecter la qualité du sol et la santé des plantes qui y poussent.

Pendant les phases de construction, le sol peut être exposé à l'érosion en raison de l'enlèvement de la végétation protectrice et de la perturbation du sol. L'érosion du sol peut entraîner la perte de la couche arable, la diminution de la fertilité du sol et le transport des sédiments vers les cours d'eau, ce qui peut avoir un impact négatif sur la qualité de l'eau. La construction des collecteurs peut entraîner une modification physico-chimique de la qualité des sols.

Cet impact négatif sera d'intensité faible, d'étendue ponctuelle et de longue durée. L'importance absolue de cet impact sera donc mineure. La valeur de la composante étant Moyenne, l'importance relative de l'impact est alors Moyenne.

Notice d'Impact Environnemental et Social des travaux de réhabilitation de la gare routière de Pouytenga, province du Kouritenga dans la région du Centre-Est (lot 2)

Activités sources d'impact	Description de l'impact	Critères	Importance Absolue	Valeur de la composante	Importance relative
Libération des emprises, Ouverture des sites d'emprunt et aménagement des base vie Aménagement de déviations temporaires, des aires d'entretien et de stationnement, des travaux de remblai et de compactage, transport et circulation	Perte de sols, modification de la structure des sols, Imperméabilisation et pollution des sols	Nature : Négative	Mineure	Moyenne	Moyenne
		Intensité : Faible			
		Étendue : Ponctuelle			
		Durée : Longue			

Mesures d'atténuation

- Limiter au minimum les superficies à décaper et à compacter dans les aires de travaux, afin de réduire les risques d'érosion ;
- Mise en place des procédures de gestion des matières dangereuses et des sols contaminés ;
- Disponibiliser des équipements et matériaux d'intervention rapide vers les lieux où des hydrocarbures pétroliers sont entreposés/ manutentionnés
- Maintenance des véhicules et bonnes pratiques pour éviter les fuites d'huiles et d'hydrocarbures ;
- Des poubelles adaptées seront installées dans la gare pour la collecte des déchets ;
- Les déchets générés durant les travaux (effluents liquides et déchets solides) devront faire l'objet d'une gestion appropriée ;

À l'issue de l'application de ces mesures d'atténuation, l'importance de l'impact des travaux de préparation et de construction sur les sols passera de moyenne à faible.

❖ **Ressources en eaux de surface**

Notice d'Impact Environnemental et Social des travaux de réhabilitation de la gare routière de Pouytenga, province du Kouritenga dans la région du Centre-Est (lot 2)

Les différentes activités de décapage et la mise à nu de surfaces de terrain consécutives à l'abattage d'arbustes peuvent favoriser les problèmes d'érosion des sols, qui par lessivage de particules fines peuvent engendrer une pollution des eaux de surface (accroissement des concentrations de matières en suspension, de la turbidité et de sédiments). Par ailleurs, les travaux nécessiteront des prélèvements d'eau au niveau des eaux de surface, ce qui aura un impact sur la quantité des ressources en eaux au niveau des points d'approvisionnement. En plus l'exécution des travaux entraînera une production des déchets et l'augmentation de sédiments dans les eaux de surface. Les eaux de surface qui sont collectées par les ouvrages de drainage peuvent contenir des contaminants tels que des produits chimiques, des polluants provenant des activités urbaines et des résidus de la circulation routière. Lorsqu'elles sont évacuées, ces eaux peuvent contaminer les cours d'eau qui sont généralement les exutoires des ouvrages de drainage.

Ces impacts sont négatifs, d'intensité faible, d'étendue locale et de durée moyenne. L'importance de l'impact absolue est alors moyenne. La valeur de la composante étant moyenne, l'importance relative de l'impact est alors moyenne.

Activités sources d'impact	Description de l'impact	Critères	Importance Absolue	Valeur de la composante	Importance relative
Décapage du site, Gestion des déchets, Prélèvement d'eau pour les travaux d'excavation et de remblai	Contamination de l'eau de surface par ruissellement des précipitations ; Réduction de la quantité des eaux de surface	Nature : Négative	Moyenne	Moyenne	Moyenne
		Intensité : Faible			
		Étendue : Locale			
		Durée : Moyenne			

Mesures d'atténuation

- Limiter le pompage excessif de l'eau,
- Procéder à un abattage sélectif des arbres pour limiter le lessivage des sols ;
- Déclarer les prélèvements d'eau auprès de la mairie et des services compétents;
- Assurer une gestion appropriée des habitats riverains pendant la construction afin de minimiser les perturbations et le défrichage de la végétation. Il s'agira notamment de veiller à ce que les travaux dans les cours d'eau soient réalisés pendant la saison sèche et limités à la plus petite surface possible ;
- Le projet devra disposer d'un plan d'urgence et de matériel de dépollution en cas de déversement accidentel d'hydrocarbures, de lubrifiants et de produits chimiques.

Notice d'Impact Environnemental et Social des travaux de réhabilitation de la gare routière de Pouytenga, province du Kouritenga dans la région du Centre-Est (lot 2)

À l'issue de l'application de ces mesures d'atténuation et de l'efficacité de leur mise en œuvre, l'importance de l'impact des travaux de préparation et de construction sur les ressources en eaux de surface passera de moyenne à faible.

7.3.1.2.Impacts sur le milieu biologique

❖ La Flore

La flore du site de la gare est constituée de 55 pieds d'arbres et sont repartis entre 4 espèces végétales. De ce nombre, 09 pieds de *Khaya senegalensis* se retrouvant sur les limites extérieures du site de la gare. Selon l'Arrêté n°2004-019/MECV du 07 juillet 2004 portant détermination de la liste des espèces forestières bénéficiant des mesures de protection particulière au Burkina Faso, une bénéficie d'une protection intégrale notamment les pieds de *Khaya senegalensis* de *Bligia sapida*. *Khaya senegalensis* est considérée vulnérable selon les critères de vulnérabilité de l'UICN. Ces pieds doivent être protégés et même renforcer leur présence sur le site.

L'inventaire se présente comme suit :

Tableau 17: inventaire floristique du site de la gare

N)	Espèces ligneuses	Arrêté n°2004_019/MECV portant détermination de la liste des espèces forestières bénéficiant de mesures de protection particulière	Statut IUCN/ Liste rouge de l'UICN	Nombre de pieds
1	<i>Peltophorum ferrugineum</i>	P	NV	4
2	<i>Azadirachta indica</i>	NP	NV	37
3	<i>Khaya senegalensis</i>	IP	VU	9
4	<i>Bligia sapida</i>	P	NV	5
TOTAL				55

Source : consultant, inventaire floristiques, juillet 2024

IP : Intégralement protégé **P** : Protégé **V** : Vulnérable **NV** : Non Vulnérable,
VU : Vulnérable selon les critères UICN, **PM** : Préoccupation mineure selon les critères UICN

Dans le cadre de la réhabilitation, aucun pied ne sera abattu en dehors de certaines branches qui pourraient être élaguées sur 10 arbres. Cet impact sera d'intensité faible. Son importance absolue sera donc mineure. La valeur de la composante végétation étant forte, alors l'importance relative sera moyenne.

Notice d'Impact Environnemental et Social des travaux de réhabilitation de la gare routière de Pouytenga, province du Kouritenga dans la région du Centre-Est (lot 2)

Activités sources d'impact	Description de l'impact	Critères	Importance Absolue	Valeur de la composante	Importance relative
L'abattage d'arbres et le débroussaillage, décapage du site Aménagement des bases vies	Destruction de la végétation	Nature : Négative	Faible	Forte	Moyenne
		Intensité : faible			
		Étendue : Ponctuelle			
		Durée : Moyenne			

Mesures d'atténuation :

- Minimiser la perte de végétation en délimitant clairement les zones de chantier et en limitant le ainsi qu'en limitant l'accès aux zones voisines ;
- Obtenir les autorisations administratives avant les coupes ;
- Faire des reboisements compensatoires/bonifications dans les meilleurs délais ;
- Impliquer la Direction régionale en charge de l'Environnement et les communautés dans le choix des plants et le suivi des reboisements compensatoires/bonifications ;
- Sensibiliser les travailleurs et les populations contre le braconnage ;

À l'issue de l'application de ces mesures d'atténuation, l'importance de l'impact durant la construction sur la flore passera de moyenne à faible.

Toutefois les activités de revégétalisation auront un impact positif en termes d'amélioration du cadre de vie dans la zone, et cet impact sera positif.

❖ **La faune**

Surtout aviaire animaux et particulièrement les oiseaux présents dans la zone de construction peuvent être contraints de se déplacer ou de migrer en raison du bruit, des vibrations et des activités humaines.

La présence de véhicules lourds, d'engins de construction et de matériaux en mouvement peut augmenter les risques de collision avec la faune, notamment les animaux terrestres, les oiseaux et les petits mammifères.

Ces impacts sur la faune seront d'intensité faible, car malgré les mortalités et les migrations de la faune, il n'y aura pas une altération de l'intégrité des populations. L'étendue est locale, car touchant une portion limitée des populations aux environs de la zone du sous-projet. La durée de l'impact sera courte. Par conséquent, l'importance absolue de l'impact sera donc mineure. La valeur de la composante étant moyenne, l'importance relative de l'impact est alors moyenne.

Notice d'Impact Environnemental et Social des travaux de réhabilitation de la gare routière de Pouytenga, province du Kouritenga dans la région du Centre-Est (lot 2)

Activités sources d'impact	Description de l'impact	Critères	Importance Absolue	Valeur de la composante	Importance relative
L'abattage d'arbres et le débroussaillage, décapage du site Aménagement des base vie	Cas de mort d'individus ; Éloignement de la faune	Nature : impact négatif	Mineure	Moyenne	Moyenne
		Intensité : Faible			
		Étendue : Locale			
		Durée : courte			

Mesures d'atténuation :

- Interdire aux employés sur le chantier la chasse et la consommation de la viande sauvage,
- Assurer une gestion appropriée des habitats riverains pendant la construction afin de minimiser les perturbations et le défrichement de la végétation. Il s'agira notamment de veiller à ce que les travaux dans les cours d'eau soient réalisés pendant la saison sèche et limités à la plus petite surface possible ;
- Enregistrer et répondre aux incidents via les rapports d'incidents.
- Fournir une formation générale de sensibilisation à la faune locale pour les ouvriers et les employés de la construction (c'est-à-dire des affiches, des formations).
- Limiter dans la mesure du possible, le fonctionnement des équipements bruyants aux heures de travaux en journée. ;
-

À l'issue de l'application de ces mesures d'atténuation, l'importance de l'impact durant la préparation et la construction sur la faune passera de moyenne à faible.

7.3.1.3.Impacts sur le milieu humain

❖ Santé-sécurité des travailleurs

Pendant la phase de préparation des sites, les travaux de décapage et terrassement entraîneront des soulèvements de poussières et des fumées générées par les engins qui, combinés à l'action des vents, peuvent être à l'origine de nuisances et de maladies respiratoires pour les travailleurs et les populations locales.

Si les travailleurs ne sont pas correctement formés et sensibilisés aux mesures de sécurité sur le chantier, cela peut augmenter les risques d'accidents et de blessures. Le manque de connaissances sur

Notice d'Impact Environnemental et Social des travaux de réhabilitation de la gare routière de Pouytenga, province du Kouritenga dans la région du Centre-Est (lot 2)

les procédures de sécurité, l'utilisation appropriée des équipements de protection individuelle (EPI), les bonnes pratiques de travail, peut mettre en danger la santé et la sécurité des travailleurs.

De même, on pourrait assister à des infections au VIH et d'autres IST liées à la présence sur le site de la main-d'œuvre recrutée pour les travaux.

Au niveau des VBG, la traite des personnes, le mariage d'enfants avec les travailleurs, l'exploitation sexuelle peuvent être amenés à augmenter pendant toute la durée du projet. Le travail des femmes et des enfants dans le cadre des travaux de chantier pourrait être à l'origine des cas EAS/HS.

Par ailleurs, les activités de décapage et de terrassement, la circulation des engins et véhicules de chantier occasionneront une augmentation du risque d'accidents de travail pour la main-d'œuvre.

La nature de l'impact est négative, son intensité faible, son étendue locale et sa durée courte. Son importance est alors moyenne. La valeur de la composante étant Forte, l'importance relative de l'impact est alors moyenne.

Activités sources d'impact	Description de l'impact	Critères	Importance Absolue	Valeur de la composante	Importance relative
Décapage du site et les déviations temporaires Travaux de terrassement Circulation des engins, présence de la main d'œuvre Ouverture des sites d'emprunt et aménagement des base vie Petit commerce autour du site et exposition des filles et femmes aux VBG	Perturbation sociale, production de poussière, Infections respiratoires	Nature : Négatif	Mineure	Forte	Moyenne
		Intensité : Faible			
		Étendue : Locale			
		Durée : Courte			

Mesures d'atténuation

- Élaborer un programme de santé-sécurité au travail pour les activités d'installation du chantier ;
- Prévoir une limitation de vitesse des engins à 20 km/h autour de la zone de travaux pour les véhicules et les camions lors de la construction ;
- Formation sur le code de route ;
- Doter le personnel d'EPI et rendre leur port obligatoire ;
- Sensibiliser les travailleurs sur les MST;

Notice d'Impact Environnemental et Social des travaux de réhabilitation de la gare routière de Pouytenga, province du Kouritenga dans la région du Centre-Est (lot 2)

- Sensibiliser les populations sur les VBG/ EAS/HS ;
- Sensibiliser les populations sur le travail des enfants ;
- Utiliser des équipements en bon état de fonctionnement et assurer régulièrement leur maintenance ;
- Prévoir des panneaux de signalisation et des activités de sensibilisation des riverains aux points sensibles notamment lorsque infrastructures socio-économiques s'y trouvent ;
- Doter les véhicules de boîte à pharmacie ;
- Afficher les consignes de sécurité d'urgence sur le chantier ;
- Afficher des panneaux de signalisation.

À l'issue de l'application de ces mesures d'atténuation, l'importance de l'impact durant la construction sur la santé-sécurité passera de moyenne à faible.

❖ **Santé-sécurité des populations**

Les travaux impliqueront l'afflux des travailleurs et l'apparition d'un certain brassage entre différentes communautés aux revenus inégaux. Ce brassage pourrait engendrer des comportements sexuels à risques et porter atteinte à la santé de la population, notamment, la transmission de maladies sexuellement transmissibles (VIH/IST, SIDA) souvent contractées suite à des EAS/HS. En plus on pourrait assister à des cas de VBG dus notamment à la vulnérabilité des populations à cause du contexte sécuritaire.

Également, le développement des maladies tel le choléra, de fièvre typhoïde par manque d'hygiène du fait des nombreuses personnes qui arrivent dans la zone. En plus les différents travaux généreront de la poussière qui dégradera la santé des populations. L'augmentation des véhicules sur le chantier va accroître le nombre de risque d'accident de circulation.

La nature de l'impact est négative, son intensité faible, son étendue locale et sa durée courte. Son importance absolue est alors mineure. La valeur de la composante étant Forte, l'importance relative de l'impact est alors moyenne.

Activités sources d'impact	Description de l'impact	Critères	Importance Absolue	Valeur de la composante	Importance relative
Circulation des engins, présence de la main d'œuvre	Cas d'accidents routiers Accroissement des VBG, EAS/HS Transmission du VIH, des autres IST et des infections respiratoires ; contamination de la	Nature : Négatif	Mineure	Forte	Moyenne
		Intensité : faible			
		Étendue : Locale			
		Durée : courte			

Mesures d'atténuation

Notice d'Impact Environnemental et Social des travaux de réhabilitation de la gare routière de Pouytenga, province du Kouritenga dans la région du Centre-Est (lot 2)

- Prévoir une limitation de vitesse des engins à 20 km/h ;
- Formation sur le code de route et sensibilisation des populations locales notamment au niveau des écoles;
- Sensibiliser les populations sur le travail des enfants ;
- Sensibiliser les populations sur les VBG/ EAS/HS ;
- Sensibiliser les travailleurs sur les MST
- Mettre en place des panneaux de signalisation.

À l'issue de l'application de ces mesures d'atténuation, l'importance de l'impact durant la construction sur la santé-sécurité passera de moyenne à faible.

❖ **Patrimoine culturel et culturel**

La composante « patrimoine culturel » fait référence aux éléments constituant l'héritage des populations tel les lieux sacrés, les cimetières, les sites historiques et lieux naturels d'importance. Les travaux de décapage constituent les principales sources d'impact pouvant affecter cette composante du milieu.

Bien que les inventaires et enquêtes n'aient pas révélé la présence de biens culturels dans la zone d'emprise directe du projet, il n'est pas exclu que pendant les travaux d'aménagement, les déblais conduisent à des découvertes fortuites du patrimoine archéologique.

Ces impacts sont négatifs, d'intensité faible, d'étendue ponctuelle et de durée Moyenne. L'importance absolue de l'impact est mineure. La valeur de la composante étant moyenne, l'importance relative de l'impact est alors moyenne.

Activités sources d'impact	Description de l'impact	Critères	Importance Absolue	Valeur de la composante	Importance relative
Décapage des sites Travaux de terrassement Aménagement des base vie	Perte du patrimoine culturel et culturel	Nature : Négatif	Mineure	Moyenne	Moyenne
		Intensité : Faible			
		Étendue : Ponctuelle			
		Durée : Moyenne			

Mesures d'atténuation

- Assurer une surveillance archéologique pendant les activités de terrassement, de nivellement du site ;
- En cas de découverte fortuite, l'entreprise doit interrompre les travaux et informer la MdC qui à son tour informe le Maître d'Ouvrage qui saisit le service déconcentré en charge du patrimoine culturel et archéologique pour le traitement de cette découverte. Le périmètre de sécurité est défini par le service déconcentré en charge du patrimoine culturel et archéologique

Notice d'Impact Environnemental et Social des travaux de réhabilitation de la gare routière de Pouytenga, province du Kouritenga dans la région du Centre-Est (lot 2)

de de concert avec le Maître d'Ouvrage, la MdC et les autorités coutumières et administratives locales. La sécurisation du site est de la responsabilité de l'entreprise en charge des travaux. Les fouilles et la reprise des travaux sont faites sur autorisation du service déconcentré en charge du patrimoine culturel et archéologique.

- Indiquer les responsables coutumiers ;
- Travailler en collaboration avec les responsables culturels ;
- Sensibiliser les conducteurs de travaux sur la présence éventuelle de biens culturels;
- Procéder aux compensations nécessaires pour la désacralisation du site.

À l'issue de l'application de ces mesures d'atténuation, l'importance de l'impact durant la construction sur le patrimoine culturel et culturel passera de moyenne à faible.

❖ Personnes vulnérables

On pourrait assister à des cas de VBG dû notamment à la vulnérabilité des populations à cause du contexte sécuritaire et de la pauvreté. En effet les travailleurs de l'entreprise peuvent exercer des pressions sur les femmes et les filles locales de diverses manières, étant donné leur pouvoir d'achat. La présence de nombreux enfants mineurs déscolarisés et d'enfants PDI pourrait favoriser des cas EAS/HS-VCE.

La nature de l'impact est négative, son intensité Faible, son étendue locale et sa durée Moyenne. L'importance absolue de l'impact est Moyenne. La valeur de la composante étant forte, l'importance relative de l'impact est alors forte.

Activités sources d'impact	Description de l'impact	Critères	Importance Absolue	Valeur de la composante	Importance relative
Présence de la main-d'œuvre	EAS/HS-VCE et VBG	Nature : impact Négatif	Moyenne	Forte	Forte
		Intensité : Faible			
		Étendue : Locale			
Présence d'enfants mineurs déscolarisés et d'enfants PDI		Durée : Moyenne			

Mesures d'atténuation

- Sensibiliser les populations sur le travail des enfants ;

Notice d'Impact Environnemental et Social des travaux de réhabilitation de la gare routière de Pouytenga, province du Kouritenga dans la région du Centre-Est (lot 2)

- Sensibiliser les populations sur les VBG ;
- Sensibiliser les travailleurs de chantier sur l'interdiction formelle des VBG et VCE et les sanctions encourues en de culpabilité ;
- Sensibiliser les populations sur l'existence du MGP ;
- Appliquer les mesures du Plan d'actions VBG ;
- Appliquer les dispositions du protocole de référencement.

À l'issue de l'application de ces mesures d'atténuation, l'importance de l'impact pendant les phases de préparation et de travaux sur les personnes vulnérables passera de forte à moyenne.

❖ Qualité de vie

La qualité de vie est un concept qui réfère à l'ensemble des facteurs qui influent sur la satisfaction des populations par rapport à leur milieu de vie tels que les conditions de logement, l'accès aux services de base (eau potable, éducation, etc.), le mode de vie, le respect des us et coutumes, etc.

Les populations vivant à proximité de la route verront leur qualité de vie se détériorer en raison des nuisances diverses qu'elles auront à subir (soulèvement de poussière, nuisances sonores et vibrations, modification du paysage, difficulté d'accès aux concessions et aux services etc.).

Ces impacts sont négatifs, d'intensité faible, d'étendue locale et de durée courte. L'importance absolue de l'impact est jugée mineure. La valeur de la composante étant moyenne, l'importance relative de l'impact est alors moyenne.

Activités sources d'impact	Description de l'impact	Critères	Importance Absolue	Valeur de la composante	Importance relative
Différents travaux de construction des travailleurs, Circulation des véhicules	Perturbation de la circulation et du commerce dans la zone	Nature : Négatif	Mineure	Moyenne	Moyenne
		Intensité : faible			
		Étendue : Locale			
		Durée : courte			

Mesures d'atténuation

- Arroser les voies de circulation ;
- Élaborer un programme d'entretien des voies de circulation, des véhicules et de la machinerie,
- Délimiter clairement les aires concernées par les travaux,
- Réaliser les activités de construction, incluant la circulation routière, aux heures normales de travail ou selon une entente avec la population.

À l'issue de l'application de ces mesures d'atténuation, l'importance de l'impact durant la préparation et la construction sur la qualité de vie passera de moyenne à faible.

Notice d'Impact Environnemental et Social des travaux de réhabilitation de la gare routière de Pouytenga, province du Kouritenga dans la région du Centre-Est (lot 2)

❖ **Emplois et économie**

En plus des achats de biens et de services, des emplois seront créés pendant les travaux de préparation et de construction du sous-projet. Ce type d'emplois est temporaire, mais important sur le plan social et économique. En effet, les sommes qui seront directement versées aux employés et aux manœuvres des entreprises, seront par voie de conséquence reversées dans l'économie locale sous forme de consommation, d'impôts et d'épargne.

En termes de retombées indirectes et induites, l'ampleur des retombées dépendra de la capacité des entreprises au niveau local, régional et national à fournir les biens et services requis (nourriture, produits pétroliers, équipement et produits divers, services de sous-traitance, etc.).

Cet impact est positif, d'intensité moyenne, d'étendue locale et de durée courte. Son importance absolue est moyenne. La valeur de la composante étant forte, l'importance relative de l'impact est alors forte.

Il faut noter que pendant cette phase de fermeture de la base vie il y aura une perte d'emploi et de marchés de service pour les populations locales, mais dans une moindre mesure. Cet impact sera d'importance moyenne.

Activités sources d'impact	Description de l'impact	Critères	Importance Absolue	Valeur de la composante	Importance relative
Recrutement de main d'œuvre locale, achats de biens et de services Construction des collecteurs	Création d'opportunités d'emplois et d'affaires Amélioration du pouvoir d'achat et du niveau de vie des populations	Nature : Positif	Moyenne	Forte	Forte
		Intensité : Moyenne			
		Étendue : Locale			
		Durée : Courte			

Mesures de bonification

- Privilégier les entreprises locales pour les achats de biens et pour les prestations de service ;
- Embaucher en priorité les locaux à compétence égale.

7.3.2. Phase d'exploitation et d'entretien

7.3.2.1. Impacts sur le milieu physique

❖ **Qualité de l'air**

Notice d'Impact Environnemental et Social des travaux de réhabilitation de la gare routière de Pouytenga, province du Kouritenga dans la région du Centre-Est (lot 2)

Durant cette étape, la principale source d'impact de la qualité de l'air sera la circulation des véhicules sur la route. Les activités de transport devraient générer des émissions fugitives de poussière (c.-à-d. des particules) et des émissions de gaz d'échappement.

L'intensité de l'impact est faible, son étendue locale et sa durée longue. L'importance de l'impact est moyenne. La valeur de la composante étant faible, l'importance relative de l'impact est alors moyenne.

Activités sources d'impact	Description de l'impact	Critères	Importance Absolue	Valeur de la composante	Importance relative
Circulation	Dégradation de la qualité de l'air Suspension de particules dans l'air	Nature : Négative	Moyenne	Faible	Moyenne
		Intensité : Faible			
		Étendue : Locale			
		Durée : Longue			

Mesures d'atténuation :

- Mettre en place des ralentisseurs sur les routes avec les signalisations appropriées ;
- Envisager d'asphalter les routes pour réduire les impacts des émissions de poussières ;
- Réfection des routes,
- Respecter la limitation de vitesse ;
- Maintenir les panneaux de signalisation.

À l'issue de l'application de ces mesures d'atténuation, l'importance de l'impact des travaux de réhabilitation sur la qualité de l'air passera de moyenne à faible

❖ **Bruits et vibrations**

Durant cette étape, la principale source d'impact de l'ambiance sonore sera la circulation des véhicules et des poids lourds sur la route.

L'impact durant les phases d'exploitation et d'entretien au plan acoustique sera d'intensité faible, de courte durée et son étendue sera ponctuelle, car cette nuisance ne se produira que lors des passages des véhicules sur les routes.

La nature de l'impact est négative, son intensité moyenne, son étendue ponctuelle et sa durée courte. L'importance absolue de l'impact sur l'ambiance sonore est donc jugée mineure. La valeur de la composante étant faible, l'importance relative de l'impact est alors moyenne.

Notice d'Impact Environnemental et Social des travaux de réhabilitation de la gare routière de Pouytenga, province du Kouritenga dans la région du Centre-Est (lot 2)

Activités sources d'impact	Description de l'impact	Critères	Importance Absolue	Valeur de la composante	Importance relative
Transport et circulation	Altération de la qualité du milieu sonore	Nature: Négative	Mineure	Faible	Faible
		Intensité : Moyenne			
		Étendue : Ponctuelle			
		Durée : Courte			

Mesures d'atténuation

- Éviter l'utilisation du klaxon ;
- Utiliser des équipements répondant aux normes requises en termes d'émission de bruit.

À l'issue de l'application de ces mesures d'atténuation, l'importance de l'impact sur le bruit et les vibrations pendant les phases d'exploitation et d'entretien passera de mineure à négligeable.

❖ Impact du climat sur le sous-projet

La réhabilitation de la gare routière de Pouytenga pourrait avoir un impact positif sur les changements climatiques. En effet l'intégration des aménagement paysager va créer des puits de carbone aussi l'amélioration de l'efficacité énergétique à travers la Modernisation des bâtiments (Une gare routière réhabilitée intégrant des bâtiments plus économes en énergie, avec une meilleure isolation, des systèmes de ventilation naturelle et l'utilisation de matériaux de construction durables) éclairage efficace (remplacement des anciens systèmes d'éclairage par des LED peut réduire considérablement la consommation d'énergie) et Optimisation de la gestion de l'énergie sont bénéfiques pour le climat. Ces impacts sont positifs, d'intensité moyenne, d'étendue locale et de longue durée. L'importance de l'impact absolue est de valeur moyenne. La valeur de la composante étant forte, l'importance relative de l'impact est alors forte.

Activités sources d'impact	Description de l'impact	Critères	Importance Absolue	Valeur de la composante	Importance relative
Changements climatiques	Diminution des GES Séquestration de GES	Nature : Positive	Moyenne	Forte	Forte
		Intensité : Moyenne			
		Étendue : Locale			

Notice d'Impact Environnemental et Social des travaux de réhabilitation de la gare routière de Pouytenga, province du Kouritenga dans la région du Centre-Est (lot 2)

		Durée : Longue			
--	--	----------------	--	--	--

❖ **Les eaux de surface**

La principale source d'impact pendant l'exploitation est l'entretien de la gare est le déversement accidentel des huiles lors de la maintenance engins à moteur. Le ruissèlement et l'infiltration pourraient contaminer les eaux de surface et les eaux souterraines.

Ces impacts sont négatifs, d'intensité faible, d'étendue locale et de durée longue. L'importance de l'impact absolue est de valeur moyenne. La valeur de la composante étant moyenne, l'importance relative de l'impact est alors moyenne.

Activités sources d'impact	Description de l'impact	Critères	Importance Absolue	Valeur de la composante	Importance relative
Maintenance des engins à moteur	Contamination des plans d'eau (eaux de surface, souterraine)	Nature : Négative	Moyenne	Moyenne	Moyenne
		Intensité : Faible			
		Étendue : Locale			
		Durée : Longue			

Mesures d'atténuation :

- Les rejets ou effluents liquides (fuites incontrôlées d'huiles et d'hydrocarbures) et déchets solides générés durant les travaux devront faire l'objet d'une gestion appropriée conformément au plan de gestion des déchets qui sera élaboré par l'entreprise.
- Le sous-projet devra disposer d'un plan d'urgence et de matériel de dépollution en cas de déversement accidentel d'hydrocarbures, de lubrifiants et de produits chimiques.

À l'issue de l'application de ces mesures d'atténuation, l'importance de l'impact durant la phase d'exploitation et d'entretien sur les ressources en eaux de surface passera de moyenne à faible.

7.3.2.2.Impacts sur le milieu humain

❖ **Impacts sur la circulation et la sécurité routière**

Les facteurs touchant la sécurité routière sont l'homme, le véhicule et la route. Il faut noter que le facteur humain est la première cause d'insécurité routière. La réhabilitation et l'exploitation de l'ouvrage constituera une source de risques d'accident de la circulation. Les facteurs pouvant être les causes d'accidents sont l'excès de vitesse, le transport mixte voyageur/marchandise non réglementé, le stationnement gênant des véhicules en bordure de la route et la traversée d'animaux domestiques. La nature de l'impact est négative, son intensité moyenne, son étendue locale et sa durée longue. Son importance est alors moyenne. La valeur de la composante étant moyenne, l'importance relative de l'impact est alors moyenne.

Notice d'Impact Environnemental et Social des travaux de réhabilitation de la gare routière de Pouytenga, province du Kouritenga dans la région du Centre-Est (lot 2)

La nature de l'impact est positive, son intensité moyenne, son étendue locale et sa durée longue. Son importance est alors moyenne. La valeur de la composante étant moyenne, l'importance relative de l'impact est alors moyenne.

Activités sources d'impact	Description de l'impact	Critères	Importance Absolue	Valeur de la composante	Importance relative
Présence d'une de voies alternatives de circulation	Risques d'accident de la circulation	Nature : Négative	Moyenne	Moyenne	Moyenne
		Intensité : Moyenne			
		Étendue : Locale			
		Durée : Longue			
Présence d'une gare rénovée	Facilitation de la mobilité des biens et des personnes	Nature : Positive Intensité : Moyenne Étendue : Locale Durée : Longue	Moyenne	Moyenne	Moyenne

Mesures d'atténuation

- Établira un règlement intérieur à l'intérieur de la gare;
- Entretenir les rues et les ouvrage de la gare ;
- Prévoir des panneaux de signalisation et des activités de sensibilisation des riverains aux points sensibles ;

❖ **Santé-sécurité des populations**

La circulation pendant l'exploitation de la gare entrainera des soulèvements de poussières et des fumées générées par les engins qui, combinés à l'action des vents peuvent être à l'origine de nuisances et de maladies respiratoires pour les populations locales. La circulation des engins et véhicules, engendreront également une dégradation de l'ambiance sonore. Même si la réhabilitation de la gare facilitera la mobilité des personnes, et la circulation des biens, le bon état des routes contribuera à l'augmentation de la vitesse et par ricochet à l'accroissement des risques d'accidents de circulation.

La nature de l'impact est négative, son intensité moyenne, son étendue locale et sa durée longue. Son importance est alors moyenne. La valeur de la composante étant moyenne, l'importance relative de l'impact est alors moyenne.

Activités sources d'impact	Description de l'impact	Critères	Importance Absolue	Valeur de la composante	Importance relative
Réhabilitation de la gare et	Nuisances sonores, Poussières Risques d'accident de la circulation	Nature : Négative	Moyenne	Moyenne	Moyenne
		Intensité : Moyenne			

Notice d'Impact Environnemental et Social des travaux de réhabilitation de la gare routière de Pouytenga, province du Kouritenga dans la région du Centre-Est (lot 2)

des ouvrages		Étendue : Locale			
		Durée : Longue			

Mesures d'atténuation

- Entretien des engins et réparation des anomalies dans la gare ;
- Prévoir des panneaux de signalisation et des activités de sensibilisation des riverains aux points sensibles ;
- Limiter la vitesse à 20km/h dans les zones résidentielles et l'enceinte de la gare.

❖ **Emplois et économie locale**

Des ouvriers, des ingénieurs, des techniciens, des travailleurs du bâtiment et d'autres professionnels peuvent être employés pour réaliser les différentes tâches liées au sous projet. Cela crée des opportunités d'emploi pour les résidents locaux et contribue à la croissance économique de Pouytenga et de la région du Centre Est dans son ensemble.

La mise en place d'ouvrages rénovés peut stimuler d'autres industries connexes, telles que les sociétés de transport et services de transport, le développement du commerce et les entreprises de maintenance. Ces industries peuvent également générer des emplois indirects, notamment dans la fabrication de matériaux, le transport des équipements et la fourniture de services de soutien.

Cet impact positif est local, d'intensité moyenne et de longue durée. Son importance sera moyenne.

La valeur de la composante étant forte, l'importance relative de l'impact est alors Forte.

Activités sources d'impact	Description de l'impact	Critères	Importance Absolue	Valeur de la composante	Importance relative
Travaux d'entretien	Création d'opportunités d'emplois et d'affaires Amélioration du pouvoir d'achat et du niveau de vie des populations	Nature : Positif	Moyenne	Forte	Forte
		Intensité : Moyenne			
		Étendue : Locale			
		Durée : Longue			

Mesures de bonification

- Entretien la gare ;
- Maintenir les panneaux de signalisation.

❖ **Commodités de transport**

Une meilleure santé publique entraîne une amélioration globale des conditions de transport, l'assainissement du cadre de transport réduisant le fardeau des maladies et une commodité permettant un bien-être en général.

Une gestion appropriée de la gare contribue à la durabilité du bien être sociale et environnementale. Cela favorise un environnement plus sain et équilibré, ce qui a un impact positif sur la qualité de vie des communautés.

Notice d'Impact Environnemental et Social des travaux de réhabilitation de la gare routière de Pouytenga, province du Kouritenga dans la région du Centre-Est (lot 2)

La nature de l'impact est positive, son intensité moyenne, son étendue locale et sa durée longue. Son importance absolue est alors moyenne. La valeur de la composante étant moyenne, l'importance relative de l'impact est alors moyenne.

Activités sources d'impact	Description de l'impact	Critères	Importance Absolue	Valeur de la composante	Importance relative
Réhabilitation de la gare	Amélioration des conditions de transport	Nature : Positif	Moyenne	Forte	Forte
		Intensité : Moyenne			
		Étendue : Locale			
		Durée : Moyenne			

Mesures de bonification

- Entretenir les ouvrages de la gare ;
- Sensibiliser les populations au fait de ne pas jeter les ordures dans les collecteurs ;
- Sensibiliser les populations au code de la route ;
- Maintenir les panneaux de signalisation.

7.4. Impacts cumulatifs

Toute action induit des effets sur l'environnement, générant des impacts à gérer. Une combinaison des impacts dans le temps et dans l'espace, engendre des additions et des interactions entre eux, créant ainsi des impacts cumulatifs. Dans le cadre du sous projet de réhabilitation de la gare, tous les sous projets à impact dans la ville de Pouytenga voire au niveau provincial sont à prendre en compte.

L'évaluation des impacts cumulatifs identifie les projets ou autres activités localisés dans la région et qui peuvent avoir un effet sur les différentes composantes évaluées. Tout comme pour l'analyse des impacts directs et indirects présentée dans les sections précédentes, l'analyse des impacts cumulatifs s'est penchée sur une zone d'étude qui varie selon les composantes.

7.4.1. Impacts Projets visés et interaction avec les composantes du milieu

Les projets ou activités susceptibles de générer des impacts cumulatifs avec le sous-projet d'aménagement des pistes rurales dans le Centre-Est sont présentés dans le tableau 27 :

Tableau 27 : Projets/Programmes pouvant causer des impacts cumulatifs

N°	Intitulé projets/programmes	Sigle	Envergure	Zone d'intervention
1	Projet D'urgence de	PUDTR	Nationale	Quelques communes de la région

Notice d'Impact Environnemental et Social des travaux de réhabilitation de la gare routière de Pouytenga, province du Kouritenga dans la région du Centre-Est (lot 2)

	Développement Territorial et de Résilience			
2	Organisation Internationale pour les Migrations	EUTF OIM/BF	Régionale	Toutes les communes de la région
3	Agence belge de développement	ENABEL	Régionale	Toutes les communes de la région
4	Programme d'Appui aux Collectivités Territoriales	PACT	Régionale	Toutes les communes de la région
5	Programme d'Appui au Développement des Economies Locales	PADEL	Régionale	Toutes les communes de la région
6	Projet d'appui à la résilience et à la compétitivité du sous-secteur de l'élevage	PRECEL	Régionale	Toutes les communes de la région
7	Projet Régional d'Appui au Pastoralisme au Sahel-Burkina Faso phase 2	PRAPS-BF 2	Régionale	Toutes les communes de la région
8	Projet Adduction d'Eau Potable	PAEP	Régionale	Toutes les communes de la région
9	Fonds Enfants et Jeunes	FEJ	Régionale	Toutes les communes de la région
10	Projet de Valorisation Agricole des Petits Barrages	ProValAB	Régionale	Toutes les communes de la région
11	Fonds d'Investissement pour les Collectivités Décentralisées	FICOD	Non Régionale	Toutes les communes de la région

Source : DREP/Centre-Est, avril 2024

En effet, ces agences, projets et organismes mènent des activités de réhabilitation des infrastructures socio-économiques et aménagent des pistes rurales, contribuent à la création des activités génératrice de revenu.

7.4.2. Impacts cumulatifs sur les infrastructures

Les impacts cumulatifs vont se traduire par une augmentation de la fréquentation de certaines infrastructures telles que les routes, les forages, les écoles et les centres de santé de la zone du sous-

Notice d'Impact Environnemental et Social des travaux de réhabilitation de la gare routière de Pouytenga, province du Kouritenga dans la région du Centre-Est (lot 2)

projet. En effet, en phase de préparation et construction, on assistera au convoyage de la machinerie et des équipements et cela pourrait entraîner une perturbation de la circulation à la suite de l'augmentation du trafic.

L'impact cumulatif sur les infrastructures sera négatif et localisé. Son intensité sera moyenne. Il se manifestera pendant les travaux. Son importance absolue est moyenne. En tenant compte de la valeur de la composante, qui est forte, l'importance relative est forte.

7.4.3. Impacts cumulatifs sur la qualité de vie, la santé-sécurité des populations locales

Tous les projets sont susceptibles d'avoir des impacts sociaux négatifs, notamment sur la qualité de la vie, le bien-être et la perte de biens socioéconomiques. Bien que des dispositions soient toujours prises dans l'optimisation des infrastructures, des équipements et des techniques d'exploitation pour un moindre impact, il est difficile d'éliminer toutes perturbations en termes d'augmentation des niveaux de bruits et vibrations, de pollution de l'air et des risques d'accidents par rapport aux valeurs de référence avant-projet. Le sous-projet actuel va générer des impacts additionnels à ceux déjà produits dans le cadre de projets antérieurs.

En outre, la réalisation du sous-projet va nécessiter le parc d'engins et véhicules destinés aux travaux qui aura pour conséquence une augmentation du risque d'accidents. Il s'en suivra une augmentation de la consommation de gasoil et de fioul et corrélativement une augmentation des émissions de CO₂, de CO, SO₂ et de Nox.

Aussi des cas de VBG/EAS/HS tels enlèvement de femmes, jeunes filles promises, viols de femmes et filles mineures ont été constatés dans la mise en œuvre de projets antérieurs d'où la mise en œuvre du présent sous-projet pourrait avoir un impact cumulatif sur la santé et sécurité des populations de la zone du sous-projet.

L'impact cumulatif sur la qualité de vie, la santé-sécurité des populations locales sera négatif et localisé. Son intensité sera moyenne. Il se manifestera seulement pendant les travaux d'aménagement des piste rurales dans la commune de Pouytenga, donc la durée est moyenne et d'étendue locale. Son importance absolue est moyenne. En tenant compte de la valeur de la composante, la valeur de la composante qui est forte, l'importance relative est forte.

7.4.4. Impacts cumulatifs sur le changement climatique

Les travaux de réhabilitation entraineront de fortes émissions atmosphériques polluantes au niveau des installations/opérations telles le nettoyage du site, l'amené des engins, la circulation des véhicules et le fonctionnement des engins. Ces activités de transport du personnel, des ouvriers et des matériaux pendant les phases travaux et surtout la phase d'exploitation vont engendrer des gaz à effet de serre et d'autres substances qui perturberont le climat local et régional. Ces perturbations se manifesteront avec la répartition inégale des pluies sur l'espace comme dans le temps. A cela le potentiel de captage du dioxyde de carbone par les arbres se trouve réduit par la destruction de ces derniers.

L'impact cumulatif sur le changement climatique sera négatif. Son intensité sera faible. La durée est longue et d'étendue régionale. Son importance absolue est forte. En tenant compte de la valeur de la composante, la valeur de la composante qui est forte, l'importance relative est forte.

Notice d'Impact Environnemental et Social des travaux de réhabilitation de la gare routière de Pouytenga, province du Kouritenga dans la région du Centre-Est (lot 2)

VIII. IDENTIFICATION, ANALYSE ET EVALUATION DES RISQUES

Les activités de réhabilitation de la gare routière de Pouytenga, sont génératrices de risques environnementaux et sociaux. En effet pendant les phases de préparation, construction et d'exploitation, les risques sur l'Homme et son environnement sont omniprésents : risque de dégradation/pollution du milieu naturel, risque biologique, risque mécanique...

L'analyse des risques et des dangers vise à recenser de façon exhaustive les situations dangereuses dans l'optique de maîtriser ou à prévenir les accidents potentiels aux conséquences significatives.

Le risque est un événement fortuit et dommageable suite à un facteur naturel ou d'origine humaine en absence d'actions de prévention et de précaution.

L'analyse des risques a pour but de circonscrire le risque de danger et présenter les pratiques visant à garantir la santé et la sécurité de l'Homme et de son environnement.

8.1. Objectifs et but de l'analyse des risques

L'analyse des risques vise à proposer des mesures susceptibles :

- de réduire la probabilité des accidents, ou d'en limiter la gravité, lorsqu'ils surviennent malgré tout, par la mise en application des modalités ;
- de mettre en place dans l'esprit d'une exploitation appropriée de la route, de dispositifs techniques de sécurité, la sensibilisation des usagers ;
- de renforcer la protection des travailleurs et des populations riveraines ;
- de développer une information préventive active des travailleurs et populations riveraines ;
- de mettre en place les moyens de secours par l'élaboration et la mise en œuvre du plan de mesures d'urgence.

8.2. Démarche Méthodologique de l'analyse des risques

La méthodologie utilisée pour l'évaluation des dangers et des risques dans le cadre du présent sous-projet est l'Analyse Préliminaire des Risques (APR) qui repose sur l'identification des dangers et l'estimation des risques (Hazard Identification HAZID, en anglais).

L'APR nécessite dans un premier temps d'identifier les éléments dangereux liés à la reconstruction et à l'exploitation de la gare qui concernent :

- le fonctionnement de la base vie du chantier ;
- des équipements potentiellement dangereux, comme par exemple les engins ;
- l'usage des passages lié aux excès de vitesse, au non-respect de la réglementation.

A partir de ces éléments, l'APR vise à identifier les différentes situations de danger. Il s'agit donc de déterminer les causes et les conséquences de chacune de ces situations, puis d'identifier les mesures de sécurité existantes ou qui seront mises en place (préventives et d'urgence).

Notice d'Impact Environnemental et Social des travaux de réhabilitation de la gare routière de Pouytenga, province du Kouritenga dans la région du Centre-Est (lot 2)

Les critères qui sont utilisés pour l'évaluation des risques prennent en compte la sévérité des événements, la gravité des conséquences et la probabilité d'occurrence.

La **sévérité** est en **relation** avec « **l'ampleur** » des conséquences qui peuvent être **minimale, faible, moyenne, haute ou très haute**.

Les conséquences sont les effets possibles en fonction des différents milieux dans lesquels on pourrait se retrouver notamment celui des travailleurs, des installations, de l'environnement et d'impact global (négligeable, mineur, sur le plan régional, sur le plan national et sur le plan international).

Quant à la probabilité d'occurrence, elle se définit de la façon suivante :

- **Minimale** : situation qui ne s'est jamais produite ou qui semble peu probable ;
- **Faible** : situation qui s'est déjà produite ;
- **Moyenne** : situation qui se produit à l'occasion ;
- **Forte** : situation qui se produit sur une base régulière ;
- **Très forte** : situation qui se produit plusieurs fois par année.

La détermination du niveau de risque repose donc sur le jugement que l'expert pose pour chacun de ces critères, en considérant les conséquences sur une base globale et non sectorielle. Le niveau de risque est lié à la combinaison du niveau de sévérité et de la probabilité que l'événement se produise. Plus un événement est susceptible d'avoir des conséquences sévères et que la probabilité qu'il survienne est élevée, plus le risque apparaît comme inacceptable et nécessitera par conséquent la mise en place de procédures de réduction des risques et/ou la modification des installations pour en atténuer les effets potentiels.

Les trois (3) niveaux de risques ainsi obtenus peuvent être définis de la façon suivante.

Le tableau suivant présente les niveaux de risque.

Tableau 18 : Hiérarchisation des risques

Niveaux de risques	Description
Faible	Risque mineur nécessitant la mise en place et l'application de mesures courantes d'amélioration continue.
Moyen	Risque important nécessitant le changement et/ou l'amélioration des procédures de gestion des risques (surveillance et contrôle, encadrement et formation).
Fort	Risque inacceptable nécessitant la mise en place immédiate de procédures de réduction des risques et la modification des installations.

Source : Méthodologie APR

Tableau 19 : Matrice de détermination du niveau de risques

Notice d'Impact Environnemental et Social des travaux de réhabilitation de la gare routière de Pouytenga, province du Kouritenga dans la région du Centre-Est (lot 2)

Sévérité	Conséquences				Probabilité				
	Travaux	Installations	Environnement	Impact global	Minimale(1)	Faible(2)	Moyenne(3)	Forte(4)	Très forte(5)
Minimale(1)	Blessures légères	Faibles dommages	Effet négligeable	Impact négligeable	1	2	3	4	5
Faible(2)	Blessures et/ou maladies mineures	Dommages mineurs localisés	Effets mineurs importants	Impact mineur	2	4	6	8	10
Moyenne(3)	Blessures et/ou maladies importantes	Dommages importants localisés	Effets importants localisés	Impact sur le plan régional	3	6	9	12	15
Haute(4)	Décès	Dommages considérables	Effets considérables et étendus	Impact sur le plan national	4	8	12	16	20
Très haute(5)	Plusieurs décès	Perte totale	Désastre majeur	Impact sur le plan international	5	10	15	20	25

Source : Méthodologie APR

8.3. Identification des activités sources de risques

8.3.1. Rappel du sous-projet

L'activité principale considérée pour le sous-projet est la réhabilitation de la gare routière et des ouvrages connexes d'assainissement dans la ville de Pouytenga.

8.3.2. Identification des risques potentiels du sous-projet

Les activités sources de risques du sous-projet peuvent se retrouver sur trois grandes phases (la préparation, la réhabilitation et l'exploitation). A chacune de ces étapes, les activités des travaux peuvent occasionner des risques et dangers pour l'Homme et son environnement.

Les paragraphes qui suivent, indiquent les risques et dangers potentiels des activités de réhabilitation de la gare de Pouytenga.

8.3.3. Les risques des activités pendant la phase de préparation et de la réhabilitation de la gare

Le Tableau 20 présente les risques potentiels des phases de préparation et de Réhabilitation

Notice d'Impact Environnemental et Social des travaux de réhabilitation de la gare routière de Pouytenga, province du Kouritenga dans la région du Centre-Est (lot 2)

Tableau 20 : Risques potentiels liés aux Phases de préparation et de réhabilitation de la gare

Activités	Dangers/Sources de risques	Risques potentiels
Phase de préparation et réhabilitation de la gare		
Préparation et installation du chantier	- la libération de l'emprise ; - le recrutement de la main d'œuvre/employés ; - le nettoyage des emprises ; - l'implantation et l'aménagement de la base chantier ; - l'installation du chantier (amené des engins, matériels...) ; - amené de matériaux de construction ; - l'aménagement des voies de déviation ;	- Risque de pollution de l'air ; - Risque de prolifération de déchets solides (emballages plastiques...) ; - Risque de blessures ou de morsures par un reptile ; - Risque de conflit lié à la libération du site, - Risque de perturbation ou d'accident de circulation ; - Risque de déversement accidentel d'agrégats ; - Perturbation de la circulation.
Réhabilitation des infrastructures de la gare	- présence de la main d'œuvre ; - Terrassement, excavation, fouilles des emprises du sous projet et de remblais ; - exploitation des zones d'emprunt ; - la réalisation d'ouvrages d'art et canaux ; - la réalisation d'ouvrages d'assainissement de différentes sections ; - le déplacement des réseaux des concessionnaires ; - la démolition d'ouvrages existants ; - exploitation /prélèvements des eaux ; - circulation des véhicules et engins ; - rejet des différents déchets solides de chantier et rejet des déchets domestiques ;	- Risque de dégradation des espèces floristique (arbres) et amplification des changements climatiques ; - Risque de morsures par des reptiles ou d'insecte ; - Risques de nuisances sonores et olfactives ; - Risque de santé et sécuritaire des travailleurs ;

Notice d'Impact Environnemental et Social des travaux de réhabilitation de la gare routière de Pouytenga, province du Kouritenga dans la région du Centre-Est (lot 2)

Activités	Dangers/Sources de risques	Risques potentiels
	• dépôts de tous venants et autres déchets.	
	• Embarquement et débarquement des passagers et des marchandises ; • mouvements des passagers et véhicules ; • développement du petit commerce ; • développement de services et d'emplois ; • circulations des usagers • activités de gestion de la gare • entretien des infrastructures ; • entretien des plantations et aménagements paysagers • gestion des déchets ; • Construction des infrastructures ; • Afflux de travailleurs ;	▪ Risque technologique lié à la manutention manuelle ou mécanisée ; ▪ Risque d'incendie et d'électrocution ; ▪ Risque d'accident de travail, de maladies respiratoires ; ▪ Risque lié aux effondrements et aux chutes d'objets ; ▪ Risque lié au bruit et aux vibrations ; ▪ Déversement accidentel de produits chimiques (hydrocarbures, bases, acides) ; ▪ Risque de chute des dalles préfabriquées ; ▪ Risque de transmission des IST, de VIH-SIDA et d'autres maladies transmissibles, dues à l'arrivée sur le chantier des ouvriers venus d'ailleurs et des nouvelles habitudes ; ▪ Risque de VBG/EAS/HS/VCE ; ▪ Risque de conflits avec les riverains ; ▪ Risque de pollution de l'air, des eaux, et des sols par les résidus de chantiers ▪ Risques de vol, d'insécurité (risques sécuritaires d'enlèvement des travailleurs) ; ▪ Risque d'incendie ; ▪ Risque de conflits (travailleurs, usagers) ; ▪ Risques d'accidents et de suspensions des travaux des chantiers liés à la présence des commerçants et passagers ; ▪ Risques d'exclusion sociale et de perte de revenus ;

Notice d'Impact Environnemental et Social des travaux de réhabilitation de la gare routière de Pouytenga, province du Kouritenga dans la région du Centre-Est (lot 2)

Activités	Dangers/Sources de risques	Risques potentiels
		▪ Risque de perturbation des programmes de transport ou d'arrêt de transport chez certains transporteurs ▪
	• Fermeture / repli des chantiers	▪ Conflit entre travailleurs de la gare (conducteurs, personnel de gestion de la gare, etc.) ▪ Non paiement totale des factures des biens et services acquis lors et travaux ▪ Non paiement des employés ▪ Conflit entre usagers et/ou voyageurs

Source : Consultant, mai 2025

8.3.4. Les risques des activités d'exploitation de la gare

Le tableau 21 présente les risques des activités d'exploitation/Fonctionnement de la gare routière.

Tableau 21 : Risques potentiels en phase d'exploitation/fonctionnement de la gare routière de la gare

Activités	Dangers/Sources de risques	Risques potentiels
Exploitation/Fonctionnement de la gare routière		
Exploitation/Fonctionnement de la gare routière	• Exploitation des infrastructures	▪ Conflit entre travailleurs de la gare (conducteurs, personnel de gestion de la gare, etc. ; ▪ Conflit entre usagers et/ou voyageurs ; ▪ Dégradation des infrastructures.
	• Banditisme ou incivisme	• Risque de vol d'argent, de biens privés ou public, de détournement ou de sabotage ; • Risque de non paiement de taxes dues ou tout autre incivisme ; ▪ Risque de non-respect des conditions d'exploitation de la gare
	Incident/Accident	• Risque d'incivisme ou de non-respect des règles de circulation dans la gare ; • Risque du non-respect du code de la route ; - Alcoolisme

Notice d'Impact Environnemental et Social des travaux de réhabilitation de la gare routière de Pouytenga, province du Kouritenga dans la région du Centre-Est (lot 2)

Activités	Dangers/Sources de risques	Risques potentiels
	Fréquentations par des populations de diverses localités	• Risque de consommation d'aliments non hygiénique et de maladies hydriques ; • Risques d'EAS/HS/VCE ; • Risque de viol ; • Risque de grossesse indésirée

Source : Consultant, données terrain, juillet 2024

8.4. Description et analyse des risques liés au sous projet

➤ Risques d'atteinte à la végétation

Les espèces végétales du site pourraient être impacter si certaines mesures de préservation ne sont pas prises.

- **Mesures d'atténuation** : préserver les pieds d'arbres du site et privilégier les élagages des branches.

Globalement, l'évaluation du niveau du risque est la suivante :

Sévérité	Probabilité	Niveau de risque
Haute	Minimale	Faible

➤ Les risques climatiques

Quant aux changements de climat qui sont attribués directement ou indirectement à une activité humaine altérant la composition de l'atmosphère mondiale et qui viennent s'ajouter à la variabilité naturelle du climat observée au cours de périodes comparables, elles seront prises en compte conformément à la Convention-cadre des Nations Unies sur les changements climatiques. Ils prennent en compte la température, la pluviométrie, les niveaux de vents et l'ensoleillement. Les risques associés aux changements climatiques pendant la mise en œuvre du sous-projet pourraient se traduire par une exacerbation de la sécheresse, les dégâts d'infrastructures, des inondations qui peuvent affecter les ménages ou exacerber la vulnérabilité de ceux qui ne le sont pas.

Ce risque est perceptible dans la commune de Pouytenga à travers l'évolution de ces variables climatiques à l'instar du reste du pays.

- **Mesures d'atténuation**

Tenir compte du facteur changements climatiques dans la conception des ouvrages et de la qualité des équipements.

Après la mise en œuvre des mesures d'atténuation, le facteur des risques et dangers climatiques sera moyen.

En résumé, l'évaluation du niveau du risque est la suivante :

Sévérité	Probabilité	Niveau de risque
Moyenne	Moyenne	Moyen

➤ le risque d'inondation

Le site de la gare routière n'est pas d'emblée une zone inondable mais cela pourrait survenir en cas de fortes pluies, surtout dans le contexte des changements climatiques.

Notice d'Impact Environnemental et Social des travaux de réhabilitation de la gare routière de Pouytenga, province du Kouritenga dans la région du Centre-Est (lot 2)

Après prise en compte des dispositions d'applications de mesures d'atténuation liées à l'évacuation des eaux, le facteur des risques et dangers lié aux inondations sera moyen.

- **Mesures d'atténuation** : tenir compte de l'évacuation des eaux dans la conception et l'aménagement de la gare.

En résumé, l'évaluation du niveau du risque est la suivante :

Sévérité	Probabilité	Niveau de risque
Moyenne	Moyenne	Moyen

➤ **les risques sanitaires**

Les risques sanitaires que constituent directement des facteurs amplificateurs de la prolifération des vecteurs et des flux de parasites hôte-parasites. La présence des travailleurs lors des travaux de construction peut entraîner des risques de transmission de maladies telles que le paludisme, les IST et VIH SIDA, des maladies respiratoires, des risques d'accidents sur les chantiers.

Compte tenu de l'application des mesures d'atténuation, les risques sanitaires pour les personnes seront faibles.

- **Mesures d'atténuation** : sensibiliser les acteurs sur les risques sanitaires

En sommes, l'évaluation du niveau du risque est la suivante :

Sévérité	Probabilité	Niveau de risque
Moyenne	Moyenne	Faible

➤ **Les risques de violences basées sur le genre, d'exploitation et abus sexuels, et de harcèlement sexuel**

Cette composante prend en compte les risques liés aux violences faites aux personnes vulnérables, aux violences et abus faits aux enfants. Des cas d'EAS et autres VBG tels les enlèvements de femmes, de jeunes filles, les viols de femmes et filles y compris les mineures ont été constatés dans la mise en œuvre de projets antérieurs. La mise en œuvre du présent sous-projet n'est donc pas épargné. Ces risques sont liés, par exemple, à la difficulté de supervision de l'ensemble des acteurs qui seront amenés à interagir avec les communautés et dont les capacités en matière d'EAS/HS sont, en général, faibles. De plus, le fort déséquilibre de pouvoir entre le personnel du projet et les populations bénéficiaires, la faible présence des services de prise en charge, l'afflux de personnel et travailleurs étrangers dans les zones d'intervention du projet, et l'absence de stratégies explicites prenant en compte la prévention d'EAS/HS parmi le personnel sont des facteurs de risque additionnels à prendre en compte.

- **Mesures d'atténuation**

Des formations et sensibilisations doivent se tenir au profit du personnel/travailleurs, prestataires et fournisseurs sur les risques de VBG sur les populations locales, notamment sur les thèmes Violences Basées sur le Genre (VBG), y compris les Exploitations et Abus Sexuels et Harcèlement Sexuel (EAS/HS), Violence Contre les Enfants (VCE), Mécanisme de Gestion des Plaintes (MGP), mais également sur l'hygiène, la santé et sur le code de bonne conduite.

En tenant compte de l'application des mesures d'atténuation, la probabilité de risques EAS/HS sera très moyenne.

En résumé, l'évaluation du niveau du risque est la suivante :

Sévérité	Probabilité	Niveau de risque
Moyenne	Moyenne	Moyen

Notice d'Impact Environnemental et Social des travaux de réhabilitation de la gare routière de Pouytenga, province du Kouritenga dans la région du Centre-Est (lot 2)

➤ **Risque dus aux chutes d'objets (câbles, supports, gravats, accessoires...)**

Les chutes d'objets peuvent survenir soit au moment de leur manutention (dépôt ou prise de la charge), ou lors des travaux en hauteur, soit au moment de la manutention d'une autre charge qui va déséquilibrer le stockage et provoquer la chute d'un autre objet mal fixé ou par glissement ou effondrement à partir d'un système de stockage mal conçu ou inadapté.

• **Mesure d'atténuation**

Par ailleurs, étant donné l'application des mesures d'atténuations à prendre dans le PGES-Chantier de l'entreprise, le risque de chute d'objet sera moyen.

En résumé, l'évaluation du niveau du risque est la suivante :

En synthèse, l'évaluation du niveau du risque est la suivante :

Sévérité	Probabilité	Niveau de risque
Haute	Minimale	Faible

➤ **le risque d'accidents**

Le risque d'accident par blessure est très élevé à partir des outils de travail et autres équipements agricole. Il s'agit notamment d'incidents pouvant survenir pendant les travaux.

• **Mesure d'atténuation**

Pour cette raison il est de nécessaire de mettre en œuvre un PGES-chantier élaboré et d'assurer la dotation des travailleurs en équipements de protection individuelle (EPI) contre les blessures, poussières, morsures et coupures, mais également de sensibiliser les travailleurs sur le port effectif de ces EPI.

Etant donné l'application des mesures d'atténuation, la probabilité d'accident sera très minimale.

En synthèse, l'évaluation du niveau du risque est la suivante :

Sévérité	Probabilité	Niveau de risque
Haute	Minimale	Faible

➤ **Risques de heurt de piéton**

Au cours du transport des agrégats (agrégats, équipement), il est possible d'enregistrer des accidents/Incidents liés à des heurtes de piétons ou d'animaux liées à l'inattention du conducteur.

Des cas de déplacement à l'état vide soit vers la gare, le site d'agrégat ou vers les stations d'approvisionnement peuvent également engendrés des accidents.

• **Mesure d'atténuation**

Respecter le code de la route et des règles et mesures sécuritaires au travail.

Etant donné l'application des mesures d'atténuation, la probabilité de heurts de piétons sera très minimale.

Globalement, l'évaluation du niveau du risque est la suivante :

Sévérité	Probabilité	Niveau de risque
Haute	Minimale	Faible

➤ **Risque d'incendie et d'électrocution**

Notice d'Impact Environnemental et Social des travaux de réhabilitation de la gare routière de Pouytenga, province du Kouritenga dans la région du Centre-Est (lot 2)

C'est un risque grave de brûlure ou de blessure de personnes consécutives à un incendie ou une électrocution. Ils peuvent entraîner des dégâts matériels et corporels (pour le personnel lors des activités d'entretien et de maintenance du réseau) ou même pour les populations bénéficiaires. Ces situations dangereuses peuvent bien être rencontrées dans la zone de travail et chez les nouveaux abonnés de la gare routière ; En effet, la méconnaissance des risques liés à l'électricité peut entraîner des électrocutions des utilisateurs non avertis et le non-respect des consignes de sécurité peut engendrer ce phénomène chez les travailleurs lors des entretiens de la ligne.

- **Mesure d'atténuation**

Mettre en œuvre le PGES-chantier et respecter les règles et mesures sécuritaires au travail.

Etant donné l'application des mesures d'atténuation, la probabilité de heurts de piétons sera très minimale.

Globalement, l'évaluation du niveau du risque est la suivante :

Sévérité	Probabilité	Niveau de risque
Haute	Minimale	Moyen

➤ **Risque de maladies respiratoires, de consommation d'aliments non hygiénique et maladies hydriques**

La consommation d'eau non potable ou d'aliments non hygiéniques, le non-respect des règles d'hygiène peuvent entraîner une prolifération de maladies.

- **Mesures d'atténuation**

Sensibiliser les travailleurs et les usagers sur l'hygiène et sur les règles d'assainissement du milieu.

Globalement, l'évaluation du niveau du risque est la suivante :

Sévérité	Probabilité	Niveau de risque
Haute	Minimale	Moyen

➤ **Risques de déversement accidentel d'hydrocarbures ou d'huile**

Le stationnement et la circulation des engins, peuvent occasionner des déversements accidentels d'hydrocarbure ou d'huile, ce qui pourrait conduire à une contamination du sol.

L'impact d'un éventuel déversement dépendra, entre autres, du volume de contaminants déversés, de la répétition du problème ou de la période durant laquelle l'événement se produira.

Par ailleurs, étant donné l'application des mesures d'atténuation, les risques de déversement majeur seront très faibles.

- **Mesures d'atténuation**

Respecter les règles d'assainissement et d'hygiène édictées dans le PGES-chantier

Globalement, l'évaluation du niveau du risque est la suivante :

Sévérité	Probabilité	Niveau de risque
Faible	Faible	Faible

➤ **Risque sécuritaire dans la commune de Pouytenga**

La commune du sous projet de réhabilitation de la gare connaît une situation sécuritaire acceptable. Bien qu'en matière de sécurité dans le pays la situation ne soit pas aussi reluisante, Pouytenga demeure relativement stable en termes de d'attaques terroristes. Cependant compte tenu des occupations, du

Notice d'Impact Environnemental et Social des travaux de réhabilitation de la gare routière de Pouytenga, province du Kouritenga dans la région du Centre-Est (lot 2)

mouvement des population, il est à noter que les facteurs de sécurité sont variables et très évolutifs suivant les réalités du terrain de lutte antiterrorisme.

• **Mesure d'atténuation :**

Communiquer avec les FDS de la localité pour une meilleure sécurité de la gare

Respecter les consignes de sécurité édictées dans le Plan de Gestion de la sécurité du PUDTR

Tenant compte de l'application des mesures d'atténuation, le risque sécuritaire pour les personnes sera faible.

Globalement, l'évaluation du niveau du risque est la suivante :

Sévérité	Probabilité	Niveau de risque
Moyenne	Moyenne	Faible

➤ **Risque de conflit**

La mise en œuvre du sous projet pourrait éventuellement connaître des conflits tant pendant la construction que pendant le fonctionnement impliquant les travailleurs, usagers et voyageurs

• **Mesure d'atténuation :**

Communiquer avec les acteurs, sensibiliser les acteurs sur le MGP y compris le MGP travailleurs et règlement amiable des plaintes.

Tenant compte de l'application des mesures d'atténuation, le risque sécuritaire pour les personnes sera faible.

Globalement, l'évaluation du niveau du risque est la suivante :

Sévérité	Probabilité	Niveau de risque
Moyenne	Moyenne	Faible

8.5.Evaluation des risques potentiels du projet et mesures de gestion

8.5.1. Pendant les phases préparatoire et de réhabilitation

Le tableau suivant montre l'évaluation des risques pendant la préparation et la réhabilitation de la gare.

Tableau 22 : Evaluation des risques pendant la préparatoire et de réhabilitation.

Risques potentiels	Evaluation du risque			Mesures de gestion du risque
	Gravité	Fréquence	Criticité	
Risque de conflit	3	3	9	Mettre en place un comité tripartite (entreprise-populations-autorités) de suivi de la mise en œuvre du PGES du présent rapport Renforcer les capacités du COGEP mis en place dans le cadre du projet.
Risque d'accident de travail	3	4	12	Doter les travailleurs d'EPI correspondant à chaque poste de travail
Risque de pertes d'espèces floristique de la gare et de	2	2	4	Respecter les limites de la gare Epargner les espèces végétales en faveur des élagages au besoin

Notice d'Impact Environnemental et Social des travaux de réhabilitation de la gare routière de Pouytenga, province du Kouritenga dans la région du Centre-Est (lot 2)

Risques potentiels	Evaluation du risque			Mesures de gestion du risque
	Gravité	Fréquence	Criticité	
perturbation faunique qui y ont pour habitats				Faire une plantation de reboisement
Risque de prolifération de déchets (emballages plastiques...)	3	2	6	Mettre à la disposition des voyageurs des poubelles de tri Trier les déchets à la source Revaloriser les déchets
Déversement accidentel de produits chimiques (hydrocarbures, bases, acides)	2	2	4	Disponibiliser des produits absorbants Nettoyer/dépolluer les sites de déversement
Risque de nuisances sonores et de vibrations	3	3	9	Doter les travailleurs d'EPI spécifiques contre le bruit (serre-tête, les bouchons d'oreilles) Proscrire les travaux de nuit Sensibiliser les travailleurs sur le port effectif des EPI Avoir une trousse de premier secours sur le site de la gare pendant les travaux
Risque d'envol de la poussière Risque de pollution de l'air	3	3	9	Elaborer et mettre en œuvre un programme d'arrosage du site des travaux Limiter la vitesse des camions sur tout le trajet à 20km/h Opérer des visites techniques périodiques des camions
Risque d'accident de circulation Ecrasement des animaux domestiques	3	2	6	Limiter la vitesse sur tout le trajet Sensibiliser les conducteurs sur le respect de limitation de vitesse dans les agglomérations
Risque de pollution des eaux, et des sols par les déchets chantiers	3	2	6	Elaborer et mettre en œuvre un plan d'action de gestion des déchets
Risque sanitaire (transmission propagation des	5	2	10	Sensibiliser les travailleurs sur le risque d'infection à VIH et les IST Disponibiliser les préservatifs

Notice d'Impact Environnemental et Social des travaux de réhabilitation de la gare routière de Pouytenga, province du Kouritenga dans la région du Centre-Est (lot 2)

Risques potentiels	Evaluation du risque			Mesures de gestion du risque
	Gravité	Fréquence	Criticité	
infections à VIH et les IST, VIH-SIDA du paludisme et de la propagation de la tuberculose et du choléra)				Sensibiliser les travailleurs sur le risque de maladie à vecteur : paludisme Sensibiliser les travailleurs sur les bonnes pratiques en matière d'hygiène individuelle et collective
Risques de VBG/EAS/HS	4	2	8	Sensibiliser les travailleurs et les populations sur le risque ; Sanctionner sévèrement les auteurs d'actes de VBG/EAS/HS
Risque d'intrusion et de vols dans le chantier	3	2	6	Clôturer les sites et les bases Assurer le gardiennage de l'établissement et des installations
Risque de perturbation économique des riverains commerçant	3	2	6	Partager l'information sur le planning d'exécution du sous projet avant le démarrage des travaux ; Respecter les délais d'exécution et tous les engagements pris
Risque d'intrusion/vol	2	2	4	Clôturer la gare et la base-vie
Risque d'incendie	3	3	9	Installer un dispositif de lutte curative contre l'incendie (extincteurs) au niveau des bases vies
Risque lié à la manutention manuelle ou mécanisée	2	3	6	Porter obligatoirement les EPI Suivre rigoureusement les consignes de chaque poste de travail
Risque lié aux effondrements et aux chutes d'objets	3	2	6	Assurer le suivi contrôle de la réalisation des ouvrages
Risque de morsures de serpents et d'insectes	3	3	9	Equiper les travailleurs en EPI Prendre en charge les personnes victimes de morsure de serpent Assurer la désinsectisation et la dératisation des sites
Risques de dégradation du sol et	2	2	4	Eviter tout déversement de polluants sur le sol et faciliter l'évacuation des

Notice d'Impact Environnemental et Social des travaux de réhabilitation de la gare routière de Pouytenga, province du Kouritenga dans la région du Centre-Est (lot 2)

Risques potentiels	Evaluation du risque			Mesures de gestion du risque
	Gravité	Fréquence	Criticité	
d'érosion due aux eaux de pluies				eaux pluviales par la conception d'un système de drainage efficace.

8.5.2. Pendant la phase d'exploitation

Le tableau suivant nous montre l'évaluation des risques pendant la phase d'exploitation.

Tableau 23 : Evaluation des risques pendant la phase d'exploitation

Risques potentiels	Evaluation du risque			Mesures de gestion du risque
	Gravité	Fréquence	Criticité	
Risque d'accident entre camions, véhicules, motocyclettes, etc.	3	3	9	Respecter le code de la route ; Sensibiliser les conducteurs ; Définir un sens de circulation à l'intérieur de la gare ; Contrôler les entrées et sorties des véhicules et interdire l'accès aux élèves et enfants
Risque d'accidents et de dangers liés aux activités d'entretien et de maintenance des moteur	4	3	12	Avoir l'équipement adapté pour un travail en sécurité Limiter la vitesse sur tout le trajet Sensibiliser les conducteurs sur le respect de limitation de vitesse dans les agglomérations
Risque lié aux effondrements d'ouvrages : des intempéries catastrophiques majeures (crues exceptionnelles, ...)	4	2	8	Utiliser des matériaux de construction de qualité et prévoir les intempéries catastrophiques lors des dimensionnements Assurer un contrôle régulier des ouvrages
Risque d'accidents ou de collision entre véhicules	4	3	12	Limiter la vitesse sur tout le trajet Sensibiliser les conducteurs sur le respect de limitation de vitesse dans les agglomérations
Risque lié au bruit et aux vibrations des véhicules	3	4	12	Sensibiliser les conducteurs sur le respect de limitation de vitesse dans les agglomérations
Risque de transmission des IST, de VIH-SIDA, Hépatites	4	4	16	Sensibiliser/informer les travailleurs (des péagistes, conducteurs...) sur les risques professionnels

Notice d'Impact Environnemental et Social des travaux de réhabilitation de la gare routière de Pouytenga, province du Kouritenga dans la région du Centre-Est (lot 2)

Risques potentiels	Evaluation du risque			Mesures de gestion du risque
	Gravité	Fréquence	Criticité	
Risque de contamination du sol par les huiles, les lubrifiants ;	3	2	6	Gestion adéquate des hydrocarbures, Prévoir des absorbants
Risques de conflits avec les populations riveraines	3	3	9	Elaborer et mettre en œuvre un mécanisme de gestion des plaintes et griefs pour éviter la réalisation anarchique des ralentisseurs et autres désagréments
Risques de dégradation des sols et de pollution des eaux	2	3	6	Tenir compte des eaux de pluie dans la gestion des ouvrages de la gare Veiller à ce que les fossés et les canaux de drainage en aval soient régulièrement entretenus pour assurer un bon écoulement des eaux de pluie et éviter l'accumulation d'eau. Planter des végétaux aux limites de la gare Eviter le déversement des déchets et autres polluants sur le site
Risque de conflit entre bénéficiaires au sujet de l'occupation des parkings au niveau de la gare routière	4	3	12	Mettre en place un COGES qui sera chargé de la bonne organisation de l'exploitation de la gare Sensibiliser la bénéficiaire sur la bonne organisation et les règlements locaux à l'amiable des conflits et sur l'existence du MGP du PUDTR Former les leaders du COGES à la prévention et à la gestion des conflits

Source : Consultant, données terrain, Mai 2025

8.6.Résumé des mesures de prévention et de gestion des risques

Le tableau 24 donne un aperçu des risques potentiels pendant les phases du sous-projet et les mesures à mettre en place pour leur gestion.

Tableau 24 : Synthèse des risques potentiels et mesures de gestion

Risques potentiels	Mesures de gestion du risque
Phase préparation et la construction	

Notice d'Impact Environnemental et Social des travaux de réhabilitation de la gare routière de Pouytenga, province du Kouritenga dans la région du Centre-Est (lot 2)

Risques potentiels	Mesures de gestion du risque
Risque de conflit	-Renforcer les capacités du COGEP mis en place dans le cadre du projet. -Respecter les emprises de la gare et dédommager des personnes affectées selon les servitudes subies
Perturbation des activités de commerce	Respecter les engagement pris en termes d'exécution et compensation Accompagner les PAP à la délocalisation temporaire des activités de commerce Renforcer le système de communication avec les acteurs
Risque d'accident de travail	-Doter les travailleurs d'EPI correspondant à chaque poste de travail
Risque de perturbation des espèces floristique et faunique	-Respecter les limites des emprises -Epargner les espèces végétales non gênant
Risque de prolifération de déchets (emballages plastiques...)	- mettre à la disposition de la gare des poubelles permettant le tri - trier les déchets à la source - Revaloriser les déchets
Déversement accidentel de produits chimiques (hydrocarbures, bases, acides)	-Disponibiliser des produits absorbants -Nettoyer/dépolluer les sites de déversement
Risque de nuisances sonores et de vibrations	-Doter les travailleurs d'EPI spécifiques contre le bruit (serre-tête, les bouchons d'oreilles) -Proscrire les travaux de nuit -Sensibiliser les travailleurs sur le port effectif des EPI -Assurer des visites médicales périodiques des travailleurs
Risque d'envol de la poussière Risque de pollution de l'air	-Elaborer et mettre en œuvre un programme d'arrosage des voies d'accès et devant les établissements d'enseignement et de santé -Limiter la vitesse des camions sur tout le trajet -Opérer des visites techniques périodiques des camions
Risque d'accident de circulation Ecrasement des animaux domestiques	-Limiter la vitesse sur tout le trajet -Sensibiliser les conducteurs sur le respect de limitation de vitesse dans les agglomérations
Risque de pollution des eaux, et des sols par les déchets chantiers	-Elaborer et mettre un plan d'action de gestion des déchets
Risque sanitaire (transmission propagation des infections à VIH et les IST, VIH-SIDA et de la tuberculose, du choléra, du	-Sensibiliser les travailleurs sur le risque d'infection à VIH et les IST -Disponibiliser les préservatifs

Notice d'Impact Environnemental et Social des travaux de réhabilitation de la gare routière de Pouytenga, province du Kouritenga dans la région du Centre-Est (lot 2)

Risques potentiels	Mesures de gestion du risque
paludisme et de de la propagation de la tuberculose, du choléra, du paludisme)	-Sensibiliser les travailleurs sur le risque de maladie à vecteur : paludisme, -Sensibiliser les travailleurs sur les bonnes pratiques en matière d'hygiène individuelle et collective
Risque d'assèchement prématuré de l'eau des population	-Eviter la compétition avec les populations sur les plans d'eau en période de stress hydrique
Risque d'intrusion/vol	-Clôturer les sites et la base-vie
Risque d'incendie	-Installer un dispositif de lutte curative contre l'incendie (extincteurs) au niveau des bases vies
Risque lié à la manutention manuelle ou mécanisée	-Porter obligatoirement les EPI Suivre rigoureusement les consignes de chaque poste de travail
Risque lié aux effondrements et aux chutes d'objets	-Assurer le suivi contrôle de la réalisation des ouvrages
Risque de morsures de serpents et d'insectes	-Equiper les travailleurs en EPI -Prendre en charge les personnes victimes de morsure de serpent -Assurer la désinsectisation et la dératisation des sites
Risques d'accidents et de suspensions des travaux des chantiers	-Clôturer les sites et la base-vie -Sécuriser les sites et contrôler les allez et venues sur les chantiers et les bases-vies -Interdire l'accès aux chantiers aux élèves des écoles
Phase d'exploitation	
Risque d'accidents et de dangers liés aux activités d'entretien et de maintenance	-Limiter la vitesse sur tout le trajet -Sensibiliser les conducteurs sur le respect de limitation de vitesse dans les agglomérations
Risque lié aux effondrements d'ouvrages : des intempéries catastrophiques majeures (crues exceptionnelles, ...)	-Utiliser des matériaux de construction de qualité et prévoir les intempéries catastrophiques lors des dimensionnements -Assurer un contrôle régulier des ouvrages
Risque lié au bruit et aux vibrations des véhicules	-Sensibiliser les conducteurs sur le respect de limitation de vitesse dans les agglomérations
Risque de transmission des IST, de VIH-SIDA, Hépatites,	-Sensibiliser/informer les travailleurs (des péagistes, conducteurs...) sur les risques professionnels
Risque de contamination du sol par les huiles, les lubrifiants	-Gestion adéquate des hydrocarbures, -Prévoir des absorbants

Notice d'Impact Environnemental et Social des travaux de réhabilitation de la gare routière de Pouytenga, province du Kouritenga dans la région du Centre-Est (lot 2)

Risques potentiels	Mesures de gestion du risque
Risques de conflits avec les populations riveraines	-Elaborer et mettre en œuvre un mécanisme de gestion des plaintes et griefs pour éviter la réalisation anarchique des ralentisseurs et autres désagréments
Risque d'accidents et de dangers liés aux activités d'entretien et de maintenance	-Limiter la vitesse sur tout le trajet -Sensibiliser les conducteurs sur le respect de limitation de vitesse dans les agglomérations
Risques de VBG/EAS/HS	Sensibiliser les travailleurs et les populations sur le risque ; Sanctionner sévèrement les auteurs d'actes de VBG/EAS/HS
Risque de non-paiement des salaires des ouvriers et des dettes contractées par les entreprises auprès des fournisseurs	Exiger une retenue de garantie des mesures de sauvegardes environnementales des entreprises Opérationnaliser le MGP et sensibiliser les populations et les travailleurs à saisir les comités de gestion des plaintes
Risque d'intrusion et de vols dans le chantier	Clôturer les sites et les bases Assurer le gardiennage de l'établissement et des installations

Source : consultant, juillet 2024

8.7. Autres mesures de gestion des risques

Les autres mesures d'urgence comprendra tous les autres éléments pertinents permettant de gérer toute situation d'urgence, que ce soit les communications avec les autorités locales, régionales et nationales ainsi que la population, les formations à être dispensées en fonction des postes occupés, les révisions et mises à jour périodiques, etc.

Le Plan des mesures d'urgence sera révisé régulièrement afin que l'information soit toujours à jour par rapport à l'évolution du projet.

8.7.1. Protection des ressources naturelles

Les mesures techniques concernent l'aménagement d'aires d'entretien sécurisées pour les camions et pour le stockage des produits polluants afin d'éviter tout déversement accidentel susceptible de polluer les sols et les ressources en eau.

Des contrôles réguliers sur les sites seront observées afin de s'assurer d'une bonne gestion (consommation) du carburant, de l'huile et aussi d'aménager des zones ou fosses pour l'évacuation des huiles, graisses et autres liquides polluants provenant de l'entretien des engins et des installations ; du lavage de véhicules et d'équipements.

Notice d'Impact Environnemental et Social des travaux de réhabilitation de la gare routière de Pouytenga, province du Kouritenga dans la région du Centre-Est (lot 2)

8.7.2. Procédure en cas de découvertes fortuites d'intérêt culturel

Le rapport fournit les orientations pour la Protection des Ressources Culturelles Physiques incluant les mesures à suivre pendant la mise en œuvre du sous-projet. Les mesures à prendre en compte en cas de découvertes fortuites sont les suivantes :

- ✓ arrêter les travaux ;
- ✓ baliser la zone de découverte du bien culturel ;
- ✓ veiller à ce que des personnes étrangères au chantier n'enlèvent pas le bien culturel ;
- ✓ informer la Mission de Contrôle ;
- ✓ informer le Maître d'Ouvrage ;
- ✓ saisir l'autorité nationale en charge de la gestion du patrimoine culturel ;
- ✓ s'interdire d'enlever et de déplacer le bien culturel.

Ajouté à cela, il faudra : (i) prévoir un fond financier pour la gestion de ces découvertes fortuites et (ii) se référer à la politique nationale de la culture, Novembre 2008 qui donne plus de directives sur la gestion de ces découvertes.

A la fin de la procédure de gestion de la découverte fortuite avec la satisfaction de toutes les parties, les travaux pourront être repris après notification de la mission de contrôle de concert avec le projet.

8.7.3. Mesures de prévention contre les risques sécuritaires

Dans le but d'éviter ou de lutter contre lesdits risques, les mesures suivantes sont à mettre en place :

- ✓ éviter certains déplacements non essentiels et en cas de déplacements en zone rouge, le faire sous conditions sécuritaires très renforcées ;
- ✓ avoir une bonne maîtrise du contexte socio-culturel et politique dans les zones d'intervention du projet ;
- ✓ respecter les consignes et recommandations du Plan de gestion de la sécurité du projet notamment : impliquer fortement les coutumiers, religieux et leaders d'opinion locaux ;
- ✓ respecter les horaires de travail allant de 08h30 à 16h00 ; utiliser fortement la main d'œuvre locale ; inviter les entreprises à la mise en œuvre du plan de gestion locale de sécurité, notamment à ce qu'elles respectent les orientations en se dotant entre autres d'un plan de gestion de la sécurité et veiller à sa vulgarisation et son appropriation par l'ensemble de l'équipe de l'entreprise ;
- ✓ continuer à sensibiliser les entreprises et leurs personnels sur le respect des mesures de sécurité et les bonnes pratiques à savoir l'acceptation de la population locale ;
- ✓ inviter les entreprises à produire des rapports hebdomadaires de sécurité ;
- ✓ éviter les couleurs des véhicules qui tendent à ressembler à celles des Forces de Défense et de Sécurité (FDS) ;
- ✓ toujours garer les véhicules avec au minimum la moitié du réservoir plein ; prévoir une formation en premier secours ;
- ✓ privilégier les paiements par le biais de transferts monétaires ;
- ✓ entretenir de bonnes relations avec les autorités locales ;
- ✓ rester à l'écoute des recommandations des partenaires locaux ;

Notice d'Impact Environnemental et Social des travaux de réhabilitation de la gare routière de Pouytenga, province du Kouritenga dans la région du Centre-Est (lot 2)

- ✓ rester à l'écoute des difficultés sécuritaires vécues dans les zones d'intervention du sous-projet.

8.7.4. Mesures de protection des sites des chantiers

Le périmètre de la zone d'aménagement sera bien délimité, à l'aide de panneaux indiquant « chantier interdit au public » sur les chemins d'accès. Les voies d'accès seront bien déterminées et les chargements bien protégés, afin d'éviter tout risque de déversement accidentel des matériaux transportés. Il faudra également prévoir un plan de circulation pour l'entrée et la sortie du site du sous-projet. L'ingénieur résident veillera au respect des limitations de vitesse pour tous les véhicules du chantier afin de circonscrire les risques liés à la circulation. Les autres mesures comprennent la déviation routière et l'utilisation de dispositifs rétro réfléchissants pour protéger la vie des personnes. Le suivi de l'application des différentes mesures prises incombera à l'environnementaliste de l'entreprise. L'entrepreneur devra veiller au bon entretien de l'ensemble des véhicules et équipements afin de réduire le bruit et les émissions de particules de diesel.

9. MESURES ET ACTIONS CLES DU PLAN D'ENGAGEMENT ENVIRONNEMENTAL ET SOCIAL (PEES)

Les mesures présentées dans le tableau ci-dessous constituent une synthèse des mesures et actions clés à entreprendre par les parties prenantes et les échéanciers correspondants pour que le sous-projet réponde aux exigences des normes environnementales et sociales.

Tableau 25: Synthèse des mesures du PEES importantes pour la mise en œuvre du projet

N°	NES	Outils et instrument de gestion environnementale et sociale	Echéancier	Responsable
1	NES n° 1	Formation sur le Cadre environnemental et social de la Banque mondiale (Normes environnementales et sociales) au profit des responsables en charge des questions environnementales et sociales Exiger aux entreprises adjudicateurs l'élaboration de : PGES-Chantier, plan Hygiène, Santé, sécurité et de gestion des déchets ; Insérer dans les DAO et contrat des entreprises pour les marchés de travaux : des clauses environnementales et sociales, les contrats de supervision, les codes de bonne conduite, engagements relatifs à la notification des accidents incident	Avant le début du chantier Durant la préparation des dossiers d'appel d'offres et avant la signature de tout contrat de prestation Notification dans les 48 h en cas de létalité et 72h pour les autres cas	UCP_PUDTR Entreprise
2	NES n°1	Élaboration et validation du PGES-Chantier et du PHSS par l'entreprise en charge des travaux réhabilitation de la gare de Pouytenga Insérer dans les contrats des fournisseurs/prestataires et des sous-traitants les exigences du PGMO et exiger leur application	Avant le début du chantier par l'entreprise chargée des travaux d'exécution	Entreprise en charge des travaux
3	NES n°1	Élaboration de rapport mensuel de mise en œuvre des mesures de sauvegardes environnementales et sociales.	Avant le début du chantier	Entreprise chargée des travaux

Notice d'Impact Environnemental et Social des travaux de réhabilitation de la gare routière de Pouytenga, province du Kouritenga dans la région du Centre-Est (lot 2)

N°	NES	Outils et instrument de gestion environnementale et sociale	Echéancier	Responsable
4	NES n°1	Élaboration de rapport mensuel de suivi-contrôle des mesures de sauvegardes environnementales et sociales	Pendant les travaux de chantier	Mission de contrôle
5	NES n°1	Prescriptions ESSS à insérer dans les DAO et contrat des entreprises pour les marchés de travaux ;	Durant la préparation des dossiers d'appel d'offres et avant la signature de tout contrat	UCP/PUDTR
6	NES n°1	Le client, l'entrepreneur et l'ingénieur conseil établissent un système de gestion environnementale et sociale, Système de gestion Hygiène, Sante et Sécurité en conformité avec ISO 45001 :2018 ou équivalent	Avant le démarrage des travaux.	Entreprise en charge des travaux
7	NES n°1	L'entrepreneur met en œuvre le PGES-Chantier et le plan HSSE. L'ingénieur superviseur supervise la qualité et la mise en œuvre adéquate du PGES-Chantier et le plan HSSE.	Pendant toute la durée des travaux	Entreprise en charge des travaux ; MDC
8	NES n°2	L'entrepreneur et l'ingénieur superviseur recrutent chacun à leur niveau un spécialiste en hygiène santé sécurité au travail	Avant le démarrage des travaux.	Entreprise en charge des travaux ; MDC
9	NES°2	Le spécialiste en Hygiène, santé et sécurité au travail doivent être présents à temps plein sur les chantiers pendant les heures de travail.	Pendant toute la durée des travaux	Entreprise en charge des travaux
10	NES n°2	Faire signé les Codes de bonne conduite aux employés	Avant la prise de service	Entreprise en charge des travaux Bureaux de contrôle
11	NES n°3	Le prélèvement d'eau de chantier doit être déclaré auprès de l'agence des eaux du Nakambé. Également, les sites des carrières pour le prélèvement des agrégats doivent être valider par le Bureau de contrôle	Avant et pendant les travaux	Entreprise en charge des travaux Bureaux de contrôle

Notice d'Impact Environnemental et Social des travaux de réhabilitation de la gare routière de Pouytenga, province du Kouritenga dans la région du Centre-Est (lot 2)

N°	NES	Outils et instrument de gestion environnementale et sociale	Echéancier	Responsable
12	NES n°4	Élaboration du Plan Hygiène, Santé, sécurité (PHSS)	Avant le début du chantier par l'entreprise chargée des travaux d'exécution	Entreprise en charge des travaux
13	NES n°2	Mesures relatives à la Santé et la Sécurité au Travail (SST)	Avant le début des travaux	Entreprise en charge des travaux Bureaux de contrôle
14	NES n°4	Élaboration et mise en œuvre par les fournisseurs /prestataires des mesures et des actions pour évaluer et gérer les risques liés à la circulation et à la sécurité routière	Avant le démarrage des travaux.	Entreprise en charge des travaux
15		Elaborer et mettre en œuvre une procédure de gestion des découverte fortuites de biens culturels et/ou archéologiques	Avant le démarrage des travaux.	Entreprise en charge des travaux
16	NES n°10	Préparation de modules pour la formation des travailleurs et prestataires sur les risques de mise en œuvre sur les populations locales, notamment sur les thèmes suivants : Violences Basées sur le Genre (VBG), y compris les Exploitations et Abus Sexuels et Harcèlement Sexuel (EAS/HS), Violence Contre les Enfants (VCE), Mécanisme de Gestion des Plaintes (MGP), pollution et dommages pendant les travaux, hygiène, santé, sécurité au travail, code de bonne conduite, menaces terroristes, etc.	Avant le début du chantier	Entreprise en charge des travaux ; OCADES
17	NES n°10	Organisation de séances d'information, d'éducation et de communication (IEC) à l'intention des populations locales afin de mieux leur faire prendre conscience des risques liés à la mise en œuvre du Projet, et d'atténuer les risques. Ces formations incluront les mesures préventives et de réponse de lutte contre la VBG, y compris les	Avant le démarrage des travaux	Entreprise en charge des travaux

Notice d'Impact Environnemental et Social des travaux de réhabilitation de la gare routière de Pouytenga, province du Kouritenga dans la région du Centre-Est (lot 2)

N°	NES	Outils et instrument de gestion environnementale et sociale	Echéancier	Responsable
		EAS/HS, tels que les Codes de Conduite, les MGP, etc.		
18	NES n°10	Maintenir permanemment la communication avec les parties prenantes locales Être attentif et faire toujours des retours par rapport aux doléances et préoccupations des parties prenantes	Pendant toute la durée du sous-projet	Entreprise MDC PUDTR

Source : : *PEES réadapté par Koudougou B, mars 2025*

10. PLAN DE GESTION ENVIRONNEMENTALE ET SOCIALE (PGES)

10.4. Objectif du PGES

Le Plan de Gestion Environnementale et Social (PGES) est un ensemble de mesures permettant d'atténuer les impacts négatifs, d'optimiser les impacts positifs et d'assurer une exécution harmonieuse du sous-projet. Sa mise en œuvre est de la responsabilité de l'entreprise et des exploitants sous la supervision de l'UCP. Conformément à la réglementation, les Services techniques assurent la surveillance, le suivi et les orientations pour une bonne mise en œuvre du PGES. Le PGES comporte un programme de mise en œuvre des mesures d'atténuation, un programme de surveillance et de suivi environnemental avec des responsabilités bien définies.

Le plan donne pour les différents impacts des travaux identifiés, les éléments tels que : l'action environnementale, les objectifs de l'action, les tâches de l'action, les acteurs de l'action, les lieux et calendrier de mise en œuvre de l'action, les coûts de mise en œuvre, les indicateurs et les acteurs de suivi de l'efficacité de l'action.

10.5. Acteurs de mise en œuvre et de suivi PGES et leurs rôles

Les acteurs de mise en œuvre du PGES s'organisent autour des institutions suivantes :

- l'UCP du projet qui va assurer la surveillance environnementale respectivement en phase de préparation (études) et d'exécution des travaux au niveau local (dans les zones du projet).
- l'ANEVE qui est l'institution nationale chargée de la coordination du suivi et de la mise en œuvre des EIES/NIES et dont les Services seront chargés de valider l'EIES et d'effectuer le suivi externe de la mise en œuvre du PGES;
- les directions régionales, provinciales en charge de l'environnement au niveau local, chargé de délivrer les autorisations d'abattage d'arbres et du contrôle du respect des dispositions réglementaires en matière de protection de l'environnement ;
- le Groupement CADY Sarl / BECOTEX, chargé des études architecturales, techniques y compris énergie solaire et le suivi-contrôle des travaux de réhabilitation de la gare routière de Pouytenga.
- l'Agence de Conseil et de maîtrise d'Ouvrage Délégué en Bâtiment et Aménagement Urbain (ACOMOD) qui est l'Agence partenaire du PUDTR sera chargée de la supervision directe de l'exécution des travaux y compris la mise en œuvre des mesures environnementales et sociales.

Chaque acteur a des rôles et responsabilités de mise en œuvre et de suivi du projet. Ces responsabilités et engagements sont détaillés dans le présent PGES.

10.5.1. Coordination, préparation et supervision lors des travaux

- **le Ministre en charge de l'Economie et des Finances** assure la tutelle du projet ;
- **l'UGP/PUDTR** à travers l'antenne régionale du centre Est et la DREP mettront en œuvre le projet dans la commune. Elle assurera la coordination du suivi local des aspects

Notice d'Impact Environnemental et Social des travaux de réhabilitation de la gare routière de Pouytenga, province du Kouritenga dans la région du Centre-Est (lot 2)

environnementaux et sociaux pour des travaux du sous-projet. Elle aura pour responsabilités de veiller à l'application des clauses environnementales et sociales dans les Dossiers d'Appel d'Offres (DAO) de l'entreprise et participeront à la validation du PGES-Chantier, du Plan d'Assurance Environnement (PAE) et du Plan Hygiène de Sécurité et Protection de la Santé (PHSS) de l'entreprise au démarrage des travaux.

- **Missions de supervision de la Banque mondiale** : elles assurent des missions de supervision et d'appui technique permettant de veiller à la prise en compte de toutes les exigences environnementales et sociales de la Banque dans la mise en œuvre et le suivi du projet ;
- **Organisations non gouvernementales (ONG) et associations locales** : Dans le cadre du sous-projet, les ONG seront chargées de la sensibilisation des populations et de tous les acteurs à plus s'intégrer dans le présent sous-projet mais aussi, de la sensibilisation des personnels des entreprises d'exécution du sous-projet et des populations riveraines sur les risques de contagion et de propagation des Infections Sexuellement Transmissibles (IST), le VIH, le SIDA et les violences liées au genre, le travail des mineurs au cours de l'exécution des travaux.
- **L'ANEVE** : Elle est la structure technique chargée de la validation le présent rapport et de la délivrance des Arrêtés de faisabilité avant le démarrage de travaux. L'ANEVE assure le suivi et la surveillance externe à travers la vérification de l'effectivité et de l'efficacité des activités consignées dans le PGES.

10.5.2. Mise en œuvre, suivi-contrôle et surveillance de proximité

- ***L'entreprise contractante*** : elle doit exécuter les mesures environnementales et sociales, respecter les directives et autres prescriptions environnementales contenues dans les marchés de travaux des sous projets. Les entreprises préparent et mettent en œuvre leur propres PGES chantier (PGES-C) et d'un plan de santé et de sécurité au travail conformément au cahier des clauses environnementales du marché, et aux recommandations du PGES de la présente étude. A cet effet, les entreprises devront disposer d'un Responsable Hygiène Sécurité Environnement.
- ***les Bureaux d'études et de contrôle*** : ils assurent la maîtrise d'œuvre et doivent assurer le suivi-contrôle de l'effectivité et de l'efficacité de l'exécution des mesures environnementales et sociales et du respect des directives et autres prescriptions environnementales contenues dans les marchés de travaux des projets. Les bureaux de contrôle sont responsables du suivi et la mise en œuvre des PGES-C, en ayant dans leur équipe un superviseur spécialisé en Hygiène Sécurité Environnement. Elle veille à la mise en œuvre du PGES et du Plan Particulier de Gestion et d'Elimination des Déchets (PPGED), du Plan d'Assurance Environnement (PAE) et du Plan Hygiène de Sécurité et Protection de la Santé (PHSS) au démarrage des travaux élaborés par l'entreprise en charge des travaux.
- ***les ONG spécialisées*** : ils travaillent avec les populations pour les sensibiliser à l'importance de la réhabilitation et les mobiliser pour y participer. Elles sensibiliseront les communautés locales sur les VBG, leurs conséquences néfastes sur les victimes et la société en général. Elles pourront également aider à prévenir les VBG en organisant des séances de sensibilisation, des

Notice d'Impact Environnemental et Social des travaux de réhabilitation de la gare routière de Pouytenga, province du Kouritenga dans la région du Centre-Est (lot 2)

ateliers de formation, des groupes de discussion et des campagnes de sensibilisation, dénoncer les actes de VBG et les violations des droits humains en général et mettre la pression sur les autorités locales et nationales pour qu'elles prennent des mesures concrètes pour combattre ces problèmes.

- **L'administration déconcentré et la délégation spéciale de Pouytenga** : les collectivités locales vont participer au suivi de proximité de la mise en œuvre des recommandations du PGES, surtout à l'information, la sensibilisation des populations et à la gestion des plaintes. Elles sont invitées à contribuer à la performance environnementale et sociale du sous-projet et à travailler en étroite collaboration avec les Missions de Contrôle pour garantir la réussite totale du sous-projet.

10.5.3. Suivi environnemental et social

Le Ministère en charge de l'Environnement à travers l'ANEVE, et les directions régionales, provinciales ainsi que les services départementaux viennent en appui pour le suivi environnemental et social de la mise en œuvre des activités du Projet, mais aussi l'approbation et la diffusion des éventuels PGES. Le projet apportera un appui institutionnel au Ministère dans ce suivi à travers la signature d'un protocole de collaboration avec l'ANEVE. Le suivi externe impliquera aussi les services sociaux, les collectivités territoriales, les ONG et les organisations locales de la société civile.

10.6. Programme de mise en œuvre des mesures d'évitement, d'atténuation, de compensation et de bonification.

10.6.1. Mesures d'évitement

Dans le cadre de la présente NIES, les mesures d'évitement sont plus en lien avec la préservation de la santé et de la sécurité des populations locales, les biens socio-économiques présents aux alentours de la gare routière, En outre, il est recommandé la préservation des arbres particulièrement les pieds de *Kaya senegalensis* et des activités commerciales présentes aux alentours de la gare.

10.6.2. Mesures d'atténuation, de compensation et de bonification

Le PGES comporte un ensemble de programme de mise en œuvre des mesures d'atténuation, de surveillance et de suivi environnemental. Il fournit pour les différents impacts des activités identifiées, une présentation des mesures proposées, des acteurs de cette mise en œuvre, les coûts de mise en œuvre, la période d'exécution, des indicateurs ainsi que les responsables de suivi.

La mise en œuvre effective du PGES devra permettre d'atténuer les impacts négatifs, d'optimiser les impacts positifs et d'assurer une exécution harmonieuse du projet.

Ces mesures sont présentées dans les deux tableaux suivants en phase de construction et d'exploitation.

Notice d'Impact Environnemental et Social des travaux de réhabilitation de la gare routière de Pouytenga, province du Kouritenga dans la région du Centre-Est (lot 2)

Tableau 26 : Synthèse de mesures d'atténuation, de compensation et de bonification en phase de préparation et de construction

N°	Composantes de l'environnement	Impact	Mesures d'atténuations/bonification	Phase du sous projet	Acteurs responsables de la mise en œuvre	Indicateurs de vérification	Coûts de la mesure (FCFA)	Responsable du contrôle
MILIEU PHYSIQUE								
1	Qualité de l'air	Dégradation temporaire de la qualité de l'air Emissions réduites de gaz à effet de serre.	Arroser périodiquement la voie d'accès au chantier ; Baliser les zones à risques et réduire les vitesses des usagers par des cassis/dos d'âne afin de réduire l'envol des poussières Assurer une maintenance régulière des engins de chantier	Avant le début des travaux et pendant les travaux	Entreprise en charge des travaux Sous-traitant	Nombre d'arrosage/jour Disponibilité des certificats de visite technique pour tous les engins du chantier	1 000 000	UGP-PUDTR/SSES
2	Ambiance sonore et vibration	Augmentation du niveau sonore localement.	Réaliser les travaux occasionnant beaucoup de bruits hors des heures de repos ; Recommander l'utilisation des engins moins bruyants ; Réaliser un plan IEC	Avant le début des travaux et pendant les travaux	Entreprise en charge des travaux Sous-traitant	Nombre de plaintes enregistrées liées aux nuisances sonores	Inclus dans coût de mesure de la qualité de l'air (suivi environnemental)	MDCUGP-PUDTR/SSES ; ANEVE
3	Sols	Modification des propriétés physico-	Mettre en place un plan de remise en état des sols Obliger les entreprises à faire les visites techniques	Pendant la construction	Entreprise en charge des travaux Sous-traitant	Existence et fonctionnement d'un plan de remise en état	Inclus dans le contrat de l'entreprise	MDC, UGP-PUDTR/SSES, ANEVE

Notice d'Impact Environnemental et Social des travaux de réhabilitation de la gare routière de Pouytenga, province du Kouritenga dans la région du Centre-Est (lot 2)

N°	Composantes de l'environnement	Impact	Mesures d'atténuations/bonification	Phase du sous projet	Acteurs responsables de la mise en œuvre	Indicateurs de vérification	Coûts de la mesure (FCFA)	Responsable du contrôle
		chimiques du sol.	et à réaliser les vidanges dans les garages agréés Prévoir un système de collecte et de gestion des déchets					
4	Ressource en eau	Contamination de l'eau de surface par ruissellement des précipitations	Aménager les aires de stockage des produits toxiques, de vidange et de distribution de carburants et de lubrifiants en les bétonnant,	Pendant la construction	Entreprise en charge des travaux Sous-traitant	Volumes d'huiles usées récupéré	500 000	MDC, UGP-PUDTR/SSE S ANEVE
		Réduction de la quantité des eaux de surface	Installer des bacs pour vidanger les huiles à la base de l'entreprise,			Niveau statique de l'eau souterraine		
		Contamination des eaux souterraines	Récupérer et acheminer les produits de vidange vers une station agréée pour un éventuel recyclage			Résultats d'analyse de la qualité des eaux		
5	Paysage	Modification de l'esthétique du paysage	Éviter les abattages d'arbres pour la réalisation des travaux dans les emprises utiles ; Réaliser des reboisements de bonification	Pendant la construction	Entreprise en charge des travaux Sous-traitant	Taux de mise en œuvre du reboisement	Inclus dans les coûts de reboisement	MDC, UGP-PUDTR/SSE S ANEVE
MILIEU BIOLOGIQUE								

Notice d'Impact Environnemental et Social des travaux de réhabilitation de la gare routière de Pouytenga, province du Kouritenga dans la région du Centre-Est (lot 2)

N°	Composantes de l'environnement	Impact	Mesures d'atténuations/bonification	Phase du sous projet	Acteurs responsables de la mise en œuvre	Indicateurs de vérification	Coûts de la mesure (FCFA)	Responsable du contrôle
6	Végétation	Risque de perte potentiel d'arbres	- respecter les recommandations du présent PGES ; -demander l'autorisation préalable des services des eaux et forêts pour toute coupe d'arbres ; -éviter les abattages anarchiques d'arbres pendant les travaux ; de l'environnement (bonification)	Avant la remise du site	Entreprise en charge des travaux Sous-traitant	Permis de coupe délivré par les services des eaux et forêts au cas où un arbre sera coupé ; Taux de succès du reboisement	PM	MDC, UGP-PUDTR/SSE S ANEVE
7	Faune terrestre, aviaire et insectes	Modification de l'abondance et de la répartition de la faune	Prendre des mesures d'interdiction de chasse Eviter l'usage et l'exposition des produits toxiques pouvant intoxiquer les animaux	Durée de travaux	Entreprise en charge des travaux ; Sous-traitant	Existence de mesure interdisant la chasse Zéro emballage toxique rencontré sur le site du projet	Inclut dans le protocole avec l'ANEVE et les Services forestiers	MDC, UGP-PUDTR/SSE S ANEVE ; Services forestiers
		Perturbation des habitudes de la faune	Limiter au maximum la destruction des habitats fauniques Protéger les espèces aquatiques pendant les			Nombre de sensibilisation réalisée sur la préservation des animaux		

Notice d'Impact Environnemental et Social des travaux de réhabilitation de la gare routière de Pouytenga, province du Kouritenga dans la région du Centre-Est (lot 2)

N°	Composantes de l'environnement	Impact	Mesures d'atténuations/bonification	Phase du sous projet	Acteurs responsables de la mise en œuvre	Indicateurs de vérification	Coûts de la mesure (FCFA)	Responsable du contrôle
			prélèvements d'eau pour l'arrosage des tronçons					
MILIEU HUMAIN								
8	Sensibilisation IST-VIH-SIDA VBG, VCE, EAS/HS Santé/ sécurité	Contamination par des IST-VIH-SIDA Risque de VBG-EAS/HS	Sensibiliser les travailleurs, commerçants autour du site, les transporteurs et les populations sur les risques d'accidents/incidents de chantiers Sensibilisation sur les IST/VIH SIDA, le code de contre, les VBG/EAS/HS,	Construction	Entreprise en charge des travaux ; Mairie	Nombre de séances de sensibilisation de la population cible	1 000 000 FCFA	MDC; UGP-PUDTR/SSES, ANEVE
10	Santé/Sécurité des communautés et des travailleurs	Nuisances la associées au bruit et à la poussière pour les riverains de la gare routière	Inclure dans les PGES-Chantier des mesures d'urgence pour l'évacuation des accidentés graves vers les formations sanitaires indiquées Arrosage de l'emprise des travaux, des voies de circulation	Pendant la construction et la fermeture des bases-vies et des voies d'accès	Entreprise ; Sous-traitant	Clôture réalisée Rapport de PGES-Chantier opérationnel Taux d'arrosage par jour	PM	MDC; UGP-PUDTR/SSES; Mairie

Notice d'Impact Environnemental et Social des travaux de réhabilitation de la gare routière de Pouytenga, province du Kouritenga dans la région du Centre-Est (lot 2)

N°	Composantes de l'environnement	Impact	Mesures d'atténuations/bonification	Phase du sous projet	Acteurs responsables de la mise en œuvre	Indicateurs de vérification	Coûts de la mesure (FCFA)	Responsable du contrôle
12	Emploi	Création d'emplois temporaires et développement des activités génératrices de revenu	Privilégier l'emploi de la main d'œuvre locale Adopter et mettre en œuvre une politique d'embauche, de formation et d'intégration de la main-d'œuvre locale pour les emplois non qualifiés ; Respecter la réglementation en matière de traitement des employés, de sécurité sociale et de traitement salarial.	Toute la durée des travaux	Entreprise ; Sous-traitant	Contrats de recrutement du personnel ; Nombre de plaintes enregistrées	Inclus dans le contrat de l'entreprise	MDC; UGP-PUDTR
13	Economie	Contribution à la stimulation de l'économie de la commune, province et région	Prioriser les prestataires locaux dans l'acquisition des biens et services connexes ; Recruter prioritairement la main d'œuvre locale.	Toute la durée des travaux	Entreprise ; Sous-traitant	Bordereau d'achat, d'exécution et de livraison des biens et services connexes ; Contrats de recrutement du personnel	Inclus dans le contrat de l'entreprise	MDC; UGP-PUDTR
15	Paysage	Amélioration de l'impact	Réaliser un aménagement paysager pour embellir la	Toute la durée des travaux	Entreprise ; Sous-traitant	Rapport de PGES-Chantier opérationnel	3 000 000	MDC; UGP-PUDTR/SSE S; Mairie

Notice d'Impact Environnemental et Social des travaux de réhabilitation de la gare routière de Pouytenga, province du Kouritenga dans la région du Centre-Est (lot 2)

N°	Composantes de l'environnement	Impact	Mesures d'atténuations/bonification	Phase du sous projet	Acteurs responsables de la mise en œuvre	Indicateurs de vérification	Coûts de la mesure (FCFA)	Responsable du contrôle
		visuel du paysage	gare routière et des plantations d'alignement					
Total							5 500 000	

Source : Koudougou B, réalisation PGES, mars 2025

Le coût total de mise en œuvre des mesures d'atténuation, de compensation et de bonification en phase de préparation et de construction est estimé à cinq **millions cinq cent mille (5 500 000) F CFA**.

Tableau 27: Synthèse de mesures d'atténuation, de compensation et de bonification en phase de fonctionnement

N°	Composantes de l'environnement	Impact	Mesures d'atténuations/bonification	Phase du sous projet	Acteurs responsables de la mise en œuvre	Indicateurs de vérification	Coûts de la mesure (FCFA)	Responsable du contrôle
1	Qualité de l'air	Emission de particules gazeuses à effet de serre dans l'air par les véhicules et camions de la gare en circulation	Sensibiliser les transporteurs sur la nécessité d'assurer les visites techniques des véhicules et une maintenance régulière des véhicules	Pendant l'exploitation de la gare	Les conducteurs et propriétaires de véhicules	Disponibilité des certificats de visite technique pour tout véhicule ayant accès à la gare	500000	Organisation des transports de la gare Direction régionale des Transports du Centre Est

Notice d'Impact Environnemental et Social des travaux de réhabilitation de la gare routière de Pouytenga, province du Kouritenga dans la région du Centre-Est (lot 2)

N°	Composantes de l'environnement	Impact	Mesures d'atténuations/bonification	Phase du sous projet	Acteurs responsables de la mise en œuvre	Indicateurs de vérification	Coûts de la mesure (FCFA)	Responsable du contrôle
	Sécurité des usagers	Incidents et accidents de circulation	Assurer une maintenance régulière des véhicules Sensibiliser les transporteurs sur le respect du code de la route	Pendant l'exploitation de la gare	Conducteurs Responsables de la gare Organisation des transports de la gare	Présence de marquage, panneaux et ralentisseurs aux environs de la gare	500 000	Direction régionale des Transports du Centre Est
2	Ambiance sonore et vibration	Augmentation du niveau sonore localement.	Sensibiliser les transporteurs sur le respect des heures d'ouverture et de fermeture de la gare, l'entretien et la maintenance de leur véhicule	Pendant l'exploitation de la gare	Conducteurs Responsables de la gare	Nombre de plaintes enregistrées liées aux nuisances sonores	500 000	Organisation des transports de la gare
5	Paysage	Modification de l'esthétique du paysage	Entretien des pieds d'arbres plantés Respecter les consignes du site Respecter les cahiers de charges de la gare	Pendant le fonctionnement	Conducteurs Organisations de gestion de la gare	Taux de réussite du reboisement	PM	PUDTR ANEVE Commune
8	Santé/sécurité des travailleurs	Contamination par des IST-VIH-SIDA Risque de VBG-EAS/HS	Sensibiliser les travailleurs, commerçants autour du site, les transporteurs et les populations sur les risques d'accidents/incidents de chantiers et les IST/VIH SIDA, les VBG/EAS/HS,	Pendant le fonctionnement	Organisation des transporteurs de la gare Mairie	Nombre de séances de sensibilisation de la population cible	1 000 000	Direction régionale des Transports du Centre Est ANEVE Organisations des transporteurs

Notice d'Impact Environnemental et Social des travaux de réhabilitation de la gare routière de Pouytenga, province du Kouritenga dans la région du Centre-Est (lot 2)

N°	Composantes de l'environnement	Impact	Mesures d'atténuations/bonification	Phase du sous projet	Acteurs responsables de la mise en œuvre	Indicateurs de vérification	Coûts de la mesure (FCFA)	Responsable du contrôle
13	Economie	Contribution à la stimulation de l'économie de la commune, province et région	Sensibiliser les transporteurs sur la nécessité du paiement des taxes et impôts	Pendant le fonctionnement	; Organisation des transporteurs ; Mairie de Pouytenga	Chiffres d'affaires des commerçants	PM	PUDTR ANEVE
Total							3 000 000	

Source : Koudougou B, réalisation PGES, mars 2025

Le coût total de mise en œuvre des mesures d'atténuation, de compensation et de bonification pendant la phase de fonctionnement est estimé à trois millions (3 000 000) F CFA.

Le coût total des mesures d'atténuations de phases de construction et de fonctionnement est estimé à **8 500 000FCFA**.

10.7. Plans et procédures spécifiques

L'entreprise adjudicataire des travaux, prendra toutes les mesures appropriées, pour minimiser ou réduire les atteintes à l'environnement biophysique et surtout aux populations riveraines, en appliquant correctement les dispositions décrites dans le présent PGES et veillera à ce que son personnel les respecte. En outre, les entreprises adjudicateurs fourniront à la mission de contrôle un PGES-Chantier, le PGES inclue un Plan de Gestion et d'Elimination des Déchets (PPGED), et un Plan Hygiène de Sécurité et Protection de la Santé (PHSS) de l'entreprise au démarrage des travaux. Un plan de gestion des cas de découverte fortuite, un plan de gestion des incidents / accidents ou tous autres plans nécessaires seront demandés dans l'élaboration des DAO et contrats des entreprises. Le projet devra insérer dans les DAO et contrat des entreprises les clauses environnementales et sociales à respecter, les contrats de supervision, les codes de bonne conduite, le MGP, les engagements sociaux sur le travail des enfants et les autres éléments des EAS/HS et VCE qui seront identifiés.

10.7.1. Plan de gestion des ressources culturelles physiques

La présente NIES donnera toutes les orientations à suivre pour la protection des ressources culturelles et physiques. Elles intégreront les mesures à suivre pendant chaque phase du projet ainsi que des dispositions pour les cas de découverte fortuite au cours des travaux. Ces procédures se présentent comme suit :

- Prendre toutes les dispositions nécessaires pour respecter les sites culturels et culturels potentiels (cimetières, sites sacrés, etc.) pouvant exister dans les zones de travaux ;
- Lors des fouilles, en cas de découverte des vestiges d'intérêt culturel, historique ou archéologique, les mesures suivantes doivent être prises :
 - arrêter les travaux dans la zone concernée ;
 - aviser immédiatement le chef du village/quartier, le PDS puis la direction régionale en charge de la Culture ;
 - déterminer un périmètre de protection et le baliser sur le site ;
 - s'interdire d'enlever et de déplacer les objets et les vestiges et veiller à ce que d'autres personnes étrangères au chantier ne le fassent pas.
- Protéger les sites culturels à proximité des domaines des infrastructures socio-économiques afin d'éviter de freiner des pratiques spirituelles ou traditionnelles ou d'endommager l'identité et les valeurs culturelles locales

Aucun site sacré ni traditionnel existe sur le site. Néanmoins dans le cadre de la réhabilitation, une provision de **500.000 FCFA** sera faite pour prendre en charge d'éventuelle découvertes fortuites dans la phase des travaux.

10.7.2. Plan d'action relatif à la circulation pendant les travaux

La gare est en exploitation par les transporteurs et voyageurs. Il existe un mouvement lié au trafic sur le site et les véhicules de voyage y font des vas et vient. La gestion de la circulation définit où et comment se fera la circulation lors de la réalisation des travaux. Pendant la réalisation des travaux, certains compartiments de la gare devraient être fermés au public et aux transporteurs. La population, les associations et faitières de transport devront être informés et des signalisations sont à mettre en place sur le site.

Notice d'Impact Environnemental et Social des travaux de réhabilitation de la gare routière de Pouytenga, province du Kouritenga dans la région du Centre-Est (lot 2)

Il convient donc de masquer temporairement la signalisation permanente pour permettre une lecture correcte de la situation du site. La signalisation mise en place doit être crédible et devra rendre compte le plus exactement possible à l'usager de la situation qu'il va rencontrer.

Le scénario présenté peut être amélioré/optimisé selon les moyens de l'Entreprise tenant compte de l'importance des travaux et la qualité de la gestion du trafic, dont le niveau de gestion doit rester dans des conditions parfaites et optimales.

Ce plan d'action relatif à la circulation pendant les travaux doit être adapté et appliquer au niveau de la ville de Pouytenga.

Aussi, le cout de sa mise en œuvre a été estimé à un million (1.000 000) FCFA.

10.7.3. Plan d'action relatif aux déchets

Pendant les différentes phases du sous projet, un programme de gestion des déchets sera mis à l'attention de l'Entreprise et à ses sous-traitants. Il comprendra deux plans de gestion des déchets qui seront préparés et mis en place suivant les directives de la commune de Pouytenga. Le premier est relatif aux déchets de type domestique (essentiellement produits au niveau de la base-vie) et aux déchets non dangereux produits sur les sites de construction, tandis que le second est lié aux déchets dangereux.

Les objectifs du programme sont de :

- minimiser la génération de déchets par une utilisation réfléchie des matières premières ;
- trier et traiter les déchets afin de limiter l'impact sur l'environnement ;
- appliquer le principe des 3RVE (récupérer-réduire-réutiliser-valoriser-éliminer) ;
- sensibiliser et former le personnel aux bonnes pratiques de gestion des déchets.

Les plans comprendront des procédures, en accord avec la réglementation nationale ou avec les bonnes pratiques internationales, en matière de manutention, de transport, de stockage, de traitement et d'élimination des déchets, selon leur catégorie d'appartenance :

- déchets peu dangereux : déchets putrescibles issus de la base-vie, papier, cartons, plastiques, bois, végétation, déchets inertes de construction ou démolition (béton, ferraille, briques, parpaings, etc.) ;
- déchets dangereux : déchets corrosifs, explosifs, toxiques, constituant un degré de danger pour l'homme ou pour l'écosystème. Ce seront principalement, dans le cadre du projet, les huiles moteur et liquides hydrauliques usagés, les résidus de peinture, les solvants et résines, les fluides de transformateurs, les boues de fosses septiques, etc.

La mise en œuvre du plan d'action relatif aux déchets nécessitera une somme forfaitaire d'un million (1.000.000) FCFA.

10.7.4. Plan de mesures d'urgences

Malgré toutes les mesures préventives et d'atténuation qui sont prévues dans le cadre du sous-projet, le risque d'accident/incident est toujours omniprésent. L'exécution des différentes opérations/procédures et tâches n'est pas à l'abri d'un défaut ou d'une erreur qui résulterait en un impact négatif important pour la santé de l'Homme et de son environnement. Bien que l'accent devrait d'abord être mis sur la prévention plutôt que sur les mesures d'intervention d'urgence, la nature même de l'activité du chantier (utilisation d'outils, de produits et de procédures sources de danger) contribue à ce que des sinistres puissent se produire, et se produisent effectivement. On peut cependant réduire au niveau minimal les risques, les pertes et les dommages qu'entraînent de

Notice d'Impact Environnemental et Social des travaux de réhabilitation de la gare routière de Pouytenga, province du Kouritenga dans la région du Centre-Est (lot 2)

tels accidents, grâce à une préparation ou à une planification des mesures d'urgence adéquates. C'est pour cela qu'il est obligatoire pour le projet d'opérationnaliser un plan de mesures d'urgence pour sa mise en œuvre.

10.7.4.1. Objectifs

Un Plan des mesures d'urgence sera préparé pour les phases de préparation, de construction, d'exploitation et de fermeture. L'objectif principal de ce document est de gérer les risques qui ne peuvent pas être éliminés par la mise en place de mesures de protection. Il a pour objet de planifier les interventions d'urgence lorsqu'un accident/incident survient. L'intention du Plan des mesures d'urgence est de définir les situations d'urgence pouvant raisonnablement se produire, ainsi que les mesures de prévention, d'intervention et de rétablissement qui leur sont associées.

10.7.4.2. Contenu

Le Plan des mesures d'urgence sera rédigé avant le début des travaux et concernera aussi bien la phase de construction que la phase d'exploitation. Les entrepreneurs, les fournisseurs et les sous-traitants seront tenus de s'y conformer et seront informés des mesures qui devront être suivies en cas d'urgence.

Le Plan des mesures d'urgence comprendra :

- la description des incidents et des seuils déclencheurs ;
- la structure de communication ;
- la définition des rôles et des responsabilités ;
- les procédures et les séquences d'interventions à suivre en cas d'alerte et de sinistre ;
- la liste des équipements et des ressources disponibles avec leurs coordonnées ;
- le plan d'intervention ;
- les mesures de gestion après crise ;
- les besoins en formation continue ;
- le programme d'inspection des installations de sécurité et des mesures de prévention (systèmes de surveillance, d'arrêt d'urgence, détecteurs de fuite, alarmes, etc.).

10.7.4.3. Catégorisation des situations d'urgence ou types d'accidents

Les situations d'urgence ou types d'accidents seront classés dans le Plan des mesures d'urgence en fonction de leur nature, leur gravité et leur probabilité d'occurrence.

Les situations d'urgence pour le sous projet peuvent concerner :

- effondrement de bâtiment ;
- accident grave ;
- perte de connaissance d'un ouvrier ;
- pollution ;
- inondation ;
- attaque terroriste ou enlèvement ;
- incendie ;
- explosion.

Les situations d'urgence seront classées en fonction des 3 catégories suivantes :

- **Catégorie 1** : accidents graves pouvant entraîner la mort ou de sérieuses blessures chez des personnes, des dégâts matériels importants sur le site ou dans les environs, ou un niveau

Notice d'Impact Environnemental et Social des travaux de réhabilitation de la gare routière de Pouytenga, province du Kouritenga dans la région du Centre-Est (lot 2)

de pollution élevé de l'environnement sur le site ou à l'extérieur des installations. Il peut s'agir d'effondrement de bâtiment, d'accident grave, d'attaque terroriste, d'explosion, etc.

- **Catégorie 2** : accidents pouvant entraîner des blessures sérieuses chez des personnes, des dégâts matériels moyens, ou une pollution moyenne à l'intérieur des installations. Il peut s'agir de perte de connaissance d'un ouvrier, de pollution, d'incendie localisé, etc.
 - **Catégorie 3** : accidents pouvant entraîner de légères blessures chez des personnes, des dégâts matériels mineurs, ou une pollution de l'environnement très localisée et rapidement maîtrisée.

10.7.4.4. Étapes des procédures d'alerte et d'intervention

Les procédures d'alerte et d'intervention en cas d'urgence seront incluses dans le Plan des mesures d'urgence. Ces procédures comprendront typiquement les étapes suivantes :

- Vérification et évaluation de la gravité de l'événement ;
- Identification des produits en cause ;
- Détermination de la zone touchée ;
- Déclenchement de l'alarme ;
- Information du responsable du site et déclenchement de la procédure d'intervention ;
- Intervention pour le rétablissement de la situation ;
- Information aux parties prenantes concernées ;
- Rétablissement de la situation ;
- Préparation des documents requis pour documenter la situation et les mesures de rétablissement qui ont été prises ;
- Rétroaction sur l'événement et les ajustements à apporter (correction technique, formation additionnelle, etc.).

10.7.4.5. Organisation et responsabilités

Le Plan des mesures d'urgence comprendra une description des principaux rôles et responsabilités des différents intervenants appelés à être impliqués dans une situation d'urgence.

A cet effet, des listes des personnes et services à contacter en cas d'urgence seront élaborés et affichées au niveau de tous les lieux qui présentent un danger. Ces listes seront régulièrement mises à jour. Les listes comporteront : le nom des personnes, leur poste, leur numéro de téléphone. Des listes d'équipements d'intervention en cas d'urgence seront également préparées et tenues à jour, et les lieux où ont été identifiés des risques comporteront des affiches indiquant la nature des risques, le nom des personnes à contacter en cas d'urgence avec leur numéro de téléphone.

10.7.4.6. Secours

La liste des numéros de téléphone d'urgence seront affichées ainsi que la structure du texte à lire en cas d'accident (lieu, numéro de téléphone des pompiers ou des services de transport médicalisé, etc.). Une trousse de secours régulièrement vérifiée et approvisionnée sera mise à la disposition du personnel. Des extincteurs vérifiés tous les semestres seront installés sur le chantier au cours des travaux et placés à des endroits stratégiques au cours de la phase d'exploitation/entretien.

La mise en œuvre du plan de mesures d'urgence nécessitera une somme forfaitaire d'un million (1.000 000) FCFA.

10.7.5. Mesures de prévention violences basées sur le genre (VGB), VCE, EAS/HS

La gestion des plaintes relatives aux VBG suit une procédure particulière sans complaisance et une attention particulière doit être accordée la lutter contre lesdites violences :

- ✓ s'assurer que le code de bonne conduite est annexé au contrat des ouvriers et signés par chaque employé et aussi de son affichage sur le chantier;
- ✓ signaler tous cas de violences auprès des points focaux EAS/HS du PUDTR, des autorités administratives, judiciaires, de l'UGP ;
- ✓ mettre tout en œuvre pour protéger les victimes potentielles ;
- ✓ s'assurer que le plan d'action EAS/HS est bien diffusé pendant la phase de construction (ouvriers surtout, les fournisseurs, sous-traitants, consultants et autre parties prenante) et pendant la phase d'exploitation auprès des parties prenantes (travailleurs, visiteurs) ;
- ✓ engager les procédures prévues par le plan d'action EAS/HS pour sanctionner les auteurs.

En plus de ces mesures, le plan d'action EAS/HS du PUDTR doit être suivi.

Il faut noter que les coûts liés à la mise en œuvre de ces mesures sont inclus dans le contrat de l'entreprise en charge des travaux.

10.7.6. Mesures d'hygiène, santé et sécurité du personnel

L'entreprise attributaire de la réalisation du sous-projet devra dans le cadre des travaux adhérer à un service médical du travail interentreprises qui assurera les visites d'embauches, les visites périodiques de contrôle. Il disposera également sur le chantier d'une boîte pharmaceutique de premiers secours.

Des consignes d'exploitation et de sécurité seront remises et commentées à chaque ouvrier lors de l'embauche et sera soumis au respect strict de ces dispositions.

Ces consignes ainsi que le plan de circulation et de transport du personnel sur le chantier seront affichés dans les locaux de la base-vie et accessibles à tout le personnel.

Il faut noter que les couts liés à la mise en œuvre de ces mesures sont inclus dans le contrat de l'entreprise en charge des travaux.

10.7.7. Mesures de mitigation des risques sécuritaires dans le cadre de la réalisation des travaux

Tenant compte de la situation sécuritaire du pays et de la commune de Pouytenga en particulier, les mesures suivantes devront être prises :

- Communiquer régulièrement avant les FDS à travers les premiers responsables ;
- Tenir informer l'Expert en sécurité du PUDTR ;
- Employer la main d'œuvre locale pour les travaux non techniques ;
- impliquer fortement les coutumiers, religieux et leaders d'opinion locaux ;
- respecter les horaires de travail allant de 08h à 16h ;
- inviter les entreprises à la mise en œuvre du plan de gestion local de sécurité, notamment à ce qu'elles respectent les orientations en se dotant entre autres d'un plan de gestion de la

Notice d'Impact Environnemental et Social des travaux de réhabilitation de la gare routière de Pouytenga, province du Kouritenga dans la région du Centre-Est (lot 2)

sécurité et veiller à sa vulgarisation et son appropriation par l'ensemble de l'équipe de l'entreprise ;

- continuer à sensibiliser les entreprises et leurs personnels sur le respect des mesures de sécurité et les bonnes pratiques à avoir telle que l'acceptation de la population locale ;
- inviter les entreprises à travailler dans la diligence ;
- inviter les entreprises à produire des rapports hebdomadaires de sécurité ;
- limiter les déplacements du personnel du PUDTR et des entreprises en dehors des zones de travail.
- apposer les logos de l'entreprise sur les engins roulant ;
- éviter les couleurs des véhicules qui tendent ressembler à celles des FDS ;
- toujours garer les véhicules avec au minimum la moitié du réservoir plein ;
- former les travailleurs sur les dispositions de premier secours.

Le PUDTR a mis en place un plan de gestion de sécurité et aussi une situation hebdomadaire des risques sécuritaires et les mesures d'adaptation est dressée et mise à jour régulièrement.

10.8. Programme de suivi et de surveillance du PGES

La surveillance environnementale et sociale a pour objectif de s'assurer que le PUDTR respecte ses engagements et ses obligations de prise en compte de l'environnement et d'application des mesures envisagées dans l'étude. Elle vise à s'assurer également que les mesures d'atténuation et de bonification sont mises en œuvre, qu'elles produisent les résultats escomptés ; ou si elles s'avèrent inadéquates qu'elles puissent être modifiées, interrompues ou remplacées.

En somme, le suivi et la surveillance visent à parvenir à une bonne mise en place de toutes les activités précédemment envisagées pour supprimer ou au moins réduire, et éventuellement compenser, les conséquences dommageables pour l'Environnement des chantiers de travaux de réalisation des infrastructures du sous projet, puis à la phase d'exploitation et à évaluer leur efficacité réelle pour :

- apprécier leur état d'efficacité et de satisfaction et ;
- réaliser les ajustements et réorientations indispensable à l'atteinte des objectifs fixés en la matière.

Le programme devra être effectuée par le Maître d'œuvre. Ce dernier veillera à ce que les éléments relatifs à l'environnement et à la sécurité soient consignés dans les PV de chantier et les PV de réception provisoire.

Pendant la phase de construction, l'ingénieur conseil chargé de la supervision des travaux sur le chantier devra prendre attache avec un responsable en environnement qui aura comme principales missions de :

- faire respecter toutes les mesures d'atténuations courantes et particulières du sous projet;
- rappeler aux entrepreneurs leurs obligations en matière environnementale et sociale et s'assurer que celles-ci sont respectées lors de la période de construction;
- rédiger des rapports de surveillance environnementale tout au long des travaux;
- inspecter les travaux et demander les correctifs appropriés le cas échéant;
- rédiger le compte-rendu final du programme de surveillance environnementale et sociale.

10.8.1. Procédure de surveillance et suivi environnementaux

L'environnementaliste de la MDC assurera le suivi-contrôle de la mise en œuvre des différentes mesures contenues dans les spécifications environnementales et sociales du contrat de marché du chantier de l'entreprise approuvés par la MDC, en collaboration avec le Chef de la Mission de Contrôle. Il mettra à la disposition des différents intervenants la logistique nécessaire à la réalisation de leur activité.

L'UCP à travers son antenne régionale, assure la maîtrise d'ouvrage. En collaboration avec l'ANEVE, elle canalise à son niveau toutes les informations venant du terrain et toutes les correspondances liées aux activités de chantier concernant la mise en application des mesures. Il coordonnera en collaboration avec le Chef de la MDC, les différentes interventions sur le chantier suivant un plan de travail préétabli.

Les activités de surveillance se feront particulièrement par des visites de chantier, des réunions périodiques, des établissements d'états de lieux intermédiaires et les rapports. Un débriefing de chaque inspection ou audition sur les mesures à mettre en œuvre sera fait sur le chantier à l'intention de l'entreprise et de la MDC. Au cours des réunions, il sera régulièrement fait le point sur les travaux réalisés, ceux en cours, les non-conformités constatées et ce que l'entreprise entrevoit pour les lever, le point sur les mesures d'atténuation et de bonification et leur mise en œuvre.

Le secrétariat des différentes réunions sera assuré par le Chef de la MDC. Les Procès-verbaux (PV) élaborés dans ces cadres seront signés par le Chef de la MDC, l'environnementaliste de la MDC, le Chef de projet, le représentant du projet et de celui de l'entreprise, les responsables désignés des mairies concernées et le point focal du projet.

Le suivi périodique de la mise en œuvre des différentes mesures environnementales et sociales sera fait par l'expert environnementaliste de la MDC. Par ailleurs, il recevra toutes les demandes des populations locales et dressera en collaboration avec le Chef de la MDC, le Chef de projet et les représentants de la commune et également l'entreprise en charge de travaux, les réponses nécessaires à celles-ci.

La mise en œuvre des mesures environnementales et sociales durera pendant tout le cycle du projet. Les rapports mensuels et trimestriels, et des rapports circonstanciés si nécessaires (cas d'accident, incident etc.) élaborés par la MDC seront adressés au Maître d'Ouvrage. Ces rapports incluront, en outre, les réalisations physiques des travaux, l'efficacité des mesures environnementales et sociales, les problèmes rencontrés ainsi que les solutions envisagées de même que les procès-verbaux. L'entreprise établira un rapport mensuel d'activité à l'attention du Maître d'Ouvrage via la MDC. Les rapports trimestriels seront communiqués éventuellement au bailleur de fonds par l'intermédiaire du Maître d'Ouvrage.

10.8.2. Surveillance et suivi environnementaux pendant les travaux du projet

Pendant la phase des travaux, la mise en œuvre du plan de surveillance permettra de s'assurer de la qualité d'exécution de tous les travaux. Les principaux éléments objet de vérification sont : le programme général d'exécution des travaux ; le plan général de protection de l'environnement ; la formation du personnel à la protection de l'environnement ; le plan d'urgence en cas de déversement accidentel et d'accident/incident.

Par ailleurs, les Dossiers d'Appel d'Offre (DAO) devront prévoir des clauses visant à la protection de l'environnement durant les travaux. Sont présentées ci-après des spécifications qui pourront

Notice d'Impact Environnemental et Social des travaux de réhabilitation de la gare routière de Pouytenga, province du Kouritenga dans la région du Centre-Est (lot 2)

être inscrites dans les DAO et qui imposeront des mesures particulières aux Entreprises adjudicataires. Pour l'efficacité de la surveillance, des outils de gestion devront être élaborés et validés par le MO et l'ANEVE. Ce sont : Le PGES-Chantier, le plan de protection environnementale et sociale. Les actions suivantes devront faire l'objet de surveillance :

- La qualité des équipements de travail ;
- La mise en place de dispositifs (atténuation de choc, filet de sécurité, grilles de protection, etc.) contre les chutes de hauteur ;
- l'arrosage permanent ;
- l'adaptation des horaires de travail si possible ;
- l'installation de pots catalytiques sur le moteur ;
- la signalisation des entrées et sorties de camions ;
- la pause de balise des zones dangereuses ;
- la limitation de vitesse par des châssis et panneaux de signalisation ;
- la sensibilisation des travailleurs ;
- la gestion des déchets solides et liquides ;
- l'embauche de la main d'œuvre locale.

❖ Programme de suivi environnemental

Ce programme de suivi environnemental s'intéressera à l'évolution des caractéristiques sensibles de certains enjeux environnementaux affectés par des impacts provoqués par les chantiers ou l'exploitation des infrastructures du sous-projet, mais aussi susceptibles d'être affectés par le développement socio-économique induit par la présence de ces nouvelles infrastructures.

Trois acteurs majeurs sont en vue par rapport à la responsabilité du suivi environnemental : le projet à double titre, notamment en tant que structure de Management du Projet instituée par l'Etat, mais aussi en tant que Maître d'Ouvrage. L'activité de suivi environnemental sera sous la responsabilité d'un spécialiste sauvegarde environnemental et social. Le programme de suivi environnemental sera mis en œuvre par la structure indiquée. Celle-ci produira un rapport trimestriel faisant état de la mise en œuvre des mesures environnementales contenues dans le Cahier des Clauses Techniques Environnementales (CCTE).

Dans l'optique de favoriser une meilleure exécution du Plan d'atténuation et de bonification ainsi que du Plan de suivi et surveillance environnementaux, l'identification et la mise en œuvre de mesures de renforcement des capacités des acteurs concernés par le projet s'avèrent nécessaires. Ces mesures visent à mettre en place des capacités locales et nationales pour analyser, gérer et suivre les préoccupations environnementales et sociales liées à la mise en œuvre du projet.

Tableau 28 : Plan de suivi environnemental des activités du sous-projet

Composantes	Indicateurs de suivi	Périodicité	Méthode et Dispositifs de suivi	Coûts (F FCA)	Responsables
Gestion des déchets	Présence de camions ou charrettes de ramassage, fût de tri et de stockage sélectif des déchets	Chaque mois sur toute la durée des travaux	Rapport sur la gestion des déchets; Existence d'un dispositif de gestion des déchets produits lors des travaux ; Présence de PV d'enlèvement et de traitement des déchets.	Inclus dans le DAO de l'entreprise	Entreprise
					SE/Mission de contrôle
					Mairie de Pouytenga
	Quantité de déchets enlevée et éliminée				UGP- PUDTR/SSES
	ANEVE				
Qualité des eaux de surface et souterraine	Niveau de pollution des eaux	Une fois par trimestre durant les travaux	Rapport du Responsable Hygiène santé et environnement	Inclus dans le coût des prix de l'entreprise	Entreprise
Plantations d'arbres	Nombre de pieds d'arbres plantés par espèce végétale	Une (01) fois par trimestre durant les travaux et durant les deux (02) années suivantes	Contrôle visuel	1 000 000	Entreprise
	Nombre de sites plantés et leurs superficies		Plantation sur les limites de la gare, écoles, centre de santé de la commune Diversité spécifique, densité de la flore		UGP- PUDTR/SSES
	Etat sanitaire des espèces				Services techniques de l'environnement
					Mairie
	ANEVE				
Sécurité du personnel, des populations locales et des usagers	Pourcentage d'ouvrier respectant le port des EPI, etc.	Une (01) fois par semaine sur toute la durée des travaux	Contrôle visuel	Inclus dans le coût des prix de l'entreprise	Entreprise

Notice d'Impact Environnemental et Social des travaux de réhabilitation de la gare routière de Pouytenga, province du Kouritenga dans la région du Centre-Est (lot 2)

Composantes	Indicateurs de suivi	Périodicité	Méthode et Dispositifs de suivi	Coûts (F FCA)	Responsables
	Nombre d'incendie et d'accident avec impact sur l'environnement et/ou avec plainte de riverains		Rapport du Responsable Hygiène santé et environnement		UGP- PUDTR/SSES
	Pourcentage d'ouvrier respectant les consignes de sécurité en cas d'accident		Vérification		Ministère du travail et de la protection sociale
	Pourcentage de prestataires respectant les mesures d'hygiène et de sécurité			SE/Mission de contrôle	
	Pourcentage d'ouvrier respectant les mesures d'hygiène et de sécurité		Mission de vérification	Inclus dans le protocole	ANEVE
Incident ou accident	Nombre d'accident de travail ou de circulation	Chaque semaine sur toute la durée des travaux	Contrôle visuel	500 000	SE/Mission de contrôle
			Rapport du Responsable Hygiène santé et environnement		Entreprise
					UGP- PUDTR/SSES
Etat sanitaire du personnel de chantier et des populations riveraines	Nombre et type de maladies détectées (broncho pulmonaires, hydriques, oculaires, etc.)	Chaque trimestre sur toute la durée des travaux	Contrôle médical	500 000	Entreprise
			Analyse et radio		UGP- PUDTR/SSES
			Rapport des services de santé		SE/Mission de contrôle
			Vérification		Districts sanitaires
Propagation des IST et du VIH/SIDA	Nombre de cas d'IST et de VIH/SIDA	Chaque semestre sur deux ans y compris la période des travaux du sous-projet	Contrôle médical	PM	Prestataires
			Rapport des services de santé		Entreprise
					SE/Mission de contrôle
					Districts sanitaires
					Comité Ministériel de Lutte contre le Sida

Notice d'Impact Environnemental et Social des travaux de réhabilitation de la gare routière de Pouytenga, province du Kouritenga dans la région du Centre-Est (lot 2)

Composantes	Indicateurs de suivi	Périodicité	Méthode et Dispositifs de suivi	Coûts (F FCA)	Responsables
Climat social	Nombre et type de réclamations ou de plaintes	Chaque mois sur toute la durée des travaux	Registre de gestion des plaintes	Inclut dans le coût de fonctionnement du MGP	COGEP
					UGP- PUDTR/SSES
					SE/Mission de contrôle
					Mairies concernées
Mise en œuvre du programme de sensibilisation à l'endroit des travailleurs, des populations et des usagers	Nombre de séances de sensibilisation	Chaque trimestre sur toute la durée des travaux	Rapport de séances de sensibilisation	1 000 000	Prestataire
	Nombre de personnes sensibilisées				UGP- PUDTR/SSES
Mise en œuvre des PGES-chantier	Respect du planning de mise en œuvre des activités	Chaque mois sur toute la durée des travaux	Rapport d'activités	Inclus dans de prestation de la MDC et du protocole l'ANEVE	Entreprise
	Taux d'exécution des activités du PGES				UGP- PUDTR/SSES
					SE/Mission de contrôle
Conditions de vie acteurs	Amélioration du niveau de vie	Chaque semestre pendant deux (02) ans	Registre des PAP	Inclus dans les charges de l'entreprise	UGP- PUDTR/SSES et/ou Prestataire
			Mission terrain		COGEP
					Mairies

Notice d'Impact Environnemental et Social des travaux de réhabilitation de la gare routière de Pouytenga, province du Kouritenga dans la région du Centre-Est (lot 2)

Composantes	Indicateurs de suivi	Périodicité	Méthode et Dispositifs de suivi	Coûts (F FCA)	Responsables
Total				3 000 000	

Source : Koudougou, B, données terrain, juillet 2024

❖ **Programme de surveillance environnementale**

Les objectifs de la surveillance environnementale du Projet sont les suivants :

- vérifier l'intégration, dans les plans et devis et le cahier des charges, de l'ensemble des mesures de gestion proposées dans le PGES, les Clauses particulières d'environnement et les obligations contractuelles en matière environnementale et sociale qui découleront de l'obtention du permis environnemental ;
- veiller au respect des lois, des règlements et de toute autre considération environnementale et sociale durant les travaux ;
- s'assurer du respect de l'ensemble des mesures de gestion, des clauses particulières d'environnement et des engagements pris par le PUDTR dans le cadre du sous projet et de proposer, le cas échéant, toute mesure corrective.

Elle a pour but de permettre d'optimiser les mesures initialement proposées pour la protection des milieux physique, biologique et socioculturel contre les impacts de l'exploitation et pour le renforcement des effets positifs de cette exploitation sur le milieu socio-économique.

Le tableau suivant présente le plan de surveillance environnementale.

Tableau 29 : Plan de surveillance environnementale des activités du sous-projet

Mesures proposées	Activités	Indicateurs de performance	Objectifs de performance	Coûts (F CFA)	Acteurs de surveillance
Mise en œuvre d'un programme détaillée d'actions de protection environnementale et sociale du chantier	Elaboration et mise en œuvre d'un programme détaillé d'actions de protection environnementale et sociale (PAPES) du chantier	Disponibilité du programme d'action de protection environnementale et sociale	Application des mesures de protection environnementale et sociale	500.000	ANEVE, MDC, Mairie de Pouytenga

Notice d'Impact Environnemental et Social des travaux de réhabilitation de la gare routière de Pouytenga, province du Kouritenga dans la région du Centre-Est (lot 2)

Mesures proposées	Activités	Indicateurs de performance	Objectifs de performance	Coûts (F CFA)	Acteurs de surveillance
Protection de la santé des travailleurs, des populations riveraines et des usagers	Assurer les premiers soins à toute personne en cas d'accidents ou de maladies avant le transfert dans un centre de santé de référence	Présence d'un kit de premier secours sur le site	Assurer les premiers soins en cas d'accident ou de problèmes de santé	1 000 000	ANEVE, MCD, Inspection de travail
	Surveillance de la mise en œuvre du programme de lutte contre les IST, le VIH/SIDA et les grossesses non désirées à l'attention du personnel de chantier, des populations localités	Disponibilité du programme de lutte contre les IST, le VIH/SIDA et les grossesses non désirées	Zéro infection IST et VIH/SIDA et Zéro grossesses non désirés		
	Surveillance de la dotation du personnel d'EPI conforme aux spécifications standards sur le plan international et adaptés au poste tout en veillant à leur port effectif	Disponibilité des EPI de qualité et adaptés	Zéro accident de travail et maladies professionnelles		
	Surveillance de l'arrosage de l'emprise des travaux, des voies de circulation des véhicule et engins à la traversée de zones habitées au moins une fois par jour en période sèche	Arrosage régulier des emprises et voies de circulation	Zéro infection respiratoires et oculaires		
Préservation d'infrastructures socio-économiques et de revenus des populations	Optimisation des emprises utiles définies pour l'aménagement des infrastructures du projet et facilitation des accès aux activités commerciale	Respect de l'emprise définie	Minimisation des dommages sur les biens et les désagréments causés aux populations	Inclut dans le marché de l'entreprise et de la MDC	ANEVE, Mairie de Pouytenga Organisation des transporteurs

Notice d'Impact Environnemental et Social des travaux de réhabilitation de la gare routière de Pouytenga, province du Kouritenga dans la région du Centre-Est (lot 2)

Mesures proposées	Activités	Indicateurs de performance	Objectifs de performance	Coûts (F CFA)	Acteurs de surveillance
Promotion de l'emploi et contribution à l'émergence des activités économiques	Information et affichage des opportunités d'emplois (au niveau de la Mairie et des lieux publics) pour la réalisation des travaux	Documents d'information et affiches des opportunités d'emplois	Recrutement de mains d'œuvres par le biais des informations et affiches	Inclut dans le marché de la MDC	ANEVE, MDC, Inspection de travail, Mairie de Pouytenga
	Surveillance du recrutement de la main d'œuvre locale pour les emplois non qualifiés tout en respectant le code de travail du Burkina	Présence de la main d'œuvre locale parmi le personnel de chantier	Zéro plainte relative au recrutement local de la main d'œuvre non qualifiée		
	Surveillance recrutement des entreprises locales pour la fourniture de certains biens et services	Intervention des entreprises locales dans l'exécution des travaux	La fourniture des biens et services est assurée par des entreprises recrutées localement		
Prévention et gestion de conflits	Surveillance du fonctionnement des COGEP	Mise en place d'un COGEP opérationnel	Zéro plainte non résolue pendant la mise en œuvre du sous-projet	Inclut dans le coût de mise en œuvre du COGEP/D	ANEVE, MCD, Mairie de Pouytenga
Protection du cadre de vie et du bien-être des populations riveraines	Identification et atténuation des éventuelles perturbations pour les populations	Existence d'un planning d'intervention	Reduction des désagréments sur les populations locales	Inclut dans le marché de de l'entreprise	ANEVE, MDC, DR en charge environnement, Mairie de Pouytenga
	Réalisation des ouvrages tenant compte de la dimension changements	Respect des spécifications techniques des	Conformité des acquisitions avec la demande ;		

Notice d'Impact Environnemental et Social des travaux de réhabilitation de la gare routière de Pouytenga, province du Kouritenga dans la région du Centre-Est (lot 2)

Mesures proposées	Activités	Indicateurs de performance	Objectifs de performance	Coûts (F CFA)	Acteurs de surveillance
	climatiques notamment, les inondations, les vents violents, les canicules, etc.	équipements dans le DAO			
Total				1 500 000	

Source : Consultant, élaboration PGES, juillet 2024

10.9. Programme de renforcement de capacité

La bonne mise en œuvre du PGES recommande un bon renforcement de capacités des acteurs avec des délais de mesures environnementales et sociales bien définis.

Elle va impliquer au premier plan plusieurs acteurs qui nécessitent des renforcements de capacités spécifiques chacun en ce qui le concerne en vue d'assurer pleinement les missions qui seront les siennes à travers des thématiques et acteurs cibles :

- ❖ formation sur le Code de bonnes conduites au profit du personnel ;
- ❖ formation sur les activités de Surveillance et de suivi environnementaux du projet ;
- ❖ formation du comité de surveillance et suivi environnement et social sur le cadre environnemental et social de la Banque mondiale ;
- ❖ formation du personnel/travailleurs, prestataires et fournisseurs sur les risques liées à la réalisation du sous-projet sur les populations locales, notamment sur les thèmes suivants : Violences Basées sur le Genre (VBG), y compris les Exploitations et Abus Sexuels et Harcèlement Sexuel (EAS/HS), Violence Contre les Enfants (VCE), Mécanisme de Gestion des Plaintes (MGP), pollution et dommages pendant les travaux, hygiène, santé, sécurité au travail, code de bonne conduite, situation sécuritaire, etc.;
- ❖ suivi de la mise en œuvre des mesures d'accompagnement et le suivi du décompte des activités environnementales de chantier, etc. ;
- ❖ organisation de séances d'information, d'éducation et de communication (IEC) à l'intention des populations locales afin de mieux leur faire prendre conscience des risques liés à la mise en œuvre du Projet, et d'atténuer les risques. On prendra en compte les mesures préventives et de réponse de lutte contre la VBG, y compris les EAS/HS, tels que les Codes de Conduite, les MGP, etc.

Le tableau suivant présente les activités de renforcement de capacités.

Notice d'Impact Environnemental et Social des travaux de réhabilitation de la gare routière de Pouytenga, province du Kouritenga dans la région du Centre-Est (lot 2)

Tableau 30 : Programme de renforcement des capacités

Activités de renforcement de capacité	Thématiques	Indicateurs de performance	Objectifs de performance	Coûts
Sensibilisation des travailleurs au respect des us, coutumes et sur les interdits	Us, coutumes, mode de gestion	Séances de sensibilisation au respect des us, des coutumes et des interdits	Absence conflit lié au respect des us, des coutumes et des interdits	PM
Sensibilisation du personnel de chantier sur la gestion environnementale et en hygiène, santé et sécurité au travail.	Gestion de l'environnementale l'hygiène, la santé et la sécurité au travail	Nombre Séances de sensibilisation sur la gestion environnementale, hygiène, santé et sécurité réalisé	Culture santé-sécurité et gestion environnementale inculquée a tout le personnel	500 000
Sensibilisation du personnel de chantier et des populations locales sur les IST, VIH/SIDA.		Nombre de séances de sensibilisation sur les IST et le VIH/SIDA réalisé	Adoption de comportements responsables par tout le personnel de chantier	500 000
Information et sensibilisation des populations locales sur le déroulement des travaux et les consignes de circulation	Conduites à tenir sur et aux alentours du chantier	Diffusion régulière du déroulement des travaux et des consignes sur le chantier	Populations locales régulièrement informées du déroulement des travaux et respectent les consignes de circulation	500 000
Sensibilisation du personnel, des populations riveraines au respect des consignes de sécurité routière	Code de la route	Séances de sensibilisation sur le respect des consignes de sécurité routière	Zéro accident	500 000
Sensibilisation des travailleurs sur la drogue et l'alcool	Règlement intérieur du chantier	Séances de sensibilisation sur la drogue et l'alcool	Zéro accident	Inclus dans les coûts de l'entreprise

Notice d'Impact Environnemental et Social des travaux de réhabilitation de la gare routière de Pouytenga, province du Kouritenga dans la région du Centre-Est (lot 2)

Activités de renforcement de capacité	Thématiques	Indicateurs de performance	Objectifs de performance	Coûts
Formation des acteurs des comités de gestion des plaintes pour rendre opérationnel le MGP	Outils et méthodes de gestions des plaintes	Séances de sensibilisation sur la connaissance des modes de gestion des plaintes	Adoption de comportements responsables par tout le personnel de chantier	1 500 000
Sensibilisation via la communication pour le changement de comportement	Droits et devoirs des populations	Nombre de campagnes réalisées	Abandon du mariage forcé/des enfants	
Formation de comité villageois de lutte contre les VBG	VBG, causes, conséquences et gestion	Nombre de comités mise en place et formés	Implication des acteurs locaux dans la lutte contre les VBG	
Programme de formation à la transformation des produits locaux et appui à l'acquisition de matériels de transformation au profit des groupements ou associations de prises en charges des cas de VBG	Promotion de l'entrepreneuriat	Nombre d'association appuyée	Autonomisation des femmes	
		Nombre de bénéficiaire des formations		
Total				3 500 000

Source : KOUDOUGOU, B, élaboration du PGES, 2024

Le coût total de gestion des risques est estimé à trois millions cinq cent mille **(3 500 000) FCFA**.

10.10. Estimation du cout du PGES

Les coûts de mise en œuvre du PGES sont estimés sur la base des estimations des coûts des différents programmes du PGES, ils sont présentés dans le tableau suivant.

Tableau 31 : Estimation des couts du PGES

PROGRAMME/PLAN		MONTANTS (FCFA)
Programme des mesures d'atténuation et de compensation des impacts		8 500 000
Programme de suivi environnemental		3000 000
Programme de surveillance environnementale		1 500 000
Programme de renforcement des capacités		3 500 000
Plan de gestion des risques		4 000 000
Plans	Plan de gestion des ressources culturelles physiques	500 000
	Plan d'action relatifs aux déchets	1 000 000
	Plan d'action relatif à la circulation pendant les travaux	1 000 000
	Plan de mesures d'urgence	1 000 000
	Plan de réhabilitation et de fermeture	-
Total		24 000 000 FCFA

Source : Consultant mission d'élaboration du PGES, mars 2025.

Le coût global du PGES de la NIES s'élève à **vingt-quatre millions CFA (24 000 000) francs CFA**.

10.11. Chronogramme de mise en œuvre du PGES

Le tableau suivant présente le planning indicatif des activités de mise en œuvre des mesures environnementales et sociales.

N°	Activités majeures	Responsable	Mois					
			1	2	3	4	5	6
1	Signature du contrat avec l'entreprise en charge des travaux	PUDTR						
2	Information de Personnes ressources	PUDTR						
3	Rapportage mensuel	Entreprise PUDTR						
3	Élaboration des PGESC, PHSST de l'entreprise	Entreprise PUDTR						
4	Approbation des PGESC, PHSST de l'entreprise	PUDTR MDC						
5	Mise en œuvre des PGESC, PHSST de l'entreprise	Entreprise PUDTR/ANEVE MdC						
6	Exécution des travaux conformément au marché et au PGES et au PHSST du projet	Entreprise/MdC						
7	Contrôle du respect des mesures environnementales et sociales par l'entreprise	PUDTR/MdC						
8	Élaboration et mise en œuvre du programme de communication	PUDTR/Entreprises						
9	Sensibilisations sur les IST, VIH/SIDA, les GND,, VBG/EAS/HS etc.	Entreprise/MdC						
10	Exécution des activités de plantations d'arbres (saison pluvieuse)	Entreprise/DRE						
11	Remise en état de la base de vie et des pour la construction	Entreprise/PUDTR MdC						
12	Bilan de mise en œuvre des mesures environnementale et sociale de fin de chantier	PUDTR/ANEVE						
13	Réception environnementale et sociale du chantier	PUDTR/MdC/Entreprise						

Notice d'Impact Environnemental et Social des travaux de réhabilitation de la gare routière de Pouytenga, province du Kouritenga dans la région du Centre-Est (lot 2)

N°	Activités majeures	Responsable	Mois					
			1	2	3	4	5	6
14	Campagne de recueil des indicateurs de suivi et élaboration des rapports de suivi	PUDTR/ANEVE/MdC						

Source : Consultant, élaboration de la NIES de la gare routière, juillet 2024

11. PLAN DE FERMETURE / REHABILITATION

La réhabilitation de la gare routière de Pouytenga entrainera une modification locale de la végétation et du profil du sol. Le coût lié à la réhabilitation des zones d'activité des travaux sera inclus dans le contrat de l'entreprise en charge des travaux suivant les dispositions contractuelles avec l'entreprise chargée des travaux. Les objectifs du Plan de Réhabilitation des zones d'activités des travaux se résument à :

- respecter toutes les obligations réglementaires et contractuelles ;
- réhabiliter le site afin d'obtenir un usage post-fonctionnement qui sera compatible avec la vocation rurale de la commune ;
- Nettoyer et réhabilité les bases de chantier ;
- supprimer le risque pour la sécurité et la salubrité;
- remettre en état le site afin qu'il présente, à long terme, une configuration stable ;
- Remettre en état du site de la base vie .

11.4. Programme de réhabilitation

L'entreprise en charge du chantier devra réhabiliter les sites d'emprunt. Les plantations de compensation se feront de juillet à août qui constitue la période favorable.

Il sera opéré un bon suivi par l'Entreprise d'exécution pour permettre une plus grande réussite des activités de fermeture et de réhabilitation des bases et des zones d'emprunt de matériaux. Ce suivi concernera particulièrement les travaux de démantèlement des bases, de comblement et/ou revalorisation des zones d'emprunt, de nettoyage des bases et la réalisation des plantations de compensation.

Cette végétalisation sera suivie d'une sortie de constatation et d'approbation par les services locaux de la mairie, de l'environnement ainsi que par l'Ingénieur en charge du contrôle des travaux.

Les principaux indicateurs seront les différents rapports de constat d'exécution effective des activités de fermeture et de réhabilitation. Les satisfactions des besoins exprimés par les populations riveraines constitueront un second indicateur quant à la réussite de l'activité.

Le tableau ci-dessous résume les activités de suivi-évaluation de la réhabilitation et de la fermeture.

Tableau 32 : Suivi évaluation de la réhabilitation

Aspects	Périodes	Indicateurs	Responsables	Coûts FCFA
Nettoyage des bases et des sites	Construction Fermeture	PV de constatation du nettoyage	(i)Entreprise, (ii)DPE (iii)Mairie de Pouytenga MdC (iv)PUDTR	Inclus dans le coût du marché de l'entreprise
Remise en l'état de la base vie s	Construction Fermeture	Rapport de suivi	(i)Entreprise, (ii) DPE (iii)Mairie de Pouytenga MdC (iv)PUDTR	Inclus dans le coût du marché de l'entreprise

Notice d'Impact Environnemental et Social des travaux de réhabilitation de la gare routière de Pouytenga, province du Kouritenga dans la région du Centre-Est (lot 2)

Elimination adéquate des déchets	Fermeture	Rapport de suivi	(i)Entreprise, (ii) DPE (iii)Mairie de Pouytenga MdC (iv)PUDTR	Inclus dans le coût du marché de l'entreprise
Total				-

Source : consultant, mission élaboration NIES, juillet 2024

Notice d'Impact Environnemental et Social des travaux de réhabilitation de la gare routière de Pouytenga, province du Kouritenga dans la région du Centre-Est (lot 2)

12. CONSULTATIONS DES PARTIES PRENANTES

12.4. Objectifs de la consultation

L'objectif global de la consultation des parties prenantes dans le cadre des évaluations environnementales et sociales est d'associer les populations à la prise de décision concernant le sous-projet de réhabilitation de la gare routière de Pouytenga dans la province du Kouritenga région du Centre-Est conformément aux dispositions du PMPP du projet. Les objectifs spécifiques poursuivis par une telle démarche sont de :

- Fournir aux acteurs impliqués, une information juste et pertinente sur le projet, notamment son objectif, sa description assortie de ses impacts tant négatifs que positifs ainsi que les mesures de d'atténuations y relatives ;
- Asseoir les bases d'une mise en œuvre concertée et durable des actions prévues par le projet.
- recueillir les avis et propositions diverses des acteurs consultés dans l'option de les intégrer dans la conception et la mise en œuvre du projet.

12.5. Résultats de la consultation

Les consultations ont eu lieu avec la Direction Régionale de l'Economie et de la Planification du Centre-Est, la Direction Régionale en charge de l'Environnement du Centre-Est, la Direction Régionale en charge du Transport du Centre-Est, la Direction Régionale en charge des Infrastructures du Centre-Est, la Direction Régionale en charge du Commerce et de l'Industrie du Centre-Est. Au niveau Province elles ont concernées la Direction Provinciale en charge de l'Action Sociale, de la famille, de la solidarité nationale du Kouritenga, la Direction Provinciale en charge de l'Environnement du Kouritenga. Au niveau communal elles ont concerné le Président de la Délégation Spéciale de la Commune de Pouytenga, le Service départemental en charge de l'Environnement et le Médecin Chef du District Sanitaire de Pouytenga. A ce niveau les acteurs concernés par la gestion de la gare ont été aussi consultés. Au totale la consultation des parties prenantes et du public qui ont touché 62 personnes dont 16 femmes et 46 hommes. Elle s'est déroulée du 17 au 20 mai 2024. Pendant chacune des rencontres organisées, les objectifs et activités du projet, en termes d'enjeux économique, social, culturel, environnemental social, les différentes formes de violence qui peuvent être rencontrées ont été présentés et discutés avec les acteurs concernés. Ses rencontres ont eu pour but d'informer les populations sur le projet en cours et de demander leur adhésion.

12.5.1. Les acteurs rencontrés

Plusieurs acteurs ont été rencontrés lors de la réalisation de l'étude. Parmi ces acteurs, nous pouvons citer :

Le syndicat des transporteurs, la faitière des femmes de la gare et aussi les Commerçants.

Les photographies ci-dessous illustrent les consultations réalisées dans le cadre de la NIES du projet de réhabilitation de la gare dans la commune de Pouytenga Région du Centre-Est.

Quelques images de la consultation des acteurs.

Notice d'Impact Environnemental et Social des travaux de réhabilitation de la gare routière de Pouytenga, province du Kouritenga dans la région du Centre-Est (lot 2)



Photo 4: Rencontre avec le DRE/Centre-Est



Photo 5: Échange avec le Directeur Régional en Charge des Infrastructures



Photo 6: Rencontre avec la Directrice Régionale en charge de l'Action Sociale du Kouritenga

Notice d'Impact Environnemental et Social des travaux de réhabilitation de la gare routière de Pouytenga, province du Kouritenga dans la région du Centre-Est (lot 2)



Photo 7: Rencontre avec PDS de Pouytenga



Photo 8 : Rencontre avec les femmes de la gare de Pouytenga



Photo 9: Rencontre avec les commerçants de la gare de Pouytenga

Notice d'Impact Environnemental et Social des travaux de réhabilitation de la gare routière de Pouytenga, province du Kouritenga dans la région du Centre-Est (lot 2)



Photo 10: Rencontre avec le Syndicat de la gare de Pouytenga



Photo 11: Rencontre avec le Médecin Chef du District de Pouytenga

Le tableau 33 indique les dates des consultations des parties prenantes par acteurs et la synthèse des avis. Les Procès-Verbaux de ces rencontres sont en annexe.

Notice d'Impact Environnemental et Social des travaux de réhabilitation de la gare routière de Pouytenga, province du Kouritenga dans la région du Centre-Est (lot 2)

Tableau 33: Synthèse de la consultation des parties prenantes

N°	Les acteurs	Date de consultation	Nombre de participants	Points discutés	Préoccupations et craintes	Réponses apportées	Suggestions et recommandations	Disposition à prendre par le projet pour la mise en œuvre des suggestions et recommandations
1	Direction Régionale en charge de l'Environnement du Centre-Est	18/07/2024	01	- . Présentation du sous projet et de ses impacts probables -Préoccupations et craintes par rapport au projet, Suggestions et recommandations	Le DRE après avoir apprécié la démarche entreprise par le consultant a suggéré que les populations concernées par le projet soient bien informées et sensibilisées sur les activités du projet, afin de faciliter le travail des autres équipes chargées de la réalisation des infrastructures.	Les population seront impliqués dans la consultation et dans la mise en œuvre du sous projet	Il a aussi suggéré l'implication de la DPE Kouritenga et le service départemental de Pouytenga dans la mise en œuvre des activités. Il a terminé en recommandant au projet de bien prendre en compte les mesures environnementales pendant et après les travaux. (Voire PV en annexe pour les informations complémentaires)	Impliqué les service technique et le population dans la mise en œuvre du projet

Notice d'Impact Environnemental et Social des travaux de réhabilitation de la gare routière de Pouytenga, province du Kouritenga dans la région du Centre-Est (lot 2)

N°	Les acteurs	Date de consultation	Nombre de participants	Points discutés	Préoccupations et craintes	Réponses apportées	Suggestions et recommandations	Disposition à prendre par le projet pour la mise en œuvre des suggestions et recommandations
2	Direction Régionale du Développement Industriel, du Commerce, de l'Artisanat et des Petites et Moyennes Entreprises	18/07/2024	01	-. Présentation du sous projet et de ses impacts probables -Préoccupations et craintes par rapport au projet, Suggestions et recommandations	Monsieur de Directeur a apprécié positivement la démarche entreprise. Il a trouvé cette méthode de travail très participative. Il a souligné la présence d'une mosquée dans l'enceinte de la gare que pourrait souvent causer des troubles aux activités surtout pendant les heures de prière.	Les travaux du sous projet ne vont pas impacter la mosquées et vice versa	Une solution pourrait être la séparation de la mosquée avec la construction d'un mur	Prévoir de concert avec les parties intéressé un mur de séparation entre la gare et la mosquée pour évités les conflits

Notice d'Impact Environnemental et Social des travaux de réhabilitation de la gare routière de Pouytenga, province du Kouritenga dans la région du Centre-Est (lot 2)

N°	Les acteurs	Date de consultation	Nombre de participants	Points discutés	Préoccupations et craintes	Réponses apportées	Suggestions et recommandations	Disposition à prendre par le projet pour la mise en œuvre des suggestions et recommandations
3	Direction Régionale du Transport, de la Mobilité Urbaine et de la Sécurité Routière	18/07/2024	01	- . Présentation du sous projet et de ses impacts probables -Préoccupations et craintes par rapport au projet, Suggestions et recommandations	Madame la Directrice Régionale a salué la démarche et apprécié le projet car la gare de Pouytenga était dans une situation dégradée et seule la réhabilitation et la réorganisation des acteurs direct pourrait relancer les activités.	RAS	Elle a aussi suggéré le respect de la réglementation selon laquelle dans la gare on doit prévoir au moins 100 places assises pour les passagers. Aussi, elle a ajouté de prévoir un dispositif pour les personnes à mobilité limité (les handicapés)	prévoir un dispositif pour l'accessibilité de la gare aux personnes à mobilité limité (les handicapés)
4	Direction Régionale des Infrastructures et	18/07/2024	01	- . Présentation du sous projet et de	Quant à Monsieur le Directeur	Les acteurs des transports de la communes	il a suggéré de mener une large concertation avec	Prévoir une large concertation avec les acteurs du

Notice d'Impact Environnemental et Social des travaux de réhabilitation de la gare routière de Pouytenga, province du Kouritenga dans la région du Centre-Est (lot 2)

N°	Les acteurs	Date de consultation	Nombre de participants	Points discutés	Préoccupations et craintes	Réponses apportées	Suggestions et recommandations	Disposition à prendre par le projet pour la mise en œuvre des suggestions et recommandations
	du Désenclavement			ses impacts probables -Préoccupations et craintes par rapport au projet, Suggestions et recommandations	Régional a apprécié positivement la démarche entreprise. Il a trouvé cette méthode de travail très participative.	seront consultés pendant cette étude et pendant les travaux	les acteurs du transport afin qu'ils intègrent la gare après la réhabilitation.	transport pour une utilisation effective de l'infrastructure Mettre en place un comité de gestion de l'infrastructure
05	Direction Provinciale de l'Action Sociale, de la Famille, de la Solidarité Nationale du Kouritenga	18/07/2024	01	-. Présentation du sous projet et de ses impacts probables -Préoccupations et craintes par rapport au projet, Suggestions et recommandations	Après avoir salué la démarche inclusive de l'étude, madame la directrice a émise des préoccupations par rapport à l'accroissement probable des VBG, et autres	Un PGES, des mesures de prévention violences basées sur le genre (VGB), VCE, EAS/HS et un mécanisme de gestion des plaintes sont prévus dans le cadre de la mise	Elle a émis des recommandations pour la formation et de sensibilisation des parties prenantes sur les questions de VBG	Mettre en œuvre le PGES, et les mesures de préventions des violences basées sur le genre (VGB), VCE, EAS/HS et le mécanisme de gestion des plaintes dans la mise en œuvre du sous projet

Notice d'Impact Environnemental et Social des travaux de réhabilitation de la gare routière de Pouytenga, province du Kouritenga dans la région du Centre-Est (lot 2)

N°	Les acteurs	Date de consultation	Nombre de participants	Points discutés	Préoccupations et craintes	Réponses apportées	Suggestions et recommandations	Disposition à prendre par le projet pour la mise en œuvre des suggestions et recommandations
					formes de violences faites aux femmes et aux enfants.	en œuvre du sous projet		
06	Direction Provinciale de l'Environnement du Kouritenga	19/07/2024	01	- . Présentation du sous projet et de ses impacts probables -Préoccupations et craintes par rapport au projet, Suggestions et recommandations	Après avoir été informé des conditions de réalisation de l'étude, le Directeur Provincial a exprimé sa disponibilité à accompagner tout le processus en vue de la réalisation de la NIES ainsi que toutes les autres activités en lien avec le projet.	Remerciement pour la disponibilité a accompagné le projet.	RAS	Impliqué le service de l'environnement dans la mise en œuvre du sous projet

Notice d'Impact Environnemental et Social des travaux de réhabilitation de la gare routière de Pouytenga, province du Kouritenga dans la région du Centre-Est (lot 2)

N°	Les acteurs	Date de consultation	Nombre de participants	Points discutés	Préoccupations et craintes	Réponses apportées	Suggestions et recommandations	Disposition à prendre par le projet pour la mise en œuvre des suggestions et recommandations
	Mairie de Pouytenga	19/07/2024	02	-. Présentation du sous projet et de ses impacts probables -Préoccupations et craintes par rapport au projet, Suggestions et recommandations	Monsieur le Président de la Délégation spéciale et son premier vice-président, ont apprécié positivement le projet et la démarche du consultant dans la réalisation de l'étude. Les inquiétudes liés au désagréments pendant les travaux. Ils ont souligné leurs disponibilités à	Remerciement pour la disponibilité a accompagné le projet. Un PGES sera mis en œuvre pour atténuer les impacts du sous projet	Ils ont suggéré la prise en compte des préoccupations de tous les acteurs de mise en œuvre du projet. Le PDS a demandé de délocaliser les occupants de la gare pendant les travaux afin d'éviter les désagréments. Il a demandé la réalisation de boutiques de rue en face de la voie afin d'éviter le stationnement hors de la gare et de	Mettre en œuvre le PGES Redynamiser le comité de gestion de la gare Prévoir la réalisation de boutiques de rue

Notice d'Impact Environnemental et Social des travaux de réhabilitation de la gare routière de Pouytenga, province du Kouritenga dans la région du Centre-Est (lot 2)

N°	Les acteurs	Date de consultation	Nombre de participants	Points discutés	Préoccupations et craintes	Réponses apportées	Suggestions et recommandations	Disposition à prendre par le projet pour la mise en œuvre des suggestions et recommandations
					accompagner le projet		redynamiser le comité de gestion de la gare. La mise en œuvre d'un plan d'assainissement et de gestion des déchets de la gare	
7	Le Médecin Chef du District Sanitaire de Pouytenga	19/07/2024	01	- . Présentation du sous projet et de ses impacts probables -Préoccupations et craintes par rapport au projet, Suggestions et recommandations	Il a fait cas des décès qui sont constatés à la gare dont les raisons ne sont pas toujours connues.	Remerciement pour la disponibilité a accompagné le projet.	Pour pallier à tous les problèmes liés à la santé publique, il a suggéré de prévoir un cadre (local) pour les agents de santé à l'intérieur de la gare pour les campagnes de vaccination et le suivi des passagers.	Prévoir un local médical au niveau de la gare Prévoir l'éclairage publique la réhabilitation des locaux du service de santé pour améliorer les conditions de travail des agents

Notice d'Impact Environnemental et Social des travaux de réhabilitation de la gare routière de Pouytenga, province du Kouritenga dans la région du Centre-Est (lot 2)

N°	Les acteurs	Date de consultation	Nombre de participants	Points discutés	Préoccupations et craintes	Réponses apportées	Suggestions et recommandations	Disposition à prendre par le projet pour la mise en œuvre des suggestions et recommandations
							Il a par ailleurs suggérer l'éclairage de la gare afin de lutter contre l'insécurité (le banditisme, le vol et le consommation des stupéfiants) qui sont courants. Il a émis une doléance pour la réhabilitation des locaux du service de santé pour améliorer les conditions de travail des agents	

Notice d'Impact Environnemental et Social des travaux de réhabilitation de la gare routière de Pouytenga, province du Kouritenga dans la région du Centre-Est (lot 2)

N°	Les acteurs	Date de consultation	Nombre de participants	Points discutés	Préoccupations et craintes	Réponses apportées	Suggestions et recommandations	Disposition à prendre par le projet pour la mise en œuvre des suggestions et recommandations
8	Le Service Départemental de l'Environnement de Pouytenga	19/07/2024	01	- . Présentation du sous projet et de ses impacts probables -Préoccupations et craintes par rapport au projet, Suggestions et recommandations	Le chef de service a salué la démarche du consultant. Préoccupation liée à la gestion des déchets	Un PGES sera mis en œuvre pour atténuer les impacts du sous projet	Il a suggéré que pendant et après les travaux que les mesures environnementales soient bien respectées. Il a demandé que des poubelles soient installées au niveau de la gare pour la collecte des déchets et la réalisation des aménagements paysagers à l'intérieur et à la devanture de la gare.	Mettre en œuvre le PGES, Prévoir un mécanisme de gestion des déchets pendant l'exploitation, Réaliser des aménagements paysagers
9	Le Syndicat des Transporteurs de Pouytenga	19/07/2024		- . Présentation du sous projet et de	Les représentants du Syndicat ont	Un PGES sera mis en œuvre pour atténuer les	Les représentants du Syndicat ont apprécié	Diligenter la mise en œuvre du projet

Notice d'Impact Environnemental et Social des travaux de réhabilitation de la gare routière de Pouytenga, province du Kouritenga dans la région du Centre-Est (lot 2)

N°	Les acteurs	Date de consultation	Nombre de participants	Points discutés	Préoccupations et craintes	Réponses apportées	Suggestions et recommandations	Disposition à prendre par le projet pour la mise en œuvre des suggestions et recommandations
				ses impacts probables -Préoccupations et craintes par rapport au projet, Suggestions et recommandations	apprécié positivement le projet. Ils ont aussi demandé la mise en œuvre effective du projet dans les meilleurs délais car le besoin se fait sentir. Le syndicat a sollicité le pavage de toute la gare et le renforcement de l'éclairage à l'intérieur de la gare. Ils ont aussi sollicité la	impacts du sous projet	positivement le projet. Le syndicat a sollicité le pavage de toute la gare et le renforcement de l'éclairage à l'intérieur de la gare. Ils ont aussi sollicité la sécurisation de la gare. Enfin ils ont demandé la préservation des intérêts des occupants dans la gare pendant et après la réhabilitation.	Prévoir le Pavage et l'éclairage de la gare Prévoir un poste de sécurité à la gare

Notice d'Impact Environnemental et Social des travaux de réhabilitation de la gare routière de Pouytenga, province du Kouritenga dans la région du Centre-Est (lot 2)

N°	Les acteurs	Date de consultation	Nombre de participants	Points discutés	Préoccupations et craintes	Réponses apportées	Suggestions et recommandations	Disposition à prendre par le projet pour la mise en œuvre des suggestions et recommandations
					sécurisation de la gare. Enfin ils ont demandé la préservation des intérêts des occupants dans la gare pendant et après la réhabilitation.			
10	Les commerçant de la gare de Pouytenga	19/07/2024		- . Présentation du sous projet et de ses impacts probables -Préoccupations et craintes par rapport au projet, Suggestions et recommandations	Les commerçants de la gare ont apprécié la démarche du consultant. Ils ont insisté sur la préservation des intérêts des commerçants actuels de la	Un PGES sera mis en œuvre pour atténuer les impacts du sous projet Il n'y aura pas de déplacement des commerçants	Par ailleurs ils ont émis des doléances par rapport à la construction des boutiques de rue au profit des occupants actuels de la gare. Ils ont aussi sollicité la prise en compte de la main d'œuvre	Mettre en œuvre le PGES Recrutement de la main d'œuvre locale Construction des boutiques de rue

Notice d'Impact Environnemental et Social des travaux de réhabilitation de la gare routière de Pouytenga, province du Kouritenga dans la région du Centre-Est (lot 2)

N°	Les acteurs	Date de consultation	Nombre de participants	Points discutés	Préoccupations et craintes	Réponses apportées	Suggestions et recommandations	Disposition à prendre par le projet pour la mise en œuvre des suggestions et recommandations
					gare afin d'éviter que des personnes étrangères viennent occuper les places après la réhabilitation au détriment des anciens locataires		local pendant les travaux de réhabilitation de la gare.	
10	Les représentants des femmes de la gare de Pouytenga	19/07/2024		- . Présentation du sous projet et de ses impacts probables -Préoccupations et craintes par rapport au projet, Suggestions et recommandations	Elles ont trouvé la démarche très salutare et souhaite voir la concrétisation du projet pour le bonheur et l'amélioration des conditions de travail des occupants de la	Un PGES sera mis en œuvre pour atténuer/bonifier les impacts du sous projet Le genre sera pris en compte dans la mise en œuvre du sous projet et	Prendre en compte le genre dans le sous projet	Mettre en œuvre le PGES Tenir compte du genre dans l'exploitation de la gare (par exemple des toilettes distinctes pour femmes)

Notice d'Impact Environnemental et Social des travaux de réhabilitation de la gare routière de Pouytenga, province du Kouritenga dans la région du Centre-Est (lot 2)

N°	Les acteurs	Date de consultation	Nombre de participants	Points discutés	Préoccupations et craintes	Réponses apportées	Suggestions et recommandations	Disposition à prendre par le projet pour la mise en œuvre des suggestions et recommandations
					gare. Par ailleurs elles ont émis des préoccupations qui sont en outre la prise en compte de la préservation des intérêts des femmes occupantes actuelles après la réhabilitation de la gare.	l'exploitation de la gare		

Source : Consultant, 2024

12.5.2. Acceptabilité du projet

Les rencontres d'information, de consultation et de participation du public font ressortir que du projet de la réhabilitation de la gare routière de Pouytenga dans la Province du Kouritenga, région du Centre-Est répond à un besoin réel exprimé dans la localité concernée. Les populations et leurs autorités approuvent entièrement le projet.

L'analyse du comportement ou de la réaction des populations ou de leurs représentants par rapport à la réalisation du projet fait ressortir trois cas de figure résumant les raisons essentielles qui peuvent expliquer la relative facilité avec laquelle semble se dégager un certain consensus dans les secteurs concernés par le projet.

- Les populations souscrivent aux projets initiés par le PUDTR et ses partenaires Techniques et Financiers car disent-ils : La nouvelle gare apportera un plus à toutes les couches socio-économiques des localités concernées,
- Les impacts du projet dans l'ensemble sont bénéfiques pour les populations. En effet la réalisation du projet participerait au développement socio-économique et à l'amélioration des conditions et du cadre de vie des populations par la création d'emplois et de revenus qui seront générés ;

D'une manière générale, la réhabilitation de la gare donne la possibilité aux femmes et aux jeunes de diversifier leurs activités socio-économiques. Les passagers et les travailleurs auront un cadre idéal pour mener à bien leurs activités.

Au démarrage des travaux du projet, les jeunes espèrent trouver de l'emploi soit permanent ou temporaire.

12.6. Synthèse de la consultation du public

✓ Avis général sur le projet

La consultation du public a permis d'évaluer l'acceptabilité sociale du projet. Lors des missions de terrain, des entretiens individuels avec les acteurs concernés par le projet ont été organisés. Dans l'ensemble, ces personnes rencontrées adhèrent pleinement à la mise en œuvre du projet. En effet, la mise en œuvre du projet contribuera à améliorer les conditions de travail et par ricochet la santé des populations la diminution du taux de chômage à travers la création d'emplois et à la réduction de la pauvreté dans la commune de Pouytenga.

✓ Synthèse des préoccupations, craintes et questions

Pour l'essentiel, les acteurs et bénéficiaires du projet ont globalement apprécié le projet.

Ainsi les préoccupations, contraintes et des suggestions formulées, pour mieux garantir les conditions de réussite du projet ont été synthétisées comme suit.

- ✓ Les dommages sur les populations lors de la réalisation du projet sans compensation par l'entreprise en charge des travaux.
- ✓ la lenteur de la mise en œuvre du projet ;
- ✓ la bonne gestion des infrastructures (durabilité),
- ✓ la bonne fonctionnalité des comités de Gestion
- ✓ le risque d'abandon de la gare si les acteurs ne sont pas bien organisés et impliqués dans la gestion
- ✓ Prévoir de concert avec les parties intéressées un mur de séparation entre la gare et la mosquée pour éviter les conflits

Notice d'Impact Environnemental et Social des travaux de réhabilitation de la gare routière de Pouytenga, province du Kouritenga dans la région du Centre-Est (lot 2)

- ✓ prévoir un dispositif pour l'accessibilité de la gare aux personnes à mobilité limitée (les handicapés)
- ✓ Prévoir la réalisation de boutiques de rue
- ✓ Prévoir un local médical au niveau de la gare
- ✓ Prévoir l'éclairage public
- ✓ la réhabilitation des locaux du service de santé pour améliorer les conditions de travail des agents
- ✓ Prévoir le Pavage et l'éclairage de la gare
- ✓ Prévoir un poste de sécurité à la gare
- ✓ Tenir compte du genre dans l'exploitation de la gare (par exemple des toilettes distinctes pour femmes
- ✓ .

13. MECANISME DE GESTION DES PLAINTES ET RECLAMATIONS

Le Mécanisme de Gestion des Plaintes (MGP) est un processus mis en place pour recueillir, analyser et résoudre les préoccupations des parties prenantes d'un projet. Son objectif est de fournir un moyen rapide et accessible pour que les personnes lésées puissent exprimer leurs griefs et obtenir une réponse adaptée. Le MGP privilégie une résolution à l'amiable au niveau local, mais prévoit également des procédures formelles en cas de besoin, notamment pour les incidents liés à la violence basée sur le genre (VBG).

13.4. Les différents types de plaintes

Il s'agit dans cette section de décrire ici, la nature des plaintes, les types de plaintes et la procédure d'enregistrement et de traitement des plaintes.

- Nature des plaintes

Les plaintes pourront être catégorisées en deux (02) groupes : plaintes non sensibles et plaintes sensibles.

☞ **Les plaintes non sensibles** concernent le processus de mise en œuvre : elles peuvent concerner les choix, méthodes, résultats obtenus etc.

☞ **Les plaintes sensibles** portent habituellement sur des fautes personnelles telles que la corruption, la discrimination, les violences basées sur le Genre (VGB) notamment l'exploitation et abus sexuels et le harcèlement sexuel. Pour ce dernier cas, le sous-projet garantira aux usagers que les plaintes sensibles seront traitées de façon confidentielle, de manière à éviter éventuellement toutes représailles ou toute atteinte gratuite à la dignité des individus.

- Types de plaintes

Les problèmes qui peuvent apparaître sont les suivants : (i) erreurs dans l'identification des PAP et l'évaluation des biens ; (iii) conflit sur la propriété d'un bien ; ; (ix) conflit sur la propriété d'une activité artisanale/commerciale (propriétaire du fonds et exploitant différents, donc conflits sur le partage de l'indemnisation), (x) l'EAS/HS etc.

Outre cela, d'autres types de plaintes peuvent apparaître dans le cadre de la mise en œuvre du sous-projet. Il s'agit des :

Notice d'Impact Environnemental et Social des travaux de réhabilitation de la gare routière de Pouytenga, province du Kouritenga dans la région du Centre-Est (lot 2)

- incidents liés aux travaux (pollutions des eaux, poussières & fumées, accidents, nuisances sonores, etc.) ;
- problèmes liés à la sélection des prestataires ;
- doléances soumises par les populations riveraines et non résolues ;
- requêtes ou demandes de clarification sur les sous-projets ;
- des cas de dénonciations faites par des tiers.

13.5. Informations sur les procédures de dépôts et traitements des doléances

Les parties prenantes notamment les PAP sont informés des procédures d'enregistrement et de traitement des plaintes dans le cadre du PUDTR à travers le comité local de gestion des plaintes mis en place et formé par le sous-projet sur l'enregistrement et le traitement des plaintes.

Toutefois, les différentes procédures seront davantage expliquées et rappeler au cours de toutes les séances de consultation et sensibilisation du public précédant la mise à exécution du Plan de Réinstallation par l'expert social du sous-projet avec l'appui des comités de gestion des plaintes. Au niveau local, les langues locales (Mooré, Gourmantchéma, peuhl) seront utilisées pour les différentes communications. Ces procédures feront l'objet de communiqué radio et d'émissions radiophoniques au niveau local. Des registres seront également disponibles à cet effet au niveau des zones d'intervention. Au niveau des communes, des boîtes à idées ainsi que des affichages explicatifs seront aussi disponibles. Toutefois, les activités de diffusion du MGP se devra se poursuivre sur le terrain.

Le comité au niveau communal est régi par un arrêté communal de nomination de ses membres. Cet arrêté donne la composition, les attributions (les rôles et responsabilités) et le fonctionnement du comité.

13.6. Procédure d'enregistrement et gestion des plaintes

✓ Premier niveau de règlement des plaintes : Niveau Commune (COGEP-D)

Le comité Communal de gestion des plaintes est composé de dix (07) à onze (10) membres comme suit :

- le (01) Préfet qui en assure la présidence, ou son représentant ;
- un (01) rapporteur (le SG de la Mairie ou son représentant) ;
- deux (02) représentants du service technique de la Mairie (service de l'urbanisme et de l'habitat, service de l'action sociale, de la santé et de l'environnement) ;
- un (01) représentant des OSC/ONG, Groupements.
- une (01) représentante des organisations féminines du secteur concerné
- un (01) représentant des jeunes
- le chef coutumier de la localité ou son représentant en fonction du contexte sécuritaire des zones).

Toutes les plaintes enregistrées au niveau du comité villageois, y compris les plaintes déjà traitées en première instance sont transmises au point focal du comité communal qui est le Préfet. De même, tout membre du comité communal peut recevoir une plainte et l'enregistrer au niveau du registre disponible soit à la mairie, soit à la préfecture ou à la DREP. Les plaintes seront centralisées par la suite au niveau du point focal qui est le Préfet, et soumises au tri et au classement, par l'ensemble des membres du comité. Dès réception, la plainte est enregistrée au

Notice d'Impact Environnemental et Social des travaux de réhabilitation de la gare routière de Pouytenga, province du Kouritenga dans la région du Centre-Est (lot 2)

niveau du registre disponible au niveau de la commune et le formulaire d'enregistrement des plaintes.

Si les plaintes requièrent des investigations sur le terrain, des sorties de vérifications sont organisées par des membres désignés par le Président, en fonction de leur domaine de compétence. A l'issue de ces vérifications, le comité communal dresse un compte-rendu de la situation, avec des propositions de solutions, qu'il soumet à l'UCP pour avis.

Au cas où la plainte présente des aspects techniques qui requièrent l'intervention d'un membre de l'équipe du sous-projet, les dispositions sont prises par le sous-projet pour l'intervention des personnes dont l'expertise est requise.

Le délai maximal de traitement des plaintes par le comité communal ne doit pas excéder deux semaines (14) jours à compter de la date de réception. Pour les plaintes ne nécessitant pas d'investigation supplémentaire, la notification de la résolution est partagée dans le sept (07) jours suivant la date de réception.

Toutes les plaintes feront l'objet d'enregistrement dans le registre des plaintes disponible au niveau des villages et des communes, et la base de données gérée par les points focaux au niveau du sous-projet. En outre, les décisions prises seront documentées au moyen de procès-verbaux, prenant en compte l'acceptation ou non par le plaignant, des solutions proposées.

NB : les copies des différents formulaires de plaintes ainsi que toute la documentation sur le processus de traitement et de résolution des plaintes enregistrées des niveaux villageois et communaux, sont transmises au moins une fois par mois au point focal du comité national, pour faciliter le suivi et la mise à jour régulière de la base de données.

✓ Deuxième niveau de règlement des plaintes : Niveau National (CNGP)

Au plan national, les membres du comité sont les suivants :

- Le coordonnateur du PUDTR qui en assure la présidence ;
- Les (03) spécialistes en sauvegardes environnementale et sociale du PUDTR ;
- Les (02) spécialistes en sauvegardes environnementale et sociale des agences d'exécution;
- Un (01) représentant du service des ressources humaines ;
- Un (01) représentant du département de la communication du PUDTR ;
- Un (01) représentant du service de passation des marchés du PUDTR.
- Une (01) représentant du service de suivi évaluation du PUDTR

Sur ce, L'UCP peut également être saisie directement pour des cas de plaintes de la part de tiers. Dans son rôle de coordination de l'ensemble du sous-projet, l'UCP devra exécuter les tâches suivantes :

- assurer que le mécanisme de gestion des plaintes est fonctionnel ;
- suivre et documenter les plaintes (rapports trimestriels) et procéder à l'archivage physique et électronique des plaintes ;
- procéder en cas de besoin à la saisine des tribunaux et suivre les décisions de justice ainsi que leur exécution.

NB : Le MGP dans le cadre du sous-projet est extra-judiciaire de règlement des litiges à l'amiable à tous les échelons. Cela signifie que dans le principe, le niveau « Tribunaux compétents » n'est pas applicable dans le cas du sous-projet. Toutefois, conformément aux principes du droit constitutionnel des citoyens à recourir aux juridictionnels en cas de besoin,

les tribunaux compétents pourront être saisis par le plaignant en vue de la satisfaction de leurs plaintes. Dans ce cas, au niveau juridictionnel, seul le juge peut fixer un délai.

Le Président du comité national peut alors faire appel aux personnes ressources nécessaires, y compris celles qui n'interviennent pas dans le mécanisme, pour le règlement de la plainte. Étant entendu que les plaintes EAS/HS ne font l'objet de règlement à l'amiable. Pour rappel, les plaintes relatives aux EAS/HS ne devront en aucun cas être gérées par les comités communaux même si ce comité est saisi car elle devrait référer la plainte au point focal de l'OCADES.

13.7. Plaintes sensibles, tels que celles liées à l'EAS / HS

Le dispositif de gestion des plaintes mis en place par le PUDTR inclut un processus et des procédures pour que les plaintes puissent être formulées de manière anonyme, avec des mesures spécifiques pour s'assurer qu'il est accessible aux plaintes sensibles tels que les plaintes liées aux incidents d'EAS /HS.

Il faut noter que l'enregistrement des plaintes EAS / HS ne peut pas être effectué dans les mêmes registres que les autres plaintes tel qu'évoqué au point précédent. Pour rappel, les plaintes relatives aux EAS/HS ne devront en aucun cas être gérées par les comités villageois. De plus, les modes de résolution à l'amiable ne seront jamais retenus pour les plaintes EAS/HS. Ce type de plaintes est traité conformément aux directives du protocole de référencement du PUDTR. En effet, une ONG (ex OCADES) sera mandatée par le sous-projet à cet effet. A ce titre, un point focal est recruté au niveau de la commune d'intervention du PUDTR pour l'enregistrement et le traitement de ce type de plainte. Les activités d'information et de sensibilisation sur la prévention et la gestion des questions relatives aux VBG sera mené.

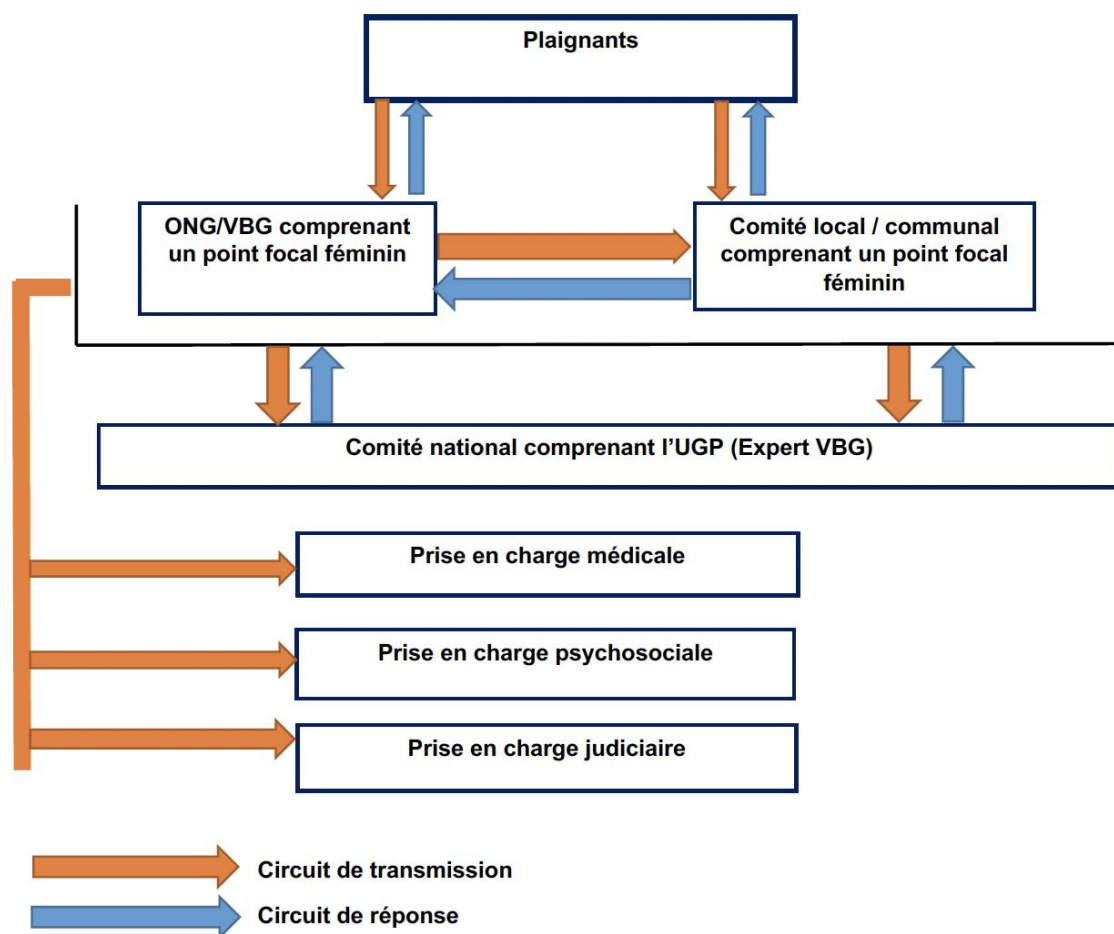
Toutes les plaintes EAS/HS seront transférées à l'UCP qui en informera immédiatement l'équipe de la banque mondiale et produira un rapport en réunissant toutes les informations complémentaires. Des dispositions seront prises au niveau de l'UCP pour associer toutes les personnes et structures compétentes à la résolution de ces plaintes.

La nature spécifique de l'exploitation et des abus sexuels et du harcèlement sexuel nécessite des mesures adaptées pour le signalement et le traitement sûr et éthique de ces allégations par le biais de mécanismes de plaintes. En effet, la confidentialité et le respect du consentement de la plaignante seront particulièrement garantis pour les plaintes liées à l'EAS / HS en raison de leur nature sensible et des représailles potentielles infligées à la plaignante/survivante par l'agresseur ainsi que sa famille ou sa communauté. Par exemple, le MGP inclue l'option de soumettre une plainte anonyme et il y a un registre séparé pour les plaintes EAS/HS afin de garantir la confidentialité via l'ONG mandaté

Le rôle des membres du comité au niveau local se limitera à recevoir la plainte, la renvoyer au prestataire de services VBG local et, avec le consentement du plaignant, transférer la plainte au comité au niveau national, qui gèrera la plainte (vérifier le lien avec le sous-projet, proposer des sanctions, etc.).

L'organigramme faisant état des niveaux de gestion est ci-dessous

Notice d'Impact Environnemental et Social des travaux de réhabilitation de la gare routière de Pouytenga, province du Kouritenga dans la région du Centre-Est (lot 2)



Cet organisme souligne la nécessité d'apporter un traitement spécifique pour les plaintes EAS/HS. Il ne s'agit néanmoins pas de créer deux MGP séparés, mais de s'assurer que la gestion des plaintes EAS/HS se fasse de manière appropriée et qu'elle soit fondée sur une approche centrée sur les survivant/es.

N.B : Les survivant/es peuvent avoir accès à des services de prise en charge médicale, psychosociale et juridique si elles/ils le souhaitent.

La Banque sera informée par le Comité national de toute plainte formulée et de la résolution de cette plainte.

Figure 2 : Organigramme du Mécanisme de gestion des plaintes EAS/HS

Source : MGP du PUDTR, 2022

CONCLUSION

La réalisation du projet de la réhabilitation de la Gare dans la commune de Ouahigouya apportera des avantages sociaux et économiques évidents aux populations dans la zone du projet. Ces impacts positifs se manifesteront en termes d'amélioration des infrastructures de transport et d'accueil des voyageurs, l'amélioration des conditions de travail des bénéficiaires, l'amélioration de la sécurité au niveau des infrastructures, la réduction de la pauvreté, le développement socio-économique de la commune. Aussi, le renforcement des capacités de gestion environnementale donnera lieu à une meilleure gestion des déchets provenant de la mise en œuvre du projet et de l'exploitation de la gare.

Quant aux impacts négatifs, ils se résument principalement aux envols de poussière, à la production des déchets, aux nuisances sonores, à la perturbation des voies de circulation pendant la réalisation des travaux, aux risques d'accidents lors des travaux, etc. En déclenchant des Normes environnementales et sociales de la Banque Mondiale, en le classant dans la catégorie B selon la réglementation Environnementale Nationale, elles ont rendu nécessaires la présente Notice d'impact environnementale et sociale assortie d'un PGES destiné à prendre en charge les impacts négatifs induits par le sous projet sur l'environnement et les populations ; toutes choses qui contribueront à minimiser les impacts négatifs liés à la mise en œuvre des activités du projet mais aussi à bonifier les impacts positifs.

Ce Plan de Gestion Environnementale et Sociale (PGES) élaboré, inclut les éléments clefs de la gestion environnementale et sociale ainsi que la mise en œuvre, le suivi et la surveillance des mesures, les responsabilités institutionnelles et le budget. Le PGES inclut également des mesures de renforcement technique ; des mesures de formation et de sensibilisation ; des bonnes pratiques en matière d'hygiène et Suivi/Evaluation des activités du projet.

La mise en œuvre des activités sera assurée par la coordination du projet sous la supervision de l'Expert en Sauvegarde Environnementale et Sociale du projet avec l'implication des services techniques de l'Etat, la mairie, le bureau de contrôle. Le programme de suivi portera sur le suivi permanent et l'évaluation annuelle. La mise en œuvre du PGES est estimée à la somme vingt-quatre millions francs CFA (24 000 000) francs CFA.

Les échanges avec les différents acteurs et bénéficiaires montrent pour l'essentiel une bonne appréciation du projet. Le consensus général a porté sur les recommandations suivantes :

- la réalisation très rapide du sous projet ;
- l'implication et la formation du conseil communal dans le suivi des activités du projet ;
- le recrutement des jeunes de la localité au titre de main d'œuvre non qualifiée ;
- la formation des bénéficiaires pour l'entretien des équipements ;
- la dynamisation du comité de gestion de la Gare ;
- etc.

BIBLIOGRAPHIE

- Banque Mondiale 2017.** Cadre environnemental et social de la Banque mondiale, 121 p
- Martin Fecteau, 1997.** Etude d'impact environnementale : analyse comparative des méthodes de cotation. Université du Québec, Rapport de recherche. 119p.
- MINEFID, OCTOBRE 2013.** Politique Nationale de Développement Durable au Burkina Faso. 88p
- Pierre A., et al, 2010.** L'évaluation des impacts sur l'environnement. Processus, acteurs et pratique pour un développement durable. Presses Internationales. 398 p.
- MEEA, Janvier 2020.** Guide Général de Réalisation des Etudes et Notice d'Impact sur l'Environnement, Juillet 2007.
- BURKINA FASO, 2009.** Loi N° 034-2009/an du 16 juin 2009 portant régime foncier rural et décrets d'application. 92 p.
- BURKINA FASO, 2015.** Le Décret N°2015-1187/PRES-TRANS/PM/MERH/MATD /MME/MS/MARHASA/MRA/MICA/MHU/MIDT/MCT du 22 octobre 2015, portant conditions et procédures de réalisation et de validation de l'évaluation environnementale stratégique, de l'étude et de la Notice d'impact environnemental et social,
- BURKINA FASO, 2009.** Loi N° 034-2009/an du 16 juin 2009 portant régime foncier Rural et décrets d'application. 92 p.
- Burkina Faso, 2013.** Loi 006-2013/AN du 02/04/2013 portant code de l'environnement au Burkina Faso
- Burkina Faso, 2011.** Loi 003-2011/AN du 05/04/2011 portant code forestier au Burkina Faso
- IGB, 2002.** Base des données de l'occupation des terres-années 2002/Institut Géographique du Burkina
- Commune de Pouytenga, 2020.** Plan Communal de Développement, mairie de Diapangou, 114p ;
- MERH, 2015 :** Décret N°2015-1187 portant conditions et procédures de réalisation et de validation de l'évaluation environnementale et sociale stratégique, de l'étude et de la notice d'impact environnemental et social ;
- FAO, ISRIC, 1994.** Directives pour la description des sols. 3ème édition (révisée), FAO, Rome ;
- HYDRO-QUEBEC, 1995.** Rapport de synthèse des études environnementales de la phase 2 de l'avant-projet. Volume 4 : Recueil des méthodes ;
- INSD, 2020.** Résultats préliminaires du recensement général de la population et de l'habitat de 2019, 52 p. ;
- Institut de la Francophonie pour le développement durable et Université Senghor, 2019.** Évaluations environnementales des politiques et projets de développement [Sous la direction de Yelkouni, M. et E.L. Ngo-Samnick]. IFDD, Québec, Canada, 272 p.
- PUDTR, 2024.** Terme de référence pour le recrutement de consultants Individuels pour l'élaboration deux (2) Notices d'Impact Environnemental et Social (NIES) des sous projets de construction et de réhabilitation de gares routières respectivement dans les communes de Réo et Pouytenga, dans les régions du Centre-Ouest et Centre-Est 18 P;
- PUDTR, 2020.** Mécanisme de Gestion des Plaintes (MGP) du PUDTR, 46 p ;
- PUDTR, 2020.** Cadre de Gestion Environnementale et Sociale (CGES) du PUDTR ; 332p.

Notice d'Impact Environnemental et Social des travaux de réhabilitation de la gare routière de Pouytenga, province du Kouritenga dans la région du Centre-Est (lot 2)

ANNEXES

Annexe 1 : PV des rencontres individuelles

MINISTERE DE L'ECONOMIE DES
FINANCES ET DE LA PROSPECTIVE

SECRETARIAT GENERAL

PROJET D'URGENCE DE DEVELOPPEMENT
TERRITORIAL ET DE RESILIENCE

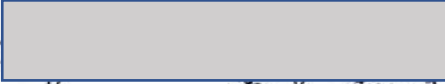
BURKINA FASO

Unité - Progrès - Justice



Procès-verbal de consultation individuelle

L'an deux mil vingt-quatre et le 18/ Juillet à Tenkodogo a eu lieu une rencontre d'informations et d'échanges s'inscrivant dans le cadre de l'élaboration de deux (02) Notices d'Impact Environnemental et Social (NIES) pour les travaux sous-projet de construction et de réhabilitation de gares routières respectivement dans les communes de Réo et de Pouytenga dans les régions du Centre-Ouest et du Centre-Est (lot 2).

A participé à cette rencontre, Mme/Mr 

(Fonction) Directeur Régional (Service) Infrastructure
(Commune/Région)

Les principaux points suivants ont été discutés :

- Présentation du projet de réhabilitation de la gare de Pouytenga

A l'issue des échanges, les préoccupations et recommandations peuvent être résumés comme suit :
Au titre des préoccupations et craintes :

- Les axes sont souvent abandonnés par les transporteurs

Au titre des suggestions et recommandations :

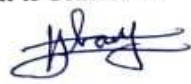
- Mener des caches de concentration onertes avec les transporteurs
- Mettre en place un Comité de gestion des infrastructures

Ont signé :

La personne-ressource



Pour le Consultant


NEBE A. Karim

Notice d'Impact Environnemental et Social des travaux de réhabilitation de la gare routière de Pouytenga, province du Kouritenga dans la région du Centre-Est (lot 2)

MINISTRE DE L'ECONOMIE DES
FINANCES ET DE LA PROSPECTIVE

SECRETARIAT GENERAL

PROJET D'URGENCE DE DEVELOPPEMENT
TERRITORIAL ET DE RESILIENCE

BURKINA FASO

Unité - Progrès - Justice



Procès-verbal de consultation individuelle

L'an deux mil vingt-quatre et le 18 Juillet à Tenkodogo, a eu lieu une rencontre d'informations et d'échanges s'inscrivant dans le cadre de l'élaboration de deux (02) Notices d'Impact Environnemental et Social (NIES) pour les travaux sous-projet de construction et de réhabilitation de gares routières respectivement dans les communes de Réo et de Pouytenga dans les régions du Centre-Ouest et du Centre-Est (lot 2).

A participé à cette rencontre, Mme/Mr

(Fonction) Directrice Régionale

(Commune/Région)

(Service)

Transport

Les principaux points suivants ont été discutés :

- la présentation du projet
- l'avis des autorités sur le projet

A l'issue des échanges, les préoccupations et recommandations peuvent être résumés comme suit :
Au titre des préoccupations et craintes :

- la non fréquentation des usagers (transporteurs) de la gare.

Au titre des suggestions et recommandations :

- Tenir compte des 100 places assises prévu par la réglementation.
- Prevoir des dispositifs pour les personnes à mobilité réduite.
- Impliquer et inviter les transporteurs et simple à adhérer au projet.
- Prevoir l'éclairage de la gare.

La personne-ressource

Pour le Consultant

NEBE A. Kaimi

Notice d'Impact Environnemental et Social des travaux de réhabilitation de la gare routière de Pouytenga, province du Kouritenga dans la région du Centre-Est (lot 2)

MINISTERE DE L'ECONOMIE DES
FINANCES ET DE LA PROSPECTIVE

SECRETARIAT GENERAL

PROJET D'URGENCE DE DEVELOPPEMENT
TERRITORIAL ET DE RESILIENCE

BURKINA FASO

Unité - Progrès - Justice



Procès-verbal de consultation individuelle

L'an deux mil vingt-quatre et le 18 Juillet à Tenkodogo, a eu lieu une rencontre d'informations et d'échanges s'inscrivant dans le cadre de l'élaboration de deux (02) Notices d'Impact Environnemental et Social (NIES) pour les travaux sous-projet de construction et de réhabilitation de gares routières respectivement dans les communes de Réo et de Pouytenga dans les régions du Centre-Ouest et du Centre-Est (lot 2).

A participé à cette rencontre, Mme/Mr ...

(Fonction) DREP / Centre

(Commune/Région)

Les principaux points suivants ont été discutés :

- Présentation du projet de réhabilitation de la gare.
- Demande de l'avis du DREP et Conseils plébiscite.

A l'issue des échanges, les préoccupations et recommandations peuvent être résumés comme suit :

Au titre des préoccupations et craintes :

- Ecoute - L'entente et la cohésion entre les populations bénéficiaires.

Au titre des suggestions et recommandations :

- Ecouter les bénéficiaires de l'infrastructure.
- Prendre en compte leur préoccupations.

Ont signé :

La personne-ressource

Pour le Consultant

NEBE A. Karim

Notice d'Impact Environnemental et Social des travaux de réhabilitation de la gare routière de Pouytenga, province du Kouritenga dans la région du Centre-Est (lot 2)

MINISTERE DE L'ECONOMIE DES
FINANCES ET DE LA PROSPECTIVE

SECRETARIAT GENERAL

PROJET D'URGENCE DE DEVELOPPEMENT
TERRITORIAL ET DE RESILIENCE

BURKINA FASO

Unité - Progrès - Justice



Procès-verbal de consultation individuelle

L'an deux mil vingt-quatre et le 18 Juillet à Tenkodogo, a eu lieu une rencontre d'informations et d'échanges s'inscrivant dans le cadre de l'élaboration de deux (02) Notices d'Impact Environnemental et Social (NIES) pour les travaux sous-projet de construction et de réhabilitation de gares routières respectivement dans les communes de Réo et de Pouytenga dans les régions du Centre-Ouest et du Centre-Est (lot 2).

A participé à cette rencontre, Mme/Mr ...

(Fonction) DREP / Centre Lot (Service)
(Commune/Région)

Les principaux points suivants ont été discutés :

- Présentation du projet de réhabilitation de la gare.
- Demande de l'avis du DREP et Conseils pluriatique.

A l'issue des échanges, les préoccupations et recommandations peuvent être résumés comme suit :

Au titre des préoccupations et craintes :

- Ecoute - L'entente et la cohésion entre les populations bénéficiaires.

Au titre des suggestions et recommandations :

- Ecouter les bénéficiaires de l'infrastructure.
- Prendre en compte leur préoccupations.

Ont signé :

La personne-ressource

Pour le Consultant

NEBIE A. Kaïm

Notice d'Impact Environnemental et Social des travaux de réhabilitation de la gare routière de Pouytenga, province du Kouritenga dans la région du Centre-Est (lot 2)

MINISTRE DE L'ECONOMIE DES
FINANCES ET DE LA PROSPECTIVE

SECRETARIAT GENERAL

PROJET D'URGENCE DE DEVELOPPEMENT
TERRITORIAL ET DE RESILIENCE

BURKINA FASO

Unité - Progrès - Justice

PUDTR
Projet d'urgence de développement
territorial et de résilience

Procès-verbal de consultation individuelle

L'an deux mil vingt-quatre et le 18 Juillet à Tenkodogo, a eu lieu une rencontre d'informations et d'échanges s'inscrivant dans le cadre de l'élaboration de deux (02) Notices d'Impact Environnemental et Social (NIES) pour les travaux sous-projet de construction et de réhabilitation de gares routières respectivement dans les communes de Réo et de Pouytenga dans les régions du Centre-Ouest et du Centre-Est (lot 2)

A participé à cette rencontre, M^{me}/Mr

(Fonction) Directeur Régional (Service) Environnement
(Commune/Région) Centre Est

Les principaux points suivants ont été discutés :

- Présentation du Projet de réhabilitation de la gare
- Présentation des impacts et les mesures d'atténuation.

A l'issue des échanges, les préoccupations et recommandations peuvent être résumés comme suit :

Au titre des préoccupations et craintes :

- Partager le rapport avec le service pour un suivi de la mise en œuvre du P.G.E.S.

Au titre des suggestions et recommandations :

- Informer les agents terrain (Collaborer) avec les agents, sur le terrain pendant les travaux.
- Minimiser dans la mesure du possible les effets néfastes sur l'Environnement.

Ont signé :

La personne-ressource



Pour le Consultant


NEBE Abdoul Karim

Notice d'Impact Environnemental et Social des travaux de réhabilitation de la gare routière de Pouytenga, province du Kouritenga dans la région du Centre-Est (lot 2)

MINISTRE DE L'ECONOMIE DES
FINANCES ET DE LA PROSPECTIVE

SECRETARIAT GENERAL

PROJET D'URGENCE DE DEVELOPPEMENT
TERRITORIAL ET DE RESILIENCE

BURKINA FASO

Unité - Progrès - Justice

PUDTR
Projet d'urgence de Développement
Territorial et de Résilience

Procès-verbal de consultation individuelle

L'an deux mil vingt-quatre et le 18 Juillet à Tenkodogo, a eu lieu une rencontre d'informations et d'échanges s'inscrivant dans le cadre de l'élaboration de deux (02) Notices d'Impact Environnemental et Social (NIES) pour les travaux sous-projet de construction et de réhabilitation de gares routières respectivement dans les communes de Réo et de Pouytenga dans les régions du Centre-Ouest et du Centre-Est (lot 2).

A participé à cette rencontre, Mme/Mr

(Fonction) Directeur Régional
(Commune/Région) Centre-Est

Les principaux points suivants ont été discutés :

- Présentation du projet de réhabilitation
- L'implication possible de la Direction en charge du commerce dans le fonctionnement de la gare

A l'issue des échanges, les préoccupations et recommandations peuvent être résumés comme suit :

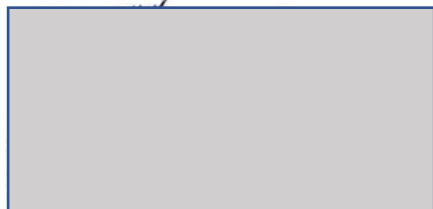
Au titre des préoccupations et craintes :

- Présence de la mosquée dans l'aire de la gare qui peut causer des difficultés à long terme pour le fonctionnement de la gare.

Au titre des suggestions et recommandations :

- Faire un aménagement pour séparer la gare de la mosquée (Voir si possible faire une limite)
- Mettre un comité de Gestion en Place avant la fin des travaux
- Mettre des infrastructures commerciales (Cafétéria, boutique)

La personne-ressource



Pour le Consultant

NÉBÉ Abdoul
Karim

Notice d'Impact Environnemental et Social des travaux de réhabilitation de la gare routière de Pouytenga, province du Kouritenga dans la région du Centre-Est (lot 2)

MINISTRE DE L'ECONOMIE DES
FINANCES ET DE LA PROSPECTIVE

SECRETARIAT GENERAL

PROJET D'URGENCE DE DEVELOPPEMENT
TERRITORIAL ET DE RESILIENCE

BURKINA FASO

Unité - Progrès - Justice

PUDTR
Projet d'urgence de Développement
Territorial et de Résilience

Procès-verbal de consultation individuelle

L'an deux mil vingt-quatre et le 19/07/2024 à la mairie de Pouytenga
eu lieu une rencontre d'informations et d'échanges s'inscrivant dans le cadre de l'élaboration de deux
(02) Notices d'Impact Environnemental et Social (NIES) pour les travaux sous-projet de
construction et de réhabilitation de gares routières respectivement dans les communes de Réo
et de Pouytenga dans les régions du Centre-Ouest et du Centre-Est (lot 2)

A participé à cette rencontre, Mme/Mr ...

(Fonction) Personne Ressource (Service) Service des DS
de Pouytenga (Commune/Région) Centre-Est

Les principaux points suivants ont été discutés :

- Présentation du projet de réhabilitation de la gare.
- Présentation des impacts sur les activités des occupants.

A l'issue des échanges, les préoccupations et recommandations peuvent être résumés comme suit :

Au titre des préoccupations et craintes :

- Perturbation des activités des occupants de la gare routière.

Au titre des suggestions et recommandations :

- Sensibiliser les occupants avant les travaux.
- Mettre du pare' dans la gare.
- Construire des boutiques de rue autour la gare.
- Sensibiliser les occupants et les passagers sur les différents types de violence à la gare.

Ont signé :

La personne-ressource

Pour le Consultant

NEBIE A. Karim

Notice d'Impact Environnemental et Social des travaux de réhabilitation de la gare routière de Pouytenga, province du Kouritenga dans la région du Centre-Est (lot 2)

MINISTERE DE L'ECONOMIE DES
FINANCES ET DE LA PROSPECTIVE

SECRETARIAT GENERAL

PROJET D'URGENCE DE DEVELOPPEMENT
TERRITORIAL ET DE RESILIENCE

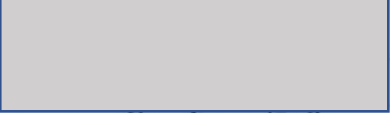
BURKINA FASO

Unité - Progrès - Justice



Procès-verbal de consultation individuelle

L'an deux mil vingt-quatre et le 19 Juillet à Pouytenga a eu lieu une rencontre d'informations et d'échanges s'inscrivant dans le cadre de l'élaboration de deux (02) Notices d'Impact Environnemental et Social (NIES) pour les travaux sous-projet de construction et de réhabilitation de gares routières respectivement dans les communes de Réo et de Pouytenga dans les régions du Centre-Ouest et du Centre-Est (lot 2).

A participé à cette rencontre, Mme/Mr 

(Fonction) Chef de Service

Pouytenga (Commune/Région) Centre Est

Les principaux points suivants ont été discutés :

- Présentation du Projet
- les impacts potentiels des travaux sur l'environnement
- les mesures d'atténuation des impacts

A l'issue des échanges, les préoccupations et recommandations peuvent être résumés comme suit :

Au titre des préoccupations et craintes :

- Non respect des mesures environnementales pendant les travaux

Au titre des suggestions et recommandations :

- Installer des poubelles au niveau de la gare
- Prendre en compte les mesures environnementales
- Prevoir des aménagements paysagers en impliquant le service de l'environnement

Ont signé :

La personne-ressource



Pour le Consultant


NEBRE A. Karim

Notice d'Impact Environnemental et Social des travaux de réhabilitation de la gare routière de Pouytenga, province du Kouritenga dans la région du Centre-Est (lot 2)

MINISTERE DE L'ECONOMIE DES
FINANCES ET DE LA PROSPECTIVE

SECRETARIAT GENERAL

PROJET D'URGENCE DE DEVELOPPEMENT
TERRITORIAL ET DE RESILIENCE

BURKINA FASO

Unité - Progrès - Justice

PUDTR
Projet d'urgence de développement
territorial et de résilience

Procès-verbal de consultation individuelle

L'an deux mil vingt-quatre et le Six neuf juillet à la mairie de Pouytenga a eu lieu une rencontre d'informations et d'échanges s'inscrivant dans le cadre de l'élaboration de deux (02) Notices d'Impact Environnemental et Social (NIES) pour les travaux sous-projet de construction et de réhabilitation de gares routières respectivement dans les communes de Réo et de Pouytenga dans les régions du Centre-Ouest et du Centre-Est (lot 2).

A participé à cette rencontre, Mme/Mr [REDACTED]

(Fonction) PDS
Pouytenga (Commune/Région) Centre - EA

Les principaux points suivants ont été discutés :

- Présentation du projet de réhabilitation
- Besoin d'accompagnement de la Commune pour la réussite du projet de réhabilitation

A l'issue des échanges, les préoccupations et recommandations peuvent être résumés comme suit :
Au titre des préoccupations et craintes :

- Rea présence d'une masquée à l'intérieur de la gare. Comment gérer pendant les travaux.
- Descalisation des occupants actuels de la gare.

Au titre des suggestions et recommandations :

- Realiser des boutiques de rue en face de la voie pour éviter les stationnements anarchiques.
- Mettre en oeuvre un plan d'assainissement et de gestion des déchets.
- Dynamiser la comité de gestion.

Ont signé :

La personne-ressource



Pour le Consultant

[Signature]
NEBIE A. Karim

Notice d'Impact Environnemental et Social des travaux de réhabilitation de la gare routière de Pouytenga, province du Kouritenga dans la région du Centre-Est (lot 2)

MINISTERE DE L'ECONOMIE DES
FINANCES ET DE LA PROSPECTIVE

SECRETARIAT GENERAL

PROJET D'URGENCE DE DEVELOPPEMENT
TERRITORIAL ET DE RESILIENCE

BURKINA FASO

Unité - Progrès - Justice



Procès-verbal de consultation individuelle

L'an deux mil vingt-quatre et le 18 Juillet à Koupela, a eu lieu une rencontre d'informations et d'échanges s'inscrivant dans le cadre de l'élaboration de deux (02) Notices d'Impact Environnemental et Social (NIES) pour les travaux sous-projet de construction et de réhabilitation de gares routières respectivement dans les communes de Réo et de Pouytenga dans les régions du Centre-Ouest et du Centre-Est (lot 2).

A participé à cette rencontre, Mme/Mr

(Fonction) Directrice Provinciale (Service) SPARKINGTARI
(Commune/Région)

Les principaux points suivants ont été discutés :

- Présentation du projet
- Avoir des informations sur les cas possibles de VBG

A l'issue des échanges, les préoccupations et recommandations peuvent être résumés comme suit :

Au titre des préoccupations et craintes :

- L'accroissement probable des cas de VBG notamment les violences sexuelles, physiques, psychologiques
- La non prise en compte du genre dans la mise en œuvre du projet.

Au titre des suggestions et recommandations :

- Informer toutes les parties prenantes sur les questions de VBG
- Intensifier les sensibilisations sur les VBG
- Prendre compte des besoins spécifiques de toutes les couches sociales (femmes, handicapés, ...)

Ont signé :

La personne-ressource



Pour le Consultant

NEBE A. Kaïm

Annexe 2 : PV de la rencontre avec les commerçants de Pouytenga

MINISTRE DE L'ECONOMIE DES
FINANCES ET DE LA PROSPECTIVE

SECRETARIAT GENERAL

PROJET D'URGENCE DE DEVELOPPEMENT
TERRITORIAL ET DE RESILIENCE

BURKINA FASO

Unité - Progrès - Justice



PROCES-VERBAL DE CONSULTATION DU PUBLIC (focus)

L'an deux mille vingt-quatre et le douze neuf du mois de juillet s'est tenue à partir de 17h35 mn, à Pouytenga, sous la présidence de KABORE Moustapha, une séance d'information et de consultation publique qui s'inscrit dans le cadre de l'élaboration de deux (02) Notices d'Impact Environnemental et Social (NIES) pour les travaux sous-projet de construction et de réhabilitation de gares routières respectivement dans les communes de Réo et de Pouytenga dans les régions du Centre-Ouest et du Centre-Est (lot 2).

Etaient présents à cette rencontre (liste complète ci-jointe) :

- ✓ Voici liste de présence des Commerçants
- ✓
- ✓

Les principaux points suivants qui ont été discutés :

- la présentation du projet de construction et de réhabilitation de la gare et de ses impacts
- les avis, les préoccupations et les suggestions émis par les parties prenantes

Les attentes et préoccupations de l'assistance :

- construction des boutiques de rue à la devanture de la gare.
- favoriser les commerçants occupants actuels de la gare dans la mise en location des boutiques de rue.
- favoriser le recrutement de la main d'œuvre locale dans le projet de réhabilitation de la gare

Les réponses apportées par le consultant animateur :

- le consultant a rassuré les parties prenantes que leurs doléances seront transmises aux responsables du Projet pour appréciation avec intérêt.

Les recommandations suivantes ont été formulées :

- Prendre des dispositions pour protéger les intérêts des commerçants occupants actuels de la gare.
- Paver toute la cour de la gare pour plus d'hygiène des lieux.

Notice d'Impact Environnemental et Social des travaux de réhabilitation de la gare routière de Pouytenga, province du Kouritenga dans la région du Centre-Est (lot 2)

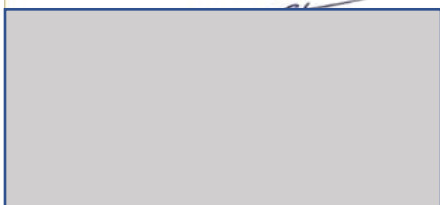
sensibiliser tous les occupants de la gare avant
le début des activités.

La séance a été levée à 12H15mn

Fait à Pouytenga, le 19/07/2024

Ont signé :

Pour le focus



Pour le Consultant


NEDJE A. Karim

21/2

LISTE DE PRESENCES

De focus groups dans le cadre de la réalisation de deux (02) Notices d'Impact Environnemental et Social (NIES) des sous-projet de construction et de réhabilitation de gares routières respectivement dans les communes de Réo et de Pouytenga dans les régions du Centre-Ouest et du Centre-Est (lot 2)

Groupe d'acteurs : *Communauté et Transports*

Région : *Centre-Est* Lieu : *Gare de Pouytenga* Date : *19.07.2024*

N°	NOMS ET PRENOMS	SEXE	AGE (ans)	FONCTION/STRUCTURE	CONTACTS (Tél, Email)	SIGNATURES
01		F	≤35			<i>[Signature]</i>
02						<i>[Signature]</i>
03						<i>[Signature]</i>
04						<i>[Signature]</i>
05						<i>[Signature]</i>

Notice d'Impact Environnemental et Social des travaux de réhabilitation de la gare routière de Pouytenga, province du Kouritenga dans la région du Centre-Est (lot 2)

N°	NOMS ET PRENOMS	SEXE		AGE (ans)		FONCTION/STRUCTURE	CONTACTS (Tél, Email)	SIGNATURES
		M	F	≤35	>35			
06						Transporteur	70-74-98-73	
07								
08								
09								
10								
11								
12								
13								
14								

2/2

LISTE DE PRESENCES

De focus groups dans le cadre de la réalisation de deux (02) Notices d'Impact Environnemental et Social (NIES) des sous-projet de construction et de réhabilitation de gares routières respectivement dans les communes de Réo et de Pouytenga dans les régions du Centre-Ouest et du Centre-Est (lot 2)

Groupe d'acteurs : *Communes de Réo et de Pouytenga* et *Associations* et *Associations*

Région : *Centre-Est* Lieu : *Gare de Pouytenga* Date : *19/07/2024*

		SEXE		AGE (ans)	FONCTION/STRUCTURE	CONTACTS (Tél., Email)	SIGNATURES
		M	F				
01							
02							
03							
04							
05							

11

Annexe 3 : PV de la rencontre avec les transporteurs de Pouytenga

MINISTERE DE L'ECONOMIE DES
FINANCES ET DE LA PROSPECTIVE

SECRETARIAT GENERAL

PROJET D'URGENCE DE DEVELOPPEMENT
TERRITORIAL ET DE RESILIENCE

BURKINA FASO

Unité - Progrès - Justice



PROCES-VERBAL DE CONSULTATION DU PUBLIC (focus)

L'an deux mille vingt-quatre et le des neuf du mois de juillet s'est tenue à partir de 10h30 mn, à Pouytenga, sous la présidence de Koudougou Salif, une séance d'information et de consultation publique qui s'inscrit dans le cadre de l'élaboration de deux (02) Notices d'Impact Environnemental et Social (NIES) pour les travaux sous-projet de construction et de réhabilitation de gares routières respectivement dans les communes de Réo et de Pouytenga dans les régions du Centre-Ouest et du Centre-Est (lot 2).

Etaient présents à cette rencontre (liste complète ci-jointe) :

- ✓ Les membres du Syndicat (Voir liste de
- ✓ présence
- ✓

Les principaux points suivants qui ont été discutés :

- la présentation du Projet de réhabilitation de la gare
- la présentation des impacts du Projet
- les échanges sur les avis, les propositions et les préoccupations des parties prenantes

Les attentes et préoccupations de l'assistance :

- la prise en compte du passage du n° de la gare
- le renforcement de l'éclairage de la gare
- la sécurisation de la gare par des agents de sécurité

Les réponses apportées par le consultant / animateur :

Préciser le consultant la nature des parties prenantes de la pertinence de leur demande et une suite sera donnée après examen du Projet.

Les recommandations suivantes ont été formulées :

- Rendre des dispositions pour sécuriser la gare par des agents de sécurité
- préserver les intérêts des occupants actuels de la gare

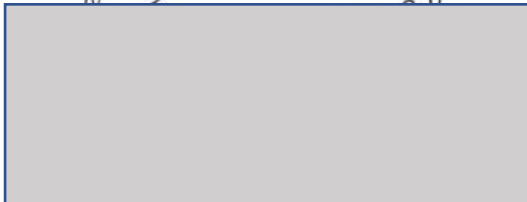
Notice d'Impact Environnemental et Social des travaux de réhabilitation de la gare routière de Pouytenga, province du Kouritenga dans la région du Centre-Est (lot 2)

La séance a été levée à. *M. H. O. M. N.*

Fait à *Pouytenga*..., le *19/07*.../..... 2024

Ont signé :

Pour le focus



Pour le Consultant



NEBE. A. Kaïm

LISTE DE PRESENCES

De focus groups dans le cadre de la réalisation de deux (02) Notices d'Impact Environnemental et Social (NIES) des sous-projet de construction et de réhabilitation de gares routières respectivement dans les communes de Réo et de Pouytenga dans les régions du Centre-Ouest et du Centre-Est (lot 2)

Groupe d'acteurs : *Syndicat des transporteurs de la gare de Pouytenga.*

Région : *Centre-Est* Lieu : *Gare de Pouytenga* Date : *19/07/2024*

N°	NOMS ET PRENOMS	SEXE		AGE (ans)	FONCTION/STRUCTURE	CONTACTS (Tél, Email)	SIGNATURES
		M	F				
01				X			
02				X			
03				X			
04				X			
05				X			

Notice d'Impact Environnemental et Social des travaux de réhabilitation de la gare routière de Pouytenga, province du Kouritenga dans la région du Centre-Est (lot 2)

N°	NOMS ET PRENOMS	SEXE		AGE (ans)	FONCTION/STRUCTURE	CONTACTS (Tél., Email)	SIGNATURES
		M	F				
06		☒		☒	Membre		<i>Soubert</i>
07		☒		☒	Membre		<i>Qu</i>
08		☒		☒	Membre		<i>Soubert</i>
09		☒		☒	Membre		<i>21</i>
10							
11							
12							
13							
14							

Annexe 4 : PV de la rencontre avec les femmes commerçantes de Pouytenga

MINISTRE DE L'ECONOMIE DES
FINANCES ET DE LA PROSPECTIVE

SECRETARIAT GENERAL

PROJET D'URGENCE DE DEVELOPPEMENT
TERRITORIAL ET DE RESILIENCE

BURKINA FASO

Unité - Progrès - Justice

PUDTR
Projet d'urgence de développement
territorial et de résilience

PROCES-VERBAL DE CONSULTATION DU PUBLIC (focus)

L'an deux mille vingt-quatre et le dix-neuf du mois de Juillet s'est tenue à partir de 14 h.30 mn. à Pouytenga sous la présidence de Madame Balima Azara une séance d'information et de consultation publique qui s'inscrit dans le cadre de l'élaboration de deux (02) Notices d'Impact Environnemental et Social (NIES) pour les travaux sous-projet de construction et de réhabilitation de gares routières respectivement dans les communes de Réo et de Pouytenga dans les régions du Centre-Ouest et du Centre-Est (lot 2).

Etaient présents à cette rencontre (liste complète ci-jointe) :

- ✓ les représentantes des commerçantes
- ✓ de la gare (voir liste de présence en
- ✓ annexe 2)

Les principaux points suivants qui ont été discutés :

- présentation du projet et de ses impacts (positifs et négatifs) sur les femmes de la gare
- Echange sur les avis, avis et préoccupations, suggestion des parties prenantes.

Les attentes et préoccupations de l'assistance :

- Prendre en compte les intérêts des femmes de la gare.
- Aménager les places pour les activités des femmes

Les réponses apportées par le consultant/animateur :

- Après la réhabilitation, la commune en collaboration avec le Comité de Gestion et les autres acteurs veilleront à ce que les intérêts des femmes soient préservés.

Les recommandations suivantes ont été formulées :

- Faire un recensement des femmes occupant le site actuel et les réinstaller après les travaux.
- Subventionner si possible les activités des

Notice d'Impact Environnemental et Social des travaux de réhabilitation de la gare routière de
Pouytenga, province du Kouritenga dans la région du Centre-Est (lot 2)

Jeunes...

Accélérer les travaux
Trouver un nouveau site pour les
commerçantes en attendant la fin des travaux.

La séance a été levée à 16^h 30 mn

Fait à Pouytenga, le 19 Juillet 2024

Ont signé :

Pour le Consultant


NEBIE Abdoul Karim

LISTE DE PRESENCES

De focus groups dans le cadre de la réalisation de deux (02) Notices d'Impact Environnemental et Social (NIES) des sous-projet de construction et de réhabilitation de gares routières respectivement dans les communes de Réo et de Pouytenga dans les régions du Centre-Ouest et du Centre-Est (lot 2)

Groupe d'acteurs :Commerçants de la gare de Pouytenga.....

Région : Centre-Est Lieu : Gare de Pouytenga Date : 19/07/2024

N°	NOMS ET PRENOMS	SEXE		AGE (ans)	FONCTION/STRUCTURE	CONTACTS (Tél, Email)	SIGNATURES
		M	F				
01		+		+	Commerçant		
02		+		+	"		
03		+		+	"		
04		+		+	"		
05		+		+	"		

Notice d'Impact Environnemental et Social des travaux de réhabilitation de la gare routière de Pouytenga, province du Kouritenga dans la région du Centre-Est (lot 2)

		M F		(ans)		(Tél, Email)		SIGNATURES	
				≤35	>35				
06		✓	✓	✓	✗	Commers auto		✓	✓
07		✓			+	"		✓	
08		✓	✓			"		✓	
09		✓	✓			"		✓	
10		✓		✓		"			
11		✓	✓			"			
12		✓	✓			"			
13		✓	✓			"			
14									
15									
16									
17									
18									
19									
20									
21									
22									
23									
24									
25									
26									
27									
28									
29									
30									
31									
32									
33									
34									
35									
36									
37									
38									
39									
40									
41									
42									
43									
44									
45									
46									
47									
48									
49									
50									
51									
52									
53									
54									
55									
56									
57									
58									
59									
60									
61									
62									
63									
64									
65									
66									
67									
68									
69									
70									
71									
72									
73									
74									
75									
76									
77									
78									
79									
80									
81									
82									
83									
84									
85									
86									
87									
88									
89									
90									
91									
92									
93									
94									
95									
96									
97									
98									
99									
100									

N°	NOMS ET PRENOMS	SEXE		AGE (ans)		FONCTION/STRUCTURE	CONTACTS (Tél., Email)	SIGNATURES
		M	F	≤35	>35			
		+		+		Directeur		
			X	X	X			
		+		X	X			
		X						
		X		X	X			
		X		X	X			
		+		+				

Annexe 6 : Plan Hygiène Santé Sécurité Environnement

Un plan Hygiène Santé Sécurité et Environnement (HSSE) sera élaboré et mis en œuvre par l'Entreprise de construction pour la protection des milieux naturels contre les sources de pollution issues des activités de chantiers, pour assurer des conditions de travail sûres et saines aux travailleurs, et prévenir, éviter ou réduire les risques et les impacts sur la santé et la sécurité aussi bien des employés que des riverains.

Le plan HSSE est un document produit par l'Entreprise avant le début du chantier, soumis à l'approbation du MDC du Maître d'ouvrage, et qui décrit l'ensemble des mesures qui seront appliquées par l'Entreprise (et ses sous-traitants) pour assurer la bonne gestion des questions d'hygiène, de sécurité et d'environnement.

Dans le cadre des travaux de réhabilitation de la gare routière, le plan HSSE inclura :

- une description des moyens humains et matériels de l'Entreprise pour la protection environnementale et sociale, conformément au PGES, ainsi que la liste des règles HSSE appliquées au personnel et aux sous-traitants ;
- un plan de formation et de sensibilisation du personnel aux obligations HSSE du chantier, incluant en particulier, un programme de formation à tous les employés et aux sous-traitants concernant les règles HSSE ;
- la description de la prise en charge de la problématique santé liée au chantier. Les moyens mis en œuvre par l'Entreprise dans le domaine de la santé devront couvrir ses propres besoins mais également les besoins de ses sous-traitants.

L'Entreprise devra prendre en charge les tierces personnes victimes d'accidents conséquences au chantier. La gestion de la santé inclut notamment :

- des sessions de formation pour les employés sur les problématiques sanitaires locales éventuelles ;
- le suivi préventif des travailleurs (visites médicales) ;
- la mise à disposition des services de santé et de première urgence ;
- des assurances et la disponibilité de moyens de transports médicalisés d'urgence pour les accidents graves ;
- un programme de sensibilisation et de dépistage précoce du personnel pour les maladies suivantes : VIH/SIDA, IST, , paludisme ;
- la description des points suivants :
 - l'installation de chantier ;
 - les voies de circulation propres au chantier (entre les lieux de construction, de stockage, de remblais et de déblais) qui doivent être organisées de façon à ne pas empiéter sur les voies de circulation publiques ;
 - le planning des approvisionnements du chantier ;
 - les lieux de stockage temporaire des matériaux et des matériels ;
 - les mesures de protection et de confinement mises en œuvre pour le stockage et la manipulation des produits chimiques et des liquides polluants ;
 - les zones de remblai et de déblais, et les mesures mises en œuvre pour limiter l'érosion pendant les travaux et végétaliser en fin de chantier ;
- une description des modes de collecte et de traitement des déchets liquides et solides du chantier ; □ les règles de circulations et d'approvisionnement du chantier :

Notice d'Impact Environnemental et Social des travaux de réhabilitation de la gare routière de Pouytenga, province du Kouritenga dans la région du Centre-Est (lot 2)

- définition d'horaires d'approvisionnement (interdits avant 06 h et après 18 h, ainsi que les samedis et dimanches) ;
- limitation des vitesses à 40 km/h sur les routes bitumées et 30 km/h sur les pistes, et d'autres mesures seront mises en œuvre pour contrôler et limiter la vitesse des véhicules ;
- entretien des véhicules et contrôle des émissions des bruits des véhicules (inférieur à 70 dB mesurés à 1 m de la source sonore) ;
- entretien des véhicules et contrôle des émissions de gaz d'échappements, par vérification de la conformité des moteurs et véhicules ;
- aménagements de plateformes pour le nettoyage des véhicules.

Tous les éléments ci-dessus ne pouvant être déterminés en début de chantier, le plan HSSE doit être considéré comme un document évolutif que l'Entreprise mettra à jour en fonction de l'avancée du chantier et du programme des travaux. Chaque mise à jour sera soumise à l'approbation du BC.

Annexe 7 : Clauses environnementales et sociales à insérer dans les DAO et dans les marches de travaux

Les présentes clauses sont destinées à aider les personnes en charge de la rédaction de dossiers d'appels d'offres et des marchés d'exécution des travaux (cahiers des prescriptions techniques), afin qu'elles puissent intégrer dans ces documents des prescriptions permettant d'optimiser la protection de l'environnement et du milieu socio-économique. Les clauses sont spécifiques à toutes les activités de chantier pouvant être sources de nuisances environnementales et sociales. Elles devront être incluses dans les dossiers d'exécution des travaux dont elles constituent une partie intégrante.

Directives Environnementales pour les Entreprises contractantes

De façon générale, les entreprises chargées des travaux de réhabilitation de la gare routière devront aussi respecter les directives environnementales et sociales suivantes :

- o Disposer des autorisations nécessaires en conformité avec les lois et règlements en vigueur
- o Etablir un règlement de chantier (ce que l'on permet et ne permet pas dans les chantiers) et un code de bonne conduite
- o Mener une campagne d'information et de sensibilisation des riverains avant les travaux
- o Veiller au respect des mesures d'hygiène et de sécurité des installations de chantiers
- o Procéder à la signalisation des travaux
- o Employer la main d'œuvre locale en priorité
- o Veiller au respect des règles de sécurité lors des travaux
- o Protéger les propriétés avoisinantes du chantier
- o Eviter au maximum la production de poussières et de bruits
- o Assurer la collecte et l'élimination écologique des déchets issus des travaux
- o Mener des campagnes de sensibilisation sur les IST/VIH/SIDA, COVID-19 les VBG et en particulier les EAS/HS
- o Impliquer étroitement les services techniques locaux dans le suivi de la mise en œuvre
- o Veiller au respect des espèces végétales protégées lors des travaux
- o Fournir des équipements de protection individuelle aux travailleurs

Respect des lois et réglementations nationales :

Notice d'Impact Environnemental et Social des travaux de réhabilitation de la gare routière de Pouytenga, province du Kouritenga dans la région du Centre-Est (lot 2)

Le Contractant et ses sous-traitants doivent : connaître, respecter et appliquer les lois et règlements en vigueur dans le pays et relatifs à l'environnement, à l'élimination des déchets solides et liquides, aux normes de rejet et de bruit, aux heures de travail, etc. ; prendre toutes les mesures appropriées en vue de minimiser les atteintes à l'environnement ; assumer la responsabilité de toute réclamation liée au non-respect de l'environnement.

Permis et autorisations avant les travaux

Toute réalisation de travaux doit faire l'objet d'une procédure préalable d'information et d'autorisations administratives. Avant de commencer les travaux, le Contractant doit se procurer tous les permis nécessaires pour la réalisation des travaux prévus dans le contrat : autorisations délivrées par les collectivités locales, les services forestiers (en cas de déboisement, d'élague, etc.), les gestionnaires de réseaux, etc. Avant le démarrage des travaux, le Contractant doit se concerter avec les riverains avec lesquels il peut prendre des arrangements facilitant le déroulement des chantiers.

Réunion de démarrage des travaux

Avant le démarrage des travaux, le Contractant et le Maître d'œuvre doivent organiser des réunions avec les autorités, les représentants des populations situées dans la zone du projet et les services techniques compétents, pour les informer de la consistance des travaux à réaliser et leur durée, des itinéraires concernés et les emplacements susceptibles d'être affectés. Cette réunion permettra aussi au Maître d'ouvrage de recueillir les observations des populations, de les sensibiliser sur les enjeux environnementaux et sociaux et sur leurs relations avec les ouvriers.

Préparation et libération du site- Respect des emprises et des tracés

Le Contractant devra informer les populations concernées avant toute activité de destruction de champs, vergers, maraîchers requis dans le cadre du projet. La libération de l'emprise doit se faire selon un calendrier défini en accord avec les populations affectées et le Maître d'ouvrage. Avant l'installation et le début des travaux, le Contractant doit s'assurer que les indemnités/compensations sont effectivement payées aux ayants-droits par le Maître d'ouvrage. Le Contractant doit respecter les emprises et les tracés définis par le projet et en aucun cas il ne devra s'en éloigner sous peine. Tous les préjudices liés au non-respect des tracés et emprises définis sont de sa responsabilité et les réparations à sa charge.

Repérage des réseaux des concessionnaires

Avant le démarrage des travaux, le Contractant doit instruire une procédure de repérage des réseaux des concessionnaires (eau potable, électricité, téléphone, égout, etc.) sur un plan qui sera formalisée par un Procès-verbal signé par toutes les parties (Entrepreneur, Maître d'œuvre, concessionnaires).

Libération des domaines public et privé

Le Contractant doit savoir que le périmètre d'utilité publique lié à l'opération est le périmètre susceptible d'être concerné par les travaux. Les travaux ne peuvent débuter dans les zones concernées par les emprises privées que lorsque celles-ci sont libérées à la suite d'une procédure de compensation.

Exploitation des emprunts et carrières

L'entreprise en charge des travaux doit réaliser des évaluations environnementales spécifiques (Notice d'impact environnemental et social, prescription environnementale et sociale...) avant l'exploitation des zones d'emprunts et des carrières.

Programme de gestion environnementale et sociale :

Le Contractant doit établir et soumettre, à l'approbation du Maître d'œuvre, un programme détaillé de gestion environnementale et sociale de chantier.

Affichage du règlement intérieur et sensibilisation du personnel et faire signer le code de bonne conduite par chaque employé

Le Contractant doit afficher un règlement intérieur de façon visible dans les diverses installations de la base-vie prescrivant spécifiquement : le respect des us et coutumes locales ; la protection contre les IST/VIH/SIDA et la COVID-19; les règles d'hygiène et les mesures de sécurité. Le

Notice d'Impact Environnemental et Social des travaux de réhabilitation de la gare routière de Pouytenga, province du Kouritenga dans la région du Centre-Est (lot 2)

Contractant doit sensibiliser son personnel notamment sur le respect des us et coutumes des populations de la région où sont effectués les travaux et sur les risques des IST, VIH/SIDA et COVID-19 VBG/EAS/HS et veiller à les faire signer un code de bonne conduite

Emploi de la main d'œuvre locale : Le Contractant est tenu d'engager (en dehors de son personnel cadre technique) le plus de main-d'œuvre possible dans la zone où les travaux sont réalisés.

Code de bonne conduite : Tout le personnel et ouvriers de l'entreprise et de ses sous-traitants doit signer le code de bonne conduite qui sera annexé à son contrat.

Reboisement de compensation : Le contractant doit inclure aussi les activités de reboisement de compensation en l'occurrence les quantités et les obligations de l'entreprise en termes d'entretien jusqu'à la réception définitive.

Prélèvement des agrégats et des eaux : Le contractant a l'obligation de paiement des taxes de prélèvement des agrégats et des eaux.

Responsable HSE : le contractant doit veiller au recrutement d'un responsable HSE en tenant compte du niveau, des compétences.

Site d'emprunt : Le contractant doit réaliser des évaluations environnementales et sociales assorties d'un PGES pour les sites d'emprunt.

Protection de toutes fouilles et excavations : Le contractant a l'obligation de procéder à une protection de toutes fouilles et excavations contre les accidents y compris les noyades.

Respect des horaires de travail : Le Contractant doit s'assurer que les horaires de travail respectent les lois et règlements nationaux en vigueur. Le Contractant doit éviter d'exécuter les travaux pendant les heures de repos, les dimanches et les jours fériés.

Protection du personnel de chantier : Le Contractant doit mettre à disposition du personnel de chantier des tenues de travail correctes réglementaires et en bon état, ainsi que tous les accessoires de protection et de sécurité propres à leurs activités (casques, bottes, ceintures, masques, gants, lunettes, etc.). Le Contractant doit veiller au port scrupuleux des équipements de protection sur le chantier. Un contrôle permanent doit être effectué à cet effet et, en cas de manquement, des mesures coercitives (avertissement, mise à pied, renvoi) doivent être appliquées au personnel concerné.

Responsable Hygiène, Sécurité et Environnement

Le Contractant doit désigner un responsable Hygiène/Sécurité/Environnement qui veillera à ce que les règles d'hygiène, de sécurité et de protection de l'environnement sont rigoureusement suivies par tous et à tous les niveaux d'exécution, tant pour les travailleurs que pour la population et autres personnes en contact avec le chantier. Il doit mettre en place un service médical courant et d'urgence à la base-vie, adapté à l'effectif de son personnel. Le Contractant doit interdire l'accès du chantier au public, le protéger par des balises et des panneaux de signalisation, indiquer les différents accès et prendre toutes les mesures d'ordre et de sécurité propres à éviter les accidents. Aussi, pour ce qui concerne le prélèvement des agrégats, l'entreprise a l'obligation de paiement des taxes de prélèvement de ces agrégats à la commune.

Mesures Contre les entraves à la circulation

Le Contractant doit éviter d'obstruer les accès publics. Il doit maintenir en permanence la circulation et l'accès des riverains en cours de travaux. Le Contractant veillera à ce qu'aucune fouille ou tranchée ne reste ouverte la nuit, sans signalisation adéquate acceptée par le Maître d'œuvre. Le Contractant doit veiller à ce que les déviations provisoires permettent une circulation sans danger.

Repli de chantier et réaménagement : A toute libération de site, le Contractant laisse les lieux propres à leur affectation immédiate. Il ne peut être libéré de ses engagements et de sa responsabilité concernant leur usage sans qu'il ait formellement fait constater ce bon état. Le Contractant réalisera

Notice d'Impact Environnemental et Social des travaux de réhabilitation de la gare routière de Pouytenga, province du Kouritenga dans la région du Centre-Est (lot 2)

tous les aménagements nécessaires à la remise en état des lieux. Il est tenu de replier tous ses équipements et matériaux et ne peut les abandonner sur le site ou les environs.

Protection des zones instables : Lors du démantèlement d'ouvrages en milieux instables, le Contractant doit prendre les précautions suivantes pour ne pas accentuer l'instabilité du sol : (i) éviter toute circulation lourde et toute surcharge dans la zone d'instabilité ; (ii) conserver autant que possible le couvert végétal ou reconstituer celui-ci en utilisant des espèces locales appropriées en cas de risques d'érosion.

Notification des constats

Le Maître d'œuvre notifie par écrit au Contractant tous les cas de défaut ou non-exécution des mesures environnementales et sociales. Le Contractant doit redresser tout manquement aux prescriptions dûment notifiées à lui par le Maître d'œuvre. La reprise des travaux ou les travaux supplémentaires découlant du non-respect des clauses sont à la charge du Contractant.

Notification des accidents/incidents

L'Entrepreneur doit notifier le Maître d'Ouvrage dans les 24 heures tout accident ou incident en lien avec les travaux, qui a ou est susceptible d'avoir de graves conséquences sur l'environnement ou les communautés touchées

Sanction

En application des dispositions contractuelles, le non-respect des clauses environnementales et sociales, dûment constaté par le Maître d'œuvre, peut être un motif de résiliation du contrat.

Signalisation des travaux

Le Contractant doit placer, préalablement à l'ouverture des chantiers et chaque fois que de besoin, une pré-signalisation et une signalisation des chantiers à longue distance (sortie de carrières ou de bases-vie, circuit utilisé par les engins, etc.) qui répond aux lois et règlements en vigueur.

Protection des zones et ouvrages agricoles

Le calendrier des travaux doit être établi afin de limiter les perturbations des activités agricoles. Les principales périodes d'activité agricoles (semences, récoltes, séchage, ...) devront en particulier être connues afin d'adapter l'échéancier à ces périodes.

Protection des milieux humides, de la faune et de la flore

Il est interdit au Contractant d'effectuer des aménagements temporaires (aires d'entreposage et de stationnement, chemins de contournement ou de travail, etc.) dans des milieux humides

Protection des sites sacrés et des sites archéologiques

Le Contractant doit prendre toutes les dispositions nécessaires pour respecter les sites culturels et culturels (cimetières, sites sacrés, etc.) dans le voisinage des travaux et ne pas leur porter atteintes. Pour cela, elle devra s'assurer au préalable de leur typologie et de leur implantation avant le démarrage des travaux. Si, au cours des travaux, des vestiges d'intérêt culturel, historique ou archéologique sont découverts, le Contractant doit suivre la procédure suivante : (i) arrêter les travaux dans la zone concernée ; (ii) aviser immédiatement le Maître d'œuvre qui doit prendre des dispositions afin de protéger le site pour éviter toute destruction ; un périmètre de protection doit être identifié et matérialisé sur le site et aucune activité ne devra s'y dérouler; (iii) s'interdire d'enlever et de déplacer les objets et les vestiges. Les travaux doivent être suspendus à l'intérieur du périmètre de protection jusqu'à ce que l'organisme national responsable des sites historiques et archéologiques ait donné l'autorisation de les poursuivre.

Mesures d'abattage d'arbres et de déboisement

En cas de déboisement, les arbres abattus doivent être découpés et stockés à des endroits agréés par le Maître d'œuvre. Les populations riveraines doivent être informées de la possibilité qu'elles ont de pouvoir disposer de ce bois à leur convenance. Les arbres abattus ne doivent pas être abandonnés sur place, ni brûlés ni enfouis sous les matériaux de terrassement.

Prévention des feux de brousse

Notice d'Impact Environnemental et Social des travaux de réhabilitation de la gare routière de Pouytenga, province du Kouritenga dans la région du Centre-Est (lot 2)

Le Contractant est responsable de la prévention des feux de brousse sur l'étendue de ses travaux, incluant les zones d'emprunt et les voies d'accès. Il doit strictement observer les instructions, lois et règlements édictés par les autorités compétentes.

Gestion des déchets solides

Le Contractant doit déposer les ordures ménagères dans des poubelles étanches et devant être vidées périodiquement. En cas d'évacuation par les camions du chantier, les bennes doivent être étanches de façon à ne pas laisser échapper de déchets.

Protection contre la pollution sonore

Le Contractant est tenu de limiter les bruits de chantier susceptibles d'importuner gravement les riverains, soit par une durée exagérément longue, soit par leur prolongation en dehors des heures normales de travail. Les seuils à ne pas dépasser sont : 55 à 60 décibels le jour ; 40 décibels la nuit.

Prévention contre les IST/VIH/SIDA – et maladies liées aux travaux

Le Contractant doit informer et sensibiliser son personnel sur les risques liés aux IST/VIH/SIDA et . Il doit mettre à la disposition du personnel des préservatifs contre les IST/VIH-SIDA. Le Contractant doit prévoir des mesures de prévention suivantes contre les risques de maladie : (i) instaurer le port de masques, d'uniformes et autres chaussures adaptées ; (ii) installer systématiquement des infirmeries et fournir gratuitement au personnel de chantier les médicaments de base nécessaires aux soins d'urgence.

Prévention et réponse aux cas d'Exploitations et Abus Sexuels (EAS) et de Harcèlement Sexuel (HS)

Le contractant doit prévenir son personnel et sous-traitants des interdictions et sanctions encourues en matière d'EAS/HS, mener des actions d'information et de sensibilisation du personnel sur ses différents sites, y compris les affichages nécessaires. Les cas qui surviennent doivent être traités conformément aux règlements intérieurs de l'entreprise, y comprises les mesures de traduction aux services compétents hors entreprise. Les femmes et jeunes filles, habituellement victimes silencieuses, seront encouragées à dénoncer les comportements illicites à leur endroit.

Passerelles piétons et accès riverains

Le Contractant doit constamment assurer l'accès aux propriétés riveraines et assurer la jouissance des entrées de véhicules et des piétons, par des passerelles provisoires munis de garde-corps, placés au-dessus des tranchées ou autres obstacles créés par les travaux.

Services publics et secours

Le Contractant doit impérativement maintenir l'accès des services publics et de secours en tous lieux. Lorsqu'une rue est barrée, le Contractant doit étudier avec le Maître d'Œuvre les dispositions pour le maintien des accès des véhicules de pompiers et ambulances.

Journal de chantier

Le Contractant doit tenir à jour un journal de chantier, dans lequel seront consignés les réclamations, les manquements ou incidents ayant un impact significatif sur l'environnement ou à un incident avec la population. Le journal de chantier est unique pour le chantier et les notes doivent être écrites à l'encre. Le Contractant doit informer le public en général, et les populations riveraines en particulier, de l'existence de ce journal, avec indication du lieu où il peut être consulté.

Au regard des risques d'impact environnemental et social des travaux, des critères spécifiques de qualifications ESS doivent être ajoutés dans le DAO comme mentionnés dans le tableau suivant :

Tableau : Critères spécifiques à inscrire dans les DAO

Notice d'Impact Environnemental et Social des travaux de réhabilitation de la gare routière de Pouytenga, province du Kouritenga dans la région du Centre-Est (lot 2)

Champ visé	Prescriptions E&S
Personnel	Le Soumissionnaire doit disposer d'un personnel clé au sein de l'entreprise et disposant d'une expertise d'au moins cinq (5) ans en hygiène et sécurité d'une part et en définition et suivi de mise en œuvre de mesures ESSH de gestion de chantier d'autre part.
Nettoyage du chantier	Après l'achèvement complet des Installations, le Constructeur doit déblayer et enlever du site tous les décombres, déchets et débris de toute sorte, et laisser le site et les Installations en parfait état de propreté et de sécurité.
Responsabilité	L'Entrepreneur, à l'égard du Maître de l'Ouvrage, la responsabilité des dommages aux ressources naturelles causés par la conduite des travaux ou les modalités de leur exécution, sauf s'il établit que cette conduite ou ces modalités résultent nécessairement des dispositions du Marché ou de prescriptions d'ordre de service.
Plan de Gestion Environnementale et Sociale de Chantier (PGES-C)	L'Entrepreneur doit préparer, faire valider par le Maître d'Œuvre, exécuter et mettre à jour un Plan de Gestion Environnementale et Sociale de Chantier (PGES-C). L'Entrepreneur doit préparer un programme de formation de sa main d'œuvre qu'il décrit dans le PGES-C et documente chaque mois dans le rapport d'activité ESSH.
Protection des zones adjacentes	L'Entrepreneur doit mettre en place, pendant toute la durée des travaux, les mesures de protection et méthodes de construction nécessaires pour ne pas affecter la végétation, les sols, les nappes d'eau souterraine, la diversité biologique des espèces animales et végétales, le drainage naturel et la qualité des eaux des zones adjacentes au site.
Gestion des effluents	L'Entrepreneur doit réaliser, ou faire réaliser à sa charge, le suivi de la qualité des effluents.
Emissions dans l'air et les poussières	L'Entrepreneur doit utiliser des équipements et adopter des méthodes de construction et de transport qui n'émettent pas dans l'atmosphère des charges polluantes supérieures aux seuils préconisés par les normes nationales ou internationales
Bruits et vibrations	L'Entrepreneur doit utiliser des équipements et adopter des méthodes de construction et de transport qui n'émettent pas dans l'atmosphère de nuisances sonores supérieures aux seuils préconisés par les normes nationales et internationales.
Gestion des déchets	L'Entrepreneur est responsable de l'identification, de la collecte, du transport et du traitement, dans les conditions sanitaires et environnementales appropriées, de tous les déchets produits sur les sites par sa main-d'œuvre, ses Sous-traitants et les visiteurs du Chantier ou des installations.
Erosion sédimentation et	Sur le site, l'Entrepreneur doit planifier les travaux de terrassement, et optimiser la gestion de l'espace, de sorte que soient minimisées les surfaces défrichées et exposées à l'érosion des sols. L'Entrepreneur met en place des barrières à sédiments pour ralentir l'écoulement des eaux et filtrer les sédiments sur les Sites dont (i) les pentes sont supérieures à 20%, et dont (ii) les terrains perturbés par les travaux ou les matériaux stockés sont exposés à une érosion en nappe ou en rigole.
Remise en état	Sauf instruction contraire du Maître d'Œuvre, l'Entrepreneur doit remettre en état le site ayant été perturbés par les travaux, avant la réception provisoire des travaux, accès compris.

Notice d'Impact Environnemental et Social des travaux de réhabilitation de la gare routière de Pouytenga, province du Kouritenga dans la région du Centre-Est (lot 2)

Documentation de l'état de site	L'Entrepreneur documente à l'aide de photographies en couleur, datées et géoréférencées la situation du site, depuis un point de vue et selon un angle, constants, du démarrage des travaux jusqu'à leur réception définitive.
Plan de Gestion Environnementale et Sociale	L'Entrepreneur doit prendre en compte les mesures indiquées dans le PGES spécifique au sous projet et s'assurer de les intégrer dans son PGES-C.
Champ visé	Prescriptions E&S
Respect des lois sur la santé et la sécurité et des normes environnementales au Burkina Faso	L'Entrepreneur doit inclure dans son équipe un coordonnateur de sécurité qui assurera une sécurité maximale des travailleurs sur le chantier et le campement, ainsi que pour la population en général et les visiteurs en contact avec le chantier.
Gestion de l'eau	Pour ce qui est de la gestion des ressources eau lors de la construction, l'Entrepreneur doit appliquer ou prendre en compte les mesures et les considérations suivantes : Eviter les conflits avec les besoins en eau des communautés locales ; Le prélèvement d'eau de surface et d'eau souterraine n'est possible qu'en consultant la communauté locale et après avoir obtenu un permis de l'autorité responsable des eaux ; Le prélèvement d'eau des zones humides doit être évité. Le cas échéant, l'autorisation doit être obtenue des autorités compétentes ; L'endiguement temporaire des cours d'eau doit être effectué de manière à éviter de perturber l'approvisionnement en eau des communautés en aval, et à maintenir l'équilibre écologique du système fluvial ; Aucune eau de construction ou effluents contenant des matières contaminées, notamment du ciment et de l'huile, ne doit être déversée dans les cours d'eau ; L'eau provenant du nettoyage de l'équipement ne doit pas être déversée dans les cours d'eau ou les fossés de drainage de la route.
Mesures socioéconomiques	L'Entrepreneur doit tout au long de la période de construction mener des activités d'information, éducation et communication (IEC) pour maintenir de bonnes relations avec les communautés locales.

Annexe 8 : Plan du PGES de chantier

1.	Politique Environnementale	➤ Déclaration de politique HSES signée définissant clairement l'engagement de l'Entrepreneur en matière (i) de gestion HSES de ses travaux de construction et (ii) de respect des spécifications HSES du marché.
2.	PGES-Travaux	➤ Objectif du PGES-Travaux et contenu ➤ Calendrier de préparation et de mise à jour ➤ Assurance qualité et validation
3.	Ressources HSES	➤ Ressources humaines : – Manager HSES – Agents E&S – Responsable des relations avec les parties prenantes – Personnel médical ➤ Logistique & communication : – Véhicules

Notice d'Impact Environnemental et Social des travaux de réhabilitation de la gare routière de Pouytenga, province du Kouritenga dans la région du Centre-Est (lot 2)

		– Postes informatiques – Équipement de mesures eau, air, bruit in situ – Laboratoire d'analyse utilisé ➤ Reporting : – Inspections hebdomadaires – Mensuel – Accident / Incident
4.	Réglementation HSES	➤ Autorisations nationales et réglementaires ➤ Définition des standards de la réglementation nationale HSES en vigueur et des recommandations des institutions affiliées aux Nations Unies (OMS, OIT, IFC) qui s'appliquent à la conduire des travaux : – Normes de rejets – Salaire minimum – Restriction de circulation jour et/ou nuit – Autres
5.	Moyens de contrôle opérationnels HSES	➤ Procédure de suivi des travaux des zones d'activités : – Fréquence – Personnel – Critères d'évaluation ➤ Procédure de détection et de traitement des non-conformités : – Circulation de l'information – Notification selon niveaux d'importance appliqués aux non-conformités – Suivi de la fermeture de la non-conformité ➤ Contrôle et suivi réalisés : – Paramètres suivis – Indicateur de performance – Archivage
6.	Zones d'activités	➤ Description des zones d'activités : – Nombre et délimitation

		– Localisation sur carte topographique – Définition des activités se déroulant sur la zone d'activités – Zonage de stockage de terre végétale, des déblais de terrassement, de matériaux, de stockage de déchets et de produits dangereux – Calendrier ouverture & fermeture – Voies d'accès et points de contrôle ➤ Constat d'huissier pour les zones d'activités
7	Plan de protection de l'environnement pour chaque zone d'activités	➤ Mesures de protection envisagées pour les sites sensibles attendant aux zones d'activités ➤ Cartographie avec : – Points de rejets des effluents – Points de prélèvements proposés pour le suivi la qualité de l'eau – Points d'émission atmosphériques

Notice d'Impact Environnemental et Social des travaux de réhabilitation de la gare routière de Pouytenga, province du Kouritenga dans la région du Centre-Est (lot 2)

		– Points de suivi du bruit et des poussières
8.	Documentation de la situation des zones d'activités et adjacentes	➤ Liste et couverture des points de vue ➤ Méthode de prise de vue ➤ Archivage des photographies
9.	Érosion et sédimentation	➤ Localisation des zones sujettes à érosion ➤ Méthodes et calendrier de mise en œuvre des mesures antiérosives, incluant le stockage des terres végétales ➤ Gestion des déblais / remblais
10.	Effluents et ruissellements	➤ Caractérisation des effluents vers le milieu récepteur ➤ Installations de prétraitements et/ou de traitement des effluents ➤ Mesures de réduction des teneurs en sédiments des ruissellements pluviaux ➤ Dispositifs de surveillance de l'efficacité des installations de prétraitement ou de traitement des effluents et de réduction des teneurs en sédiments des ruissellements ➤ Ressources et méthodes de suivi de la qualité des effluents et des ruissellements
11	Ressource en eau	➤ Modalité d'approvisionnement en eau pour le chantier ➤ Suivi des consommations et des installations
12.	Émissions dans l'air : poussières, bruits et vibrations	➤ Estimation des fréquences, durées, jours calendaires et niveaux de bruits par zone d'activités ➤ Estimation des fréquences et niveaux de poussières par zone d'activités ➤ Dispositifs de suivi des poussières et du bruit
13.	Déchets	➤ Inventaire des déchets par zone d'activités et par période ➤ Méthodologie de collecte, stockage intermédiaire, recyclage ou traitement des déchets non dangereux ou inertes ➤ Méthodologie de stockage et prise en charge et traitement des déchets dangereux ➤ Suivi des déchets
14.	Produits dangereux	➤ Inventaire des produits dangereux par zone d'activités et par période

		➤ Conditions de transport, de stockage et incompatibilité chimique
15.	Gestion de la végétation	➤ Méthodes et calendrier de défrichement de la végétation ➤ Zonage du défrichement, de stockage du bois utilisable ➤ Méthodes de gestion des espèces invasives
16.	Biodiversité	➤ Calendrier des activités de gestion de la faune et de la flore ➤ Mesures pour réduire l'impact sur les espèces de faune et flore ➤ Mesures de suivi de l'efficacité et de la performance du plan en place

Notice d'Impact Environnemental et Social des travaux de réhabilitation de la gare routière de Pouytenga, province du Kouritenga dans la région du Centre-Est (lot 2)

17.	Remise en état des zones d'activités	➤ Méthode et calendrier de remise en état des zones d'activités
18.	Sécurité au travail	➤ Identification et caractérisation des dangers pour la sécurité, l'hygiène et la santé y compris l'exposition du personnel aux produits chimiques, dangers biologiques et rayonnements. ➤ Description des méthodes de travail pour minimiser les dangers et contrôler les risques. ➤ Liste des types de travaux faisant objet d'un permis de travail ➤ Équipements de protection individuelle ➤ Les moyens et procédure pour assurer la sécurité des zones d'activités
19	Hygiène et santé au travail	➤ Présentation du dispositif médical des zones d'activités : – Centre de soins, équipement médical et affectation du personnel médical – Actes médicaux pouvant être effectués sur la Zone d'Activités – Ambulance, communication – Hôpital référent ➤ Procédure d'évacuation médicale d'urgence ➤ Description de l'organisation interne et actions à prendre en cas d'accident ou incident ➤ Description des mesures pour l'approvisionnement en eau potable, logement, hygiène des parties communes, alimentation et suivi de ces aspects.
20.	Santé et sécurité communautaire	➤ Sensibilisation des populations sur les enjeux du projet et les risques associés
21.	Trafic & sécurité routière	➤ Description de la flotte de véhicules/engins utilisée pour la conduite des travaux ➤ Déploiement (zone d'activités et calendrier) et lieux d'entretien de chaque véhicule et engin ➤ Cartographie des itinéraires, horaires de circulation, zones de restriction des vitesses ➤ Signalisation des zones d'activités ➤ Les mesures de suivi et de contrôle
22.	Recrutement local	➤ Besoins en main d'œuvre locale : – Politique de recrutement local intégrant les sujets de discrimination et genre – Profils de postes et niveaux de qualification requis – Mécanisme de recrutement, calendrier de déploiement
		➤ Localisation et gestion du ou des bureaux de recrutement local ➤ Opportunités de développement local
23.	Formation HSES	➤ Formations initiale et spécifique à donner par l'Entrepreneur pour la main d'œuvre non qualifiée et pour tout nouvel embauché ➤ Sensibilisation pour les visiteurs

Notice d'Impact Environnemental et Social des travaux de réhabilitation de la gare routière de Pouytenga, province du Kouritenga dans la région du Centre-Est (lot 2)

		➤ Formations sécurité & santé ➤ Formation des chauffeurs
24.	Conditions de travail	➤ Description de la politique de ressources humaines pour les travailleurs directs ou indirects de la construction ➤ Condition de prise en charge des ouvriers ➤ Archivage et suivi des contrats
25	Gestion des plaintes	➤ Procédure de gestion des plaintes pour les ouvriers
26	Situations d'urgence	➤ Plan d'urgence – Description des installations – Caractérisation des dangers – Situations d'urgence – Structure organisationnelle – rôles et responsabilités – Procédures d'urgence – Ressources humaines et matérielles – Déclenchement du plan – Reporting

Annexe 9 : Modèles de formulaire d'enregistrement de plainte

Formulaire d'enregistrement de plainte

Numéro de référence		
Date :	Localité/village :	Commune :
Mode de réception :	En personne/ Téléphone/ Mission terrain/ Autres (précisez) :	
Nom de la personne enregistrant la plainte : Lieu de réception :		
N° Identifiant de la victime :	Nature du Bien impacté :	
Nom et prénom du plaignant² :	☐ Prière de maintenir la confidentialité de ma plainte	
Méthode de contact souhaitée (Adresse complète) ☐ Par téléphone (donnez le contact fonctionnel) : ☐ Chef village ☐ Délégation spéciale ☐ Personnel PAAQE		Objet de la plainte : 1) Erreur d'identification 2) Erreur de recensement de biens impactés 3) Erreur d'évaluation de biens impactés 4) Revendication de propriété de biens impactés 5) Rectification/remplacement de PAP 6) HAS/VBG 7) Autre (précisez) :

Notice d'Impact Environnemental et Social des travaux de réhabilitation de la gare routière de Pouytenga, province du Kouritenga dans la région du Centre-Est (lot 2)

Brève description de la plainte :	
Brève description de la solution donnée au plaignant (si possible) :	

Signature du plaignant

Signature de la personne enregistrant la plainte

Notice d'Impact Environnemental et Social des travaux de réhabilitation de la gare routière de Pouytenga, province du Kouritenga dans la région du Centre-Est (lot 2)

Annexe 10 : Modèles de fiche de clôture de plainte

Déroulement de l'enquête de terrain : Comment la plainte a été géré

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

Brève description de la solution :

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

Clôture de la plainte : Raison de la clôture de la plainte

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

Date de clôture de la plainte :

Signature du plaignant

Signature comité

Notice d'Impact Environnemental et Social des travaux de réhabilitation de la gare routière de Pouytenga, province du Kouritenga dans la région du Centre-Est (lot 2)

Annexe 11 : Registre des plaintes

Niveau site

N° de plainte	Nom/Prénom du : de la requérant (e)	CNIB	Sexe	Contact	Commune/village de résidence	Commune/Village concernés	Date de dépôt	Objet de la plainte	Description de la plainte	Mode de soumission	Date de transmission au point focal	Plainte résolue oui ou non	Signature du/de la requérant (e)

Niveau communal

N° de plainte	Nom/Prénom du : de la requérant (e)	CNIB	Sexe	Contact	Commune/Village e concernés	Date de dépôt	Date de réception par le PF	Description de la plainte	Date de remise accusé de réception	Action prévue (vérification, écoute)	Solution proposée	Plainte résolue ou non	Date de clôture Plainte

Notice d'Impact Environnemental et Social des travaux de réhabilitation de la gare routière de Pouytenga, province du Kouritenga dans la région du Centre-Est (lot 2)

Annexe 1 : Fiche de notification d'incidents/accidents.

Chantier/site :

1 Secteur :

Lieu:	Description du site :		
Date et heure :			
Nom et fonction du rapporteur :			
Objet de l'accident :			
Nom et prénom des victimes :			
Description de l'accident et résultats des investigations sur l'origine probable de l'accident:			
Niveau de gravité :	Grave (à rapporter immédiatement)	Moyen (à rapporter dans 3 jours)	Minime (à rapporter dans une semaine)
Description des mesures prises en charge :			
Mesures de prévention			
Remarques			

Responsable HSE sur site Signature

Notice d'Impact Environnemental et Social des travaux de réhabilitation de la gare routière de Pouytenga, province du Kouritenga dans la région du Centre-Est (lot 2)

Annexe 2 : Fiche d'accueil sécurité du travailleur pour le port des EPI.

[illegible]

Notice d'Impact Environnemental et Social des travaux de réhabilitation de la gare routière de Pouytenga, province du Kouritenga dans la région du Centre-Est (lot 2)

Annexe 3 : Fiche de conformité/Non-conformité

(équipements du chantier, inspection des sites, inspection sécurité, inspection environnement, inspection sociale...)

Chantier/site : _____ Secteur : _____
 Inspecté par : _____ Date : _____

POINTS A INSPECTER	Appréciatio		Sans Objet	Observations
	C	NC		
Equipements du chantier				
- Etats des outillages manuels				
- Etats des engins/camions				
-				
Sites				
- Propreté des logements				
- Existence de toilettes et vestiaires				
- Eclairages des lieux				
Sécurité				
- Panneaux de signalisation				
- Etats et nombre des EPI				
- Etats et nombre des extincteurs				
Environnement				
- Système de gestion des déchets				
- Système de reboisement				
-				
Social				
- Plaintes				
- Cas de VBG				
-				

C : Conforme

NC : Non Conforme

Notice d'Impact Environnemental et Social des travaux de réhabilitation de la gare routière de Pouytenga, province du Kouritenga dans la région du Centre-Est (lot 2)

Annexe 4: fiche rapport d'accident / incident

		NOTIFICATION D'INCIDENT/ACCIDENTS		
Numéro ID :			Date (jour-mois-année) :	
Activité :		Lieu d'implantation :		
Type et description de l'incident :			Gravité Elevée Moyenne Faible	
Type et quantité du produit déversé :			Personnes concernées :	
Equipements concernés :			Sous-traitants concernés :	
Implication de tierce partie :			Notifié par :	
Identification de la cause profonde de l'incident :				
Mesures correctives prises :				
Mesures correctives à prendre :				
Mesures prises pour éviter toute reproduction :				
Numéros de référence de la documentation photo :				
Personne(s) responsable(s) de la mise en œuvre des mesures correctives ou d'atténuation :				
Délai de clôture (jour-mois-année) :		Date de clôture (jour-mois-année) :		
	Agent de protection de l'environnement		Ingénieur superviseur	
Nom				
Signature				
Date (jour-mois-année)				

Annexe 16 : Code de conduite de l'entreprise

Mise en œuvre des normes ESHS et HST Prévention des violences basées sur le genre et des violences contre les enfants

L'entreprise s'engage à s'assurer que le projet soit mis en œuvre de manière à limiter au minimum tout impact négatif sur l'environnement local, les collectivités et ses travailleurs. Pour ce faire, l'entreprise respectera les normes environnementales, sociales, de santé et de sécurité (ESHS) et veillera à ce que les normes appropriées d'hygiène et de sécurité au travail (HST) soient respectées. L'entreprise s'engage également à créer et à maintenir un environnement dans lequel la violence basée sur le genre (VBG) et la violence contre les enfants (VCE) n'aient pas lieu – elles ne seront tolérées par aucun employé, sous-traitant, fournisseur, associé ou représentant de l'entreprise.

Par conséquent, pour s'assurer que toutes les personnes impliquées dans le projet soient conscientes de cet engagement, l'entreprise s'engage à respecter les principes fondamentaux et les normes minimales de comportement suivants, qui s'appliqueront sans exception à tous les employés, associés et représentants de l'entreprise, y compris les sous-traitants et les fournisseurs :

Généralités

1. L'entreprise s'engage à respecter toutes les lois, règles et réglementations nationales pertinentes.
2. L'entreprise s'engage à mettre intégralement en œuvre son « Plan de gestion environnementale et sociale des entrepreneurs » (E-PGES).
3. L'entreprise s'engage à traiter les femmes, les enfants (personnes de moins de 18 ans) et les hommes avec respect, indépendamment de leur race, couleur, langue, religion, opinion politique ou autre, origine nationale, ethnique ou sociale, niveau de richesse, handicap, citoyenneté ou tout autre statut. Les actes de VBG et de VCE constituent une violation de cet engagement.
4. L'entreprise s'assure que les interactions avec les membres de la communauté locale aient lieu dans le respect et en absence de discrimination.
5. Du langage et du comportement qui soient avilissants, menaçants, harcelants, injurieux, inappropriés ou provocateurs sur le plan culturel ou sexuel sont interdits parmi tous les employés, associés et représentants de l'entreprise, y compris les sous-traitants et les fournisseurs.
6. L'entreprise suivra toutes les instructions de travail raisonnables (y compris celles qui concernent les normes environnementales et sociales).
7. L'entreprise protégera les biens et veillera à leur bonne utilisation (par exemple, interdire le vol, la négligence ou le gaspillage).

Hygiène et sécurité

8. L'entreprise veillera à ce que le plan de gestion de l'hygiène et de la sécurité au travail (HST) du projet soit efficacement mis en œuvre par le personnel de l'entreprise, ainsi que par les sous-traitants et les fournisseurs.
9. L'entreprise s'assurera que toutes les personnes sur le chantier portent l'Équipement de Protection Individuel (EPI) approprié comme prescrit, afin de prévenir les accidents évitables et de signaler les conditions ou les pratiques qui posent un risque pour la sécurité ou qui menacent l'environnement.
10. L'entreprise :
 - i. Interdira la consommation d'alcool pendant le travail ;

Notice d'Impact Environnemental et Social des travaux de réhabilitation de la gare routière de Pouytenga, province du Kouritenga dans la région du Centre-Est (lot 2)

- ii. Interdira l'usage de stupéfiants ou d'autres substances qui peuvent altérer les facultés à tout moment.
11. L'entreprise veillera à ce que des installations sanitaires adéquates soient à disposition des travailleurs sur le site et dans tous les logements des travailleurs du projet.

Violences basées sur le genre et violences contre les enfants

12. Les actes de VBG et de VCE constituent une faute grave et peuvent donc donner lieu à des sanctions, y compris des pénalités et/ou le licenciement, et, le cas échéant, le renvoi à la police ou à la gendarmerie pour la suite à donner.
13. Toutes les formes de VBG et de VCE, y compris la sollicitation des enfants, sont inacceptables, qu'elles aient lieu sur le lieu de travail, dans les environs du lieu de travail, dans les campements de travailleurs ou dans la communauté locale.
- i. Harcèlement sexuel - par exemple, il est interdit de faire des avances sexuelles indésirées, de demander des faveurs sexuelles, ou d'avoir un comportement verbal ou physique à connotation sexuelle, y compris des actes subtils.
 - ii. Faveurs sexuelles par exemple, il est interdit de promettre ou de réaliser des traitements de faveurs conditionnés par des actes sexuels, ou d'autres formes de comportement humiliant, dégradant ou d'exploitation.
14. Tout contact ou activité sexuelle avec des enfants de moins de 18 ans, y compris par le biais des médias numériques, est interdit. La méconnaissance de l'âge de l'enfant ne peut être invoquée comme moyen de défense. Le consentement de l'enfant ne peut pas non plus constituer un moyen de défense ou une excuse.
15. À moins qu'il n'y ait consentement sans réserve de la part de toutes les parties impliquées dans l'acte sexuel, les interactions sexuelles entre les employés de l'entreprise (à quelque niveau que ce soit) et les membres des communautés environnantes sont interdites. Cela comprend les relations impliquant la rétention/promesse d'un avantage (monétaire ou non monétaire) aux membres de la communauté en échange d'une activité sexuelle - une telle activité sexuelle est considérée comme « non consensuelle » aux termes du présent Code.
16. Outre les sanctions appliquées par l'entreprise, des poursuites judiciaires à l'encontre des auteurs d'actes de VBG ou de VCE seront engagées, le cas échéant.
17. Tous les employés, y compris les bénévoles et les sous-traitants, sont fortement encouragés à signaler les actes présumés ou réels de VBG et/ou de VCE commis par un collègue, dans la même entreprise ou non. Les rapports doivent être présentés conformément aux Procédures d'allégation d'actes de VBG et de VCE du projet.
18. Les gestionnaires sont tenus de signaler les actes présumés ou avérés de VBG et/ou de VCE et d'agir en conséquence, car ils ont la responsabilité du respect des engagements de l'entreprise et de tenir leurs subordonnés directs pour responsables de ces actes.

Mise en œuvre

Pour veiller à ce que les principes énoncés ci-dessus soient efficacement mis en œuvre, l'entreprise s'engage à faire en sorte que :

19. Tous les gestionnaires signent le « Code de conduite des gestionnaires » du projet, qui présente dans le détail leurs responsabilités, et consiste à mettre en œuvre les engagements de l'entreprise et à faire respecter les obligations du « Code de conduite individuel ».
20. Tous les employés signent le « Code de conduite individuel » du projet confirmant leur engagement à respecter les normes ESHS et HST, et à ne pas entreprendre des activités entraînant les VBG ou les VCE.

Sanctions

Notice d'Impact Environnemental et Social des travaux de réhabilitation de la gare routière de Pouytenga, province du Kouritenga dans la région du Centre-Est (lot 2)

Lorsque l'entreprise omet de signaler les incidents liés aux VBG/EAS/HS/VCE ou ne se conforme pas aux dispositions y relatives, elle peut faire l'objet de mesures disciplinaires de la part du PUDTR. Ces mesures peuvent comprendre :

- l'avertissement informel ;
- l'avertissement formel ;
- la formation complémentaire ;
- la résiliation du contrat de travail en cours ;
- l'interdiction de soumissionner à tout autre marché de travaux du PUDTRR

Pour gérer correctement les risques de VBG/EAS/HS/VCE, il est nécessaire que l'entreprise explique les dispositions qu'elle prévoit pour assurer le respect des dispositions contenues dans le code de bonne conduite :

- signature par chaque employé du code avant sa prise de fonction ;
- sensibilisation/formation périodiques sur les aspects décrits dans le code ;
- affichage ;
- élaboration d'un plan d'action

Je reconnais par les présentes avoir lu le Code de conduite de l'entreprise ci-dessus et j'accepte, au nom de l'entreprise, de me conformer aux normes qui y figurent. Je comprends mon rôle et mes responsabilités d'appuyer les normes d'hygiène et sécurité au travail (HST) et les normes environnementales, sociales, d'hygiène et de sécurité (ESHS) du PUDTR, et de prévenir et combattre les actes de VBG et de VCE. Je comprends que toute action incompatible avec le présent Code de conduite de l'entreprise ou le fait de ne pas agir conformément au présent Code de conduite de l'entreprise peut entraîner des mesures disciplinaires.

Nom de l'entreprise : _____

Signature : _____

Nom (responsable de l'entreprise) en toutes lettres : _____

Titre : _____

Date : _____

Annexe 17 : Code de conduite du gestionnaire ou chef de chantier

Mise en œuvre des normes ESHS et HST Prévention des violences basées sur le genre (VBG) et des violences contre les enfants (VCE)

Les gestionnaires à tous les niveaux se doivent de faire respecter l'engagement de la part de l'entreprise de mettre en œuvre les normes environnementales, sociales, d'hygiène et de sécurité (ESHS) et les exigences d'hygiène et de sécurité au travail (HST), ainsi qu'à prévenir et faire face aux VBG et aux VCE. Cela signifie que les gestionnaires ont la lourde responsabilité de créer et maintenir un environnement qui respecte ces normes et permet de prévenir les VBG et la VCE. Ils doivent soutenir et promouvoir la mise en œuvre du Code de conduite de l'entreprise. À cette fin, ils doivent se conformer au Code de conduite du gestionnaire et signer le Code de conduite individuel. Ce faisant, ils s'engagent à soutenir la mise en œuvre du Plan de gestion environnementale et sociale des entrepreneurs (E-PGES) et du Plan de gestion des normes d'hygiène et de sécurité au travail (HST), ainsi qu'à développer des systèmes qui facilitent la mise en œuvre du Plan d'action sur les VBG et les VCE. Ils doivent garantir un lieu de travail sûr ainsi qu'un environnement sans VBG et VCE aussi bien dans le milieu de travail qu'au sein des communautés locales. Ces responsabilités comprennent, sans toutefois s'y limiter :

La mise en œuvre

1. Garantir une efficacité maximale du Code de conduite de l'entreprise et du Code de conduite individuel :
 - i. Afficher de façon visible le Code de conduite de l'entreprise et le Code de conduite individuel en les mettant bien en vue dans les Bases vie de travailleurs;
 - ii. S'assurer que tous les exemplaires affichés et distribués du Code de conduite de l'entreprise et du Code de conduite individuel sont traduits dans la langue appropriée qui est utilisée sur le lieu de travail ainsi que dans la langue maternelle de tout employé international.
2. Expliquer oralement et par écrit le Code de conduite de l'entreprise et le Code de conduite individuel à l'ensemble du personnel.
3. Veiller à ce que :
 - i. Tous les subordonnés directs signent le « Code de conduite individuel », en confirmant qu'ils l'ont lu et qu'ils y souscrivent ;
 - ii. Les listes du personnel et les copies signées du Code de conduite individuel soient fournies au gestionnaire chargé de l'HST, à l'Equipe de conformité (EC) et au client ;
 - iii. Participer à la formation et s'assurer que le personnel y participe également, comme indiqué ci-dessous ;
 - iv. Mettre en place un mécanisme permettant au personnel de :
 - a) Signaler les préoccupations relatives à la conformité aux normes ESHS ou aux exigences des normes HST ; et
 - b) Signaler en toute confidentialité les incidents liés aux VBG ou aux VCE par le biais du Mécanisme des plaintes et des doléances
 - v. Les membres du personnel sont encouragés à signaler les problèmes présumés et avérés liés aux normes ESHS et aux exigences HST, aux VBG ou aux VCE, en mettant l'accent sur la responsabilité du personnel envers l'entreprise et le pays où ils travaillent et dans le respect du principe de confidentialité.
4. Conformément aux lois en vigueur et au mieux de vos compétences, empêcher que les auteurs d'exploitation et d'abus sexuels soient embauchés, réembauchés ou déployés. Vérifier les antécédents et les casiers judiciaires de tous les employés.

Notice d'Impact Environnemental et Social des travaux de réhabilitation de la gare routière de Pouytenga, province du Kouritenga dans la région du Centre-Est (lot 2)

5. Veiller à ce que lors de la conclusion d'accords de partenariat, de sous-traitance, de fournisseurs ou d'accords similaires, ces accords :
 - i. Intègrent en annexes les codes de conduite sur les normes ESHS, les exigences HST, les GBV et les VCE ;
 - ii. Intègrent la formulation appropriée exigeant que ces entités adjudicatrices et ces individus sous contrats, ainsi que leurs employés et bénévoles, se conforment au Code de conduite individuel ;
 - iii. Enoncent expressément que le manquement de ces entités ou individus, selon le cas, à garantir le respect des normes ESHS et des exigences HST ; à prendre des mesures préventives pour lutter contre la VBG et la VCE ; à enquêter sur les allégations y afférentes ou à prendre des mesures correctives lorsque des actes de VBG et de VCE sont commises – tout cela constitue non seulement un motif de sanctions et pénalités conformément aux Codes de conduite individuels, mais également un motif de résiliation des accords de travail sur le projet ou de prestations.
6. Fournir un appui et des ressources à l'équipe de conformité (EC) sur les VBG et les VCE pour créer et diffuser des initiatives de sensibilisation interne par le biais de la stratégie de sensibilisation dans le cadre du Plan d'action VBG et VCE.
7. Veiller à ce que toute question de VBG ou de VCE justifiant une intervention policière soit immédiatement signalée aux services de police, au client et à la Banque mondiale.
8. Signaler tout acte présumé ou avéré de VBG et/ou de VCE et y répondre conformément au Protocole d'intervention (Section 4.7 : Protocole d'intervention), étant donné que les gestionnaires ont la responsabilité de faire respecter les engagements de l'entreprise et de tenir leurs subordonnés directement responsables de leurs actes.
9. S'assurer que tout incident majeur lié aux normes ESHS ou aux exigences HST est signalé immédiatement au client et à l'ingénieur chargé de la surveillance des travaux.

La formation

10. Les gestionnaires ont la responsabilité de :
 - i. Veiller à ce que le Plan de gestion des normes HST soit mis en œuvre, accompagné d'une formation adéquate à l'intention de l'ensemble du personnel, y compris les sous-traitants et les fournisseurs ;
 - ii. Veiller à ce que le personnel ait une compréhension adéquate du E-PGES et qu'il reçoive la formation nécessaire pour en mettre ses exigences en œuvre.
11. Tous les gestionnaires sont tenus de suivre un cours d'initiation des gestionnaires avant de commencer à travailler sur le site pour s'assurer qu'ils connaissent leurs rôles et responsabilités en ce qui concerne le respect des deux aspects des présents Codes de conduite que sont la VBG et la VCE.

Cette formation sera distincte de la formation avant l'entrée en service exigée de tous les employés et permettra aux gestionnaires d'acquérir la compréhension adéquate et de bénéficier du soutien technique nécessaire pour commencer à élaborer le Plan d'action visant à faire face aux problèmes liés à la VBG et la VCE.
12. Les gestionnaires sont tenus d'assister et de contribuer aux cours de formation mensuels animés dans le cadre du projet et dispensés à tous les employés. Ils seront tenus de présenter les formations et les et les autoévaluations, y compris en encourageant la compilation d'enquêtes de satisfaction pour évaluer la satisfaction avec la formation et pour fournir des conseils en vue d'en améliorer l'efficacité.
13. Veiller à ce qu'il y ait du temps à disposition prévu pendant les heures de travail pour que le personnel, avant de commencer à travailler sur le site, assiste à la formation d'initiation obligatoire dispensée dans le cadre du projet et portant sur les thèmes ci-après :
 - i. Les exigences HST et les normes ESHS ; et
 - ii. Les VBG et les VCE ; cette formation est exigée de tous les employés.

Notice d'Impact Environnemental et Social des travaux de réhabilitation de la gare routière de Pouytenga, province du Kouritenga dans la région du Centre-Est (lot 2)

14. Durant les travaux de génie civil, veiller à ce que le personnel suive une formation continue sur les exigences HTS et les normes ESHS, ainsi que le cours de rappel mensuel obligatoire exigé de tous les employés pour faire face au risque accru de VBG et de VCE.

L'intervention

15. Les gestionnaires devront prendre des mesures appropriées pour répondre à tout incident lié aux normes ESHS ou aux exigences HST.
16. En ce qui concerne la VBG et la VCE :
- si un gestionnaire a des préoccupations ou des soupçons au sujet d'une forme quelconque de VBG ou de VCE commise par l'un de ses subordonnés directs ou par un employé travaillant pour un autre entrepreneur sur le même lieu de travail, il est tenu de signaler le cas en se référant aux mécanismes de plaintes ;
 - Une fois qu'une sanction a été déterminée, les gestionnaires concernés sont censés être personnellement responsables de faire en sorte que la mesure soit effectivement appliquée, dans un délai maximum de 14 jours suivant la date à laquelle la décision de sanction a été rendue ;
 - Si un gestionnaire a un conflit d'intérêts en raison de relations personnelles ou familiales avec le survivant(e)s et/ou l'auteur de la violence, il doit en informer l'entreprise concernée et l'équipe de conformité (EC). L'entreprise sera tenue de désigner un autre gestionnaire qui n'a aucun conflit d'intérêts pour traiter les plaintes ;
 - Veiller à ce que toute question liée aux VBG ou aux VCE justifiant une intervention policière soit immédiatement signalée aux services de police, au client et à la Banque mondiale.
17. Les gestionnaires qui ne traitent pas les incidents liés aux normes ESHS ou aux exigences HST, ou qui omettent de signaler les incidents liés aux VBG et aux VCE ou qui ne se conforment pas aux dispositions relatives aux VBG et aux VCE, peuvent faire l'objet de mesures disciplinaires, qui seront déterminées et édictées par le PDG, le Directeur général ou un gestionnaire de rang supérieur équivalent de l'entreprise. Ces mesures peuvent comprendre :
- l'avertissement informel ;
 - l'avertissement formel ;
 - la formation complémentaire ;
 - la perte d'un maximum d'une semaine de salaire ;
 - la suspension de la relation de travail (sans solde), pour une période minimale d'un mois et
 - une période maximale de six mois ;
 - le licenciement.
18. En fin, le fait que les gestionnaires ou le PDG de l'entreprise omettent de répondre de manière efficace aux cas de violence liées aux normes environnementales et sociales, d'hygiène et de santé (ESHS) et d'hygiène et de santé au travail (HST), et de répondre aux violences basées sur le genre (VBG) et aux violences contre les enfants (VCE) sur le lieu de travail, peut entraîner des poursuites judiciaires devant les autorités nationales.

Je reconnais par la présente avoir lu le Code de conduite du gestionnaire ci-dessus, j'accepte de me conformer aux normes qui y figurent et je comprends mes rôles et responsabilités en matière de prévention et de réponse aux exigences liées à l'ESHS, à la HST, aux VBG et aux VCE. Je comprends que toute action incompatible avec le Code de conduite du gestionnaire ou le fait de ne pas agir conformément au présent Code de conduite du gestionnaire peut entraîner des mesures disciplinaires.

Notice d'Impact Environnemental et Social des travaux de réhabilitation de la gare routière de Pouytenga, province du Kouritenga dans la région du Centre-Est (lot 2)

Signature : _____

Nom (chef du chantier) en toutes lettres : _____

Titre : _____

Date : _____

Annexe 18: Code de conduite individuel

Mise en œuvre des normes ESHS et des exigences HST

Prévention des violences basées sur le genre (VBG) et des violences contre les enfants (VCE)

Je soussigné, _____, reconnais qu'il est important de se conformer aux normes environnementales, sociales, d'hygiène et de sécurité (ESHS), de respecter les exigences du projet en matière d'hygiène et de sécurité au travail (HST) et de prévenir les violences basées sur le genre (VBG) ainsi que les violences contre les enfants (VCE).

L'entreprise considère que le non-respect des normes environnementales, sociales, d'hygiène et de sécurité (ESHS) et des exigences d'hygiène et de sécurité au travail (HST), ou le fait de ne pas participer aux activités de lutte contre les violences basées sur le genre (VBG) ainsi que les violences contre les enfants (VCE) que ce soit sur le lieu de travail – dans les environs du lieu de travail, dans les campements de travailleurs ou dans les communautés avoisinantes – constitue une faute grave et il est donc passible de sanctions, de pénalités ou d'un licenciement éventuel. Des poursuites peuvent être engagées par la police contre les auteurs de VBG ou de VCE, le cas échéant.

Pendant que je travaillerai sur le projet, je consens à :

1. Assister et participer activement à des cours de formation liés aux normes environnementales, sociales, d'hygiène et de sécurité (ESHS), et aux exigences en matière d'hygiène et de sécurité au travail (HST), au VIH/sida, aux VBG et aux VCE, tel que requis par mon employeur ;
2. Porter mon équipement de protection individuelle (EPI) à tout moment sur le lieu de travail ou dans le cadre d'activités liées au projet ;
3. Prendre toutes les mesures pratiques visant à mettre en œuvre le Plan de gestion environnementale et sociale des entrepreneurs (E-PGES) ;
4. Mettre en œuvre le Plan de gestion HST ;
5. Respecter une politique de tolérance zéro à l'égard de la consommation de l'alcool pendant le travail et m'abstenir de consommer des stupéfiants ou d'autres substances qui peuvent altérer mes facultés à tout moment ;
6. Laisser la police vérifier mes antécédents ;
7. Traiter les femmes, les enfants (personnes âgées de moins de 18 ans) et les hommes avec respect, indépendamment de leur race, couleur, langue, religion, opinion politique ou autre, origine nationale, ethnique ou sociale, niveau de richesse, invalidité, citoyenneté ou tout autre statut ;
8. Ne pas m'adresser envers les femmes, les enfants ou les hommes avec un langage ou un comportement déplacé, harcelant, abusif, sexuellement provocateur, dégradant ou culturellement inapproprié ;
9. Ne pas me livrer au harcèlement sexuel – par exemple, faire des avances sexuelles indésirées, demander des faveurs sexuelles ou adopter tout autre comportement verbal ou physique à connotation sexuelle, y compris les actes subtils d'un tel comportement (par exemple, regarder quelqu'un de haut en bas ; embrasser ou envoyer des baisers ; faire des allusions sexuelles en faisant des bruits ; frôler quelqu'un ; siffler ; donner des cadeaux personnels ; faire des commentaires sur la vie sexuelle de quelqu'un, etc.) ;
10. Ne pas m'engager dans des faveurs sexuelles – par exemple, faire des promesses ou subordonner un traitement favorable à des actes sexuels – ou d'autres formes de comportement humiliant, dégradant ou abusif ;

Notice d'Impact Environnemental et Social des travaux de réhabilitation de la gare routière de Pouytenga, province du Kouritenga dans la région du Centre-Est (lot 2)

11. Ne pas participer à des contacts ou à des activités sexuelles avec des enfants – notamment à la sollicitation malveillante des enfants – ou à des contacts par le biais des médias numériques ; la méconnaissance de l'âge de l'enfant ne peut être invoquée comme moyen de défense ; le consentement de l'enfant ne peut pas non plus constituer un moyen de défense ou une excuse ;
12. A moins d'obtenir le plein consentement¹ de toutes les parties concernées, de ne pas avoir d'interactions sexuelles avec des membres des communautés avoisinantes ; cette définition inclut les relations impliquant le refus ou la promesse de fournir effectivement un avantage (monétaire ou non monétaire) aux membres de la communauté en échange d'une activité sexuelle – une telle activité sexuelle est jugée « non consensuelle » dans le cadre du présent Code ;
13. Envisager de signaler par l'intermédiaire des mécanismes des plaintes et des doléances ou à mon gestionnaire tout cas présumé ou avéré de VBG ou de VCE commis par un collègue de travail, que ce dernier soit ou non employé par mon entreprise, ou toute violation du présent Code de conduite.

En ce qui concerne les enfants âgés de moins de 18 ans :

14. Dans la mesure du possible, m'assurer de la présence d'un autre adulte au moment de travailler à proximité d'enfants.
15. Ne pas inviter chez moi des enfants non accompagnés sans lien de parenté avec ma famille, à moins qu'ils ne courent un risque immédiat de blessure ou de danger physique ;
16. Ne pas utiliser d'ordinateurs, de téléphones portables, d'appareils vidéo, d'appareils photo numériques ou tout autre support pour exploiter ou harceler des enfants ou pour accéder à de la pornographie infantile (voir aussi la section « Utilisation d'images d'enfants à des fins professionnelles » ci-dessous) ;
17. M'abstenir de châtiments corporels ou de mesures disciplinaires à l'égard des enfants ;
18. M'abstenir d'engager des enfants dont l'âge est inférieur à 14 ans pour le travail domestique ou pour tout autre travail, à moins que la législation nationale ne fixe un âge supérieur ou qu'elle ne les expose à un risque important de blessure ;
19. Me conformer à toutes les législations locales pertinentes, y compris les lois du travail relatives au travail des enfants et les politiques de sauvegarde de la Banque mondiale sur le travail des enfants et l'âge minimum ;
20. Prendre les précautions nécessaires au moment de photographier ou de filmer des enfants (se référer à l'Annexe 2 pour de plus amples détails).

Utilisation d'images d'enfants à des fins professionnelles

Au moment de photographier ou de filmer un enfant à des fins professionnelles, je dois :

21. Avant de photographier ou de filmer un enfant, évaluer et m'efforcer de respecter les traditions ou les restrictions locales en matière de reproduction d'images personnelles ;
22. Avant de photographier ou de filmer un enfant, obtenir le consentement éclairé de l'enfant et d'un parent ou du tuteur ; pour ce faire, je dois expliquer comment la photographie ou le film sera utilisé ;
23. Veiller à ce que les photographies, films, vidéos et DVD présentent les enfants de manière digne et respectueuse, et non de manière vulnérable ou soumise ; les enfants doivent être habillés convenablement et ne pas prendre des poses qui pourraient être considérées comme sexuellement suggestives ;
24. M'assurer que les images sont des représentations honnêtes du contexte et des faits ;
25. Veiller à ce que les étiquettes des fichiers ne révèlent pas de renseignements permettant d'identifier un enfant au moment d'envoyer des images par voie électronique.

Sanctions

Notice d'Impact Environnemental et Social des travaux de réhabilitation de la gare routière de Pouytenga, province du Kouritenga dans la région du Centre-Est (lot 2)

Je comprends que si je contreviens au présent Code de conduite individuel, mon employeur prendra des mesures disciplinaires qui pourraient inclure :

1. L'avertissement informel ;
2. L'avertissement formel ;
3. La formation complémentaire ;
4. La perte d'au plus une semaine de salaire ;
5. La suspension de la relation de travail (sans solde), pour une période minimale d'un mois et une période maximale de six mois ;
6. Le licenciement.
7. La dénonciation à la police, le cas échéant.

Je comprends qu'il est de ma responsabilité de m'assurer que les normes environnementales, sociales, de santé et de sécurité sont respectées. Que je me conformerai au Plan de gestion de l'hygiène et de sécurité du travail. Que j'éviterai les actes ou les comportements qui pourraient être interprétés comme des VBG et des VCE. Tout acte de ce genre constituera une violation du présent Code de conduite individuel. Je reconnais par les présentes avoir lu le Code de conduite individuel précité, j'accepte de me conformer aux normes qui y figurent et je comprends mes rôles et responsabilités en matière de prévention et d'intervention dans les cas liés aux normes ESHS et aux exigences HST, aux VBG et aux VCE. Je comprends que tout acte incompatible avec le présent Code de conduite individuel ou le fait de ne pas agir conformément au présent Code de conduite individuel pourrait entraîner des mesures disciplinaires et avoir des répercussions sur mon emploi continu.

Signature : _____

Nom en toutes lettres : _____

Titre : _____

Date : _____

Annexe 19: Plan de reboisement compensatoire

Objectif

Le plan d'action reboisement compensatoire vise à décrire les actions à entreprendre par les entreprises en charge des travaux pour le reboisement compensatoire. Il s'agira notamment de contribuer à la lutte contre la désertification en reboisant dans les édifices publics tels que les écoles et des espèces vertes en guise de mesure de gestion des impacts du sous-projet sur l'environnement et le cadre de vie des populations.

Document de référence

Ce présent objet s'appuie sur :

- PGES
- Cahier de charges
- Le reboisement compensatoire-préparation des plans d'actions entreprises
- Code de l'environnement
- ISO 14001 : 2015

Domaine d'application

Les travaux de construction de la gare routière le cadre de la mise œuvre sous projet nécessitent des défrichements et conséquemment des pertes d'individus végétaux. En effet, les emprises des interventions empiètent des zones à potentiel ligneux où les arbres devront être abattus ou élagués. L'inventaire floristique dans l'emprise du site a permis d'identifier 22 s arbres qui seront potentiellement impactés par les travaux de construction de la gare routière.

Ces **pertes d'individus végétaux** doivent être **compensées**. De ce fait, les entreprises en charge des travaux en place un plan d'action relatif au reboisement compensatoire.

Ce plan se déroulera comme suit :

- I. Défrichage
- II. Reboisement compensatoire
- III. La quantification du reboisement
- IV. Mise en œuvre du reboisement
- V. Impact environnemental économique et social

Défrichage

Dans le cadre travaux de construction des infrastructures, l'emprise des travaux sera nettoyée et les entreprises en charge des travaux sera appelé à défricher. Par définition, le défrichage est toute opération volontaire ayant pour effet de détruire l'état boisé d'un terrain et mettant fin à sa destination forestière. Il faut noter que nul ne peut user du droit de défricher le bois sans avoir au préalable obtenu une autorisation. De ce fait, les entreprises procèderont comme suit :

- Inventaire phytosociologie
- Inventaire contradictoire
- Demande d'autorisation du service forestier ;
- Abattage et dotation à la population.

Inventaire phytosociologie

L'identification et le dénombrement des espèces se feront avec la collaboration des agents Eaux et forêts de la commune.

Un rapport de dénombrement des espèces forestières sera remis à les entreprises par le service départemental en charge de l'environnement. Un inventaire contradictoire ne sera pas nécessaire, car

Notice d'Impact Environnemental et Social des travaux de réhabilitation de la gare routière de Pouytenga, province du Kouritenga dans la région du Centre-Est (lot 2)

l'identification et le dénombrement des espèces se fera avec la collaboration de l'agent de l'environnement lors de l'inventaire phytosociologie. L'inventaire forestier sur la zone abritant les sous-projets a donné les résultats suivants :

Dénombrement espèces forestières et l'estimation des compensations des pertes d'arbres

Demande d'Autorisation

Tout abattage entraîne des impenses à rembourser. Le PUDTR informera au préalable la Direction régionale et provinciale en charge de l'environnement pour toute action d'abattage en précisant le nombre et le statut de l'espèce (protégée, non protégée, locale, exotique) concernés et en définissant la localisation précise de l'emprise des travaux et ses limites. Cela se traduit souvent par une convention entre le projet et le ministère de l'environnement.

Si la zone de travaux est incluse dans cette convention, alors il n'y aura pas à payer de taxes. Sous réserve des recommandations contenues dans le protocole d'accord signé entre le ministère en charge de l'environnement et le PUDTR, une autorisation de coupe nous sera délivrée.

Dans le cas contraire, un paiement de taxes de défrichement devra être versé au service forestier.

Une fois le paiement effectif, la direction de l'environnement délivrera l'autorisation d'abattage.

N°	Espèces forestières	Quantité	Prix Unitaire	Prix Total

Abattage

Il sera effectué par le personnel recruté sur place.

Le bois qui en résulte sera découpé et doté à la population concernée.

REBOISEMENT COMPENSATOIRE

L'objectif de ce reboisement est de :

- Compenser les pertes d'individus végétaux lors des travaux ;
- Favoriser la création des poumons verts dans des sites adaptés au département ;
- Servir de modèle citoyen pour tout acteur de développement ;
- Promouvoir une éducation environnementale.

L'atteinte de ses objectifs nécessitera la participation et l'implication des populations et du service en charge de l'environnement au niveau provincial et départemental. De ce fait, les entreprises travailleront avec la collaboration de ces derniers.

La stratégie sera essentiellement basée sur un choix d'espèces adaptées à la zone et à croissance rapide permettant d'atteindre les résultats fixés à court terme.

De ce fait, les modalités d'intervention se feront comme suit :

- Réhabiliter les zones concernées ;

Notice d'Impact Environnemental et Social des travaux de réhabilitation de la gare routière de Pouytenga, province du Kouritenga dans la région du Centre-Est (lot 2)

- Elaborer et mettre en œuvre un programme de reboisement des écoles dans le cadre de l'éducation environnementale ;
- Créer en rapport avec les autorités locales des espaces de reboisement réservés dans la commune ;
- Mettre en place un cadre de concertation avec l'ensemble des acteurs pour mieux soutenir les actions de reboisement ;
- Mener une campagne d'information, de communication et de sensibilisation des populations pour une bonne réussite des actions à entreprendre ;
- Mettre en place un système pour l'organisation, la recherche de financement et de suivi du reboisement.

QUANTIFICATION DU REBOISEMENT

Pour faire un reboisement compensatoire, les entreprises partiront des éléments fondamentaux à savoir :

- L'étendue des superficies visées ;
- Leur emplacement ;
- Du nombre de plants attendus pour le remplacement des pertes ;

La période du reboisement (doit être défini dans le plan d'action pour les responsabilités au cas où cette date n'est pas respectée).

NB: Le nombre de pieds ne saurait être inférieur à celui des pertes subies, la compensation ne serait pas effective.

Le choix des espèces à reboiser

Le reboisement compensatoire se fera à l'aide de plants aptes à survivre sur les sites où il sera planté. De ce fait il est un impératif d'avoir une idée sur la vie et le développement des différentes plantes.

D'où l'obligation de définir :

- *La NATURE des espèces ;*
- *L'AGE et la TAILLE des plantes ;*
- *Le NBRE TOTAL de pieds à reboiser ;*
- *Et l'ÉCARTEMENT c'est-à-dire la distance d'une plante à une autre.*

La nature des espèces est importante surtout si les pertes portent sur des **plantations privées**.

Les propriétaires pourront demander :

- Les **mêmes espèces** que celles perdues ;
- Ou **une autre espèce**, après discussion avec les parties prenantes.

En dehors des propriétés privées, le choix des espèces dépend en partie :

- De la **nature du sol** ;

Mais aussi aux **besoins exprimés par les parties**. Le choix de l'ACTEUR chargé du reboisement se fera sur la base des critères définis par le service en charge de l'environnement de la commune.

Le choix de l'acteur chargé de reboiser

Les entreprises en concertation avec le PUDTR, définiront des **critères de sélection du futur réalisateur** des reboisements compensatoires.

Suite à la détermination de ses critères, un appel d'offres relatif au reboisement sera lancé. Un système de suivi en collaboration avec le PUDTR sera mis en place.

MISE EN ŒUVRE DU REBOISEMENT

Notice d'Impact Environnemental et Social des travaux de réhabilitation de la gare routière de Pouytenga, province du Kouritenga dans la région du Centre-Est (lot 2)

La préparation de la campagne de reboisement requiert la mise en œuvre de certaines activités indispensables pour sa réussite. Toute activité menée nécessitera un rapport détaillé.

Ci-joint le tableau récapitulatif des différentes activités à mener sur site

N°	Désignation	Stratégie d'intervention	Responsable	Indicateurs
1	Organiser la campagne d'information	Concertation avec Autorité & presse locale	RHSE Entreprises	Nombre d'émissions
2	Créer un cadre de concertation avec l'ensemble des acteurs	Réunions avec les responsables administratifs et communaux		Nombre de concertation
3	Informar, sensibiliser et former la population concernée	Séance de sensibilisation Atelier de formation		Liste de présence & attestation
5	Choix des plants	Concertation avec la population et DPEE		Rapport
6	Achat et transport des plants	Visites des pépinières		Nombres de plants
7	Préparation du terrain			
8	Plantation			
9	Evaluation de la campagne de reboisement	Mise en place des commissions de suivi		Rapport d'évaluation
10	Organisation du concours de reboisement	Evaluation de la campagne de reboisement		Prix attribués
11	Suivi des plantations			
12	Protection entretien des plantations			

Chronogramme des activités

Activités	Période							
	Mai	Juin	Juillet	Août	Septembre	Octobre	Novembre	Décembre
Campagne d'information, de sensibilisation et de formation								
Achats et transport des plants								
Préparation du terrain								
Plantation								
Suivi des plantations								
Evaluation de la campagne								

Fiche d'identification et de suivi

Notice d'Impact Environnemental et Social des travaux de réhabilitation de la gare routière de Pouytenga, province du Kouritenga dans la région du Centre-Est (lot 2)

N° d'ordre	Nom/Prénom des participants	Superficies plantée	Taux de survie	Type de plantation	Entretien/ Protection	Notes
1						
2						

IMPACT ENVIRONNEMENTAL-ECONOMIQUE ET SOCIAL

Le reboisement compensatoire a des retombées environnementales économiques et sociales.

Retombées sociales

Le reboisement et l'aménagement paysager permettront avant tout de **remplacer les arbres perdus lors des travaux**. Il est ici vu comme un instrument de réparation des dommages donc de résolution de conflit. Les populations disposeront d'un côté des arbres fruitiers et de l'autre d'ombrage perdu pendant la phase travaux. Aussi, la plantation de ses arbres aura des avantages multiples à savoir (i) donner de l'ombre aux usagers de la gare routière et aux familles, (ii) adoucir la chaleur sur certain lieu.

Retombées genre

- Effets barrière pour délimiter les ménages ;
- Effet barrière contre les vents ;
- Contribution à fertiliser le sol ;
- Contribution à la production de fruits, de médicaments de la pharmacopée ;
- La production de bois énergie, de bois d'œuvre, etc...

Environnement

Le reboisement restaure le couvert végétal, et jouera son rôle de séquestration des gaz à effet de serre. Il permet de restaurer aussi une fois les plantations reprises, la biodiversité végétale et animale. Il donnera des abris et à manger à certaines espèces de la faune. On notera que :

- L'érosion reculera ;
- Des sols fertilisés seront disponibles,
- Des espaces impactés seront reboisés ;
- Des sols seront récupérés ;
- Le cadre de vie des populations sera amélioré.

**Notice d'Impact Environnemental et Social des travaux de réhabilitation de la gare routière de
Pouytenga, province du Kouritenga dans la région du Centre-Est (lot 2)**

Annexe 20: Termes de référence

Notice d'Impact Environnemental et Social des travaux de réhabilitation de la gare routière de Pouytenga, province du Kouritenga dans la région du Centre-Est (lot 2)

Table des matières

LISTE DES TABLEAUX	iii
LISTE DES FIGURES.....	iii
LISTE DES CARTES	iii
LISTE DES PHOTOS.....	iv
LISTE DES ABREVIATIONS, ACRONYMES ET SIGLES	v
RESUME NON TECHNIQUE	vii
NON-TECHNICAL SUMMARY	xix
I. INTRODUCTION.....	1
1.1. Contexte et justification	1
1.2. Objectif de la NIES	1
1.3. Résultats attendus de la NIES.....	2
1.4. Méthodologie générale de l'étude.....	2
1.4.1. Le cadrage	2
1.4.2. La recherche documentaire	3
1.4.3. L'élaboration d'outils de collecte des données	3
1.4.4. Visite et la collecte de données de terrain	3
1.4.5. Le dépouillement, le traitement et l'analyse des données	3
1.5. Structuration du rapport NIES.....	4
II. DESCRIPTION DU SOUS PROJET	5
2.3. Description du sous projet	6
2.3.1. Caractéristiques techniques du sous-projet de réhabilitation de la gare routière de Pouytenga	8
2.3.2. Consistance des travaux	1
2.3.3. Provenance des matériaux de construction	2
2.4. Main d'œuvre et emploi local	2
2.5. Description technique de la construction des bâtiments et murs	2
2.6. Description des activités.....	3
III. CADRE POLITIQUE, JURIDIQUE ET INSTITUTIONNEL	5
3.1. Cadre politique.....	5
3.1.1. Le deuxième Plan National de Développement Économique et Social (PNDES II)	5
3.1.2. Le plan d'action pour la stabilisation et le développement (PA-DS).....	5
3.1.3. Politique sectorielle « Infrastructures de Transport, de Communication et d'Habitat » (PS-ITCH).....	6

Notice d'Impact Environnemental et Social des travaux de réhabilitation de la gare routière de Pouytenga, province du Kouritenga dans la région du Centre-Est (lot 2)

3.1.4.	La Politique Nationale de Développement Durable (PNDD)	6
3.1.5.	Stratégie Nationale en matière d'Environnement 2019-2023	6
3.1.6.	Politique Nationale Genre (PNG)	7
3.1.7.	La Politique Nationale de Sécurité (PNS, 2021).....	7
3.1.8.	La Politique Nationale d'Hygiène Publique (PNHP).....	7
3.1.9.	La Stratégie Nationale Genre (SNG, 2020-2024) du Burkina Faso.....	7
3.2.	Cadre juridique	7
3.2.1.	Cadre juridique international.....	8
3.2.2.	Normes environnementales et sociales applicables au sous-projet.....	11
3.2.3.	Les Directives environnementales, sanitaires et sécuritaires générales de la Banque mondiale.....	12
3.2.4.	Note du cadre environnemental et social sur les bonnes pratiques en matière de lutte contre l'exploitation et les atteintes sexuelles ainsi que le harcèlement sexuel dans les projets d'investissements de travaux de génie civil.....	12
3.3.	Cadre juridique national applicable au projet.....	13
3.3.1.	Constitution du Burkina Faso.....	13
3.3.2.	Cadre législatif	13
3.3.3.	Cadre réglementaire	19
3.3.4.	Comparaison entre procédures nationales et normes de la Banque mondiale ...	20
3.4.	Cadre institutionnel.....	29
3.4.2.	Ministère de l'Environnement, de l'Eau et de l'Assainissement	29
3.4.3.	Ministère de la Solidarité, de l'Action Humanitaire, de la Réconciliation Nationale, du Genre et de la Famille (MSARGF).....	30
3.4.4.	Ministère de l'Administration Territoriale, de la Décentralisation et de la Sécurité (MATDS)	30
3.4.5.	Ministère de la Santé et de l'Hygiène Publique (MSHP).....	30
3.4.6.	Les collectivités territoriales (Délégation Spéciale) de Pouytenga	30
3.4.7.	Les Organisations Non Gouvernementales (ONG) et Organisations de la Société Civile (OSC).....	31
3.5.	Analyse des capacités institutionnelles et individuelles des parties prenantes	32
IV.	DESCRIPTION DE L'ETAT INITIAL DE L'ENVIRONNEMENT	34
4.1.	Zones d'influence du sous projet	34
•	Zone d'infrastructures ou d'influence directe.....	34
•	Zone d'influence restreinte	34
•	Zone d'influence élargie	34

Notice d'Impact Environnemental et Social des travaux de réhabilitation de la gare routière de Pouytenga, province du Kouritenga dans la région du Centre-Est (lot 2)

4.2.	Milieu physique	35
4.2.1.	Localisation de la commune de Pouytenga	35
4.2.2.	Relief.....	37
4.2.3.	Climat.....	38
4.2.4.	Sols.....	39
4.2.5.	Occupation des terres	39
4.2.6.	Ressources en eau	41
4.3.	Milieu biologique.....	42
4.3.1.	Végétation	42
4.3.2.	Faune	43
4.4.	Milieu humain	43
4.4.1.	Données démographiques	43
4.4.2.	Organisation sociopolitique.....	43
4.4.3.	Services sociaux de base	44
4.4.4.	Secteur de production.....	44
4.4.5.	Secteur de soutien à la production	45
4.4.6.	Situation des cas de VBG dans la zone d'étude.....	47
4.4.7.	Gestion des ressources naturelles et changement climatique	48
4.4.8.	Situation sécuritaire dans la zone du sous-projet	49
4.4.9.	Déplacés internes	50
V.	ANALYSE DES VARIANTES DANS LE CADRE DU PROJET	51
5.1.	Méthodologie	51
5.2.	Alternative 2 : sans le projet	51
5.3.	Alternative 1 : avec le projet	Erreur ! Signet non défini.
5.3.1.	Le Système d'approvisionnement en eau potable	53
5.3.2.	L'approvisionnement en énergie	53
5.3.3.	L'analyse comparative de la variante	53
5.4.	Variante et alternative retenue.....	59
VI.	ENJEUX ENVIRONNEMENTAUX, ECONOMIQUES ET SOCIAUX	60
6.1.	Au plan environnemental.....	60
6.2.	Au plan socio-économique.....	61
VII.	IDENTIFICATION, ANALYSE ET EVALUATION DES IMPACTS ENVIRONNEMENTAUX ET SOCIAUX.....	65
7.1.	Méthodologie	65
7.1.1.	Critères d'évaluation des impacts	65

Notice d'Impact Environnemental et Social des travaux de réhabilitation de la gare routière de Pouytenga, province du Kouritenga dans la région du Centre-Est (lot 2)

7.1.2.	Importance de l'impact.....	67
7.2.	Identification et analyse des impacts environnementaux et sociaux	70
7.2.1.	Identification des sources d'impacts	70
7.2.2.	Récepteurs d'impacts	71
7.2.3.	Interrelations entre activités source d'impact et composantes du milieu récepteur	75
7.3.	Analyse des impacts du sous-projet.....	79
7.3.1.	Phase de préparation et de construction	79
7.3.2.	Phase d'exploitation et d'entretien	92
7.4.	Impacts cumulatifs	98
7.5.	Mesures de prévention et d'atténuation.....	Erreur ! Signet non défini.
VIII.	IDENTIFICATION, ANALYSE ET EVALUATION DES RISQUES	102
8.1.	Objectifs et but de l'analyse des risques	102
8.2.	Démarche méthodologique de l'analyse des risques	Erreur ! Signet non défini.
8.3.	Identification, analyse et évaluation des risques	Erreur ! Signet non défini.
7.3.1.	Rappel du sous-projet	104
7.3.2.	Identification des risques potentiels du sous-projet	104
7.3.3.	Les risques des activités de réhabilitation de la gare	104
7.3.4.	Evaluation des risques potentiels du projet et mesures de gestion	112
7.3.5.	Autres mesures de gestion des risques.....	119
7.3.6.	Résumé des mesures de prévention et de gestion des risques	116
IX.	MESURES ET ACTIONS CLES DU PLAN D'ENGAGEMENT ENVIRONNEMENTAL ET SOCIAL (PEES).....	122
X.	PLAN DE GESTION ENVIRONNEMENTALE ET SOCIALE (PGES)	126
10.1.	Objectif du PGES.....	126
10.2.	Acteurs de mise en œuvre et de suivi PGES et leurs rôles	126
10.2.1.	Coordination, préparation et supervision lors des travaux	126
10.2.2.	Mise en œuvre, suivi-contrôle et surveillance de proximité.....	127
10.2.3.	Suivi environnemental et social	128
10.3.	Programme de mise en œuvre des mesures d'évitement, d'atténuation, de compensation et de bonification.	128
10.4.	Plans et procédures spécifiques	137
10.4.5.	Mesures de prévention violences basées sur le genre (VGB), VCE, EAS/HS	141
10.4.6.	Mesures d'hygiène, santé et sécurité du personnel.....	141

Notice d'Impact Environnemental et Social des travaux de réhabilitation de la gare routière de Pouytenga, province du Kouritenga dans la région du Centre-Est (lot 2)

10.4.7. Mesures de mitigation des risques sécuritaires dans le cadre de la réalisation des travaux	141
10.5. Programme de suivi et de surveillance du PGES	142
10.5.1. Procédure de surveillance et suivi environnementaux	143
10.5.2. Surveillance et suivi environnementaux pendant les travaux du projet	143
10.6. Programme de renforcement de capacité	152
10.7. Estimation du cout du PGES	155
10.8. Chronogramme de mise en œuvre du PGES	156
XI. PLAN DE FERMETURE / REHABILITATION	158
11.1. Programme de réhabilitation	158
XII. MECANISME DE GESTION DES PLAINTES ET RECLAMATIONS.....	Erreur !
Signet non défini.	
12.1. Les différents types de plaintes.....	Erreur ! Signet non défini.
12.2. Informations sur les procédures de dépôts et traitements des doléances....	Erreur ! Signet non défini.
12.3. Procédure d'enregistrement et gestion des plaintes	Erreur ! Signet non défini.
12.4. Plaintes sensibles, tels que celles liées à l'EAS / HS	Erreur ! Signet non défini.
XIII. MODALITES DE CONSULTATIONS PUBLIQUES	161
13.1. Objectifs de la consultation.....	161
13.2. Résultats de la consultation	161
13.2.1. Les acteurs rencontrés.....	161
13.2.2. Acceptabilité du projet	178
13.3. Synthèse de la consultation du public.....	178
CONCLUSION.....	184
BIBLIOGRAPHIE.....	185
ANNEXES.....	a
Annexe 1 : PV des rencontres individuelles	a
Annexe 2 : PV de la rencontre avec les commerçants de Pouytenga	k
Annexe 3 : PV de la rencontre avec les transporteurs de Pouytenga	q
Annexe 4 : PV de la rencontre avec les femmes commerçantes de Pouytenga	u
Annexe 5 : Listes des personnes rencontrées	y
Annexe 6 : Plan Hygiène Santé Sécurité Environnement.....	aa
Annexe 7 : Clauses environnementales et sociales à insérer dans les DAO et dans les marches de travaux.....	bb
Annexe 8 : Plan du PGES de chantier	hh
Annexe 9 : Modèles de formulaire d'enregistrement de plainte.....	ll

Notice d'Impact Environnemental et Social des travaux de réhabilitation de la gare routière de Pouytenga, province du Kouritenga dans la région du Centre-Est (lot 2)

Annexe 10 : Modèles de fiche de clôture de plainte.....	nn
Annexe 11 : Registre des plaintes	a
Annexe 1 : Fiche de notification d'incidents/accidents.	a
Annexe 2 : Fiche d'accueil sécurité du travailleur pour le port des EPI.	b
Annexe 3 : Fiche de conformité/Non-conformité	c
Annexe 4: fiche rapport d'accident / incident.....	d
Annexe 16 : Code de conduite de l'entreprise	e
Annexe 17 : Code de conduite du gestionnaire ou chef de chantier	h
Annexe 18: Code de conduite individuel.....	l
Annexe 19: Plan de reboisement compensatoire	o
Annexe 20: Termes de référence	t

i

LISTE DES TABLEAUX	iii
LISTE DES FIGURES.....	iii
LISTE DES CARTES	iii
LISTE DES PHOTOS.....	iv
LISTE DES ABREVIATIONS, ACRONYMES ET SIGLES	v
RESUME NON TECHNIQUE	vii
NON-TECHNICAL SUMMARY	xix
I. INTRODUCTION.....	1
1.1. Contexte et justification.....	1
1.2. Objectif de la NIES.....	1
1.3. Résultats attendus de la NIES.....	2
1.4. Méthodologie générale de l'étude	2
1.4.1. Le cadrage	2
1.4.2. La recherche documentaire	3
1.4.3. L'élaboration d'outils de collecte des données	3
1.4.4. Visite et la collecte de données de terrain	3
1.4.5. Le dépouillement, le traitement et l'analyse des données	3
1.5. Structuration du rapport NIES	4
II. DESCRIPTION DU SOUS PROJET	5
2.3. Description du sous projet	6
2.3.1. Caractéristiques techniques du sous-projet de réhabilitation de la gare routière de Pouytenga	8
2.3.2. Consistance des travaux	1

Notice d'Impact Environnemental et Social des travaux de réhabilitation de la gare routière de Pouytenga, province du Kouritenga dans la région du Centre-Est (lot 2)

2.3.3.	Provenance des matériaux de construction	2
2.4.	Main d'œuvre et emploi local.....	2
2.5.	Description technique de la construction des bâtiments et murs.....	2
2.6.	Description des activités.....	3
III.	CADRE POLITIQUE, JURIDIQUE ET INSTITUTIONNEL	5
3.1.	Cadre politique	5
3.1.1.	Le deuxième Plan National de Développement Économique et Social (PNDES II)	5
3.1.2.	Le plan d'action pour la stabilisation et le développement (PA-DS).....	5
3.1.3.	Politique sectorielle « Infrastructures de Transport, de Communication et d'Habitat » (PS-ITCH).....	6
3.1.4.	La Politique Nationale de Développement Durable (PNDD)	6
3.1.5.	Stratégie Nationale en matière d'Environnement 2019-2023	6
3.1.6.	Politique Nationale Genre (PNG)	7
3.1.7.	La Politique Nationale de Sécurité (PNS, 2021).....	7
3.1.8.	La Politique Nationale d'Hygiène Publique (PNHP).....	7
3.1.9.	La Stratégie Nationale Genre (SNG, 2020-2024) du Burkina Faso.....	7
3.2.	Cadre juridique	7
3.2.1.	Cadre juridique international.....	8
3.2.2.	Normes environnementales et sociales applicables au sous-projet.....	11
3.2.3.	Les Directives environnementales, sanitaires et sécuritaires générales de la Banque mondiale.....	12
3.2.4.	Note du cadre environnemental et social sur les bonnes pratiques en matière de lutte contre l'exploitation et les atteintes sexuelles ainsi que le harcèlement sexuel dans les projets d'investissements de travaux de génie civil.....	12
3.3.	Cadre juridique national applicable au projet.....	13
3.3.1.	Constitution du Burkina Faso.....	13
3.3.2.	Cadre législatif	13
3.3.3.	Cadre réglementaire	19
3.3.4.	Comparaison entre procédures nationales et normes de la Banque mondiale ...	20
3.4.	Cadre institutionnel.....	29
3.4.2.	Ministère de l'Environnement, de l'Eau et de l'Assainissement	29
3.4.3.	Ministère de la Solidarité, de l'Action Humanitaire, de la Réconciliation Nationale, du Genre et de la Famille (MSARGF).....	30

Notice d'Impact Environnemental et Social des travaux de réhabilitation de la gare routière de Pouytenga, province du Kouritenga dans la région du Centre-Est (lot 2)

3.4.4. Ministère de l'Administration Territoriale, de la Décentralisation et de la Sécurité (MATDS)	30
3.4.5. Ministère de la Santé et de l'Hygiène Publique (MSHP).....	30
3.4.6. Les collectivités territoriales (Délégation Spéciale) de Pouytenga	30
3.4.7. Les Organisations Non Gouvernementales (ONG) et Organisations de la Société Civile (OSC).....	31
3.5. Analyse des capacités institutionnelles et individuelles des parties prenantes.....	32
IV. DESCRIPTION DE L'ETAT INITIAL DE L'ENVIRONNEMENT	34
4.1. Zones d'influence du sous projet.....	34
☐ Zone d'infrastructures ou d'influence directe.....	34
☐ Zone d'influence restreinte	34
☐ Zone d'influence élargie	34
4.2. Milieu physique	35
4.2.1. Localisation de la commune de Pouytenga.....	35
4.2.2. Relief.....	37
4.2.3. Climat.....	38
4.2.4. Sols.....	39
4.2.5. Occupation des terres	39
4.2.6. Ressources en eau	41
4.3. Milieu biologique	42
4.3.1. Végétation	42
4.3.2. Faune	43
4.4. Milieu humain.....	43
4.4.1. Données démographiques	43
4.4.2. Organisation sociopolitique	43
4.4.3. Services sociaux de base	44
4.4.4. Secteur de production	44
4.4.5. Secteur de soutien à la production	45
4.4.6. Situation des cas de VBG dans la zone d'étude.....	47
4.4.7. Gestion des ressources naturelles et changement climatique.....	48
4.4.8. Situation sécuritaire dans la zone du sous-projet.....	49
4.4.9. Déplacés internes	50
V. ANALYSE DES VARIANTES DANS LE CADRE DU PROJET	51
5.1. Méthodologie.....	51

Notice d'Impact Environnemental et Social des travaux de réhabilitation de la gare routière de Pouytenga, province du Kouritenga dans la région du Centre-Est (lot 2)

5.2.	Alternative 2 : sans le projet	51
5.3.	Alternative 1 : avec le projet.....	Erreur ! Signet non défini.
5.3.1.	Le Système d'approvisionnement en eau potable	53
5.3.2.	L'approvisionnement en énergie	53
5.3.3.	L'analyse comparative de la variante	53
5.4.	Variante et alternative retenue	59
VI.	ENJEUX ENVIRONNEMENTAUX, ECONOMIQUES ET SOCIAUX	60
6.1.	Au plan environnemental.....	60
6.2.	Au plan socio-économique	61
VII.	IDENTIFICATION, ANALYSE ET EVALUATION DES IMPACTS ENVIRONNEMENTAUX ET SOCIAUX	65
7.1.	Méthodologie.....	65
7.1.1.	Critères d'évaluation des impacts	65
7.1.2.	Importance de l'impact.....	67
7.2.	Identification et analyse des impacts environnementaux et sociaux	70
7.2.1.	Identification des sources d'impacts	70
7.2.2.	Récepteurs d'impacts	71
7.2.3.	Interrelations entre activités source d'impact et composantes du milieu récepteur	75
7.3.	Analyse des impacts du sous-projet.....	79
7.3.1.	Phase de préparation et de construction	79
7.3.2.	Phase d'exploitation et d'entretien	92
7.4.	Impacts cumulatifs.....	98
7.5.	Mesures de prévention et d'atténuation.....	Erreur ! Signet non défini.
VIII.	IDENTIFICATION, ANALYSE ET EVALUATION DES RISQUES	102
8.1.	Objectifs et but de l'analyse des risques.....	102
8.2.	Démarche méthodologique de l'analyse des risques	Erreur ! Signet non défini.
8.3.	Identification, analyse et évaluation des risques	Erreur ! Signet non défini.
7.3.1.	Rappel du sous-projet	104
7.3.2.	Identification des risques potentiels du sous-projet	104
7.3.3.	Les risques des activités de réhabilitation de la gare	104
7.3.4.	Evaluation des risques potentiels du projet et mesures de gestion	112
7.3.5.	Autres mesures de gestion des risques.....	119
7.3.6.	Résumé des mesures de prévention et de gestion des risques	116

Notice d'Impact Environnemental et Social des travaux de réhabilitation de la gare routière de Pouytenga, province du Kouritenga dans la région du Centre-Est (lot 2)

IX. MESURES ET ACTIONS CLES DU PLAN D'ENGAGEMENT ENVIRONNEMENTAL ET SOCIAL (PEES).....	122
X. PLAN DE GESTION ENVIRONNEMENTALE ET SOCIALE (PGES).....	126
10.1. Objectif du PGES.....	126
10.2. Acteurs de mise en œuvre et de suivi PGES et leurs rôles	126
10.2.1. Coordination, préparation et supervision lors des travaux	126
10.2.2. Mise en œuvre, suivi-contrôle et surveillance de proximité.....	127
10.2.3. Suivi environnemental et social	128
10.3. Programme de mise en œuvre des mesures d'évitement, d'atténuation, de compensation et de bonification.	128
10.4. Plans et procédures spécifiques.....	137
10.4.5. Mesures de prévention violences basées sur le genre (VGB), VCE, EAS/HS	141
10.4.6. Mesures d'hygiène, santé et sécurité du personnel.....	141
10.4.7. Mesures de mitigation des risques sécuritaires dans le cadre de la réalisation des travaux	141
10.5. Programme de suivi et de surveillance du PGES.....	142
10.5.1. Procédure de surveillance et suivi environnementaux	143
10.5.2. Surveillance et suivi environnementaux pendant les travaux du projet	143
10.6. Programme de renforcement de capacité	152
10.7. Estimation du cout du PGES.....	155
10.8. Chronogramme de mise en œuvre du PGES.....	156
XI. PLAN DE FERMETURE / REHABILITATION	158
11.1. Programme de réhabilitation.....	158
XII. MECANISME DE GESTION DES PLAINTES ET RECLAMATIONS.....	Erreur ! Signet non défini.
12.1. Les différents types de plaintes.....	Erreur ! Signet non défini.
12.2. Informations sur les procédures de dépôts et traitements des doléances	Erreur ! Signet non défini.
12.3. Procédure d'enregistrement et gestion des plaintes	Erreur ! Signet non défini.
12.4. Plaintes sensibles, tels que celles liées à l'EAS / HS.....	Erreur ! Signet non défini.
XIII. MODALITES DE CONSULTATIONS PUBLIQUES	161
13.1. Objectifs de la consultation.....	161
13.2. Résultats de la consultation.....	161
13.2.1. Les acteurs rencontrés.....	161
13.2.2. Acceptabilité du projet	178

Notice d'Impact Environnemental et Social des travaux de réhabilitation de la gare routière de Pouytenga, province du Kouritenga dans la région du Centre-Est (lot 2)

13.3. Synthèse de la consultation du public	178
CONCLUSION.....	184
BIBLIOGRAPHIE	185
ANNEXES.....	a
Annexe 1 : PV des rencontres individuelles	a
Annexe 2 : PV de la rencontre avec les commerçants de Pouytenga	k
Annexe 3 : PV de la rencontre avec les transporteurs de Pouytenga	q
Annexe 4 : PV de la rencontre avec les femmes commerçantes de Pouytenga.....	u
Annexe 5 : Listes des personnes rencontrées	y
Annexe 6 : Plan Hygiène Santé Sécurité Environnement	aa
Annexe 7 : Clauses environnementales et sociales à insérer dans les DAO et dans les marchés de travaux	bb
Annexe 8 : Plan du PGES de chantier	hh
Annexe 9 : Modèles de formulaire d'enregistrement de plainte	ll
Annexe 10 : Modèles de fiche de clôture de plainte.....	nn
Annexe 11 : Registre des plaintes.....	a
Annexe 1 : Fiche de notification d'incidents/accidents.....	a
Annexe 2 : Fiche d'accueil sécurité du travailleur pour le port des EPI.	b
Annexe 3 : Fiche de conformité/Non-conformité.....	c
Annexe 4: fiche rapport d'accident / incident.....	d
Annexe 16 : Code de conduite de l'entreprise.....	e
Annexe 17 : Code de conduite du gestionnaire ou chef de chantier.....	h
Annexe 18: Code de conduite individuel	l
Annexe 19: Plan de reboisement compensatoire	o
Annexe 20: Termes de référence	t

**Notice d'Impact Environnemental et Social des travaux de réhabilitation de la gare routière de
Pouytenga, province du Kouritenga dans la région du Centre-Est (lot 2)**