Public Disclosure Authorized

Public Disclosure Authorized

SFG3081

Travail-Liberté-Patrie

REPUBLIQUE TOGOLAISE

LA BANQUE MONDIALE
BIRD • IDA | GROUPE DE LA BANQUE MONDIALE

MINISTERE DE LA PLANIFICATION DU DEVELOPPEMENT

=====

PROJET D'APPUI A LA FACILITATION DU COMMERCE ET A L'AMELIORATION DE LA COMPETITIVITE DES SERVICES DE LOGISTIQUE AU TOGO
(PROJET COMPETITIVITE (P158982)

Projet de réhabilitation et d'aménagement d'un centre de formation des conducteurs à Lomé

ETUDE D'IMPACT ENVIRONNEMENTAL ET SOCIAL (EIES) SIMPLIFIEE

RAPPORT PROVISOIRE

Janvier 2017

Sommaire

Liste des tableaux et figures 4

SIGLES ET ACRONYMES 6

RESUME EXECUTIF 11

INTRODUCTION 14

CHAPITRE I : CONTEXTE DU PROJET 16

1.1. Justification du projet 16

1.2. Présentation du projet 17

1.3. Présentation du promoteur du projet 23

1.4. Objectifs de l'étude d'impact environnemental et social du projet 23

CHAPITRE II : CADRE JURIDIQUE, POLITIQUE ET INSTITUTIONNEL 25

2.1. Cadre juridique, politique et institutionnel de gestion de l'environnement 25

2.2. Cadre juridique, politique et institutionnel de gestion du projet 42

2.1. Politiques opérationnelles de la Banque mondiale 47

2.2. **Concordances et discordances entre la PO 4.01 et la législation environnementale au Togo** 49

CHAPITRE III : METHODOLOGIE 51

3.1. Approche globale 51

3.2. Approches spécifiques 53

3.3. Elaboration du PGES, du PGR, des programmes de surveillance et suivi 57

3.4. Consultations du public 58

3.4.1.Les objectifs de la consultation 58

3.4.2. Méthodologie 58

CHAPITRE IV : DESCRIPTION DU MILIEU RECEPTEUR DU PROJET 61

4.1. Description de l'état initial du milieu d'accueil du projet 62

4.2. Présentation des sites du projet 71

4.3. Description des variantes du projet 74

4.4. Les enjeux 84

4.5. L'assainissement e 85

CHAPITRE V : ANALYSE DES IMPACTS ET DES RISQUES ENVIRONNEMENTAUX ET SOCIAUX, ... 89

5.1. Identification des composantes environnementales perturbées par la réalisation du projet 89

5.2. Analyse des impacts et évaluation de leur importance 90

5.3. Analyse des risques et mesures de mise en œuvre 91
CHAPITRE VI : PLAN DE GESTION ENVIRONNEMENTALE ET SOCIALE 111
CHAPITRE VII : PROGRAMME DE SURVEILLANCE ET DE SUIVI ENVIRONNEMENTAL 123
7.1. Plan de surveillance de la mise en œuvre des mesures 123
7.2. Suivi environnemental et social du projet 124
CONCLUSION 129
LA BIBLIOGRAPHIE 130
ANNEXE 131

Liste des tableaux et figures

- **Liste des tableaux**

Tableau 1 : Concordances et discordances entre la PO 4.01 et la législation environnementale au Togo 49
Tableau 2 : les groupes-cibles identifiés..... 53
Tableau 3 : Cadre de référence pour l'évaluation de l'importance des impacts 56
Tableau 4 : Subdivision de Lomé en arrondissements et quartiers..... 61
Tableau 5 : Répartition de la population de 1981 à 2006 par arrondissement 69
Tableau 6 : Comparaison des variantes et choix de la variante 82
Tableau 7 : Identification des sources d'impact de la composante CFCT..... 85
Tableau 8 : Identification des sources d'impact de la composante bureau à la DTRF 87
Tableau 9 : Composantes environnementales touchées par les activités de la composante CFCT 89
Tableau 10 : Composantes environnementales touchées par les activités de la composante bureau à la DTRF 90
Tableau 11 : IDENTIFICATION DES IMPACTS ET MESURES D'ATTENUATION POUR LA COMPOSANTE CFCT..... 97
Tableau 12 : IDENTIFICATION DES IMPACTS ET MESURES D'ATTENUATION POUR LA COMPOSANTE BUREAUX A LA DTRF..... 106
Tableau 13 : PGES de LA COMPOSANTE CFCT 112
Tableau 14 : PGES DE LA COMPOSANTE BUREAU A LA DTRF..... 119
Tableau 15 : Canevas du plan de surveillance, contrôle et suivi de l'environnement..... 126

- **Liste des figures**

Figure 1 : Plans architecturaux du projet de construction du CFCT .....**Error! Bookmark not defined.**
Figure 2 : Graphe de hiérarchisation des impacts .....**Error! Bookmark not defined.**
Figure 3 : Evolution de la pluviométrie.....**Error! Bookmark not defined.**
Figure 4 : Evolution de la température.....**Error! Bookmark not defined.**
Figure 5 : Evolution de la population de 1960 à 2015 à Lomé .....**Error! Bookmark not defined.**
Figure 6 : Vue aérienne du positionnement des sites du CERFER.....**Error! Bookmark not defined.**
Figure 7 : Vue aérienne des sites de la direction générale du CERFER.....**Error! Bookmark not defined.**
Figure 8 : Vue aérienne du site de l'hébergement du CERFER .....**Error! Bookmark not defined.**

- **Liste des cartes**

Carte 1 : les principales zones administratives de la ville de Lomé.....**Error! Bookmark not defined.**
Carte 2 : Relief de la Région Maritime.....**Error! Bookmark not defined.**
Carte 3 : Formations géologiques de la Région Maritime.....**Error! Bookmark not defined.**
Carte 4 : Dégradation de la Végétation de la Région Maritime .....**Error! Bookmark not defined.**
Carte 5 : Présentation des sites concernés par le projet de construction du centre de formation et de construction de bureaux.....**Error! Bookmark not defined.**

- **Liste des photos**

Photo 1 : Planche de photos de la consultation du public à Nukafu.....**Error! Bookmark not defined.**
Photo 2 : planche de photo du bâtiment des archives (façades et états des lieux)..**Error! Bookmark not defined.**
Photo 3 : Planche de photos de l'espace A.....**Error! Bookmark not defined.**
Photo 4 : Planche de photos de l'espace B..... 78

Photo 5 : Plan de l'espace B .....**Error! Bookmark not defined.**
Photo 6 : Planche de photos du site au sein du centre d'hébergement du CERFER..... **Error! Bookmark not defined.**

- **Liste des annexes**

ANNEXE 1 : TDR DE L'EIES SIMPLIFIÉE 132
ANNEXE 2 : LISTE DES PERSONNES RENCONTREES 143
ANNEXE 3 : PV DE CONSULTATION PUBLIC DE NUKAFU 145
ANNEXE 4 PLAN DU BATIMENTS DES BUREAUX A LA DTRF 151
ANNEXE 5 : CARTOGRAPHIE 154
ANNEXE 6 : PRESENTATION DES AUTRES POLITIQUES OPERATIONNELLES DE LA BANQUE MONDIALE 155

SIGLES ET ACRONYMES

ANASAP : Agence Nationale d'Assainissement et de Salubrité Publique
ANGE : Agence Nationale de Gestion de l'Environnement
ASECNA : Agence de Sécurité et de Navigation Aérienne Afrique Madagascar
BM : Banque mondiale
CASEF : Centre Administratif des Services Economiques et Financiers
CCE Certificat de Conformité Environnementale
CCNUCC : Convention Cadre des Nations Unies sur les Changements Climatiques
CDB : Convention sur la Diversité Biologique
CDQ : Comité Développement du Quartier
CEET : Compagnie Énergie Électrique du Togo
CERFER : Centre Régional de Formation pour l'Entretien Routier
CNULCD : Convention des Nations Unies pour la Lutte Contre la Désertification
COV : Composés Organiques Volatiles
DGSCN : Direction Générale des Statistiques et comptabilités Nationales
DGTFP : Direction Générale du Travail et de la Fonction Publique
DTRF : Direction des Transports Routiers et Ferroviaires
DSM : Déchets Solides Ménagers
EIES : Étude d'Impact Environnement et social
EPI : Equipements de Protection Individuelle
GES : Gaz à Effet de Serre
GIRE : Gestion Intégrée des Ressources en Eau
GNSP : Groupement National des Sapeurs-Pompiers
GPS : Global Positioning System
GSM : Global System for Mobile Communications
IGN : Institut Géographique National
IRA : Infections Respiratoires Aiguës
IST : Infection Sexuellement Transmissible
MERF : Ministère de l'Environnement et des Ressources Forestières
MIT : Ministère des Infrastructures et des Transports
MPE : Meilleures Politiques Environnementales
MST : Maladie Sexuellement Transmissible
MTD : Meilleurs Techniques Disponibles
OMD : Objectif du Millénaire pour le Développement
PAP : Personne Affectée par le Projet

PGES : Plan de Gestion Environnementale et Sociale
PGR : Plan de Gestion de Risque
PM : Pour Mémoire
PNAE : Politique Nationale d'Hygiène et d'Assainissement Togolaise
PNAT : Politique Nationale d'Aménagement du Territoire
PNE : Politique Nationale de l'Environnement
PNHDU : Politique Nationale de l'Habitat et du Développement Urbain
POP : Polluants Organiques Persistants
RGPH : Recensement Général de la Population et de l'Habitat
RN : Route Nationale
SAO : Substance Appauvrissant la couche d'Ozone
SCAPE : Stratégie de Croissance Accélérée et de Promotion de l'Emploi
SIDA : Syndrome d'Immuno Déficience Acquise
SOTRAL : Société des Transports de Lomé
TdE : Société Togolaise des Eaux
TDR : Termes de Références
TIC : Technologie de l'Information et de Communication
UEMOA : Union Economique et Monétaire Ouest Africaine
VIH : Virus de l'Immunodéficience Humaine
ZH : Zéro Hydrographique

EXECUTIVE SUMMARY

As part of the World Bank's financial support to Togo, the Government initiated the Trade Facilitation and Logistics Services and Competitiveness Support Project (PFCCSL).

This project in one of its components aims at financing the establishment of a training center for drivers (conveyers, drivers and driving instructors) for Togo at Lomé, in Republic of Togo (CFCT).

The Support to Trade Facilitation and Logistics Services and Competitiveness project aims to facilitate access to transport services to the population, in order to promote the development of trade and the national economy.

Its objectives are: *(i)* improve the population access to transport, *(ii)* provide comfortable transportation, reliable and secured for populations, *(iii)* enable and facilitate people access to social services of education, health, *(iv)* reducing poverty within the population, *(v)* improve the living conditions of populations and human development.

In this context, the National office of Land Transport and Railway (DTRF), through ***Component 1 Strengthening the road transport sector and logistics services,*** and under Component *1b: strengthening the* facilitation project *sector capacity,* has got a Financing line for the rehabilitation and development of a Driver Training Center (transporters, drivers and driving school instructors) from Togo (CFCT) at Lomé.

If, through the rehabilitation of the center, there is no doubt that the working conditions of the staff will be improved and hence the training of drivers and the safety of the population, this work will also generate negative impacts on biophysical and human components.

It is therefore with a view to adequately and efficiently address these adverse impacts that the current Environmental and Social Impact Assessment (ESIA) was developed.

This ESIA was conducted in full compliance with the legislation in force in Togo relating to the ESIA and (II) the World Bank Group environmental safeguard policies for Environmental Assessment (OP4.01).

The methodology used to carry out this study was based on documentary research, site visits and observations, stakeholder interviews (CEEFER, DTRF, the Project Preparation Unit (UPP), and local populations). The identification and impacts assessment were based on field data and direct observations using the impact characterization grids (matrix of Leopold and Fecteau matrix). The identification of the risks was done by taking into account the consistency of the work to be carried out.

Building a Training Center for Drivers of Togo (CFCT) project has two components that will be implemented at different sites; all located in Lomé city.

The "office building" related civil works were planned within the Directorate of Road and Rail Transport (DTRF) in the Agbalépédogan district, 200 meters from the central crossroad of RN1 leading to Atakpamé.

At this level, it is necessary to make an extension in height level of the existing building currently housing the archives of the DTRF. This building had been planned in its initial design to accommodate up to three levels (R + 2) at least.

It is located next to the licensing exam hall (north) and the corner of the exit road (west and south). In the framework of this project, it is envisaged to continue until R + 2. The existing plan does not envisage any modification in the projection of the building or a modification of its foundation. No variant (neither site nor technology) exists for this component.

The other component is related to the construction of the Togo Drivers Training Centre (CFCT) which is specifically located at Nukafu in the 2nd district of the Lomé city..

The training center project consists of two components:

- (i) theoretical training in the classroom and
- (ii) practical training involving the operation of heavy vehicles (truck, van, truck crane, forklift truck, etc.).

This requires sufficient space for the execution of the two parts of the training. That means that the site dedicated to the construction of the training center must satisfy this requirement. Based on this conditionality, several variants exist. Two sites are proposed for the construction of the center. One of them is located within the CERFER's General Headquarter, not far from Lomé International Airport near the Boulevard de LA PAIX and the other site within the CERFER accommodation center, 200 meters from the first.

The analysis of the variants according to criteria and taking into account the environmental issues (environmental sanitation, air quality, improvement of the living environment), socio-economic (safeguarding the practice of sport on the selected site, Creation of employment, income and financial resources to the State) made it possible to retain the first option, namely the enclosure of the CERFER's General Headquarter.

This option was the subject of a description of the activities leading to the impacts and identification of the risks related to the project to build a training center for drivers within the CERFER and the offices of the DTRF.

The analysis of the "no project" option and the "with project" option showed that, from an environmental, economic and social viewpoint, this project is a profit and

benefits for transporters, drivers, driving instructors, residents, users and the administration.

Failure implementing this project exhibited that transport operators (transporters, drivers and driving school instructors) will miss an opportunity to acquire new knowledges in order to improve their delivery and professionalize themselves in order to conquer new horizons. The transport administration will lose an opportunity to settle / reduce the malfunctions in the freight chain, accident and mortality rates involving carriers on the corridors of the country. Jobs will not be created and the local economy will lose an opportunity to improve the incomes of local economic actors (food vendors, service providers, hosts / landlords, transporters, etc.); which will alleviate the level of poverty in the 2nd district of Lomé.

Regardless the positive impacts associated with the implementation of the project, civil works will also generate negative impacts and risks such as air pollution, noise pollution, soil pollution, work accidents, insecurity (Related to theft / aggression, etc.). This project could also lead to health problems such as Acute Respiratory Infections, hazards of explosion of defects, equipment using ODS, and emitting harmful radiation / radiation etc.

Negative impacts will occur at all phases (construction site, construction, operation) of the project.

The most significant impacts include disturbing air quality, disturbing traffic, disrupting the practice of sports activities on the site, disturbing the working environment, conflicts of use among workers Injuries, falls, accidents, fires, poor management and leakage of storm water.

An Environmental and Social Management Plan (ESMP), including a mitigation and impact enhancement program, risk and hazard management and accompanied by an environmental monitoring and evaluation program, was developed to manage negative impacts of the project.

The overall budget for implementing environmental and social management plan is approximately **twelve million thirty-six miles (12,036,000)** CFA *(XOF)* shared as follows 2.178 million (2.178 million) CFA *(XOF)* for the DTRF Office civil works and nine million eight hundred and fifty-eight thousand (9,858,000) FCFA for the CFCT.

This cost does not include the recruitment of an environmental safeguard specialist to monitor and evaluate the implementation of the ESMP activities with periodic reports to ANGE.

The analysis of the institutional framework for the implementation of the ESMP showed that the project coordination unit, does not include an environmental expert who would be responsible for the efficient implementation of ESMP measures and recommendations.

Suggestions have been made to remedy this situation.

RESUME EXECUTIF

Dans le cadre de l'appui financier de la Banque mondiale au Togo, le Gouvernement togolais a initié le Projet d'Appui à la Facilitation du Commerce et Compétitivité des Services Logistiques (PFCCSL). Ce projet dans l'une de ses composantes compte financer la mise en place d'un Centre de Formation des Conducteurs (transporteurs, conducteurs et moniteurs d'auto-école) du Togo dans la ville de Lomé (CFCT).

Le Projet d'Appui à la Facilitation du Commerce et Compétitivité des Services Logistiques a pour but de faciliter l'accès aux services de transport à la population, afin de promouvoir le développement du commerce et l'économie nationale. Ses objectifs sont : *(i)* améliorer l'accès des populations au transport, *(ii)* fournir un transport confortable, fiable et sécurisé aux populations, *(iii)* permettre et faciliter l'accès des populations aux services sociaux de l'éducation, de la santé, *(iv)* réduire la pauvreté au sein de la population, *(v)* améliorer les conditions de vie des populations et le développement humain.

C'est dans ce contexte que la Direction des Transports Terrestres et Ferroviaires, à travers la ***composante 1 Renforcement du secteur de transport routier et des services de logistiques*** et la sous composante *1b : renforcement des capacités du secteur* du projet facilitation, a obtenu donc une ligne de financement pour la réhabilitation et l'aménagement d'un Centre de Formation des Conducteurs (transporteurs, conducteurs et moniteurs d'auto-école) du Togo (CFCT) à Lomé. Si à travers la réhabilitation dudit centre, il ne fait l'ombre d'aucun doute que les conditions de travail du personnel s'en trouveront améliorées et partant la formation des conducteurs et la sécurité des populations, ces travaux génèreront également des impacts négatifs sur l'environnement biophysique et humain. C'est donc dans l'optique de prendre en charge de façon adéquate et efficiente qu'une partie des fonds de financement du projet est utilisée pour la réalisation de la présente Etude d'Impact Environnemental et Social (EIES) simplifiée.. L'EIES a été réalisée conformément (i) à la législation en vigueur au Togo relative aux EIES et (ii) à la politiques opérationnelle de sauvegarde environnementale PO4.01 de la BM relative à l'Evaluation Environnementale. La méthodologie utilisée pour réaliser cette étude est basée sur une recherche documentaire, des visites et des observations sur les sites, des entretiens avec les parties prenantes (CEEFER, DTRF, l'Unité de Préparation du Projet (UPP), et les populations riveraines). L'identification et l'évaluation des impacts sont faites sur la base des données du terrain et de l'observation directe en se servant respectivement de la matrice de Léopold et des grilles de caractérisation des impacts de Fecteau. L'identification des risques quant à elle, est faite en tenant compte de la consistance des travaux à exécuter.

Le projet de construction d'un Centre de Formation des Conducteurs du Togo (CFCT) comporte deux composantes qui se qui seront mises en œuvre sur différents sites ; tous situés dans la ville de Lomé.

La composante " construction de bureaux" est prévue au sein de la Direction des Transports Routiers et Ferroviaires (DTRF) située dans le quartier Agbalépédogan à 200 mètres du rondpoint central de RN1 menant vers Atakpamé. A ce niveau, il s'agit de faire une extension en hauteur du bâtiment abritant actuellement les archives de la DTRF. Ce bâtiment avait été prévu dans sa conception initiale pour accueillir jusqu'à trois niveaux (R+2) au moins. Il est situé à côté du hall des examens de permis (au nord) et à l'angle de la ruelle de sortie (à l'ouest et au sud). Dans le cadre de ce projet, il est envisagé de poursuivre jusqu'à R+2. Le plan existant, il n'est donc envisagé aucune modification dans la projection du bâtiment, ni une modification de sa fondation. Aucune variante (ni du site ni technologique) n'existe pour cette composante.

L'autre composante relative à la "construction à proprement dite du Centre de Formation des Conducteurs du Togo (CFCT) " est situé dans le 2ème arrondissement de la ville de Lomé plus précisément dans le quartier Nukafu. Le projet de centre de formation comporte deux volets que sont (i) la formation théorique en salle et (ii) la formation pratique qui implique les manœuvres de véhicules lourds (camion, camionnette, camion-grues, chariot élévateurs, etc.). Ceci nécessite de disposer d'espaces suffisants pour l'exécution des deux volets de la formation. C'est dire donc que, le site dédié à la construction du centre de formation doit satisfaire cette exigence. Devant cette conditionnalité, plusieurs variantes existent. Deux sites sont proposés pour la construction du centre. L'un est situé dans l'enceinte de la direction générale du CERFER non loin de l'aéroport International de Lomé aux abords du boulevard de la Paix et l'autre site au sein du centre d'hébergement du CERFER situé à 200 m du premier.

L'analyse des variantes suivant des critères et en tenant compte des enjeux environnementaux (assainissement du milieu, qualité de l'air, amélioration du cadre de vie), socio-économiques (sauvegarde de la pratique du sport sur le site retenu, sécurité, création d'emploi, revenus et ressources financières à l'Etat) a permis de retenir la première option à savoir l'enceinte de la direction générale du CERFER. Cette option a fait l'objet d'une description des activités sources d'impacts et d'identification des risques liés au projet de construction d'un centre de formation des conducteurs au sein du CERFER et des bureaux de la DTRF.

L'analyse de l'option « sans projet » et de l'option « avec projet » a démontré que sur le plan environnemental, économique et social, ce projet est un gain pour les transporteurs, les conducteurs, les moniteurs d'auto-école, les riverains, les usagers et l'administration. . La non-exécution de ce projet montre que les acteurs du transport rateront une opportunité d'acquérir de nouvelles connaissances en vue d'améliorer leur prestation et de se professionnaliser en vue de conquérir de nouveaux horizons. L'administration des transports perdra une opportunité pour régler/réduire les disfonctionnements constatés dans la chaine des transports des

marchandises, les taux d'accidents et de mortalités impliquant les transporteurs sur les corridors du pays. Les emplois ne seront pas créés et l'économie locale perdra une opportunité d'amélioration des revenus des acteurs économiques locaux (vendeuses de nourriture, prestataires de services, hébergeurs/logeurs, transporteurs, etc.) ; ce qui pourra accroître le niveau de pauvreté dans le 2ème arrondissement de Lomé.

Nonobstant les impacts positifs associes a la réalisation du projet, le projet générera également des impacts négatifs et des risques tels que l'altération de la qualité de l'air, la pollution sonore, la pollution des sols, les accidents de travail, l'insécurité (liés au vol/agression, etc.).Ce projet engendrera également des problèmes sanitaires notamment les Infections Respiratoires Aigües, des risques d'incendie liés à l'explosion de malfaçons, d'équipements utilisant les SAO, et émettant des radiations/rayonnements nocives, etc.

Les impacts négatifs se constateront à toutes les phases (Installation de chantier, construction, exploitation) du projet.

Les impacts les plus significatifs sont entre autres la perturbation de la qualité de l'air, la perturbation de la circulation, la perturbation de la pratique des activités sportives sur le site, la perturbation du cadre de travail, les conflits d'usage entre ouvriers et employés, les risques de blessures, de chute, d'accidents, d'incendies, de mauvaises gestions et de fuites des eaux vannes et pluviales..

Un Plan de Gestion Environnementale et Sociale (PGES), comportant un programme d'atténuation et de bonification des impacts, de gestion des risques et dangers et accompagné d'un programme de surveillance et de suivi environnemental, a été élaboré en vue de gérer les impacts négatifs du projet. Le budget global de mise en œuvre de ce plan de gestion environnementale et sociale se chiffre à environ **douze millions trente-six mille (12.036.000)** francs CFA soit deux millions cent soixante-dix-huit mille (2.178.000) FCFA pour la construction des bureaux au DTRF et neuf millions huit cent cinquante-huit mille (9.858.000) FCFA pour le CFCT. Ces Coûts n'intègrent pas le recrutement d'un environnementaliste pour le suivi et la surveillance de la mise en œuvre des activités du PGES avec rapports périodiques adressés à l'ANGE.

L'analyse du cadre institutionnel de mise en œuvre du PGES a montré que l'unité de coordination du projet, ne dispose pas en son sein ,d'un expert environnementaliste qui serait la personne responsable de la mise en œuvre efficiente des mesures et recommandations environnementales du PGES. Des suggestions ont été faites en vue de remédier à cette situation.

INTRODUCTION

Dans le cadre du Programme Régional Ouest-Africain de facilitation de la libre circulation des personnes et des biens, le Gouvernement de la République du Togo, à travers le ministère des infrastructures et des transports(MIT), a reçu de la Banque mondiale, l'accord de financement pour l'exécution du Projet d'appui à la Facilitation du Commerce et à l'amélioration de la Compétitivité des Services Logistiques au Togo (PFCCSL). Une partie de ce financement, servira pour la réalisation de l'Etude d'Impact Environnemental et Social(EIES) simplifiée des travaux de réhabilitation et d'aménagement d'un centre de formation des conducteurs à Lomé.

Ce projet de construction et d'exploitation d'un Centre de Formation des Conducteurs du Togo (CFCT), présente des avantages socio-économiques certains et va générer de nombreuses opportunités pour le pays, puisqu'il permettra l'accès des conducteurs (transporteurs, conducteurs, moniteurs d'auto-école) de Lomé aux nouvelles connaissances dans le secteur du transport et de la logistique. Ces transporteurs, conducteurs, moniteurs d'auto-école bénéficieront également de formations pratiques qui leur permettront de mieux cerner les dispositions nouvelles dans le secteur des transports, les aspects liés à la professionnalisation du secteur et de la logistique en vue de rendre l'économie togolaise plus compétitive. La construction de ce centre de formation vise in fine à réduire les cas d'accidents, le taux de mortalité sur les routes, les dégradations des infrastructures et la perte de marchandises dues aux mauvaises pratiques et conduites des conducteurs. Cela pourrait considérablement améliorer la contribution du secteur des transports, à la compétitivité de l'économie sous régionale, vu que le port du Togo est un port de transit pour l'hinterland (Burkina Faso, Mali et Niger). Ce projet de réhabilitation et d'aménagement d'un centre de formation des conducteurs à Lomé comporte également un volet aménagement et construction de Bureaux pour la direction des transports routiers et ferroviaires (DTRF).

Toutefois, la réalisation de ce projet soulève un certain nombre d'enjeux à savoir : , les enjeux environnementaux (assainissement du milieu, qualité de l'air, amélioration du cadre de vie), et socio-économiques (sauvegarde de la pratique du sport sur le site retenu, sécurité, création d'emplois, revenus et ressources financières à l'Etat). Au regard de ces enjeux, et conformément aux exigences légales et réglementaires, environnementales et sociales en vigueur au Togo, et à la politique opérationnelle de la Banque mondiale (OP4.01), sa mise en œuvre est assujettie à la réalisation d'une étude d'impact environnemental et social dont l'objectif global est d'évaluer sa faisabilité environnementale et sociale.

La réalisation de cette étude d'impact environnemental et social pour ce projet a permis d'identifier et d'évaluer ses impacts sur l'environnement et le milieu social d'accueil et d'envisager des mesures d'atténuation/compensation et/ou de maximisation appropriées et d'en évaluer les coûts. Elle aboutira à l'obtention d'un certificat de conformité environnementale auprès du Ministère de l'Environnement

et des Ressources Forestières conformément aux dispositions de la Loi Cadre sur l'Environnement.

Outre, le résumé exécutif, l'introduction et la conclusion, le présent rapport est subdivisé en sept (07) parties à savoir : (i) la mise en contexte du projet ; (ii) le cadre juridique, politique et institutionnel ; (iii) la méthodologie de la réalisation de l'étude; (iv) la description du milieu récepteur du projet ; (v) l'analyse des impacts et des risques environnementaux et sociaux comportant une analyse des options et des variantes du projet ; (vi) le plan de gestion environnementale et sociale ; (vii) le programme de surveillance et de suivi environnemental.

CHAPITRE I : CONTEXTE DU PROJET

1.1. Justification du projet[1]

Le secteur des transports joue en général deux rôles de base, dans le développement : il est un support et un catalyseur du développement des autres secteurs socio-économiques. Le transport est pour le fonctionnement et le développement des différents systèmes socio-économiques, ce qu'est le système sanguin pour le corps humain. Il va au-delà de son rôle de facilitateur, de support et d'accompagnateur des secteurs productifs et sociaux, lorsqu'il déploie une capacité « propre » à produire des richesses en menant par exemple, des actions offensives de positionnement sur le marché régional et international (transit et transbordement portuaires, hub aéronautique et transit aérien, corridor communautaire de transit terrestre, cabotage communautaire, etc..).

Le secteur des transports est fondamental pour la réduction de la pauvreté, l'amélioration des conditions de vie des populations, et le développement humain. Le transport joue un rôle capital, car il permet et facilite l'accès des populations aux services sociaux de base (Education, , Santé, etc..)

Cependant, le système d'embarquement mis en place dans les gares routières au Togo par les transporteurs, non seulement met les usagers de transport en commun dans l'inconfort, mais aussi les expose à des dangers.

- ,

Pour remédier à cette situation, il a été proposé de :

- définir un cadre de licence pour les entreprises de transport (entreprise de transport pour compte d'autrui) et pour les autorisations de transport des véhicules (carte d'exploitation),
- définir un cadre de compétence professionnelle pour les dirigeants d'entreprises de transport (« CPC Manager »),
- définir un cadre de validation d'expérience acquise pour les dirigeants d'entreprises de transport (Validation des Acquis de l'Expérience en France),
- définir un cadre de compétence professionnelle pour les conducteurs,
- explorer la faisabilité de l'établissement d'une convention collective,
- définir un cadre d'agrément pour les formateurs,
- mettre à niveau le système pédagogique et technique.

Actuellement, en matière d'infrastructures, la Direction des Transports Terrestres et Ferroviaires(DTRF) ne dispose pas de locaux propres, aussi bien à Lomé qu'à l'intérieur du pays. Dès lors, la DTRF est incapable de rendre un service adéquat et efficace aux professionnels du métier des transports tant en ce qui concerne l'organisation technique que sur le plan de renforcement de capacités.

[1] Contexte issu des TDR de l'EIES simplifié

C'est donc dans l'optique de remédier à cette situation, que la DTRF entend disposer d'un cadre de renforcement des capacités des conducteurs à travers la réhabilitation et l'aménagement d'un centre de formation des conducteurs à Lomé dans le cadre du PFCCSL. Par ce projet, la DTRF ambitionne d'accroître les connaissances des transporteurs, et des conducteurs de moyens de transport de marchandises. Cette formation se fera sur la base des normes en vigueur dans le secteur des transports afin d'atteindre le professionnalisme, et de réduire les dérives, les accidents ,les pertes en vies humaines ,et la dégradation des marchandises et des infrastructures routières.

1.2. Présentation du projet

Le Projet d'appui à la Facilitation du Commerce et à l'amélioration de la Compétitivité des Services Logistiques vise, à travers ce projet, à faciliter l'accès aux services de transport à la population afin de promouvoir le développement du commerce et l'économie nationale. De façon spécifique, ce projet vise à travers ses activités à:

- améliorer l'accès des populations au transport;
- fournir un transport confortable, fiable et sécurisé aux populations;
- permettre et faciliter l'accès des populations aux services sociaux de l'éducation et de la santé;
- réduire la pauvreté au sein de la population;
- améliorer les conditions de vie des populations et le développement humain.

1.2.1. <u>Composantes du projet</u>

Le projet comporte trois (03) composantes que sont :

★ **Composante 1 : renforcement du secteur du transport routier et de services de logistique- US$11,5 millions**

Cette composante a pour objectif de soutenir la professionnalisation du secteur des transports routiers et des services de logistique. Pour ce faire, cette composante va financer les activités suivantes : i) modernisation du cadre légal et règlementaire du secteur ; ii) renforcement des capacités du secteur ; et iii) du rajeunissement du parc de camions.

- **Sous-composante 1a : « *modernisation du cadre légal et règlementaire du secteur* »**

A ce jour, il n'existe pas de cadre légal qui donne un accès aux professions du secteur routier et de services de logistique (par exemple pour les transporteurs, conducteurs, etc.) ou l'accès au fret. Cette sous-composante va appuyer la revue et l'amélioration des règlementations et textes légaux régissant les professions du secteur et le contrat du transport ainsi que la rédaction de nouveaux textes en vue de professionnaliser et

de formaliser le secteur. Ce travail sera fait en collaboration avec le projet d'assistance technique de la Société Financière Internationale (SFI) sur la facilitation du commerce et la logistique. La sous-composante financera aussi une étude sur le marché du fret ainsi que les ateliers de validation des textes et études. Pour faciliter la mise en œuvre du nouveau cadre légal et règlementaire, cette sous composante financera la mise en place de registres électroniques pour l'enregistrement des véhicules, des sociétés de transports et du fret. Elle financera également le renforcement des capacités des acteurs du secteur public chargés du transport routier et ceux des partenaires techniques, notamment le Ministère de l'Infrastructure et du Transport et le Ministère de l'Enseignement Technique, de la Formation professionnelle, le Ministère du commerce et de l'Industrie. Dans le contexte de professionnalisation du secteur et de l'amélioration de sa compétitivité, le projet prévoit aussi des activités liées à la sécurité routière, y compris la définition de la politique de sécurité routière, le renforcement des capacités des acteurs du contrôle routier et de la gestion des accidents, et la sensibilisation des populations tout au long du corridor Lomé-Cinkansé. Ces activités visent à limiter les impacts socio-économiques négatifs liés au transport de marchandises. Dans le cadre de cette sous-composante, le projet prévoie également une assistance technique sur mesure, accompagnée d'un programme de formation afin de (i) créer un environnement propice à la collaboration et aux échanges systématiques d'expériences au sein du Gouvernement et avec les autres parties prenantes du projet et (ii) de développer la capacité technique du Gouvernement à intégrer de manière durable les enseignements et ses propres expériences dans ses opérations. La première étape de cette assistance a consisté en l'organisation d'un atelier intergouvernemental (12 au 13 décembre 2016) visant à renforcer la compréhension et l'appropriation du projet par les personnels des Ministères concernés et à promouvoir le partage des connaissances comme catalyseur des réformes et du changement.

- **Sous-composante 1b : « *renforcement des capacités du secteur* »**

Cette sous-composante appuiera les opérateurs économiques du secteur à adhérer au nouveau cadre de formalisation et financera le développement des programmes de certification nécessaires pour la professionnalisation du secteur (par exemple, la formation pour les conducteurs, les gestionnaires des entreprises de transport, etc.). Les nouveaux programmes seront mises en œuvre d'abord à travers la formation des formateurs et aussi à travers l'aménagement d'un centre de formation. Le projet financera l'appui à l'opérationnalisation de ce centre en vue de mettre en place un modèle de rentabilité durable au-delà de la période du projet.

- **Sous-composante 1c : « *rajeunissement du parc de camions* »**

Vu le mauvais état du parc de camions au Togo (selon l'enquête entreprise dans le contexte de préparation du projet, l'âge moyen des camions au Togo est de 17 ans), cette composante va mettre en place un système de contrôle technique pour les camions ainsi qu'un mécanisme de financement pour le rajeunissement du parc. A

travers ce mécanisme, il est prévu d'inciter les banques et les institutions financières au Togo à offrir le crédit-bail aux transporteurs pour qu'ils puissent acquérir des camions plus jeunes. Dans ce contexte, la mission a organisé des séances d'informations d'une part avec les institutions financières pour les sensibiliser à ce produit (le Togo va bientôt adopter la loi de l'Union Economique Ouest Africaine (UEMOA) sur le crédit-bail) et sur les e textes d'application ,en vue d'amélioration du cadre fiscal du crédit-bail, et d'autre part avec les transporteurs pour leur expliquer le mécanisme qui sera facilité par le Gouvernement, et qui en retour leurs payera une prime à la casse en échange de leurs camions âgés. La SFI apportera aussi un renforcement des capacités aux institutions financières sur la base de partage des coûts.

★ **Composante 2 : Soutien à la facilitation du commerce- US$1,1 million**

L'objectif de cette composante est de contribuer à la facilitation du commerce et des trafics transitaires au Togo. Pour ce faire, la composante va financer 1) la dissémination du nouveau cadre légal des douanes, 2) la simplification des procédures douanières, 3) le renforcement à la gestion des risques, 4) la réalisation d'une étude sur la surveillance du transit, 5) l'opérationnalisation du Comité National de Facilitation d'Echange et 6) l'appui au Comité National de Facilitation des Transports.

1) Cadre légal des douanes : le projet travaillera avec les parties prenantes pour les sensibiliser au nouveau code des douanes et les former à la mise en œuvre. Ceci consistera à identifier les parties prenantes (chargeurs, agents en douane, opérateurs d'entrepôts, transporteurs, etc.) et leurs besoins, le développement des matériels de formation adaptés à chaque catégorie de bénéficiaires et la formation.

2) Simplification des procédures douanières : le projet renforcera les capacités de l'OTR pour entreprendre une étude sur le temps nécessaire pour la main levé des marchandises (Time Release Study, ou TRS, qui est une méthodologie développée par l'Organisation Mondiale des Douanes (OMD). L'étude sera utilisée comme base de référence à moyen terme mais aussi pour passer en revue les procédures actuelles. Le passage en revue informera la révision des procédures actuelles y compris le processus de surveillance et de l'enlèvement des marchandises, en particulier le besoin pour la vidéo surveillance au port et pour les lecteurs de bar-code pour lier les contrôles portuaires avec SYDONIA World.

3) Gestion des risques : Cette activité aura les trois volets suivants :

   - développer une méthodologie et un outil pour saisir les valeurs des marchandises à haut risque ou à haut droit de douane. Ceux-ci seront

utilisés pour activer le module de contrôle de valeur de SYDONIA qui n'est pas actuellement utilisé ;

- développer un plan et des matériels de formation et former les formateurs et les employés dans le nouveau cadre de compétence qui sera développé avec l'assistance de l'OMD pour les employés du siège de l'OTR et du port de Lomé ;
- mettre en œuvre le Cadre de Partenariat Privilégié (CPP), y compris le développement d'un plan de formation, des employés en audit, de l'organisation des ateliers avec les parties prenantes et l'évaluation du projet pilote entrepris par l'OTR pour développer un plan d'action ;

4) Etude sur la surveillance du transit : le projet financera une étude sur les options de surveillance du transit
5) Opérationnalisation du Comité National de la Facilitation des Echanges : le projet appuiera les activités de ce comité qui réunit toutes les parties prenantes au commerce extérieur. La SFI apportera une assistance technique complémentaire liée à l'accord de facilitation du commerce de l'Organisation Mondiale du Commerce
6) Appui au Comité National de Facilitation des Transports : le projet financera le renforcement des capacités de ce comité et appuiera le dialogue avec les Etats concernés pour passer en revue ou négocier de nouveaux accords bilatéraux.

★ **Composante 3 : Gestion du Projet**

Cette composante appuiera l'unité de coordination de projet notamment pour le suivi-évaluation du projet.

★ **Cadre institutionnel de mise en œuvre du projet**

Le dispositif institutionnel de supervision et de mise en œuvre du projet est constitué de :

- un comité de pilotage : il est composé d'un comité d'orientation formé de Ministères s impliqués dans la mise en œuvre du Projet (transport, commerce, planification) ainsi que le commissaire des douanes de l'OTR. Il a pour responsabilité de : i) fixer les orientations stratégiques du projet, ii) contribuer à lever les obstacles rencontrés dans la mise en œuvre du projet et iii) approuver les programmes de travail et budgets préparés par le comité technique ; Il est placé sous la présidence du Ministère de la planification et du développement qui comprend :
- un comité technique formé de directeurs venus des Ministères concernés, du directeur des opérations du commissariat aux douanes de l'OTR et des représentants du secteur privé du transport et de la logistique. Il est placé sous

la présidence du Ministère des transports. Il prépare les programmes de travail et des budgets annuels ainsi que le suivi régulier de la mise en œuvre du projet par l'unité de coordination ;

- une unité de coordination placée sous la tutelle du Ministère de la Planification du Développement. Elle sera animée par une équipe incluant : i) un coordonnateur, ii) un coordonnateur adjoint, iii) un spécialiste du transport, iv) un spécialiste en facilitation du commerce) v) un spécialiste en gestion financière, vi) un spécialiste en passation des marchés et vii) un spécialiste en suivi évaluation.

1.2.2. Le projet de réhabilitation et d'aménagement d'un centre de formation des conducteurs du Togo

Le projet de réhabilitation et d'aménagement d'un Centre de Formation des Conducteurs du Togo (CFCT) est une activité du projet compétitivité qui consistera à la mise en place à Lomé :

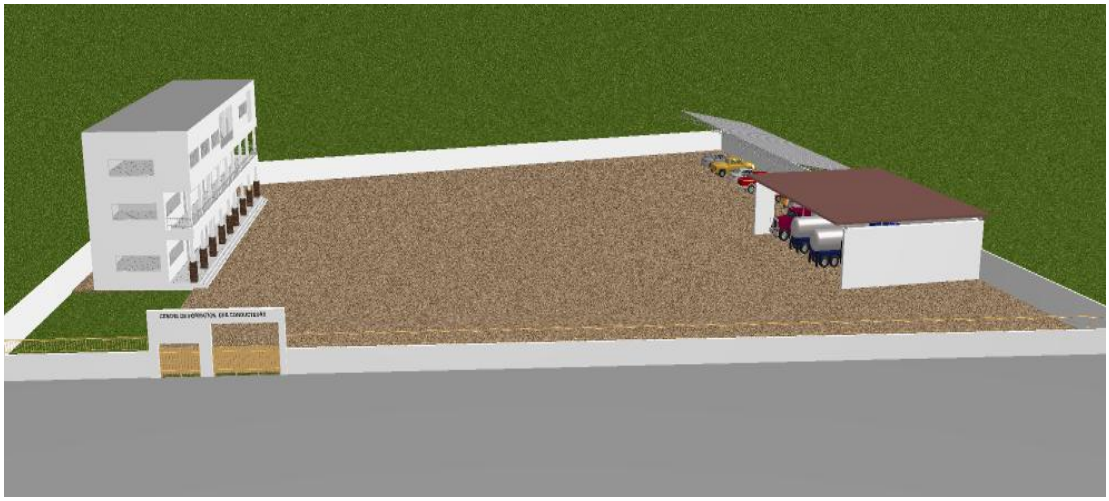
- des ouvrages adaptés aux différents types d'usagers identifiés par le projet d'appui à la Facilitation du Commerce et à l'Amélioration de la Compétitivité des Services Logistiques,
- des ouvrages permettant une utilisation saine et hygiénique des locaux : ouvrages d'assainissement et de drainage, de revêtement du sol, des blocs sanitaires, l'aménagement des aires de circulation, etc.

Ce projet de réhabilitation et d'aménagement d'un Centre de Formation des Conducteurs comporte deux volets que sont :

- **la construction d'un centre de formation des conducteurs (transporteurs, conducteurs et moniteurs d'auto-école) du Togo (CFCT)** au sein du domaine du CERFER à Nukafu dans le 2ème arrondissement de Lomé ;

C'est un bâtiment à trois niveaux R+2 composé d'un bloc administratif, des salles de cours, des ateliers, d'un local de gardien, d'un groupe électrogène, d'une aire de mise en pratique de la théorie et d'un parking aménagé pour les véhicules. Il y a 6 salles de cours, une salle de réunion, un bureau pour le directeur, un pour le comptable, un secrétariat et un magasin. Ainsi que plusieurs toilettes à chaque niveau (Confer Figure 1).

Figure1 : Plans architecturaux du projet de construction du CFCT



Les travaux à y faire concernent :

- terrassement ;
- maçonnerie ;
- béton, béton armé ;
- menuiserie ;
- menuiserie alu, vitrerie et métallique ;
- plomberie sanitaire ;
- électricité et climatisation ;
- peinture ;
- revêtement.

- **la construction et l'aménagement de bureaux** dans l'enceinte de la DTRF dans le quartier Agbalépédogan.

Il s'agit de construire un bâtiment de deux niveaux (R+1 et R+2) qui serviront de bureaux pour abriter les assistants techniques qui seront recrutés sur le projet. Ce bâtiment est prévu au-dessus de l'actuel bâtiment qui abrite les archives de la DTRF avec environ 9 bureaux et une toilette à 3 WC par niveau. La superficie du bâtiment est de 134 m2 (cf. plan en annexe). La construction de cet édifice passe par des travaux que sont : la maçonnerie, le bétonnage, le bétonnage armé, la menuiserie, la menuiserie alu, la vitrerie la métallique, la plomberie sanitaire, l'électricité et climatisation, la peinture et le revêtement.

1.3. Présentation du promoteur du projet

Le promoteur du projet est la Direction des Transports Routiers et Ferroviaires (DTRF) de la direction générale du transport qui a initié ce volet dans le Projet d'appui à la Facilitation du Commerce et à l'amélioration de la Compétitivité des Services Logistiques au Togo (PFCCSL).

La DTRF se situe dans l'enceinte du domaine communément appelé SOTOPLA au bord du Boulevard EYADEMA (RN1 menant vers ATAKPAMÉ), à 200 mètres du rondpoint central du quartier Agbalépédogan, vers la sortie de Lomé. BP 8009 Lomé, émail : dtrf@yahoo.fr, tél : (+228) 22514263, fax : (+228) 22514271.

La présentation détaillée est faite à travers celle du cadre institutionnel.

1.4. Objectifs de l'étude d'impact environnemental et social du projet

L'objectif global de cette étude est d'analyser les impacts sociaux et environnementaux des activités envisagées pour le projet de réhabilitation et d'aménagement du centre de formation des conducteurs à Lomé qui est une composante du PFCCSL. Elle vise également à proposer des mesures de bonification des impacts positifs et d'atténuation des impacts négatifs d'une part, et d'autre part, de vérifier la conformité de ces activités avec la politique de sauvegarde PO4.01 de la Banque mondiale et la réglementation nationale en matière d'évaluation environnementale. Cette étude couvrira les dimensions environnementales et sociales du projet, avec une attention particulière pour les populations environnantes notamment les groupes sociaux les plus vulnérables.

Les objectifs spécifiques de l'EIES sont :

- présenter la situation initiale/référence sur le plan social et environnemental ainsi que les activités du projet ;
- identifier les éléments sensibles et valorisés de l'environnement dans l'aire d'influence du projet en vue d'en tenir compte ;
- appréhender l'évolution environnementale et sociale de chaque zone en l'absence du projet ;
- identifier et d'évaluer les impacts potentiels positifs et négatifs du projet dans la zone;

- identifier et évaluer les risques ;
- proposer des mesures d'atténuation et/ou de compensation pour les impacts négatifs et des mesures de renforcement des impacts positifs ;
- proposer des mesures de prévention des risques ;
- élaborer un plan de gestion environnementale et sociale ;
- élaborer n un plan de gestion des risques,
- élaborer un programme de surveillance et de suivi environnemental.

CHAPITRE II : CADRE JURIDIQUE, POLITIQUE ET INSTITUTIONNEL

Pour la réalisation des activités du projet, la prise en compte de l'environnement et des populations constitue des exigences fondamentales et des principes cardinaux indispensables. Ceci passe par le respect des politiques de protection environnementales et sociales en République Togolaise et des politiques de sauvegardes environnementales et sociales prévues par la Banque mondiale.

2.1. Cadre juridique, politique et institutionnel de gestion de l'environnement

2.1.1. Cadre juridique de gestion de l'environnement au Togo

2.1.1.1. Cadre juridique nationale

- **Constitution du 14 Octobre 1992**

La Constitution du 14 octobre 1992 constitue le texte fondamental en matière de gestion de l'environnement. Elle comporte des dispositions qui traitent directement de l'environnement à savoir :

- le droit au développement (art. 12);
- le droit de propriété (art. 27) selon lequel la propriété est garantie par la loi. Il ne peut y être porté atteinte que pour cause d'utilisation publique légalement constatée et après une juste et préalable indemnisation. Nul ne peut être saisi en ses biens qu'en vertu d'une décision prise par une autorité judiciaire;
- le droit à la santé (art. 34);
- le droit à un environnement sain et l'obligation pour l'Etat de veiller à la protection de l'environnement (art. 41);
- la prise en compte des droits et devoirs relatifs à l'environnement énoncés dans la Déclaration Universelle des Droits de l'Homme et dans les instruments internationaux relatifs aux droits de l'Homme ratifiés par le Togo (art. 50);
- l'obligation de promouvoir l'environnement, de conserver les ressources naturelles, de créer et d'étendre les parcs nationaux, les réserves de faune et les forêts classées (article 84) ;

Toutes ces dispositions constitutionnelles constituent les fondements juridiques de l'EIES et du foncier sur la base desquels le promoteur est tenu, par ses activités, de contribuer à l'effort national de préservation de l'environnement.

- **Loi N°2008-005 du 30 mai 2008 portant loi-cadre sur l'environnement au Togo**

Elle fixe le cadre juridique général de la gestion de l'environnement au Togo, qui vise cinq objectifs à savoir :

- préserver et gérer durablement l'environnement ;
- garantir à tous les citoyens, un cadre de vie écologiquement sain et équilibré ;
- créer les conditions d'une gestion rationnelle et durable des ressources naturelles pour les générations présentes et futures ;
- établir les principes fondamentaux destinés à gérer et à préserver l'environnement contre toutes les formes de dégradation afin de valoriser les ressources naturelles et de lutter contre toutes sortes de pollutions et nuisances ;
- améliorer durablement les conditions de vie des populations dans le respect de l'équilibre avec le milieu ambiant.

Cette loi prévoit entre autres les « études d'impact sur l'environnement » (art.38 à 40) du titre 3 relatif « aux outils de gestion et mesures de protection de l'environnement », , les mesures de protection du sol et du sous-sol (section 1, art.55 à 60) ; la protection de la faune et de la fore (section 2 art. 61 à 66) ; la protection des eaux continentales (section 3 art. 67 à 76) ; la protection des écosystèmes fragiles (section 5 art.86 à 88) ; la protection de l'atmosphère (section 6 art. 89 à 91), la protection des établissements humains (section 7 art. 92 à 100), des déchets (section 8 art.101 à 117), des pollutions et nuisances (section 10 art.118 à 123), des rejets (section 11 art. 124 à 126) , des installations classées (section 12 art. 127 à 132), des catastrophes naturelles et risques industriels ou technologiques majeurs (section 13 art. 133) et des changements climatiques et de la lutte contre la désertification (section 14 art.134 à 135).

Dans la réalisation de ce projet, l'Etat togolais, promoteur, devra prendre toutes les dispositions nécessaires pour le respect scrupuleux des dispositions de cette loi-cadre sur l'environnement, d'ou cette présente EIES simplifiée.

- **La loi n° 2008-009 du 19 juin 2008 portant Code forestier**

Adopté le 19 juin 2008, le Code forestier a pour but de « définir et d'harmoniser les règles de gestion des ressources forestières aux fins d'un équilibre des écosystèmes et de la pérennité du patrimoine forestier» ('article 2). « Les ressources forestières constituent un bien d'intérêt national », elles «doivent faire l'objet d'un régime de protection qui assure leur gestion durable » (article 3). C'est pourquoi le promoteur devra alors prendre en compte la protection de ces ressources.

Conformément à ces dispositions, tout promoteur de projet dont les activités sont susceptibles d'avoir des impacts ou des incidences sur les ressources forestières devra prendre les dispositions nécessaires pour réduire ces impacts ou réduire les risques. Le site du projet étant un milieu urbain, on constate qu'il y a moins de végétation, mais comme le projet peut entraîner la modification dans la gestion de l'espace avec les installations qui perturberont le cycle normal du climat, le promoteur devra prendre toutes les dispositions pour réaliser le reboisement compensatoire.

- **Loi n°2009-007 du 15 mai 2009 portant Code de la santé publique en République Togolaise**

Au paragraphe 2 de l'article 9, le code traite de « toute forme de détérioration de la qualité du cadre de vie, due aux déchets issus de l'activité humaine ou à tout autre facteur de pollution du sol, de l'air ou de l'eau, notamment les déchets industriels, domestiques, les pesticides, les engrais et autres substances chimiques, les eaux usées ou pluviales stagnantes ». En son article 17, il stipule que les ministres chargés de la santé et de l'environnement prennent par arrêté conjoint, les mesures nécessaires pour prévenir et lutter contre tous éléments polluants aux fins de protéger le milieu naturel, l'environnement et la santé publique. Les articles 23 et suivants traitent de la lutte contre toutes formes de déchets.

Dans le cadre de cette étude, le promoteur devra se conformer aux dispositions du code de la santé de même que ses textes d'application pour mener à bien ses activités.

- **La Loi n° 2006-010 du 13 décembre 2006 portant Code du Travail**

S'agissant de la sécurité et de la santé au travail :

- l'article 172 déclare que « l'employeur est tenu de déclarer à l'inspecteur du travail et des lois sociales dans le délai de quarante-huit (48) heures ouvrables, tout accident du travail survenu ou toute maladie professionnelle constatée dans l'entreprise. Les modalités de cette déclaration sont fixées par la législation relative aux accidents de travail et aux maladies professionnelles »;
- l'article 174 institue «un comité de sécurité et de santé au travail dans tous les établissements ou entreprises » et;
- l'article 175 déclare que « toute entreprise ou établissement de quelque nature que ce soit, doit assurer un service de sécurité et santé à ses travailleurs ».

Le promoteur à travers cette EIES simplifiée s'engage à mettre le comité santé sécurité au travail et à procéder à toutes les formalités prévues pour l'application du code du travail, du code de sécurité sociale et de leurs textes d'application.

- **Les aspects fonciers**

La Constitution togolaise garantit le droit à la propriété aux citoyens et ne conditionne sa restriction que pour cause d'utilité publique. L'article 27 dispose que le droit de propriété est garanti par la loi. Il ne peut y être porté atteinte que pour cause d'utilité publique légalement constatée et après une juste et préalable indemnisation.

La gestion foncière est régie en République Togolaise par deux textes essentiels :

- le décret n°45-2016 du 1er septembre 1945, qui précise les conditions et la procédure d'expropriation pour cause d'utilité publique ;

- l'ordonnance n°12 du 6 février 1974 qui définit le régime foncier, c'est-à-dire les différentes catégories de terrain existantes au Togo.

- **Statut foncier**

Au Togo, dans les faits, l'accès à la terre évolue selon un système coutumier ou un système moderne. Dans le premier cas, l'accès à la terre se fait comme par transmission du patrimoine foncier aux descendants, dont entre les membres d'une même famille, par usufruit (location, métayage et le gage). En droit moderne, le statut foncier est défini par l'Ordonnance n°12 du 6 février 1974 Celle-ci classifie les terres composant l'ensemble du territoire national comme suit :

- les terres détenues par les collectivités coutumières et les individus, à qui l'Etat garantit le droit de propriété à condition de détenir un titre foncier délivré conformément à la loi ou à défaut un droit coutumier sur les terres exploitées ;
- les terres constituant les domaines publics et privés de l'Etat et des collectivités locales qui sont les immeubles qui, par nature ou par destination, sont à la disposition du public et qui appartiennent soit à l'Etat, soit aux établissements publics, collectivités publiques territoriales secondaires et services publics, industriels et commerciaux ;
- les domaines privés de l'Etat, constitués des immeubles et autres droits réels immobiliers appartenant à l'Etat ; des terres provenant des concessions rurales, urbaines ou industrielles abandonnées ; des biens en déshérence appréhendés et gérés conformément à la législation sur successions vacantes ; des terres et biens immobiliers immatriculés au nom de l'Etat, des immeubles du domaine public qui ont été déclassés ;
- le domaine privé des collectivités publiques territoriales secondaires constitué des immeubles et droits immobiliers provenant du domaine privé de l'Etat transféré au domaine privé des collectivités publiques ; les biens et droits réels immobiliers acquis par les collectivités publiques elles-mêmes ;
- le domaine foncier national constitué de toutes les terres ne pouvant être classées dans l'une ou l'autre des catégories énumérées ci-dessus ; sa gestion relève de l'autorité de l'Etat qui peut procéder à la redistribution sous toutes les formes.

- **Législation en matière d'expropriation pour cause d'utilité publique**

Au Togo, la réglementation en matière d'expropriation pour cause d'utilité publique est régie par le décret n°45-2016 du 1er septembre 1945, qui précise les conditions et la procédure d'expropriation pour cause d'utilité publique.

Selon ce texte, l'expropriation pour cause d'utilité publique s'opère par autorité de justice (article 1), pour réaliser des opérations publiques comme la construction des routes, l'aménagement hydraulique, l'assainissement, l'installation de services

publics, etc. (article 3). L'acte déclaratif d'utilité publique doit être précédé d'une enquête commodo et incommodo dont la substance consiste à présenter le projet au niveau de la collectivité avec un plan indiquant les propriétés atteintes ; les intéressés peuvent prendre connaissance et faire leurs observations pendant une durée d'un mois à compter de la date de l'avis de dépôt : en cas d'urgence, la durée peut être réduite à huit jours (article 6). Pour ce qui concerne l'indemnisation, le texte dit qu'une commission composée de trois agents de l'administration sont désignés pour s'entendre à l'amiable avec l'exproprié sur le montant à calculer; un procès- verbal est établi à cet effet (article 9). Le montant des indemnités est fonction de la valeur du bien exproprié avant la date d'expropriation (la valeur ne peut dépasser celle qu'avait l'immeuble au jour de déclaration d'utilité publique), suite à l'évaluation de trois experts en tenant compte de la plus- value ou de la moins-value qui résulte pour la partie non expropriée, de l'exécution de l'ouvrage projeté (article 13). Le paiement de l'indemnité se fait dès que cession à l'amiable ou le jugement d'expropriation est prononcé, l'administration peut alors entrer en possession de l'immeuble exproprié.

Par ailleurs, selon les textes en vigueur, les infrastructures et équipements publics sont implantés dans le domaine public. Un document d'urbanisme vaut déclaration d'utilité publique pour toutes opérations prévues dans ledit document. C'est le cas pour le Schéma Directeur d'Aménagement Urbain adopté en 1978. Ceci permet à la Direction Général de l'Urbanisme et de l'Habitat et du Patrimoine National d'établir des Plan d'Urbanisme de détail, pour encadrer les lotissements privés et les dégagements d'emprises pour voirie et équipement public, selon le principe de l'application gratuite de 50% des superficies loties (article 40 du décret 67-228). Sur cette base, l'Etat dispose de droit, d'un domaine devant accueillir entre autres servitudes, des voies et autres infrastructures publiques. Toutefois, étant dans l'incapacité de créer d'un seul trait des structures éducatives partout et se fondant sur les dispositions de décret réglementant l'expropriation pour cause d'utilité publique, l'Etat laisse des opérateurs économiques de l'informel occuper des portions. Mais dès qu'il veut disposer de son domaine, les occupants illégaux sont simplement déguerpis après qu'ils aient reçu un préavis d'usage. Ainsi, certains par crainte de sanction administratives et/ou de pertes de leurs installations, libèrent sans aucune contrainte l'emprise convoitée avant même de recevoir leurs préavis d'usage. D'autres ayant peu investi et manquant d'argumentaire pour solliciter un dédommagement, quittent le site une fois en possession du préavis d'usage.

D'autres encore se constituent en groupe de pression pour résister au déguerpissement, parce qu'ils estiment avoir beaucoup investi et /ou craignant d'être privés de revenus une fois déguerpis. Mais souvent, c'est la commune qui finit par imposer son bon droit.

La procédure de ce Ministère précise que le montant de l'indemnité d'expropriation peut être fixé à l'amiable entre le propriétaire et le bénéficiaire de la déclaration d'utilité publique. En cas de désaccord, il appartient au juge territorial de fixer le

montant de l'indemnisation. Les autorités administratives (chefs de quartier, de village, de canton) sont associées pour faciliter les démarches dans l'établissement des relevés contradictoires et détaillés des terres, ceci en vue de désigner dans un arrêté les propriétés concernées par l'expropriation.

Il ressort de ces dispositions relatives au foncier que toute expropriation et tout usage de parcelle pour servitude doivent être faits réglementairement. Les EIES dans le cadre d'un projet doivent en tenir compte par rapport aux servitudes des projets. Dans le cadre de ce projet aucune acquisition de terre ni aucune expropriation n'est envisagée ni possible.

2.1.1.2. Cadre juridique international

Le Togo a adhéré à plusieurs conventions et accords multilatéraux en matière de gestion de l'environnement. La réalisation du présent projet doit se faire suivant les prescriptions des Accords Multilatéraux sur l'Environnement (AME) dont les plus importants sont ci-dessous présentés.

- ***Convention de Vienne pour la protection de la couche d'ozone et le protocole de Montréal sur les substances appauvrissant la couche d'ozone***

Conscient des risques sur la santé humaine et l'environnement imputables à l'altération de la couche d'ozone, le Togo a ratifié la Convention de Vienne le 25 février 1991 puis le Protocole de Montréal sur les substances appauvrissant la couche d'ozone (SAO). Ce faisant, le Togo s'est engagé à prendre les mesures appropriées afin de contribuer à leur élimination totale et à les remplacer par les substances nouvelles non dangereuses pour l'ozone. Aussi, le protocole prévoit-il en son article 4 des modalités réglementant les échanges commerciaux des SAO. Par conséquent, dans le cadre du présent projet, le respect des dispositions de ces accords, consiste à éviter l'utilisation d'équipements de réfrigération, de conditionnement de l'air, et les extincteurs contenant ou fonctionnant à base des SAO.

- ***Convention-Cadre des Nations Unies sur les Changements Climatiques (CCNUCC) et le protocole de Kyoto***

La Convention-cadre des Nations Unies sur les changements climatiques

La Convention-cadre des Nations Unies sur les changements climatiques a été adoptée à New York le 09 mai 1992 et a pour objectif « de stabiliser, conformément aux dispositions pertinentes de la Convention, les concentrations de gaz à effet de serre dans l'atmosphère à un niveau qui empêche toute perturbation anthropique dangereuse du système climatique ».

Cette convention prévoit en son article 4 paragraphe 1-f que, « toutes les Parties, tenant compte de leurs responsabilités communes mais différenciées et de la spécificité de leurs priorités nationales et régionales de développement, de leurs objectifs et de leur situation, (…) tiennent compte, dans la mesure du possible, des

considérations liées aux changements climatiques dans leurs politiques et actions sociales, économiques et écologiques et utilisent des méthodes appropriées, par exemple des études d'impact et des audits environnementaux, formulées et définies sur le plan national, pour réduire au minimum les effets - préjudiciables à l'économie, à la santé publique et à la qualité de l'environnement - des projets ou mesures qu'elles entreprennent en vue d'atténuer les changements climatiques ou de s'y adapter ».

Protocole de Kyoto

Le Togo a adhéré au Protocole de Kyoto à la Convention-Cadre des Nations Unies sur les Changements Climatiques le 02 juillet 2004 affirmant son engagement à lutter contre les changements climatiques en optant pour un développement à faible émission de gaz à effet de serre.

La présente EIES simplifiée permettra au Gouvernement de mettre en place les mesures nécessaires afin de réduire les émissions de gaz à effet de serre durant les travaux d'implantation et de fonctionnement du CFCT et de la DTRF.

- **Convention des Nations Unies sur la diversité biologique**

Le Togo a signé cette convention de Rio et l'a ratifiée le 04 Octobre 1995. Elle consacre l'engagement des États à conserver la diversité biologique, à utiliser les ressources biologiques de manière durable et à partager équitablement les avantages issus de l'utilisation des ressources génétiques.

Le paragraphe 1a de l'article 14 de cette Convention, invite chaque Partie à « adopter des procédures permettant d'exiger l'évaluation des impacts sur l'environnement des projets qu'elle a proposés et qui sont susceptibles de nuire sensiblement à la diversité biologique ou d'éviter et de réduire au minimum de tels effets ». L'étude d'impact environnemental et social entreprise répond à cette préoccupation car le PFCCSL entraînera le déblayage du couvert végétal et donc la perte de la diversité biologique sur le site d'implantation.

- **Convention des Nations Unies sur la Lutte contre la Désertification**

Adoptée à Paris le 14 octobre 1994, la Convention des Nations Unies sur la Lutte contre la Désertification a été ratifiée par le Togo le 04 octobre 1995 et est entrée en vigueur le 26 décembre 1996. Cette convention souligne la nécessité d'approches transversales et intégrées de la lutte contre la désertification à travers des projets de développement afin de prendre en compte les causes multiples du phénomène. A cet effet, les pays touchés doivent élaborer des Plans d'Action Nationaux (PAN) qui font un état des lieux de la désertification et qui doivent suggérer une stratégie de lutte. Le Togo a publié son PAN en 2001.

La destruction du couvert végétal du site du projet contribue au déboisement. L'EIES simplifiée permettra de proposer au promoteur des mesures alternatives compensatoires qui impactent le moins possible le couvert végétal.

- **Convention Africaine pour la Conservation de la Nature et des Ressources Naturelles**

La Convention Africaine pour la Conservation de la Nature et des Ressources Naturelles adoptée à Alger en 1968 a été révisée à Maputo en juillet 2003. C'est l'alinéa 2-b de l'article 14 de cette convention, qui de façon claire, oblige les Parties à « faire en sorte que les politiques, plans, programmes, stratégies, projets et activités susceptibles d'affecter les ressources naturelles, les écosystèmes et l'environnement en général fassent l'objet d'études d'impact adéquates à un stade aussi précoce que possible, et que la surveillance et le contrôle continus des effets sur l'environnement soient régulièrement opérés ». C'est dans ce sens que le présent projet fait l'objet d'une étude d'impact sur l'environnement.

- **Convention de Bâle**

La convention de Bâle du 22 mars 1989 sur le contrôle des mouvements transfrontières des déchets dangereux et de leur élimination et le Protocole sur la responsabilité et l'indemnisation en cas de dommage résultant des mouvements transfrontières et de l'élimination de déchets dangereux visent, entre autres à :

- assurer un contrôle strict des mouvements des déchets dangereux et prévenir le trafic illicite ;
- interdire l'exportation des déchets dangereux vers les pays ne possédant pas de cadre juridique approprié et les capacités administratives et techniques pour les gérer et les éliminer de manière écologiquement rationnelle ;
- éliminer les déchets dangereux et autres déchets produits aussi près que possible de leurs sources de production ;
- réduire les mouvements transfrontières des déchets dangereux et d'autres déchets soumis à un minimum compatible avec leur gestion écologiquement rationnelle ;
- réduire la production des déchets dangereux.

L'importation du matériel et des machines dans le cadre de ce projet devra tenir compte des prescriptions de cette convention.

- **Convention de Bamako**

Outre cette convention de Bale, le promoteur doit tenir compte de la **convention de Bamako** sur le mouvement des déchets dangereux et de **celle de Stockholm** sur les polluants organiques persistants (POP).

- **Traité révisé de la CEDEAO de 1993**

Le traité révisé de la CEDEAO dispose en son article 29 que « les États membres s'engagent à protéger, à conserver, à mieux gérer l'environnement de la sous-région et à coopérer dans le cas d'éventuelles catastrophes naturelles. Pour atteindre ce but, les États membres devront adopter des politiques, stratégies et programmes au niveau national et régional et établir des institutions appropriées afin de protéger, conserver et gérer l'environnement… ».

L'obligation faite aux porteurs de projets de réaliser des évaluations environnementales, constitue une exigence qui est conforme aux dispositions de ce traité.

- **Convention 187 de l'OIT sur le cadre promotionnel de la santé sécurité au travail**

Cette convention a pour but de:

- promouvoir l'amélioration continue de la sécurité et de la santé au travail pour prévenir les lésions et maladies professionnelles et les décès imputables au travail par le développement d'une politique nationale, d'un système national et d'un programme national sécurité et de santé au travail en concertation avec les organisations d'employeurs et de travailleurs les plus représentatives,
- prendre des mesures actives en vue de réaliser progressivement un milieu de travail sûr et salubre au moyen d'un système national et de programmes nationaux de sécurité et de santé au travail, en tenant compte des principes énoncés dans les instruments de l'Organisation Internationale du Travail (OIT) ;
- consulter les organisations d'employeurs et de travailleurs les plus représentatives, sur les mesures à prendre pour la sécurité et la santé des travailleurs.

A toutes les phases de la mise en œuvre du présent projet, la coordination du PFCCSL devra veiller à la sécurité et à la santé des employés conformément aux objectifs visés par cette convention.

2.1.2. Politiques, stratégies et plans relatif à la gestion de l'environnement au Togo

2.1.2.1.Politique Nationale de l'Environnement

La Politique Nationale de l'Environnement adoptée le 23 décembre 1998 définit le cadre d'orientation globale pour la promotion d'une gestion rationnelle de l'environnement et des ressources naturelles dans une optique de développement. Elle est axée sur : (i) la prise en compte des préoccupations environnementales dans le plan de développement national ; (ii) l'atténuation, la suppression et/ou la réduction des impacts négatifs sur l'environnement des projets et programmes de

développement publics ou privés ; (iii) le renforcement des capacités nationales en gestion de l'environnement et des ressources naturelles ; (iv) l'amélioration des conditions et du cadre de vie des populations.

Les activités d'installation d'infrastructures de formation occasionneront sans doute de mutations qui seront perceptibles sur les plans environnemental, social et économique. Aussi, la présente EIES simplifiée répond-elle aux exigences de la politique nationale de l'environnement en vue de permettre à l'Etat togolais, promoteur du PFCCSL, de suivre les orientations contenues dans cette Politique Nationale de l'Environnement avant, pendant et après la réalisation de ce projet afin de réduire les impacts négatifs sur l'environnement. Cette EIES simplifiée est déjà une étape de la mise en œuvre de cette politique.

2.1.2.2.Politique Nationale de l'Eau

Le but visé par l'adoption de la politique nationale de l'eau le 04 Août 2010 est de contribuer à la lutte contre la pauvreté et au développement durable en apportant des solutions appropriées aux problèmes liés à l'eau, afin que celle-ci ne devienne un facteur limitant du développement socioéconomique. La politique nationale de l'eau proclame l'eau comme un patrimoine commun et se fonde sur les principes d'équité et de solidarité envers les couches les plus pauvres de la population, l'efficience économique et la durabilité environnementale. Elle prescrit le développement d'une approche intégrée, transversale et participative de la gestion de la ressource. Cette démarche prend aussi en compte la nature épuisable de la ressource. La politique nationale de l'eau proscrit les comportements et pratiques humains dont les impacts agissent négativement sur la qualité, la quantité et la disponibilité de celle-ci.

Dans la réalisation des activités d'ingénierie et d'exploitation des différents appareils et machines, l'Etat togolais à travers le Ministère des infrastructures et des transports doit respecter les orientations de la politique nationale de l'eau en évitant la pollution de l'eau, en réduisant la pression sur la ressource ou même le gaspillage.

2.1.2.3.Politique Nationale d'Hygiène et d'Assainissement au Togo (PNHAT)

La Politique Nationale d'Hygiène et d'Assainissement au Togo (PNHAT) adoptée en 2009 définit les orientations en matière d'hygiène et d'assainissement au Togo. Cette politique vise la mise en place d'un cadre institutionnel et juridique approprié permettant d'impulser le sous-secteur de l'hygiène et de l'assainissement. Il ressort de ce document que la maîtrise du secteur de l'assainissement passe entre autres par la gestion rationnelle des déchets de tout genre, la mise sur pied des infrastructures d'assainissement tant individuelles que collectives, la lutte contre les pollutions, l'assainissement des eaux usées et excrétas en milieu rural et en milieu urbain, assainissement pluvial; la gestion des déchets solides urbains ; l'assainissement dans les établissements classés et autres que les établissements de santé.

Parmi les axes de la PNHAT, on a l'axe technico-environnemental qui porte sur l'adoption de technologies appropriées en termes de construction et surtout l'exploitation en minimisant autant que possible les charges et en optimisant la valorisation et le recyclage des déchets; la mise en place des infrastructures de traitement de déchets solides, des boues de vidange; l'interdépendance des différents sous-secteurs et par conséquent l'adoption d'approche intégrée pour la gestion des différents types de déchets (y compris les déchets dangereux).

Dans la conduite des activités du Projet de réhabilitation et d'aménagement du centre de formation des conducteurs à Lomé et de la Direction des Transports Routiers et ferroviaires, les dispositions nécessaires devront être prises afin que la gestion des déchets solides et liquides puisse se faire dans les conditions requises par la PNHAT.

2.1.2.4.Politique Nationale d'Aménagement du Territoire – 2009 (PONAT)

L'objectif général de cette politique est de rechercher des solutions adéquates afin de garantir une utilisation rationnelle et judicieuse du territoire dans une perspective d'un développement équilibré de toutes les régions du Togo.

De façon spécifique, cette politique vise, entre autres, à :

- ✓ assurer de meilleures organisation et gestion de l'espace national en promouvant la création des pôles régionaux de développement, en équipant et en désenclavant les régions et les localités ;
- ✓ assurer de meilleures répartition et utilisation des ressources physiques et humaines et une localisation judicieuse des équipements et des activités économiques ;
- ✓ assurer une meilleure protection de l'environnement urbain et rural en prenant des mesures appropriées visant à sauvegarder l'équilibre écologique du pays ;
- ✓ réduire les disparités régionales pour assurer le développement socio-économique des régions afin de freiner l'exode rural et de renforcer la solidarité ;
- ✓ donner plus de visibilité aux politiques sectorielles à travers un cadre de cohérence territoriale à l'échelle du pays et des régions ;
- ✓ réduire la pauvreté par l'accroissement des revenus de la population notamment ceux des couches les plus défavorisées ;
- ✓ assurer la sécurisation foncière ;
- ✓ assurer l'adéquation entre le système économique et les potentialités naturelles ;
- ✓ ajuster sur le territoire régional les politiques de développement rural par l'identification des espaces à vocation ;
- ✓ identifier et mieux localiser les programmes d'investissement dans les zones où ils donneront le maximum d'effets.

L'Etat se devra de respecter scrupuleusement les orientations de la PONAT afin d'éviter que le matériel de travail ne constitue pas une source de nuisance pour les voisins.

2.1.2.5.Stratégie nationale de mise en œuvre de la Convention Cadre des Nations Unies sur les Changements climatiques

L'élaboration de la stratégie est venue compléter les travaux de la Commission Nationale Initiale sur les Changements Climatiques. La stratégie nationale de mise en œuvre de la CCNUCC a défini des actions prioritaires dont la gestion durable des ressources naturelles dans le secteur de l'affectation des terres et de la foresterie, l'amélioration des systèmes de production agricole et animale, de la gestion des déchets ménagers et industriels, de la communication pour le changement de comportement.

En ce qui concerne le secteur de l'industrie, elle a préconisé, entre autres stratégies, d'améliorer l'efficacité énergétique et de promouvoir l'utilisation des techniques moins polluantes et limiter les risques relatifs aux dangers dus aux produits chimiques en réglementant l'utilisation anarchique des déchets d'usines.

L'implantation et l'exploitation du CFCT doivent tenir compte de la réduction de l'émission du CO_2 dans l'atmosphère, d'où la nécessité d'effectuer les travaux suivant les exigences de la stratégie nationale de mise en œuvre de la Convention-Cadre des Nations Unies sur les Changements Climatiques et de l'engagement du Togo à travers la CPDN lors de la COP 21 de décembre 2015.

2.1.2.6. Stratégie Nationale de Conservation et d'Utilisation Durables de la Diversité Biologique

La stratégie a été élaborée pour affiner les mesures de conservation et d'utilisation durable de la diversité biologique. Elle propose des principes de base, des orientations ainsi que des actions susceptibles d'assurer la conservation et l'exploitation rationnelles et durables de la biodiversité. Elle recommande, entre autres, de :

- préserver des aires représentatives des différents écosystèmes pour garantir leur pérennité et conserver leurs éléments constitutifs en développant une politique de gestion concertée des aires protégées et en conservant les écosystèmes sensibles regorgeant d'espèces rares, menacées, endémiques ou commercialisées ;
- assurer l'utilisation durable et le partage équitable des rôles et des responsabilités découlant de la gestion de la biodiversité à travers la réalisation des études d'impact environnemental des nouveaux projets ainsi que des audits environnementaux des activités en cours ;
- mettre en place une taxation appropriée en vue de décourager l'utilisation anarchique des ressources biologiques.

Le site du projet n'est pas situé dans une aire protégée ni à proximité. Il est donc difficile que certaines espèces menacées ou rares y soient rencontrées.

2.1.2.7. Stratégie Nationale de Développement Durable (SNDD)

Le document de Stratégie Nationale de Développement Durable (SNDD) du Togo est validé en septembre 2011 et constitue un outil précieux de planification du développement au niveau national.

Quatre axes stratégiques ci-après constituent les principales articulations du document :

- consolidation de la relance économique et promotion des modes de production et de consommation durables ;
- redynamisation du développement des secteurs sociaux et promotion des principes d'équité sociale ;
- amélioration de la gouvernance environnementale et gestion durable des ressources naturelles;
- éducation pour le développement durable.

Le projet de réhabilitation et d'aménagement du CFCT et de la DTRF ambitionne d'accroître les connaissances des transporteurs, conducteurs et moniteurs d'auto-école sur les normes en vigueur dans le secteur des transports afin (i) d'atteindre le professionnalisme dans ce secteur et (ii) de diminuer les dérives, accidents et pertes en vies humaines, de même que les dégradations des marchandises et infrastructures routières. Ce projet participera à terme à la consolidation de la relance économique et à la dynamisation des secteurs sociaux (la création d'emplois, la diminution des accidents et les pertes économiques).

2.1.2.8. Stratégie de Croissance Accélérée et de Promotion de l'Emploi (SCAPE)

La Stratégie de Croissance Accélérée et de Promotion de l'Emploi (SCAPE) a été élaborée en 2012 par le Gouvernement. Elle couvre la période 2013-2017 et répond au besoin d'actualiser les orientations stratégiques sur le moyen terme. Elle prévoit désormais cinq axes autour desquels s'articulent les programmes de développement et d'investissement à savoir :

- le développement des secteurs à fort potentiel de croissance,
- le renforcement des infrastructures économiques,
- la promotion du capital humain, la protection sociale et l'emploi,
- le renforcement de la gouvernance,
- la promotion d'un développement participatif, équilibré et durable.

Le PFCCSL engendrera des emplois ; il contribuera à la réduction de la pauvreté, à la promotion de l'emploi et constitue un projet à fort potentiel de croissance.

2.1.2.9. Plan National d'Action pour l'Environnement (PNAE)

Le Plan National d'Action pour l'Environnement (PNAE) adopté le 06 juin 2001, recommande à travers son orientation stratégique 3, de *«prendre effectivement en* compte *les préoccupations environnementales dans la planification et la gestion du développement».* Il en est de même de l'orientation 4 qui recommande aux promoteurs de projets de *«promouvoir une gestion saine et durable des ressources naturelles et de l'environnement ».* Aussi son objectif 1 recommande de *«promouvoir des politiques sectorielles respectueuses de l'environnement »*. Ainsi, dans le secteur des industries le point 6 du plan recommande de procéder à *«la réalisation d'études d'impact sur l'environnement des nouveaux projets et les audits environnementaux pour les activités en cours ayant des répercussions négatives potentielles ou réelles sur l'environnement et veiller à l'application des mesures d'atténuation identifiées »*.

Pour le PNAE, les principes généraux qui devraient guider l'élaboration et l'emploi d'instruments économiques à moyen et long terme sont les principes pollueur-payeur. Aussi, le PNAE prévoit il la mise en place progressive d'un système de comptabilité nationale intégrant les aspects environnementaux. L'Etat togolais qui est promoteur du projet se conforme aux orientations et recommandations inscrites dans le document du PNAE en procédant à la présente EIES simplifiée.

2.1.2.10. Programme National de Gestion de l'Environnement (PNGE)

L'un des aspects de la mise en œuvre de la Politique Nationale de l'Environnement est le Plan National d'Action pour l'Environnement (PNAE) qui s'est concrétisé par l'élaboration d'un Programme National de Gestion de l'Environnement (PNGE). Ainsi le PNGE constitue un cadre national à travers lequel l'État a pris des options de renforcement de gestion de l'environnement et des ressources naturelles et qui recommande la prise en compte de la dimension environnementale dans la mise en œuvre de tout projet, programme et plan de développement.

La réalisation de la présente EIES constitue un moyen de mise en œuvre des recommandations du PNGE par le PFCCSL.

2.1.2.11. Programme National d'Investissements pour l'Environnement et les Ressources Naturelles (PNIERN)

Conscient des enjeux majeurs de l'environnement dans le développement économique, social et politique, le Gouvernement du Togo a élaboré des politiques, des stratégies, des plans et des programmes en vue de la gestion de l'environnement et des ressources naturelles. Malgré cette volonté politique affichée de rendre la gestion de l'environnement durable, l'évaluation des résultats révèle des insuffisances dans la mobilisation des ressources et dans la coordination des interventions. C'est dans ce contexte que le Programme National d'Investissements pour l'Environnement et les Ressources Naturelles (PNIERN), cadre stratégique d'investissement dans le secteur pour la période 2011-2015, est intervenu. Le PNIERN

répond aux besoins de gérer durablement l'environnement et les ressources naturelles en vue de contribuer à l'amélioration de la sécurité alimentaire, à la croissance économique du pays et à la réduction de la pauvreté.

Elaboré selon une approche holistique, plurisectorielle et multi-acteurs, le PNIERN constitue le cadre privilégié pour l'harmonisation des interventions des partenaires et des acteurs dans la gestion de l'environnement et des ressources naturelles.

Le PNIERN poursuit trois (03) principaux objectifs à savoir :

- un objectif institutionnel qui consiste à promouvoir le bon fonctionnement des institutions de l'Etat et renforcer les capacités techniques et financières des acteurs concernés en vue de l'intégration de la GERN dans les politiques de développement du pays ;
- un objectif socio-économique relatif à la création des conditions favorables à la sécurité alimentaire et à la croissance économique et ;
- un objectif environnemental qui consiste à lutter contre les effets des changements climatiques et les risques de catastrophes, la dégradation des terres en milieu rural, la perte de la biodiversité et la pollution en milieu urbain et rural.

Pour atteindre ces objectifs principaux, six objectifs spécifiques ont été prévus dont chacun correspond à un sous-programme pour lequel des priorités d'investissement ont été définies à partir des études diagnostiques et en concertation avec l'ensemble des acteurs concernés. Les six (06) objectifs spécifiques qui constituent les sous-programmes du PNIERN sont les suivants :

- le renforcement des capacités institutionnelles, juridiques, financières et techniques de gestion durable de l'environnement et des ressources naturelles ;
- le soutien à la mise en œuvre et à l'amplification des bonnes pratiques de gestion de l'environnement et des ressources naturelles en milieu rural et au renforcement des services de recherches et conseils et des services commerciaux ;
- l'atténuation des effets des changements climatiques, gestion des catastrophes et prévention des risques ;
- la réduction des émissions issues de la déforestation et de la dégradation des forêts
- l'amélioration du cadre de vie en milieu urbain et rural ;
- l'élaboration et la mise en œuvre d'un système d'acquisition et de gestion des connaissances, de suivi-évaluation et le développement d'une stratégie de communication pour soutenir l'amplification de la gestion de l'environnement et des ressources naturelles.

La présente étude d'impact, permettra au Gouvernement à travers le projet de réhabilitation et d'aménagement du CFCT et de la DTRF de contribuer à l'atteinte des

objectifs du PNIERN à travers la mise en œuvre des mesures prescrites dans le PGES de la présente étude.

2.1.2.12. Programme d'Action National de Lutte Contre la Désertification

Après avoir ratifié la Convention des Nations Unies sur la lutte contre la désertification le 04 octobre 1995, le Gouvernement a élaboré un Programme d'Action National de Lutte Contre la Désertification (PAN/LCD) en mars 2002. Ce PAN/LCD recommande de renforcer les capacités nationales de gestion des ressources naturelles et de promouvoir un développement durable. Il préconise, à travers son sous-programme IV, la gestion durable des ressources naturelles par la gestion des zones humides et des aires protégées, la protection des écosystèmes fragiles et la lutte contre les feux de brousse.

Le projet de réhabilitation et d'aménagement du CFCT et de la DTRF va entraîner dans une faible mesure la destruction de la végétation du site du projet. Pour ce faire, la réalisation de la présente EIES avant l'implantation des installations permettra de limiter les impacts sur les ressources naturelles et de proposer le reboisement compensatoire.

2.1.3. Cadre institutionnel de gestion de l'environnement au Togo

2.1.3.1. Le Ministère de l'Environnement et des Ressources Forestières (MERF)

Conformément au décret n°2008-050/PR DU 07 mai 2008 portant attribution, organisation et fonctionnement du Ministère de l'Environnement et des Ressources Forestières et lettre de mission n°393/PM/SGG/2010 du 15 septembre 2015, le MERF a pour principale mission d'élaborer et d'assurer la mise en œuvre ainsi que le suivi-évaluation de la politique et des stratégies de l'État en matière d'environnement, de protection des ressources naturelles et forestières et de préservation des écosystèmes.

Il est chargé entre autres de :

- organiser et encadrer le développement des activités des secteurs de l'environnement, des changements climatiques, du reboisement et de la protection des ressources naturelles et forestières à travers un cadrage institutionnel et réglementaire dynamique ainsi qu'une politique incitative appropriée ;
- appliquer dans le cadre de la politique d'intégration africaine, les directives communautaires dans les secteurs de l'environnement, des changements climatiques, du reboisement et de la protection des ressources naturelles ;

- élaborer et mettre en œuvre la politique relative à la lutte contre la pollution de l'eau, de l'air et du sol;
- suivre et préserver les écosystèmes marins, littoraux, des côtes et des berges ;
- planifier, organiser le suivi-évaluation et le contrôle de toutes les actions dans ses domaines de compétences ;
- suivre la mise en œuvre des engagements du Togo en matière de développement durable, ainsi que des conventions internationales et régionales relatives à ses domaines de compétence.

Le MERF joue donc un rôle essentiel dans la sauvegarde et la gestion de l'environnement. A cet effet, il s'assure que les programmes et projets envisagés ou en cours sur le territoire national s'exécutent conformément aux dispositions législatives et réglementaires en vigueur.

Pour une prise en compte efficace des préoccupations environnementales et pour une mise en œuvre adéquate des procédures d'évaluation environnementale, le MERF est appuyé dans ses missions par des Directions techniques et des structures sous-tutelles (Agence Nationale de Gestion de l'Environnement), les services déconcentrés, et les collectivités décentralisées.

Dans le cadre du présent projet, il revient au MERF de délivrer le Certificat de Conformité Environnementale (CCE) après la validation de l'étude d'impact environnemental.

2.1.3.2. L'Agence Nationale de Gestion de l'Environnement (ANGE)

Créée par la loi N° 2008-005 du 30 mai 2008 portant loi-cadre sur l'environnement, l'Agence Nationale de Gestion de l'Environnement (ANGE) a pour mission de veiller à l'intégration ou renforcement de la dimension environnementale dans les programmes, projets ou activités de développement économique et social, de contribuer à la mise en œuvre de la politique environnementale définie par le Gouvernement. Elle est l'organe chargé de la mise en œuvre de la politique environnementale définie par le Gouvernement.

Elle est le cadre institutionnel permettant d'aborder les problèmes de l'environnement de façon globale et a entre autres pour attributions :

- la mise en œuvre des procédures d'Évaluation Environnementale Stratégique (EES) et d'Étude d'Impact sur l'Environnement (EIE) et l'évaluation des rapports d'études d'impact sur l'environnement ;
- la mise en œuvre des procédures relatives aux audits environnementaux ;
- la préparation des procédures de suivi et de mise en œuvre des plans d'urgence environnementale ;
- l'élaboration et le suivi des procédures en matière d'environnement.

Par ailleurs, selon les dispositions de la loi - cadre sur l'environnement, elle donne son avis technique au MERF voire au Gouvernement avant l'autorisation d'entreprendre ou d'exploiter des ouvrages ou des établissements assujettis à l'Étude d'Impact sur l'Environnement, sur la faisabilité environnementale des plans, programmes et projets à exécuter et sur l'initiation et l'exécution de l'audit environnemental externe.

2.2. Cadre juridique, politique et institutionnel de gestion du projet

2.2.1. Cadre juridique et politiques du projet

La politique du Gouvernement est de doter le pays en infrastructures et de services de transport efficaces aussi bien pour l'intérieur que pour ses voisins sans littoral. Cette politique nationale des transports est contenue dans un document dénommé « stratégie nationale de développement des transports au Togo». Le secteur des transports repose pour cela sur un cadre juridique et institutionnel solide qui se compose de :

- **La Loi N°98-021 du 31 décembre 1998**

La Loi N°98-021 du 31 décembre 1998 relative au régime des transports et aux dispositions générales communes applicables aux différents modes de transport, complétée par la Loi 2000-008 du 13 avril 2000 portant régime des transports par la route, fixe les règles générales applicables au secteur des transports au Togo.

- **Le code de la route,**

Hérité du code français, il est en cours de mise à jour et sera bientôt présenté à l'Assemblée Nationale pour adoption.

- **La Stratégie Nationale de Développement des Transports (SNDT) au Togo**

Élaborée en décembre 2013. L'objectif est de doubler la contribution du secteur des transports au PIB, de 7% en 2012 (dont 70% du transport routier) à 14% à l'horizon 2030, grâce notamment à la relance du transport ferroviaire et à l'amélioration du fluvial, du maritime et de l'aérien.

- **Le plan d'action stratégique pour la mise en œuvre de la SNDT**

comprend un Programme Quinquennal d'Actions et de Réformes Prioritaires 2014-2018, et un Programme Décennal d'Investissements Prioritaires 2014-2023.

Il faut aussi cité dans ce cadre juridique :

- les lois sur la piraterie maritime et les espaces maritimes sous juridiction nationale de 2016 ;
- le code de la marine marchande de 1971 qui sera très bientôt remplacé par un nouveau code en étude à l'Assemblée Nationale ;
- le code de l'aviation civile de 2007 qui sera remplacé par un nouveau code en étude également à l'Assemblée Nationale ;

- les conventions maritimes de l'Organisation Maritime Internationale et des Nations Unies ratifiées par le Togo (MARPOL, STCW, CLC, Règles de Rotterdam, la charte africaine des transports maritimes, la convention sur les lignes de charge, la convention sur les eaux de ballast …) ;
- les règlements et directives de l'UEMOA et de la CEDEAO en matière de sécurité routière et du contrôle de la charge à l'essieu et du gabarit ;
- les décrets de concession de l'exploitation des voies ferrées Lomé-Blitta à la société MM Mining et Lomé-Tabligbo à la société Wacem ;
- les décrets de concession des activités de manutention du port autonome de Lomé à Togo Terminal et à Manuport (Conteneurs et General Cargo) ;
- l'arrêté interministériel n°0023/MIT/MCPS/MEF/MSPC du 18 janvier 2012 portant création du comité national de facilitation (CNF) ;
- les décrets de 2014 relatifs à l'action de l'Etat en mer, à la nomination du Conseiller pour la Mer et du Préfet Maritime.

2.2.2. Cadre institutionnel du projet

Le cadre institutionnel du projet présente les institutions (ministères et directions) impliquées dans la mise en œuvre du projet d'appui à la facilitation du commerce et à l'amélioration de la compétitivité des services logistiques au Togo (PFCCSL) et notamment le volet transport de ce projet.

2.2.2.1. Le ministère de la planification, du développement et de l'aménagement du territoire

Régi par l'arrêté n°005/2014-MPDAT/CAB/SG pourtant organisation du ministère de la planification, du développement et de l'aménagement du territoire (MPDAT), ce ministère est chargé de l'élaboration, la mise en œuvre, le suivi et l'évaluation de la politique du Gouvernement en matière de planification du développement, de prospective de l'Etat et d'aménagement du territoire et contribue à la mobilisation des ressources externes pour le financement du développement. A ce titre, le ministère:

- coordonne la réalisation des études de planification stratégique ;
- conçoit, suit et évalue la stratégie nationale de développement, en relation avec le ministre chargé de l'économie et des finances ;
- élabore, suit et évalue la politique nationale de population ;
- évalue la cohérence et la pertinence des projets de développement, des politiques et plans sectoriels avec les priorités en matière de développement, en collaboration avec les ministres chargés de l'exécution des projets et les partenaires au développement ;
- élabore, suit et évalue les programmes d'investissement public ;
- coordonne et contrôle les actions des organisations non gouvernementales, en conformité avec la politique de développement de l'Etat ;

- participe à la mobilisation des ressources externes pour le financement du développement ;
- s'assure de l'évaluation des politiques publiques conduites par l'Etat, les collectivités territoriales et les établissements publics ;
- coordonne la mise en œuvre de la stratégie nationale de développement des statistiques par les acteurs du système statistique national et contribue à l'application des textes en la matière.

En vue d'assurer l'efficacité de l'aide extérieure allouée pour le développement, le ministère veille également à la mise en œuvre et au suivi de la politique nationale de l'aide au développement, en collaboration avec le ministre chargé des affaires étrangères, de la coopération et de l'intégration africaine. Il œuvre étroitement avec les partenaires au développement pour une efficacité croissante de l'aide au développement.

Le ministère définit, en rapport avec le ministère chargé de l'administration territoriale et les autres ministères concernés, les conditions d'une meilleure organisation et gestion de l'espace, conformément à la politique nationale d'aménagement du territoire. Il veille à la réduction des disparités régionales et locales et à l'émergence de pôles de croissance qui favorisent le développement harmonieux et rationnel de l'espace national. A ce titre, il coordonne l'élaboration des études et outils d'aménagement du territoire, notamment les monographies et analyses régionales, les schémas national, régional et local d'aménagement du territoire et veille à leur application par les différents acteurs de développement, conformément à la politique d'aménagement du territoire communautaire de l'UEMOA.

Le MPDAT est en charge de la coordination du projet d'appui à la facilitation du commerce et à l'amélioration de la compétitivité des services logistiques au Togo (PFCCSL) à travers la Direction Générale de la Mobilisation de l'Aide et du Partenariat (DGMAP).

2.2.2.2. Direction Générale de la Mobilisation de l'Aide et du Partenariat (DGMAP)

DGMAP a pour mission le renforcement de la coopération avec les donateurs, la mobilisation des ressources extérieures, la coordination et le suivi de la mise en œuvre de la politique nationale de l'aide, et l'implication des organisations non gouvernementales dans le financement du développement. Elle est chargée de :

- assurer la mobilisation de l'aide au développement pour financer l'investissement public et parapublic, à travers les projets et programmes de développement ;
- coordonner les appuis des donateurs intervenant au Togo ;
- collecter et diffuser les statistiques sur l'aide au développement ;

- orienter et coordonner les activités des organisations de la société civiles avec la politiques nationale de développement du gouvernement ;
- préparer, au plan technique et administratif, les négociations pour la mobilisation des ressources ;
- appuyer et conseiller les départements ministériels et les projets sur la maitrise des procédures des donateurs et sur la programmation des activités des projets et programmes ;
- élaborer et mettre en œuvre la politique nationale de l'aide au développement et son plan d'action ;
- assister et conseiller les départements ministériels dans la recherche, les négociations et mobilisation des ressources ;
- suivre les différents engagements sur l'efficacité de la coopération au développement.

Elle est la structure opérationnelle en charge de la coordination du projet, en attendant la mise en place de l'équipe de coordination du projet dont le processus de recrutement est déjà lancé.

2.2.2.3. Le ministère des infrastructures et des transports

Le secteur des transports comprend les sous-secteurs routier, ferroviaire, aérien et maritime. Il est considéré comme l'un des secteurs porteurs de croissance économique du Togo. L'organisation du secteur des transports relève du ministère des infrastructures et des transports qui, conformément à la politique générale du Gouvernement définie dans la SCAPE, élabore et coordonne les interventions de l'Etat et des différents acteurs dans la construction des infrastructures des transports, met en œuvre la politique de l'Etat en matière des transports routiers, ferroviaires, aériens et maritimes. Il a pour missions de définir et de coordonner les interventions de l'État et des différents acteurs dans la construction d'ouvrages publics, de mettre en œuvre la politique de l'État en matière des transports routiers, aériens, ferroviaires et maritimes. Il comprend :

- la Direction Générale des Travaux Publics (DGTP),

Chargée de la maîtrise d'œuvre des travaux routiers, ses principales structures sont notamment la Direction de la Planification, des Études et du Suivi-Évaluation (DPESE), la Direction de la Construction et de la Reconstruction des Routes (DCRR), la Direction de la Banque de Données Routières (DBDR), la Direction des Pistes Rurales (DPR).

- la Direction Générale des Transports (DGT).

La DGT a pour la mission de *(i)* mettre en application les directives gouvernementale et communautaire de l'UEMOA et de la CEDEAO ; *(ii)* suivre les activités des sous-secteurs des transports ; *(iii)* formuler des propositions de solutions aux problèmes du secteur, notamment en matière de la sécurité routière et maritime, *(iv)* coordonner les activités des différentes directions qui la composent ; *(v)* promouvoir

les transports urbains par une politique de maitrise des activités des différentes modes de transports, notamment les engins à 2, 4 roues ou plus.

Elle comprend, plusieurs directions dont la Direction des Transports Routiers et Ferroviaires (DTRF) bénéficiaire des travaux de construction et réhabilitation qui seront entrepris dans le cadre du PFCCSL.

2.2.2.4.La Direction des transports routiers et ferroviaires (*DTRF)*

La Direction des transports routiers et ferroviaires (DTRF), procède à l'immatriculation, délivre les permis de conduire et autres titres notamment la production de la carte grise. Il veille au bon usage de ces titres par les usagers de la route. Il est donc chargé de : (i) organiser et contrôler les transports routiers intérieurs et inter-états ; (ii) suivre les études et les accords de transports routiers inter-états ; (iii) élaborer le prix de transport et en assurer le respect ; (iv) délivrer les cartes grises et autorisation de mise en service des véhicules affectés aux transports ; (v) organiser les examens de permis de conduire ; (vi) établir les titres de permis de conduire nationaux et internationaux.

2.2.2.5.Le ministère du commerce, de l'industrie, de la promotion du secteur privé et du tourisme

Le Ministère de l'Industrie, du Commerce et de l'artisanat a pour mission de concevoir et de mettre en œuvre la politique du Gouvernement dans les domaines de l'industrie, du commerce, et de la promotion des petites et moyennes entreprises et du secteur privé.

A ce titre, il est chargé entre autre de définir, en liaison avec les autres ministères concernés et sous son contrôle, les politiques industrielles, commerciales et de promotion des petites et moyennes entreprises et du secteur privé ;contribuer, en relation avec les autres ministères concernés, à l'amélioration continue de l'environnement réglementaire, institutionnel et économique des entreprises et de l'investissement dans les domaines de l'industrie, du commerce, de la promotion des petites et moyennes entreprises et du secteur privé ;favoriser par divers mécanismes existants et/ou à promouvoir, le développement des échanges commerciaux avec l'extérieur en vue d'améliorer la balance commerciale du Togo ; prendre des dispositions pour plus de modernisation du commerce intérieur en vue d'assurer à ses acteurs plus de bien-être et contribuer plus significativement à la réduction de la pauvreté. Dans le cadre de projet les missions de ce ministère seront assurées par deux structures

Outre ces trois ministères majeurs, d'autres structures de l'État interviendront dans la gestion du PFCCSL. Il s'agit particulièrement :

2.2.2.6.Le ministère de l'Urbanisme, de l'Habitat et du cadre de vie

Le Ministère de l'Urbanisme et de l'Habitat, qui intervient dans le secteur des transports à travers notamment la Direction Générale des Infrastructures et des Équipements Urbains (DGIEU) et l'Agence d'Exécution des Travaux et l'Agence Nationale d'Assainissement et de Salubrité Publique (ANASAP).

2.2.3. Synthèse de l'analyse du cadre juridique , politique et institutionnel

Le cadre juridique de gestion environnementale et sociale de la République du Togo est constitué de (03) principales lois qui ont permis d'internationaliser les différents accords multilatéraux en matière d'environnement au corpus juridique national. Il s'agit de : (i) la Loi n° 2008-005 du 30 mai 2008 portant Loi-cadre sur l'Environnement ; (ii) la loi n° 2008-009 du 19 juin 2008 portant code forestier ; et (iii) la loi n° 2009-001 du 06 janvier 2009 sur la prévention des risques biotechnologiques.

Cependant, ce cadre est marqué par un déficit de textes d'application et de dispositions législatives complémentaires qui limitent son efficacité et son efficience. Il s'agit des textes réglementaires de mise en application des lois votées, notamment ceux relatifs à la qualité de l'air, des eaux résiduaires et aux huiles usagées.

Au plan institutionnel, même si les institutions telles que la Commission Nationale de Développement Durable, l'Agence Nationale de Gestion de l'Environnement, le Fonds National pour l'Environnement, la Direction de l'environnement sont créées, le fonctionnement de ces institutions reste encore insatisfaisant (en raison du déficit des moyens humains, matériels et financiers). Ensuite, les évaluations environnementales ne sont pas encore intégrées dans la pratique comme des outils d'aide à la prise de décision dans tous les programmes et projets de développement.

Au plan social, le régime foncier togolais actuel faisant coexister le droit coutumier et le droit moderne ne facilite pas la gestion foncière. Mieux, le cadre législatif est régi par un ensemble de lois qui ne cadrent plus avec le contexte actuel aussi bien des milieux urbains que ruraux, encore moins des conditions de vie et des besoins actuels des populations. Les deux dernières lois remontent aux années 60 (la loi N° 60-26 du 05 août 1960 relatives à la protection de la propriété foncière des citoyens et la loi N° 61-2 du 11 janvier 1961 complétant la précédente). En lieu et place des lois appropriées, ce sont des ordonnances, décrets et arrêtés qui régissent les interventions en matière du foncier depuis les années 1970.

2.3. Politiques opérationnelles de la Banque mondiale

La présente EIES est réalisée en conformité avec la PO/PB4.01 relative à l'Evaluation Environnementale.

L'objectif de la PO 4.01 est de s'assurer que les projets financés par la Banque sont viables et faisables sur le plan environnemental, et que la prise des décisions s'est améliorée à travers une analyse appropriée des actions et leurs probables impacts

environnementaux (PO 4.01, para 1). Cette politique est déclenchée si un projet va probablement connaître des risques et des impacts environnementaux potentiels (négatifs) dans sa zone d'influence. La PO 4.01 couvre les impacts sur l'environnement physique (air, eau et terre) ; le cadre de vie, la santé et la sécurité des populations; les ressources culturelles physiques ; et les préoccupations environnementales au niveau transfrontalier et mondial. La PO. 4.01 définit quatre catégories de projets (A, B, C ou FI ; cf. PO 4.01, par. 8), en fonction des risques qu'il est susceptible de présenter pour l'environnement. Le classement retenu est celui de la composante du projet qui peut avoir les effets négatifs les plus graves ; un projet ne peut pas être classé dans plusieurs catégories (par exemple, A et C) à la fois.

Les travaux de construction et d'aménagement du CFTF et de la DTRF vont engendrer des impacts négatifs sur l'environnement et les communautés. C'est donc à ce titre que les dits travaux font l'objet de la présente étude d'impact environnemental et social.

Diffusion : La PO 4.01 décrit aussi les exigences de consultation et de diffusion. Pour la catégorie : (i) des projets A et B; et (ii) les sous -projets classés comme A et B dans un prêt programmatique, l'Emprunteur consulte les groupes affectés par le projet et les Organisations non Gouvernementales (ONGs) à propos des aspects environnementaux du projet et tient compte de leurs points de vue. L'Emprunteur commence cette consultation le plus tôt possible. Pour la catégorie des projets A, l'Emprunteur consulte ces groupes au moins deux fois: (a) un peu avant la sélection environnementale et la fin de la rédaction des termes de référence pour l'EIE ; et (b) une fois un projet de rapport d'EIE est préparé. En plus, l'Emprunteur se concerte avec ces groupes tout au long de la mise en œuvre du projet aussi souvent que nécessaire pour aborder les questions relatives à l'EIES qui les affectent. L'Emprunteur donne les informations pertinentes assez rapidement avant les consultations, et dans un langage accessible aux groupes consultés. Dans le cadre des travaux de construction et d'aménagement du CFTF et de la DTRF une consultation du publique a été réalisée et une synthèse en a été faite et insérée dans le présent rapport.

L'Emprunteur (le Togo) rend disponible le projet d'EIES (pour les projets de la catégorie A) ou tout rapport EIES séparé (pour les projets de la catégorie B) dans le pays et dans la langue locale à une place publique accessible aux groupes affectés par le projet et aux ONG locales avant l'évaluation. Sur autorisation de l'Emprunteur, la Banque diffusera les rapports appropriés à World bank's website. **La PO/PB 17.50 : Droit d'accès à l'information**

Selon cette politique, tous les documents du Projet doivent être rendus publics. En ce qui concerne le présent document, il conviendra de publier les modalités pour sa consultation dans les journaux pendant 2 semaines (lieux, horaires, etc.). Un cahier de consultation devra être ouvert pour recueillir les différentes observations des personnes intéressées.

2.4. Concordances et discordances entre la PO 4.01 et la législation environnementale au Togo

L'analyse des points de convergence et de divergence entre la législation nationale en matière environnementale et la PO/PB4.01 de la Banque mondiale est résumée dans le tableau ci-dessous :

Tableau 1 : Concordances et discordances entre la PO 4.01 et la législation environnementale au Togo

N°	Disposition de la PO 4.01	Législation nationale	Analyse de conformité
1	***Évaluation environnementale et Sociales*** La PO 4.01 est déclenchée si un projet va probablement connaître des risques et des impacts environnementaux potentiels (négatifs) dans sa zone d'influence.	Loi n° 2008-005 portant loi-cadre sur l'environnement Au Togo impose l'EIE aux activités, projets, programmes et plans de développement qui, par l'importance de leurs dimensions ou leurs incidences sur les milieux naturel et humain, sont susceptibles de porter atteinte à l'environnement	Conformité entre la PO 4.01 et la législation nationale seront suivies et complétées par celles de la PO4.01 (si besoin est)
2	***Examen environnemental préalable*** La PO 4.01 classifie les projets comme suit : - Catégorie A : impacts négatifs majeurs certains et irréversibles - Catégorie B : impacts négatifs potentiels, réversibles et gérables - Catégorie C : impacts négatifs non significatifs.	Le décret n° 2006-58/PR du 5 juillet 2006 fixant la liste des travaux, activité et documents planification soumis à l'étude d'impact sur l'environnemental et les principales règles de cette étude ne définit pas une classification des projets mais cites les projets susceptibles d'être soumis à une EIE soit approfondie, soit simplifiée suivant la nature et l'ampleur des projets ainsi que la sensibilité du milieu d'implantation. Le décret définit les types de projet soumis à une EIE approfondie et à une EIE simplifiée. Toutefois, il existe une démarche et une liste d'activités et projets dans divers secteurs qui permettent d'aboutir à cette catégorisation.	Différence entre la PO 4.01 qui établit une classification et la législation nationale. Toutefois, les textes proposent une démarche et une liste de projet ou activités dans plusieurs secteurs qui permettent d'aboutir à cette catégorisation. Ces aspects sont pris en compte dans cette EIES simplifiée
3	**Participation publique :** La PO 4.01 dispose que pour tous les projets de Catégorie A et B, les groupes affectés par le projet et les ONG locales sont consultés sur les aspects environnementaux du projet, et tient compte de leurs points de vue. Pour les projets de catégorie A, ces groupes sont consultés au moins à deux	La loi-cadre sur l'environnement dispose en ces articles 24, 25 et 26 de la participation des populations ainsi que le décret n° 2006-58/PR du 5 juillet 2006 qui à travers l'article 16, défini les moyens par lesquelles cette participation peut se faire tout en renvoyant à un arrêté ministériel des modalités de la participation du public à l'étude d'impact sur l'environnement	Conformité entre la PO 4.01 et la législation nationale Les dispositions de la législation nationale seront suivies et complétées par celles de la PO4.01 (si besoin est)

N°	Disposition de la PO 4.01	Législation nationale	Analyse de conformité
	reprises : a) peu de temps après l'examen environnemental préalable et avant la finalisation des termes de référence de l'EIE ; et b) une fois établi le projet de rapport d'EIE. Par ailleurs, ces groupes sont consultés tout au long de l'exécution du projet		
4	***Diffusion d'information*** La PO 4.01 dispose de rendre disponible le projet d'EIE (pour les projets de la catégorie A) ou tout rapport EIE séparé (pour les projets de la catégorie B) dans le pays et dans la langue locale à une place publique accessible aux groupes affectés par le projet et aux ONG locales avant l'évaluation. En plus, la Banque mondiale diffusera les rapports appropriés sur son site internet	La loi précise l'accès des populations à l'information et à l'éducation environnementales. L'information au public et la participation sont prévues dans le décret n° 2006-58/PR du 5 juillet 2006. L'arrêté n°19/MERF fixe les modalités et les procédures d'information et de participation du public au processus d'étude d'impact sur l'environnement.	Conformité entre l'OP 4.01 et la législation nationale Les dispositions de la législation nationale seront suivies et complétées par celles de la PO4.01 (si besoin est)

CHAPITRE III : METHODOLOGIE

3.1. Approche globale

3.1.1. Généralités

Pour cette mission la démarche participative, interactive et itérative qui privilégie en permanence la concertation et la communication/restitution avec/auprès du PFCCSL et de tous les acteurs potentiels, soulevant des questionnements et suscitant des feed-back au moment opportun tout au long de l'étude a été utilisée. Cette approche a permis entre autres de :

(i) faciliter la réalisation des différentes phases de l'étude et notamment la collecte des informations et documents nécessaires pour une bonne description du projet et pour une bonne définition de la portée de l'étude ;

(ii) motiver tous les interlocuteurs et parties prenantes et de recueillir leur adhésion afin de faciliter la compréhension des objectifs de l'étude, ses enjeux et son déroulement ;

(iii) optimiser la consommation du temps du travail et donc de respecter les délais de réalisation fixés par les TDR tout en garantissant la qualité des résultats.

Et répond aux objectifs ci-après :

- s'assurer que le projet garantit la participation du public (riverains) aux décisions d'aménagement ;
- réaliser un cadrage préalable pour identifier les enjeux environnementaux ;
- définir des parties d'aménagement et des variantes pour optimiser le projet;
- analyser l'état initial du site et de son environnement ;
- évaluer les impacts du projet sur l'environnement ;
- supprimer, réduire ou compenser les effets dommageables ;
- suivre les impacts positifs mais surtout négatifs de l'aménagement après sa réalisation (pendant et après exploitation des sites).

Cette démarche prend en, compte implicitement des méthodes spécifiques définies selon la nature de l'évaluation environnementale à réaliser.

3.1.2. Revue documentaire

L'analyse de la documentation obtenue a permis de recueillir suffisamment d'informations et de données sur :

- les composantes du projet compétitivité ;
- la nature et types d'aménagements à opérer sur chacun des deux sites ;

- les caractéristiques du milieu naturel (localisation géographique, sol, eau, végétation et climat) ; les caractéristiques du climat notamment les précipitations, la température, la direction des vents sont issues de la consultation des documents disponibles ;
- la géomorphologie du milieu d'accueil du projet ;
- les caractéristiques socio-économiques, culturelles et cultuelles ;
- les modes d'affectation du sol définis dans les schémas directeurs d'aménagement de la ville de Lomé ;
- les cadres politiques, juridiques et administratifs du Togo en matière d'études environnementales ;
- les cadres politiques, juridiques et administratifs du Togo en matière de transport ;
- les cadres politique, juridique et administratif du Togo sur les autres aspects se rapportant au projet (foncier, santé des populations, santé au travail, urbanisme, etc.) ;
- aux normes sur la réglementation des émissions applicables (source) et les normes/directives ambiantes (air, eau, sol) du Togo ;
- à tout protocole international sur l'environnement auquel le Gouvernement du Togo est partie.

Cette revue documentaire a permis de mieux:

- affiner le *contexte du projet* (présentation du maître d'ouvrage, justification des projets et de leurs sites, etc.) ;
- *étudier le cadre institutionnel du projet et du Togo ;*
- *décrire des milieux récepteurs* (délimitation des zones d'étude, description des composantes pertinentes des milieux concernés, présentation de leurs caractéristiques) ;
- *décrire les variantes des projets* (description des composantes de chaque projet et de leurs alternatives, identification de quelques critères d'analyse et de choix de variantes).

La revue documentaire a été possible par la consultation de documents au sein de plusieurs structures, notamment, au Ministère de l'Environnement et des Ressources Forestières, au Ministère togolais de la Santé; au ministère togolais en charge des transports, à l'Agence Nationale de Gestion de l'Environnement (ANGE), à l'Université de Lomé et à la cellule de coordination du PFCCSL. Des recherches sur internet, des échanges avec le personnel en charge de la préparation du projet et l'analyse des documents fournis par l'équipe de préparation du PFCCSL ont complété cette recherche.

Le résultat de cette collecte a servi à l'analyse du cadre légal, réglementaire et institutionnel (chapitre précédent).

3.1.3. Collecte de Données

En ce qui concerne spécifiquement la collecte des données socioéconomiques (environnement humain), la méthode basée sur l'observation de terrain et l'entretien individuel a été utilisée. Le parcours de la zone du projet a permis de décrire le relief, la géomorphologie, la topographie, la pédologie, le paysage humain, la flore et la faune. Ces techniques de collecte des données ont permis d'une part de s'informer sur le projet et d'autre part, de favoriser les échanges des points de vue sur le projet et ses enjeux environnementaux et socioéconomiques.

La collecte des données socio-économique s'est faite du 04 au 10 Janvier 2017 et a mobilisé les outils suivants : un guide d'entretien, un questionnaire d'enquête-ménage, une grille d'observation un appareil photo et un appareil GPS de type GARMIN E-Trex.

3.1.4. Information

Dans le cadre de l'information et la consultation du public, les groupes cibles identifiés sont ceux consignés dans le tableau 2 ci-après.

Tableau 2 : les groupes-cibles identifiés

Groupes-cibles	Critères	Effectif rencontré
Ministère chargé des transports et autres acteurs institutionnels du projet	Expert du secteur du transport maitrisant les contours du projet	4
Ministère chargé de l'environnement	Experts en gestion de l'environnement	3
CERFER	Expert en formation	4
Autorités locales et déconcentrées	- Chefs de quartiers/villages, - Conseillers locaux	5
Population	Habitants riverains au site du projet, exploitants du site (sportifs, riverains), utilisateurs et personnes affectées s'il y en a sur le site	25

Au total quarante-et-une (41) personnes ont été enquêtées/interviewées. La liste des personnes enquêtées, consultées et rencontrées est mise en annexe du présent rapport.

3.2. Approches spécifiques

L'approche méthodologique s'est articulée autour des points suivants en lien direct avec les résultats majeurs déclinés dans les TDR :

3.2.1. Description de l'état initial de l'environnement, des contraintes biophysiques et enjeux sociaux

- *Observations directes :* elles ont concerné les caractéristiques morphologiques des sites à aménager (le relief, le paysage et sa structure), les formes d'exploitations auxquelles sont sujets les sites, la présence ou proximité des composantes environnementales sensibles (habitations, forêts classées, sources d'eau de consommation, zones humides à importance internationale) ;

- *Inventaires floristiques et fauniques*

  ★ Pour les inventaires floristiques, chacun des sites retenus a été considéré comme un placeau et un relevé systématique de toutes les espèces présentes (strates inférieures et supérieures, graminées, herbacées, etc.) a été fait. Ces espèces ont été identifiées in-situ et des herbiers constitués pour leur reconnaissance plus tard. Les informations ont été consignées sur des fiches de relevés préparées avant le recensement dont le but est de mieux caractériser la végétation du site à aménager.

  ★ L'inventaire faunique a été aussi effectué sur la base de la technique de dénombrement par contact. Elle a consisté à parcourir l'ensemble du site suivant des transects et azimuts pour rechercher les indices de repérage et d'identification (empreinte, crottes, terriers, nids, poils, plumes, cris, etc.), le type de formations végétales (visibilité). Les outils tels que les fiches d'inventaires, le GPS et d'appareils photos ont servi à la réussite de l'opération.

L'exploitation de la documentation et l'analyse des données de terrain (cartes pédologiques et géologiques du Togo, cartes pédologiques et géologiques du secteur d'étude, les données climatiques et hydrologiques, démographiques, économiques, épidémiologiques, etc.) ont permis une bonne analyse et description du contexte biophysique et socioéconomique.

3.2.2. Description des activités liées à la mise en œuvre du projet, identification et évaluation des impacts environnementaux et socio-économiques des activités

Ici, la démarche a consisté à identifier, à partir des documents techniques du projet, les activités physiques susceptibles d'être en ''conflits'' ou en ''forte synergie'' avec les réalités biophysiques et socio-économiques telles que constatées par les analyses menées **au point 3.2.1**

Dans cette partie, il a été procédé à une présentation des activités de réhabilitation et d'aménagement du centre de formation des conducteurs et celles de construction

des bureaux de la direction des transports suivant les différentes phases de leur réalisation. Dans ce cadre, une séance de travail avec le Maître d'ouvrage a permis d'avoir des informations complémentaires (l'emprise du projet, la superficie totale, etc.). La consultation des documents techniques de chacun des projets et les échanges et débats menés au cours de cette séance ont permis d'avoir de riches informations sur les aspects techniques du projet.

A partir de la description de la consistance des travaux, les impacts environnementaux et socio-économiques sur les milieux récepteurs ont été analysés.

Pour l'évaluation de l'importance des impacts, l'approche méthodologique qui a été utilisée se repose sur l'appréciation de la durée, de l'étendue et du degré de perturbation de l'impact négatif. Ces trois variables ont été agrégées en un **indicateur de synthèse appelé ''importance de l'impact''**.

En effet, **l'importance d'un impact** est un indicateur de synthèse, de jugement global et non spécifique de l'impact que subit un élément de l'environnement donné. Cette analyse prend en compte le niveau d'incertitude qui affecte l'évaluation.

La durée de l'impact permettra de préciser sa dimension temporaire, soit la période de temps pendant laquelle sont ressenties les modifications subies par les composantes environnementales. Ce facteur de durée a été regroupé en trois classes :

- **momentanée**, quand l'effet de l'impact est ressenti à un moment donné et pour une période de temps inférieur à une saison ;
- **temporaire**, lorsque l'effet de l'impact est ressenti de façon continue pour une période de temps inférieur à la durée du projet de réhabilitation ;
- **permanente**, quand l'effet de l'impact est ressenti à une période de temps supérieure ou égale à la durée du projet.

L'étendue de l'impact (locale, régionale, nationale, etc.) s'exprime par la portée ou le rayonnement spatial des effets générés par les différentes interventions ou activités du projet sur le milieu. Cette notion se réfère dans la présente étude soit à une distance ou à une superficie sur laquelle seront ressenties les modifications que subiront une composante ou encore à la proportion de la population affectées. Le degré de perturbation engendrée correspond à l'ampleur des modifications qui affectent la dynamique interne et la fonction de l'élément touché. Ce degré de perturbation est l'ampleur des modifications qui ont affecté les composantes qui seront étudiées compte tenu de leur sensibilité par rapport aux activités du projet.

Le degré : On distinguera quatre niveaux de degrés : **très fort, fort, moyen et faible**.

La perturbation est très forte lorsque l'impact compromet profondément l'intégrité de l'élément touché, altère sa qualité et annule toute possibilité de son utilisation. Elle sera forte quand l'impact compromet l'intégrité de l'élément touché, altère sa

qualité ou restreint son utilisation de façon importante. Elle est moyenne quand l'impact compromet quelque peu l'utilisation, la qualité ou l'intégrité de l'élément touché. Elle sera faible lorsque l'impact ne modifie pas de manière perceptible l'intégrité, la qualité ou l'utilisation de l'élément touché.

Au total, l'importance de l'impact peut être classée en trois catégories :

- **forte**, lorsque les composantes environnementales qui seront touchées risquent d'être détruites ;
- **moyenne**, quand elles seront modifiées sans toutefois que l'intégrité ni leur existence ne soient menacées ;
- **faible**, lorsqu'elles ne seront que légèrement affectées.

L'importance des impacts sera qualifiée de forte, moyenne ou faible selon une combinaison des critères ci-dessus retenus. Le cadre de référence (tableau 3) sera utilisé pour évaluer l'importance des impacts.

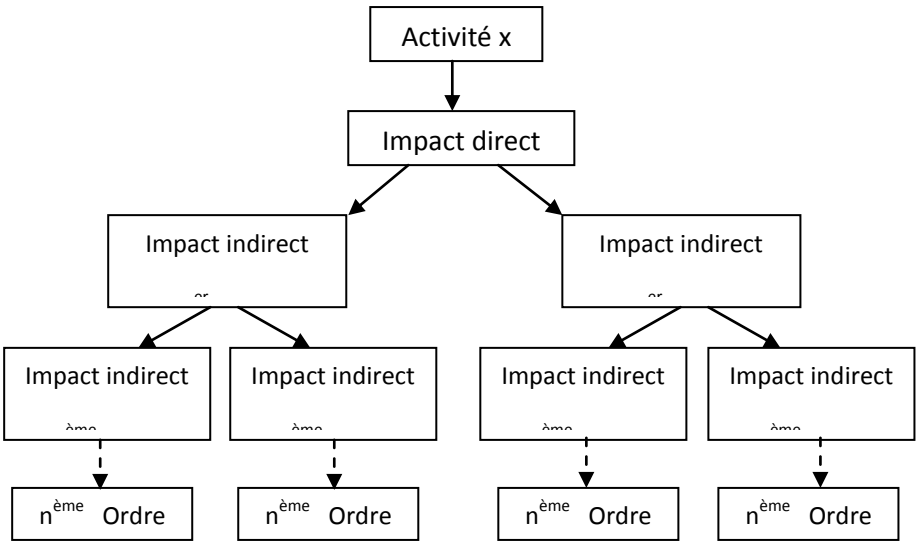
Tableau 3 : Cadre de référence pour l'évaluation de l'importance des impacts

Durée	**Etendue**	**Degré de perturbation**			
		Faible	**Moyenne**	**Forte**	**Très forte**
		Importance de l'impact			
Momentanée	Ponctuelle	Faible	Faible	Faible	Moyenne
Momentanée	Locale	Faible	Faible	Moyenne	Moyenne
Temporaire	Ponctuelle	Faible	Faible	Moyenne	Forte
Temporaire	Locale	Faible	Faible	Moyenne	Forte
Permanente	Régionale	Faible	Moyenne	Moyenne	Forte
Permanente	Ponctuelle	Faible	Moyenne	Moyenne	Forte
Temporaire	Régionale	Faible	Moyenne	Forte	Forte
Momentanée	Locale	Faible	Moyenne	Forte	Forte
Permanente	Régionale	Moyenne	Forte	Forte	Forte

Aussi, il a été utilisé la fiche d'affinement des mesures d'atténuation afin de ressortir facilement les mesures conséquentes aux impacts selon leur importance.

En marge de l'évaluation des impacts par importance, les impacts ont été classés selon un autre ordre. Il a été question d'identifier les impacts directs et les impacts indirects. Au niveau des impacts indirects on distinguera plusieurs niveaux (1er ordre, 2ème ordre, etc.). A cet effet, la méthode de graphe a été utilisée et se présente comme suit :

Figure 2 : Graphe de hiérarchisation des impacts



Par ailleurs, l'identification et l'évaluation des impacts socio-économiques de la réhabilitation et de l'aménagement du CFCT et de la DTRF ont été faites par utilisation de la matrice de type Léopold, 1971 en exploitant les informations fournies.

3.3. Elaboration du PGES, du PGR, des programmes de surveillance et suivi

3.3.1. Plan de Gestion Environnementale et Sociale

Le plan de gestion environnementale et sociale est le livre de bord (tableaux 12 & 13) de la mise en œuvre des travaux (mesures de maximisation des impacts positifs et d'atténuation des impacts négatifs) à travers toutes les phases d'installation de chantier, de construction et d'exploitation. Il permet de suivre les mesures proposées dans le tableau d'analyse des impacts d'une part, de proposer des responsables pour la surveillance et le suivi de ces mesures lors de l'exécution effective des travaux d'autre part. Il comportera également les indicateurs de suivi de mise en œuvre, le calendrier, et une estimation du coût des mesures formulées.

La mise en œuvre de ce plan est coordonnée par l'Agence Nationale de Gestion de l'Environnement (ANGE).

3.3.2. Analyse et gestion des risques d'accidents et programme de surveillance

Le risque se définit comme la combinaison de la probabilité d'apparition d'un événement (tel qu'un incident ou un accident) et de la gravité de ses conséquences. Le risque majeur est caractérisé par une faible fréquence et une forte gravité. Un croissement des travaux avec leur milieu d'accueil nous permet d'établir le cadre logique qui nous permet d'identifier les risques qui peuvent être associés à ces travaux. Ces risques sont les suivants :

- risques liés aux accidents divers (travail, circulation, chute lors des travaux de maçonnerie) et atteinte à la santé/sécurité des ouvriers et des riverains ;
- risques liés à la manipulation des produits dangereux (peinture, huiles lubrifiantes et huiles usées, etc.) ;
- risques liés aux incidents ;
- risques liés à la dépravation des mœurs ;
- autres risques.

Chaque risque identifié sera analysé et classifié, et des mesures de prévention et de gestion seront formulées et les personnes responsables de leur mise en œuvre identifiées.

3.4. Consultations du public

3.4.1. objectifs de la consultation

L'objectif général des consultations publiques est d'assurer la participation et l'engagement des populations et des acteurs impliqués dans le projet de manière à favoriser la prise en compte de leurs avis, attentes, préoccupations et recommandations dans le processus de préparation, de mise en œuvre et de suivi. Dans le cadre de ce projet, il s'est agi plus exactement: (i) d'informer les populations et les acteurs sur le projet et les actions envisagées ; (ii) de permettre aux populations et acteurs de se prononcer sur le projet, (iii) d'émettre leur avis, préoccupations, besoins, attentes, craintes etc. vis-à-vis du projet ; et, (iv) de recueillir leurs suggestions et recommandations.

3.4.2. Méthodologie

L'approche méthodologique adoptée lors de cette consultation publique, repose sur la démarche participative : présentation du projet, d'échange et de discussion autour du projet, à l'aide d'outils méthodologiques tels que l'entretien semi-structuré et le focus group.

Des rencontres ont eu lieu avec la mairie de Nukafu et avec le chef de Nukafu. La rencontre avec le Chef Nukafu s'est tenue au siège de la chefferie de Nukafu et a connu la participation du secrétaire du Chef de Nukafu, d'un conseiller du chef, du DT/CERFER, de deux membres du bureau du Chef De Quartier (CDQ) de Nukafu. Elle a essentiellement permis de préparer la séance de consultation du public.

La séance de consultation du public (riverains et usagers) s'est tenue au CERFER le vendredi 06 janvier 2017.

cette rencontre a consisté en la présentation du projet, et de la procédure d'EIES simplifiée et des échanges avec les participants sur leurs avis, leurs craintes et leurs attentes. Un PV comprenant les principaux points discutés a été produit. . Ces points visent essentiellement :

- l'assainissement du terrain : il a été convenu de:
    - ★ amener les acteurs (CDQ et mairies) à se rapprocher de l'ANASAP pour l'enlèvement des Déchets Solides Ménagers (DSM) présents sur le site et de prendre toutes les mesures idoines pour maintenir le site toujours propre ;
    - ★ demander aux mareyeuses d'enlever les mottes de cendre qui servent de rampes pour ceux qui viennent jeter les ordures dans l'enceinte du centre et pour ceux qui y viennent déféquer ;
    - ★ sensibiliser les riverains à s'abonner aux structures de pré-collecte et les informer de l'interdiction de jeter les DSM par-delà la clôture ;
    - ★ élever le mur de séparation à l'arrière du site et sensibiliser les femmes mareyeuses sur les nouvelles techniques de fumage du poisson et revoir leur horaire;
    - ★ construire un module de latrines publiques derrière le site de l'antenne de GSM, dont la gestion sera confiée au CDQ de Nukafu ;

- le maintien de la pratique du sport : il a été convenu de :
    - ★ sauvegarder la pratique du sport en mettant en œuvre un plan qui facilite une bonne occupation de la portion du site identifiée pour la construction du centre ;
    - ★ présenter les esquisses des plans du CFCT tout au moins aux membres du CDQ en vue d'apprécier l'effectivité du maintien du terrain de sport ;
    - ★ ;
    - ★ redimensionner le terrain de sport en 120mX60m avec piste autour ;
    - ★ veuillez à ce que le manœuvre des engins lors du fonctionnement du centre de formation à construire n'endommage le terrain de football/sport. Pour cela, mettre en place une séparation d'arbres/haie vive autour du terrain de sport ;
    - ★ créer une entrée spécifique pour le centre qui sera du côté de l'antenne et qui mène directement sur le site du centre de formation des conducteurs ;
- les avantages économiques à tirer par la communauté : il a été convenu de :
    - ★ recruter de la main d'œuvre locale non qualifiée pour les HIMO, et qu'elle provienne de préférence du quartier de Nukafu ;
    - ★ faciliter l'accès aux petites vendeuses de nourritures.

Photo 1 : Planche de photos de la Consultation du public à Nukafu

source : Serge H./ janvier 2017

CHAPITRE IV : DESCRIPTION DU MILIEU RECEPTEUR DU PROJET

La zone de l'étude couvre deux sites situés dans la ville de Lomé en république du Togo.

La ville de Lomé (capitale politique et économique du Togo) se trouve dans la préfecture du Golfe qui elle-même se situe dans la Région Maritime. Celle-ci s'étend de 1° et 2° latitude Nord et de 1° et 7° longitude Est. Elle est limitée au Sud par le Golfe de Guinée, au Nord par la région des Plateaux, à l'Est par le Bénin et à l'Ouest par le Ghana. Sa superficie, 6395 km², représente 11,20% de la superficie totale du pays.

La ville s'étend le long du littoral du Golfe de guinée sur une distance de 20 km environ. Son agglomération se développe jusqu'à la frontière avec le Ghana à l'Ouest, situé à quelques centaines de mètres du centre-ville. . La ville elle-même s'étend sur près de 90 km². Elle va du 1°13'Est au 6°07'Nord avec une altitude moyenne de 10 m (maximum 30m).

La commune de Lomé est subdivisée en 5 arrondissements, dirigés par des Maires. Chaque arrondissement est subdivisé en quartiers, constituant des unités de base administratives représentées par des Chefs quartiers.

Tableau 4 : Subdivision de Lomé en arrondissements et quartiers

Arrondissements	Quartiers
1er arrondissement	Béniglato, Abobokomé, Aguiarkomé, Anagokomé, Adoboukomé, Adjangbakomé, Hétrivikondji, Sanguera, Kokétimé, Agbadahonou, Adawlato, Quartier Administratif
2e arrondissement	Saint Joseph, Nukafu, Hédzranawoé, Bè-Akodessewa, Béniglato, Abobokomé, Aguiarkomé, Anagokomé, Adoboukomé, Adjangbakomé, Hétrivikondji, Sanguera, Tokoin Tamé, Tokoin Wuiti, Kpota ,Denouwuimé, Forever, Zone de l'Aéroport, Zone de Togo 2000, Anfamé, Akodessewa Kpota, Adakpamé, Akodessewa-Kpanou, Kanyikopé, Ahadji Kpota, Atiégou, Kégué, Kélégougan, domaine de Lomé 2
3e arrondissement	Doulassamé, Amoutivé, Lom-Nava, Kpéhénou, Bè Aklassou, Bè Apéyémé, Bassadji, Bè-centre, Souza-Nétimé, Anthony-Nétimé, Gbényédji, Ablogamé 2, Ahligo, Akodessewa
4e arrondissement	Hanoukopé, Octaviano- Nétimé, Nyékonakpoé, Adjololo, Kodjoviakopé
5e arrondissement	Tokoin-Gbadago, Tokoin Hôpital, Doumasséssé, Dogbéavou, Gbonvié, Casablanca, Akossobo, Bè-Klikamé, Aflao-Gakli, Solidarité, Tokoin-Ouest, Tokoin Lycée, Totsi, Djidjolé, Soviépé, Avénou, Avédji, Batomé, Adidogomé, Amadahomé

Source : Direction Générale des Statistiques et comptabilités Nationales

Carte 1 : les principales zones administratives de la ville de Lomé

4.1. Description de l'état initial du milieu d'accueil du projet

4.1.1 Caractéristique biophysique

4.1.1.1. Relief

La Région Maritime est caractérisée par trois ensembles de relief : le littoral, le plateau continental et la pénéplaine précambrienne (Cf. carte Relief de la Région Maritime).

- Le littoral (de direction Ouest-Est)

Le littoral comprend :

- le système lagunaire qui regroupe d'une façon discontinue, la lagune aménagée de Lomé (côté Aflao et Bè), le lac Togo et le lac Zowla ;
- le cordon littoral qui comprend : les cordons littoraux qui forment une série de dépressions et la côte basse et sableuse qui laisse découvrir par endroits

des barres de beach-rock qui jouent un rôle important dans la stabilité de la côte.

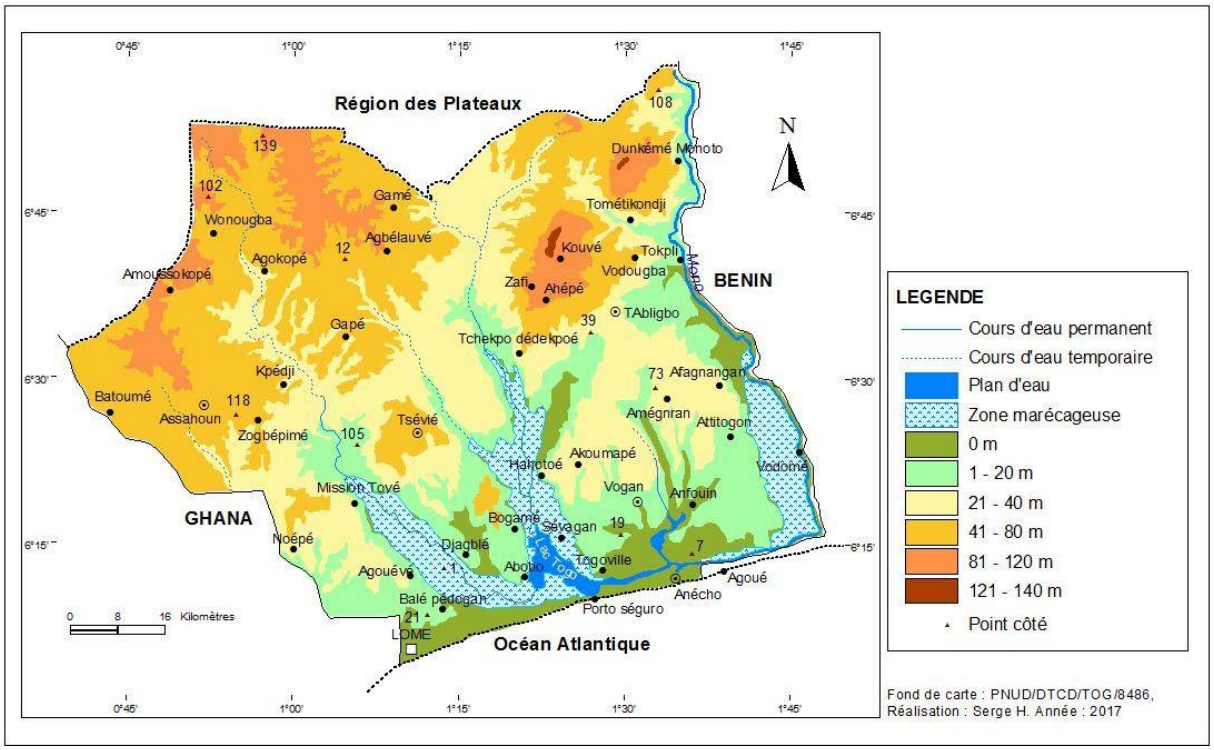
- Le plateau continental

Le plateau continental constitué par les « Terres de Barre », domine le littoral au Sud et la pénéplaine au Nord, puis s'ouvre en forme d'éventail au Sud-Ouest sur 2,5 Km de large et Nord-Est sur 60 Km environ. Il est entrecoupé en diagonale par la dépression de la Lama (large vallée de 20 Km environ, d'orientation Sud ⟶ Sud-Ouest et Nord ⟶ Nord-Est).

- La pénéplaine granito-gneissique

La pénéplaine granito-gneissique disséquée par un réseau hydrographique dense et dont les vallées, peu profondes ont des fonds plats et des versants convexo-concaves à pente faible. A l'échelle de la Préfecture du Golfe, le relief se compose du littoral et du plateau continental.

Carte 2 : Relief de la Région Maritime



4.1.1.2. La géologie

Les formations géologiques de la Région Maritime se répartissent en deux grandes unités : le socle (cristallin) et le bassin sédimentaire (cf. Relief de la Région Maritime). Le socle cristallin d'âge précambrien, prend en écharpe la moitié nord de la région affleure essentiellement du gneiss à faciès de migmatite ou de granite. Il peut être interprété comme issu du métamorphisme dans des conditions méso-zonales et éruptives. Les formations du bassin sédimentaire viennent se reposer sur cet

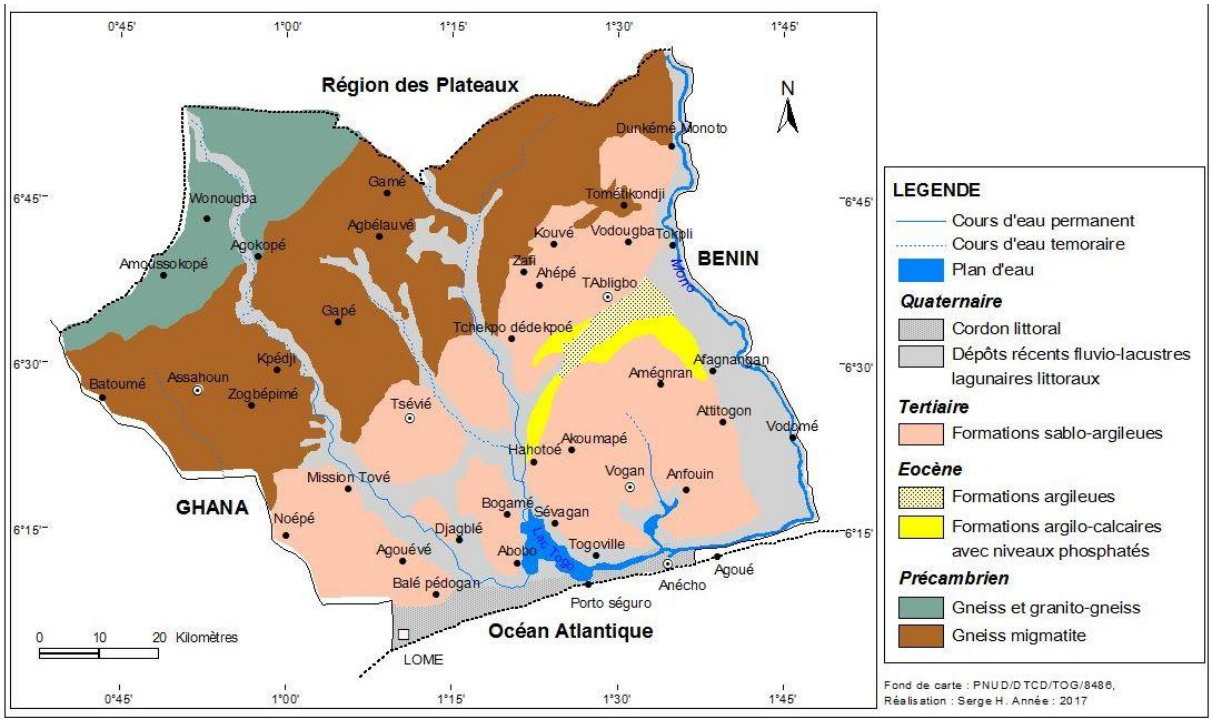
ensemble. Ce bassin sédimentaire d'âge tertiaire, occupe la partie méridionale des pays du Golfe de Guinée. Les différentes formations qu'on retrouve sur cette bande sédimentaire sont connues grâce aux multiples travaux géophysiques effectués dans le cadre des différents projets d'hydraulique villageoise.

Du point de vue stratigraphique, on distingue les faciès suivants :

- a la base reposent les dépôts de sédiments sableux et argileux du Maestrichtien suivis par les formations du Paléocène constituées par des grès-calcaires au niveau inférieur, et phosphatés à dominance argileuse au sommet.
- l'Eocène inférieur et moyen est caractérisé par des formations argilo-calcaires avec des niveaux phosphatés.
- les formations du Mio-Pliocène montrent des faciès argilo-sableux au continental, lui-même coiffé par endroits par la terre de barre à faciès homogène d'argile et sable fin.

  Enfin, le Quaternaire fait ressortir des dépôts récents fluvio-lacustres lagunaires et littoraux. D'après les sondages effectués dans le cadre du projet Erosion Côtière, ces dépôts sont constitués de sable (de couleur jaune à beige) sur le littoral, et de couches de limons (gris-blanc) dans les zones marécageuses ; cet ensemble repose sur une dizaine de mètres d'argile (gris-brun à gris-noir).

Carte 3 : Formations géologiques de la Région Maritime



4.1.1.3. Sol

La région est dominée par les types de sols suivants :

- les sols ferrugineux tropicaux (lessivés), et en moindre importance, les sols ferralitiques : ces sols sont rencontrés dans la pénéplaine précambrienne. Dans cette zone, les sols sont en général de texture moyenne plus ou moins concrétionnés.
- les sols rouges appelés « Terres de barre » : ces sols se rencontrent au niveau du plateau Continental terminal. Ils ont une bonne structure et une grande perméabilité mais, ils sont cependant surexploités.
- les sols inondés des vallées alluviales sont composés de sols évolués hydromorphes.
- les sols du cordon littoral et lagunaire sont composés essentiellement de sable marin. Ces sols sont dans l'ensemble favorables à l'agriculture.

Le maïs, le manioc et les cultures secondaires demeurent les cultures dominantes de la région. Cependant la pénéplaine précambrienne (de densité de population faible) est relativement peu cultivée.

La terre de barre quant à elle connaît une forte densité de population et, par conséquent, une surexploitation qui entraîne une dégradation des sols.

Compte tenu du coût élevé de leur aménagement, les sols inondés des vallées alluviales sont peu cultivés.

Enfin, le cordon littoral est le domaine où on y plante surtout les cocotiers.

4.1.1.4. Climat

La Région Maritime est influencée par la circulation de deux vents venant de deux centres de hautes pressions et allant vers les basses pressions à différents moments de l'année. Il s'agit de :

- l'alizé continental de secteur Nord-Est encore appelé harmattan, froid et sec qui provient de l'anticyclone saharien. Il n'engendre pas de précipitation ;
- l'alizé continental de secteur Sud-Est qui prend naissance au niveau de l'anticyclone de Sainte-Hélène, franchit l'équateur où il est dévié sous l'effet de la force de Coriolis et devient un vent de direction Sud-Ouest Nord-Est connu sous le nom de « mousson ». Flux chaud et humide, ce vent parcourt le pays à la rencontre de l'harmattan. Le contact entre ces deux vents forme le Front Inter-Tropical (F.I.T.).

La « mousson » est, de manière générale, un phénomène saisonnier de régime de vent persistant qui souffle au-dessus de vastes régions intertropicales, de l'océan vers le continent ou vice versa ; ce vent apporte alors durant la saison des pluies, des précipitations abondantes, puis il change complètement et rapidement de direction

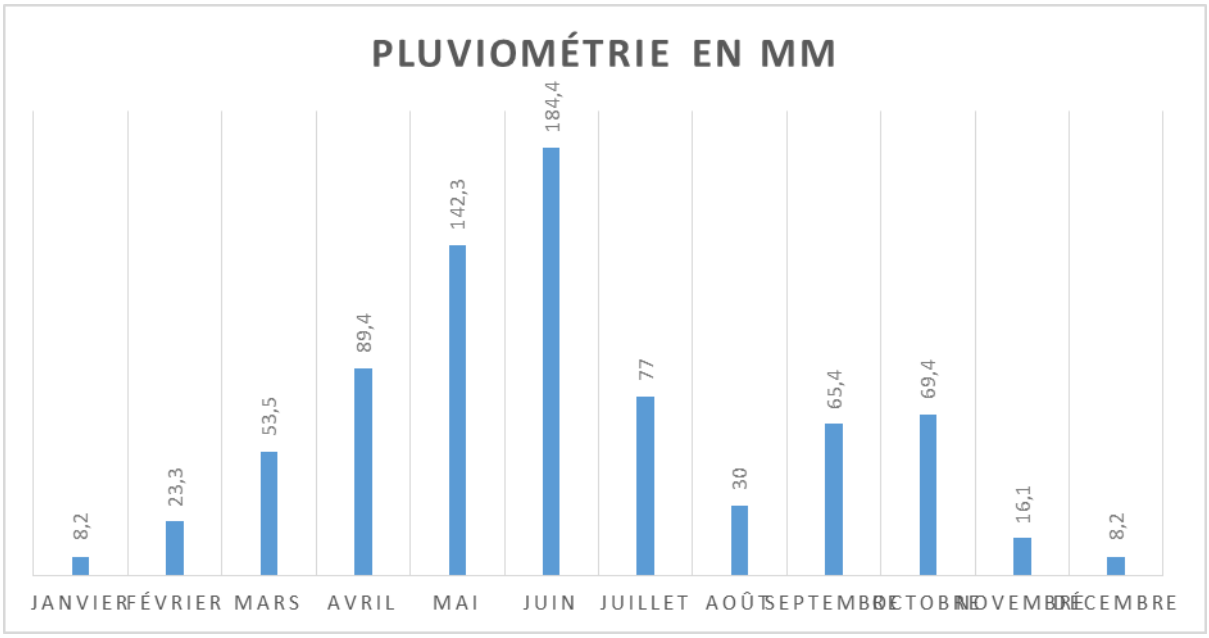
et transporte au contraire, durant la saison sèche, un vent froid sec. Ce phénomène de « mousson » est lié aux variations saisonnières de position de "l'équateur météorologique" par rapport à l'équateur géographique.

Pour rappel, le régime climatique est de type guinéen, donc bimodal avec alternance de saisons pluvieuses et de saisons sèches couvrant les périodes suivantes :

- mars-juillet : grande saison de pluie.
  juillet-septembre : petite saison sèche.
- septembre-novembre : petite saison de pluie.

novembre-mars : grande saison sèche.

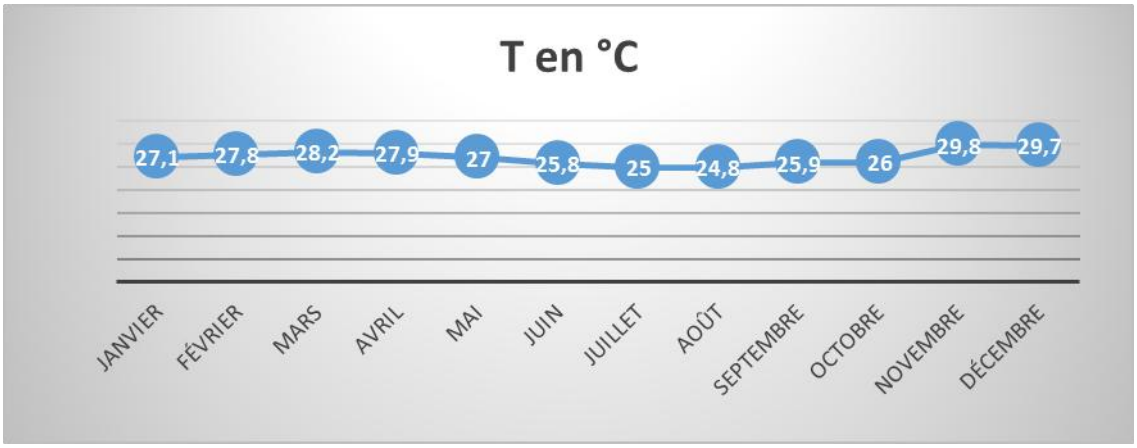
Figure 3 : Evolution de la pluviométrie



L'évapotranspiration est supérieure à la pluviométrie, ce qui se traduit par une déficience en humidité dans toute la région avec pour conséquence l'existence d'une végétation de savane.

Pour ce qui est de la température, à Lomé par exemple, le maximum absolu se situe en mars à 28°C. Par contre, les températures minimales les plus faibles sont enregistrées en saison pluvieuse et tournent autour de 21°C.

Figure 4 : Evolution de la température



4.1.1.5. L'hydrographie

On distingue trois cours d'eaux principaux :

- le Zio à l'Ouest, long de 175 Km avec un bassin hydrographique de 2.800 Km^2 ;
- le Haho au Centre, long de 139 Km et possédant deux affluents principaux : le Yoto et le Lili.

Ces deux principales rivières côtières se jettent dans le lac Togo. Cependant seul le Zio arrose les terres dans la Préfecture du Golfe.

- Le Mono à l'Est, long de 500 Km et son bassin versant couvre une superficie de 25 400 Km2. Ce dernier se jette dans l'océan Atlantique.

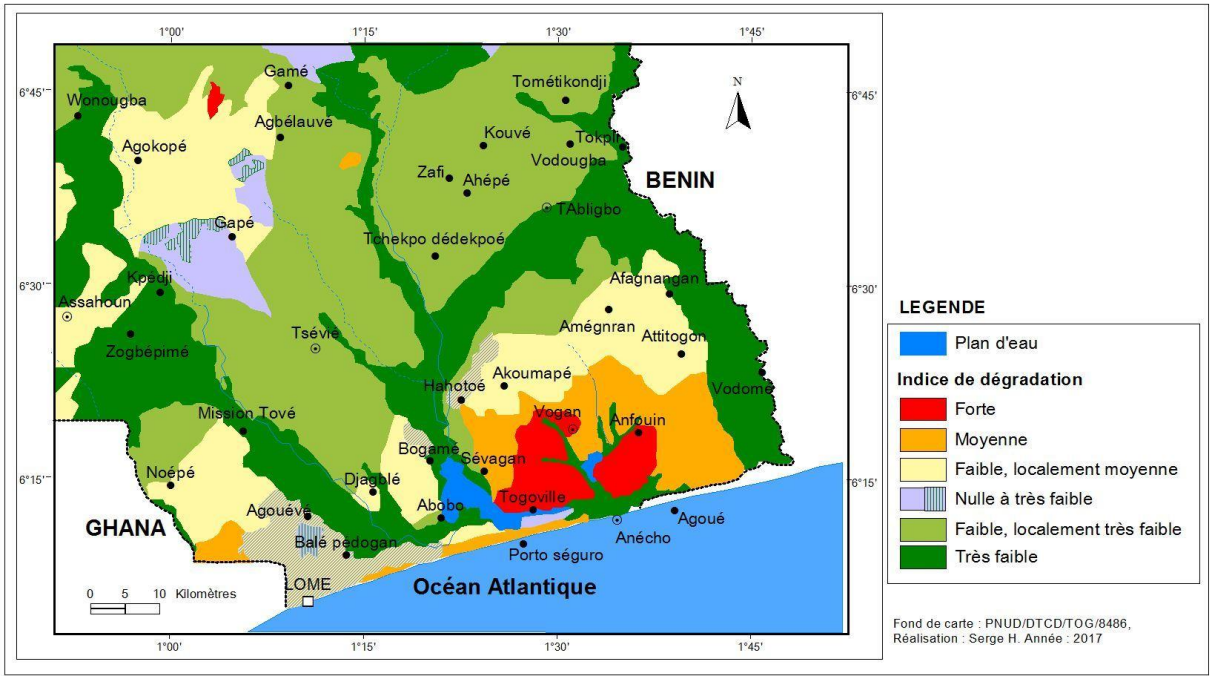
4.1.1.6. Végétation et faune

La répartition de la végétation est plus ou moins liée aux grands ensembles de relief.

Dans l'ensemble, la Région Maritime est une zone de savane composée de cocoteraies (héritage de la colonisation) et quelques lambeaux de mangroves (sur le cordon littoral), de *Mitragyna inermis* (dans les dépressions à sol hydromorphe) et de baobab ou *Adansonia digitata* (sur la terre de barre).

Cette végétation est cependant soumise à une forte pression démographique qui entraîne une savanisation progressive de l'ensemble de la région. Cette forte pression se traduit par les besoins de la population en bois de chauffe, en charbon de bois et du bois d'œuvre.

Carte 4 : Dégradation de la Végétation de la Région Maritime



Néanmoins, des mesures ont été prises afin d'accroître l'offre des combustibles ligneux par des opérations de reboisement (projet de plantations périurbaines mené par l'O.D.E.F.) et pour réduire la consommation de bois de chauffe par les programmes de vulgarisation de foyers améliorés et de gaz butane.

4.1.2. Caractéristique sociologique

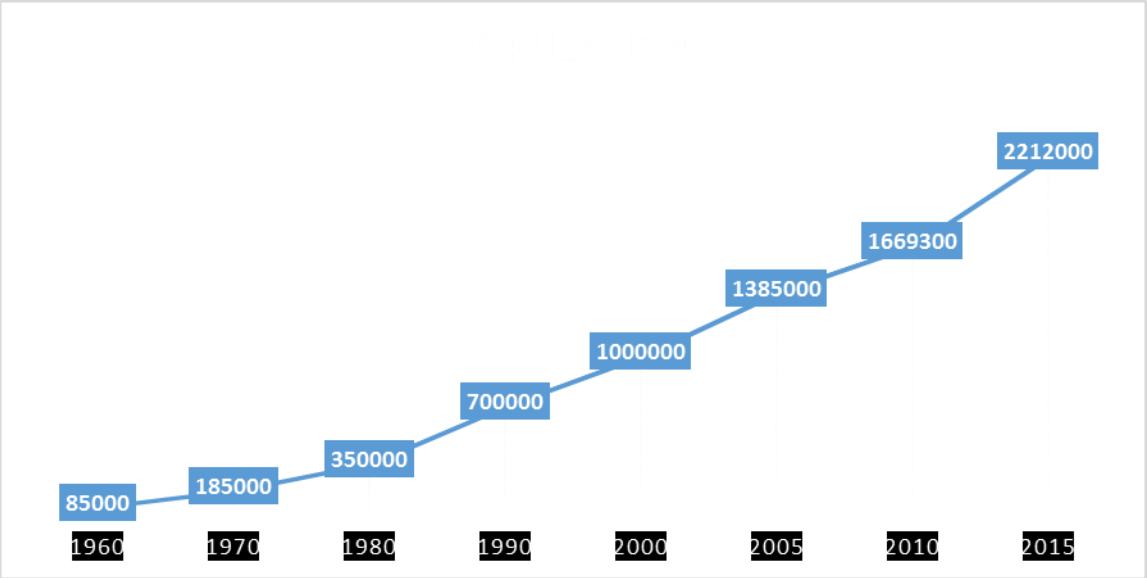
4.1.2.1. Démographie

La population de la région Maritime correspond à 38,30% de la population totale du Togo, 62,70% de la population urbaine (dont Lomé seul fait 54,90%). Avec une superficie de 324 km², la préfecture du Golfe a une densité de 1309 habitants / km² et Lomé la capitale se retrouve avec 5007 habitants / km².

Cette une population dynamique et dont la croissance rapide entraîne l'extension de la ville. La population est extrêmement jeune, très dynamique et par conséquent très active dans les différents secteurs économiques notamment celui des nouvelles technologies de l'information et de communication.

Suivant les résultats de la dernière campagne de recensement effectuée en 2010, la population de Lomé est estimée à environ 2 millions d'habitants. Lomé regroupe ainsi près de la moitié de la population urbaine du Togo, du fait de son taux de croissance élevé.

Figure 5 : Evolution de la population de 1960 à 2015 à Lomé



Source : DGSCN, cité par Lidaw NABEDE

Lomé, la capitale abrite presque toutes les 40 ethnies composant la population togolaise en plus d'une diversité de communautés ouest-africaines. Selon la DGSCN (Direction Générale des Statistiques et de la Comptabilité Nationale), 2/3 de la population vit aujourd'hui dans le centre urbain de la ville de Lomé et un-tiers dans la banlieue. En d'autre terme, la variabilité de la densité est répertoriée par une décroissance systématique du Sud vers le Nord.

Cette variation est due aux coûts du loyer et des parcelles qui s'élèvent au fil du temps en ville, ce qui pousse de plus en plus de personne à s'installer en banlieue. Le tableau ci-dessous montre la répartition de la population entre les années 1981 et 2006 par rapport à la superficie et au lieu (Arrondissement) et indique qu'en un quart de siècle, la population du 2ème arrondissement (concerné par le projet de centre de formation) s'est multipliée par 5, celui du 5ème arrondissement par 3 et celle des 3ème et 4ème respectivement par 2 et 1,5.

Tableau 5 : Répartition de la population de 1981 à 2006 par arrondissement

	Superficie en km2	Population		TAN	Densité	
		en 1981	en 2006		en 1981	en 2006
1er arrondissement	4.063	22666	38000	2.86	5666	9000
2e arrondissement	43.71	60272	314000	5.15	1401	6651
3e arrondissement	15.193	118755	256000	1.62	7816	14849
4e arrondissement	3.748	49788	74000	3.03	12447	19786
5e arrondissement	22.333	96576	281000	7.00	4390	12600

Source : DGSCN, cité par Lidaw NABEDE

L'analyse des résultats découlant du tableau nous révèle que les taux de croissance les plus élevés correspondent aux quartiers situés dans les 2ème, 4ème et 5ème arrondissements. Ces quartiers sont situés au Nord, au Nord-ouest et à l'Est de la ville ; bref les zones d'extension de la ville. Les grands pôles démographiques correspondent donc aux grandes zones d'extension urbaines de la capitale.

4.1.2.2. Activités économiques

Traditionnellement, caractérisées par l'exportation des produits tropicaux et l'importation de marchandises pour la distribution, le commerce emploie 27% de la population active (40% des femmes; 10% des hommes), suivi de très proche par les services publics et privés avec 23% (15% des femmes et 29% des hommes). Capitale économique, Lomé concentre à elle seule sur les 8 000 hectares de la zone industrielle et portuaire la presque totalité de l'activité industrielle togolaise qui offre 16% des emplois de la ville. (Kougnigan Akou Komi, juin 2009)

Les taux d'activité sont très élevés entre 25 et 60 ans pour les deux sexes, avec pourtant une particularité pour les hommes qui entrent plus tard dans la vie active liée à la période d'éducation, et partent plus tôt à la retraite, lié à la dominance de fonctionnaires et la presque inexistence d'activités agricoles à Lomé.

Le secteur primaire est quasi absent. Le secteur secondaire se matérialise par la zone franche avec quelques unités industrielles de production. Le secteur d'activité le plus important est le tertiaire avec toute la panoplie d'administration, des banques, des établissements commerciaux et de services.

4.1.2.3. Infrastructures de communication et de télécommunications

La ville de Lomé est à la fois la capitale politique et économique du pays. Elle abrite tous les services administratifs centraux, de même que tous les Ministères et départements ministériels. Le siège du Gouvernement, tous les organes constitutionnels et institutionnels, de même que l'ensemble du corps diplomatique s'y retrouvent.

Le réseau viaire de Lomé s'étend sur une distance totale de 1394 km, répartit en 124 km de rues revêtues, 178 km de rues en terre rapportée et 1092 km de rues non revêtues. Suivant l'importance du trafic routier urbain et l'emprise des voies, ce réseau se subdivise en trois parties : les voies primaires, les voies secondaires et les voies tertiaires.

Le réseau primaire constitué des voies de plus grandes emprises, est l'ensemble de la voirie principale destinée à désengorger la circulation générale sur de longues distances au niveau de l'ensemble de l'agglomération (transit, échange ou grandes liaisons entre le centre et la périphérie). Les voiries primaires représentent 6% de la voirie de Lomé, soit 86 km et comprennent des grands axes (affilés aux routes nationales) qui convergent suivant les embranchements à l'intérieur du demi-cercle

formé par le boulevard circulaire (forme radioconcentrique de la ville de Lomé) où la densité des rues bitumées est très élevée (l'ancien noyau). Répondant à leur rôle de liaison et aux exigences du trafic urbain constitué d'une multitude engins (les véhicules personnelles, les taxis collectifs, les véhicules privés et publics, les deux roues, les camions et autres), les voies primaires jouent une fonction prépondérante en matière de transport, même si leurs emprises ne répondent pas aux normes de voies de dégagement ou de voies rapides.

Les voies secondaires, représentant 9% de la voirie urbaine (121 km) jouent un rôle encore plus important du fait de leur dualité fonctionnelle et la coordination facile qu'elles affectent aux usagers en l'occurrence ceux des transports en commun. La double fonction réside dans le fait qu'elles relient les voies principales et tertiaires respectivement entre elles d'une part et entre les quartiers et assurent les déplacements internes de quartiers d'autre part.

Le réseau tertiaire, plus dense que les deux précédents réunis avec une distance totale de 1187 km soit 85% de la voirie urbaine ; est constitué de voies de desserte intra-quartier. Ces voies accèdent essentiellement aux habitations ou toutes autres destinations dans les divers îlots de quartiers. Pour lors, ces rues en sable ou en terre sont pour la plupart inondées en saison pluvieuse et même souvent infranchissables suite aux passages désastreux de certains véhicules formant des ornières.

En plus de son port et de son aéroport, le secteur du transport urbain et périurbain de Lomé s'est modernisé ces dernières années avec la SOTRAL (Société des Transports de Lomé). Cette société a révolutionné le paysage du transport urbain en mettant à la disposition des usagers des bus modernes avec un service de qualité à moindre coût. (Lidaw NABEDE).

4.2. Présentation des sites du projet

Les travaux de construction et de réhabilitation dans le cadre du projet auront lieu sur deux sites différents.

Les travaux de construction du centre de formation auront lieu dans le 2nd arrondissement de la ville plus précisément dans le quartier Nukafu. Dans ce quartier, le projet est prévu s'implanter dans l'un des domaines du Centre Régional de Formation pour Entretien Routier (CERFER). (cf. figure suivante)

Les travaux de construction de bureaux auront lieu au sein de la direction des transports terrestres et ferroviaires (DTRF) située vers la sortie de Lomé dans le quartier Agbalépédogan au bord du Boulevard Eyadema à 200 mètres du rondpoint central de RN1 menant vers ATAKPAMÉ . (cf. figure suivante).

Carte 5 : Présentation des sites concernés par le projet de construction du centre de formation et de construction de bureaux

Bureau de la DTRF
Lome U
SOTOPLA
Hedjranawoe
Klikame
For Ever
N34
N1
Hébergement CERFER
Direction CERFER
Akodes
©2016 Google
Image © 2016 DigitalGlobe
Image © 2016 DigitalGlobe
US Dept of State Geographer
Google Earth

4.3. Description des variantes du projet

Cette description ne concerne que le projet de construction du CFCT prévu au sein du CERFER à Nukafu dans le 2è arrondissement.

En effet, le projet de construction des bureaux prévu à l'intérieur de la DTRF et située dans le quartier Agbalépédogan (voir photos suivantes) est en réalité une extension en hauteur du bâtiment abritant actuellement les archives de la DTRF (voir plan en annexe).

Figure 2 : planche de photos du bâtiment des Archives (façades et états des lieux) devant abriter les travaux de construction des bureaux de la DTRF.

Ce bâtiment existant a été prévu dans sa conception pour accueillir jusqu'à trois niveaux (R+3) au moins. Il est situé à côté du hall des examens de permis (au nord) et à l'angle de la ruelle de sortie (à l'ouest et au sud). Dans le cadre de ce projet, il est envisagé de poursuivre jusqu'à R+2. Le plan existant (mis en annexe), il est donc difficile de le remodifier dans sa projection au sol.

Il n'existe donc aucune variante (ni du site, ni technologique) pour ce projet d'extension.

Quant au projet de construction du centre de formation à Nukafu, au sein du CERFER, il présente plusieurs variantes ou options qu'il est important de présenter. Cette présentation aboutira à un choix motivé d'une variante.

La formation des conducteurs comporte deux volets que sont : (i) la formation théorique en salle et (ii) la formation pratique qui implique la manœuvre des véhicules lourds (camions, camionnettes, grues, chariots élévateurs, etc.). Ceci nécessite donc pour ce projet de disposer d'espaces suffisants pour l'exécution des deux volets de la formation. C'est dire donc que le site dédié à la construction du centre de formation doit satisfaire à cette exigence.

Figure 6 : Vue aérienne du positionnement des sites du CERFER

4.3.1. Variantes du projet

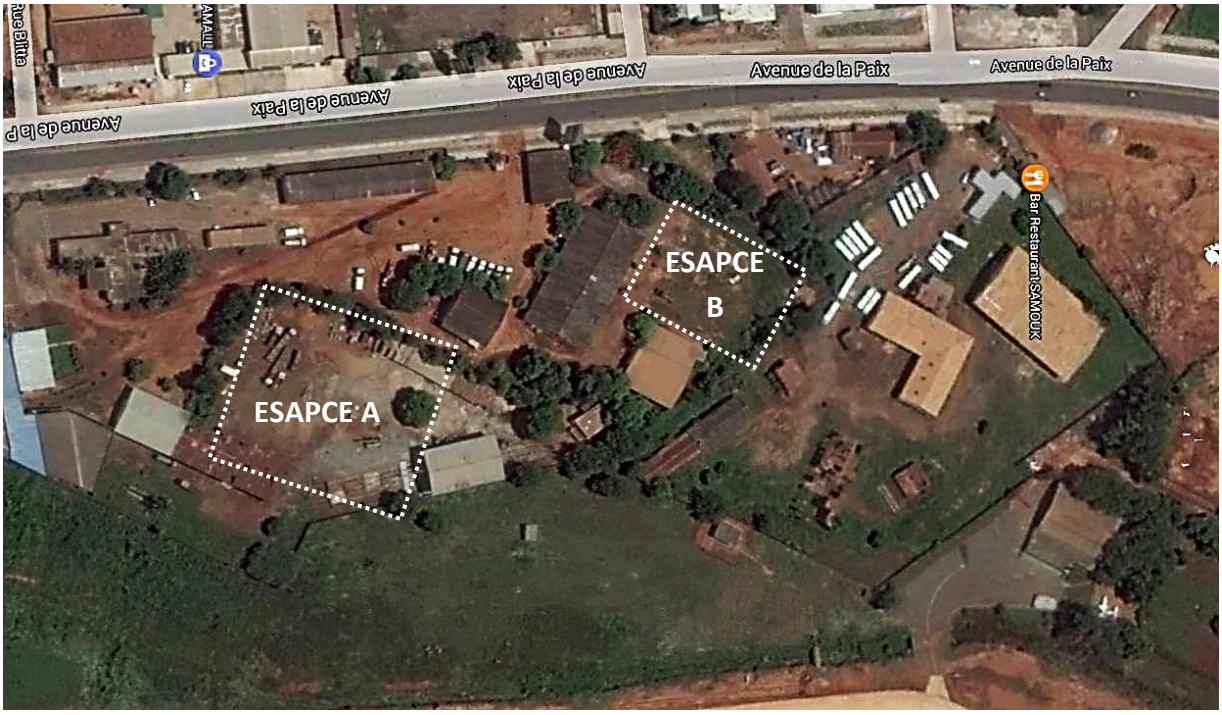
Le projet a été pensé pour s'exécuter dans le Centre Régional de Formation pour l'Entretien Routier (CERFER) situé dans le quartier de Nukafu. Pour ce projet le CERFER propose deux options de sites (voir vue ci-dessous) à savoir *(i)* le site de la direction générale du CERFER (mitoyen de l'aéroport international Gnassingbé Eyadema de Lomé et de l'usine Nina Mèche au bord du boulevard de la paix) et *(ii)* le site du centre d'hébergement du CERFER situé à 200m du site de la direction générale.

4.3.1.1. Le site de la Direction Générale

Le site de la direction générale (site 1) est un espace déjà occupé par des constructions. Sur ce site il y a déjà: le bloc administratif, le bloc de la direction technique, les ateliers, les salles de cours (4 blocs), un laboratoire, et un espace mis en bail par l'entreprise **SABI.**

Deux espaces sont proposés à l'intérieur du domaine de la direction générale.

Figure 7 : Vue aérienne des sites de la direction Générale du CERFER



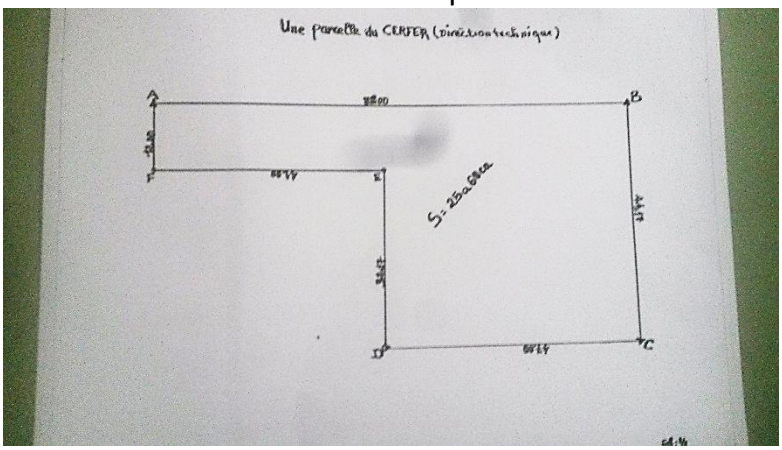
Le premier espace qu'on appellera **ESPACE A**, est la partie qui fait l'objet du bail entre le CERFER et l'entreprise SABI. Sur ce site entièrement ceint de rangés d'arbres et clôture et muni d'un portillon, se situe à l'Est du domaine et fait corps à la clôture avec l'aéroport de Lomé. L'entreprise y fabrique des œuvres de maçonnerie, des buses, des pavées, des dallettes, etc. et y a entreposé des engins de chantier (cf. photo). Une partie de ce site est non exploitée et est couverte à 35% par de la broussaille, quelques arbrisseaux et des arbres (palmier à huile et neem). L'on y note par ailleurs, la présence des animaux tels que les tisserins, les lézards, les tourterelles et les rats.

Photo 3 : Planche de photos de l'espace A

L'**ESPACE B** est situé derrière les ateliers. C'est un site vide sur lequel l'on note l'absence d'activités humaines. Situé juste à l'arrière de l'atelier de mécanique hydraulique et en face de l'atelier de soudure (à l'Est), c'est un site qui est proche du boulevard de la paix (à l'Ouest) et mitoyen du garage de la SOTRAL et de la société Nord-sud Entreprise (SDMO) (au nord). Le site à 70% est couvert de broussaille et on y dénombre des manguiers (5), des palmiers à huile (5), 1avocatier, 1 colatier et une faune composée essentiellement de tisserins, de tourterelles, de lézards et de rats. On y trouve également une niveleuse en panne et un amas de bétons durcis avec le temps.

Photo 4 : Planche de photos de l'espace B

5 : Plan de l'espace B



Analyse et commentaire sur les sites proposés à l'interieur du domaine de la direction du CERFER

L'espace B tel qu'il se présente n'offre pas suffisamment de possibilités pour la construction des salles de cours et l'aménagement d'une aire de manœuvre. Alors que l'espace A permet de faire aisément les manœuvres. Aussi pour faciliter un accès direct au site B il est indispensable de faire une ouverture dans la clôture existante. Toutefois cette possibilité est réduite par la présence d'un panneau publicitaire

géant de l'autre côté de la rue. Ce qui fait que l'espace B ne pourrait accueillir que les salles de cours et envisager un autre espace pour la construction de l'aire de manœuvre.

Le site A étant vers la piste de décollage des avions, le niveau de bruit y est élevé. Actuellement en bail d'un an avec une entreprise qui l'occupe, il ne sera disponible qu'une fois le contrat échu ou rompu. Dans le cas où le contrat devait être rompu, cette rupture devrait être précédée d'un préavis avant son expiration. . Toute chose qui rend ce site techniquement indisponible avant la fin de l'année 2017, car le bail a été renouvelé en début janvier par tacite reconduction. En plus de cela, dans le cas de développement de cursus et programmes de formation, le CERFER projetterait la construction de modules de salles de cours sur le même espace A.

En conclusion deux alternatives ou variantes s'offrent au niveau du site de la direction à savoir :

1ère variante : construire les salles de cours et l'aire de manœuvre sur l'espace A avec comme menace qu'à l'avenir, il va falloir déplacer l'aire de manœuvre pour faire de la place aux futurs salles de cours du CERFER et surtout résilier le contrat de bail de l'entreprise SABI.

2nde variante : construire les salles de cours sur l'espace B et l'aire de manœuvre sur un autre site.

4.3.1.2. Le site du centre d'hébergement du CERFER

Situé dans le domaine abritant une partie du centre d'hébergement des étudiants et des encadreurs du CERFER (site 2), et sur une seconde partie (la plus importante) réservée pour les activités sportives, le site du centre d'hébergement se situe aux abords de la rue de Tchamba qui conduit à l'intérieur du quarter Nukafu (cf. vue aérienne ci-dessous).

Figure 8 : Vue aérienne du site de l'hébergement du CERFER

La portion du domaine concernée par la construction du centre de formation est située dans la partie réservée aux activités sportives. Elle partage ses limites avec ale terrain de basketball (à l'Est), quelques (3) habitations à l'Ouest, le terrain de sports et la clôture Nord du site du CERFER au Nord une clôture derrière laquelle sont installées des femmes mareyeuses au Sud. Cette portion n'est utilisée pour la pratique du sport qu'accessoirement. Nonobstant cette présente humaine à l'Est et au Sud, le site identifié est une immense décharge du quartier et un lieu de défécation (cf. image du site).

Photo 6 : Planche de photos du site au sein du centre d'hébergement du CERFER

Site transformé en décharges pour DSM et lieu de défécation

Site faisant office de terrain de sport

Malgré les nombreuses actions de la direction du CERFER en liaison avec le CDQ de Nukafu et la mairie de Nukafu, l'assainissement de cet espace du terrain de sports reste problématique en raison de l'absence d'une occupation permanente. La construction de l'ensemble des investissements projetés sur cet espace permettra de résoudre définitivement cette question.

Quoiqu'accueillant favorablement ce projet sur cet espace, l'ensemble des acteurs consultés ont manifesté leur inquiétude quant à la sauvegarde et à la pérennité de la pratique du sport à la longue sur le terrain de sport (Cf. PV de consultation du public mis en annexe). Tel est tout le défi de ce site. Afin de permettre de sauvegarder la pratique du sport au quotidien malgré le fonctionnement du centre de formation, l'une des solutions serait l'ouverture d'accès vers le site à partir de l'antenne GSM. L'.

De par sa configuration géographique, ce site permet d'y construire les salles de classe, l'administration du centre et l'aire de manœuvre sans difficulté majeure et permet de régler un problème d'assainissement et de sécurité qui se pose sur ce site.

La seule variante qui se dégage donc de ce site 2 (la troisième de l'ensemble des deux sites à savoir le site de la direction générale et le site de son hébergement) est :

3ème variante : construire les salles de cours et l'aire de manœuvre sur le site tout en maintenant la pratique des activités sportives.

4.3.1.3. Variantes techniques

Au vue de l'analyse de sites proposés, les variantes techniques qui s'y dégagent sont les suivantes :

1ère variante : construire les salles de cours sur le site 1 (au sein de la direction génale) et l'aire de manœuvre sur un autre site (comme le terrain de sport du centre d'hébergement du CERFER).

2nde variante : construire les salles de cours et l'aire de manœuvre sur le site 2 (le terrain de sport du centre d'hébergement du CERFER).

4.3.2. Variante retenue

Une comparaison de ces deux variantes a été faite,et a permis de retenir la meilleure variante en fonction de certains critères (environnemental, technologique et économique). Le résultat de cette analyse est consigné dans le tableau .6

Tableau 6 : Comparaison des variantes et choix de la variante

N°	Critère	Variante 1	Variante 2	Variante préférentielle
1.	Préservation de la végétation	**4**	**5**	**2**
2.	Préservation de la faune	**4**	**4**	**1&2**
3.	Niveau de bruit ou Perturbations	**2**	**4**	**2**
4.	Amélioration du cadre de vie	**4**	**6**	**2**

5.	Espaces suffisants pour les deux volets	**2**	**6**	**2**
6.	Facilité d'accès	**3**	**3**	**1&2**
7.	Modification du paysage	**3**	**6**	**1**
8.	Maintien d'activité ou de droit d'usage	**6**	**5**	**1**
9.	Cohabitation avec les activités du CERFER	**4**	**6**	**2**
10.	Gène du voisinage/riverains	**4**	**3**	**2**
11.	Possibilité de mise en œuvre d'une Politique Opérationnelle	**1**	**1**	**1&2**
12.	Compensation Sociale (latrine, salle de classe, Adduction d'Eau Villageoise)	**1**	**5**	**2**
13.	Déplacement/réinstallation	**1**	**2**	**1**
	Synthèse			**Variante 2**

Notation : 1= nul, 2= médiocre, 3= passable, 4= bien, 5= Très bien, 6= excellent

Sur 13 critères, la variante 2 est la meilleure sur 7, la variante 1 l'est sur 3.

Construire le centre de formation (avec les salles de cours et l'aire de manœuvre) sur le site du terrain de sport du centre d'hébergement du CERFER **est donc la meilleure option du point de vue environnementale et sociale.**

4.3.3. Option du projet

Deux options sont prises en compte. Il s'agit de l'option sans projet et de l'option projet.

4.3.3.1. Option « sans projet »

L'option sans projet consiste à ne pas envisager le projet. Cette option n'est pas envisageable car elle ne permet pas de trouver des solutions aux problèmes de défécation, d'entreposage sauvage de DSM, et d'insécurité.

Aussi, les transporteurs rateront une opportunité d'acquérir de nouvelles connaissances en vue d'améliorer leurs prestations et de se professionnaliser en vue de conquérir de nouveaux horizons. L'administration des transports perdra une opportunité pour régler/réduire les disfonctionnements constatés dans la chaîne des transports des marchandises, les taux d'accidents et de mortalités impliquant les transporteurs sur les corridors du pays.

Les emplois ne seront pas créés et l'économie locale perdra une opportunité d'amélioration des revenus ce qui devrait réduire le niveau de pauvreté dans le 2ème arrondissement de Lomé.

4.3.3.2. Option « avec projet »

Cette option se situe dans les priorités en matière de renforcement de capacité des transporteurs du Togo afin de les faire acquérir de nouvelles connaissances en vue de réduire les dysfonctionnements constatés dans la chaîne des transports des marchandises. Cette option permettra de réduire les taux d'accident et de mortalité impliquant les transporteurs sur les corridors du pays. Le projet vise aussi à professionnaliser le secteur du transport par la mise en place de vraies entreprises de transport de marchandises et de service de transport.

En outre, la mise en œuvre de ce projet va assainir le quartier, améliorer le niveau de sécurité et d'hygiène. Par la construction de modules de latrines envisagée comme mesures, ce projet apportera une réponse tant espérée par les riverains de Nukafu.

En tenant compte des impacts positifs tant sur les conditions de vie des populations que sur l'amélioration de l'environnement et du cadre de vie, l'option « avec projet » est la meilleure.

Ce projet impactera l'économie locale de Nukafu par le recrutement de la main d'œuvre locale pour les emplois sans qualification, l'accroissement du chiffre d'affaires des restauratrices ambulantes et la sous-traitance par des entreprises locales.

Toutefois, il apportera une modification dans les habitudes des riverains qui seront obligés de s'abonner au structures de pré-collecte et contraints d'abandonner le site comme lieu de défécation. Aussi, les sportifs et les mareyeuses devront de nouvelles attitudes et comportements dans l'exploitation de l'ensemble du site compte tenu de la présence de ce centre de formation.

4.4. Les enjeux

Un espace, une ressource, un bien et une fonction sont porteurs d'enjeu lorsqu'ils présentent, pour une communauté ou un territoire, une valeur au regard des préoccupations environnementales, patrimoniales, culturelles, etc. ; ou lorsqu'ils conditionnent l'existence, le bon fonctionnement, l'équilibre, le dynamisme et l'avenir de cette communauté ou de ce territoire. L'enjeu est indépendant de la nature du projet, il se rattache à la communauté ou au territoire. L'identification des enjeux, se fait sur la base d'une analyse thématique et d'une approche complexe (systémique). Cela consiste à déterminer jusqu'à quel point il est envisageable de modifier, de dégrader voire de supprimer les biens, les valeurs, les fonctions qui constituent l'environnement et qui font l'identité des communautés ou des territoires. Dans le cadre de cette mission, les enjeux majeurs qui en découleront ont fait l'objet, d'une analyse approfondie. Ces enjeux sont d'ordre physique, biologique, socioéconomique, et environnemental, etc.

- **La terre** qui est une ressource naturelle dont la gestion peut avoir un caractère public ou privé. Dans le cadre de ce projet, les différents espaces prévus pour la construction des bureaux de la DTRF et du CFTR appartiennent à l'Etat

togolais. Mais ces espaces sont actuellement exploités par les habitants du quartier Nukafu pour la pratique du sport et pour y jeter des déchets solides ménagers (DSM) et y faire leurs besoins. En termes d'enjeu, le changement de fonction de ces espaces est une préoccupation pour les sportifs et les riverains.

- **L'assainissement** est un enjeu majeur pour ce projet car les populations riveraines y déposaient leurs déchets solides ménagers. Avec l'aménagement, ces populations seront contraintes de s'attacher les services d'entreprises de ramassage des ordures ménagères.

4.5. Activités sources d'impacts

Les activités sont présentées suivant les quatre phases du projet : l'installation de chantier, la construction, l'exploitation et la fin de projet. Les activités sources d'impacts seront présentées pour chaque composante à savoir la composante construction du centre de formation des conducteurs de Lomé (**composante CFCT)** et la composante construction des bureaux de la DTRF (**composante Bureau à la DTRF**).

Pour faire ressortir les sources d'impacts, il a été procédé à l'élaboration d'un tableau à partir des principales activités du projet et de leurs sous -activités.

Tableau 7 : Identification des sources d'impacts de la Composante CFCT

PRINCIPALES ACTIVITES	DETAILS DES ACTIVITES
Phase Installation de chantier	
Assainissement du site	Assainissement du site par enlèvement des DSM avec des bennes et camions.
Débroussaillage et décapage	Nivellement de la plateforme sur l'emprise, décaissement sur une épaisseur de quelques cm.
Installation de base vie	-Construction des baraquements :; -Approvisionnement en eau ; livraison des matériaux ; -Recrutement de la main d'œuvre qualifiée et non qualifiée.
Elévation de la clôture arrière du site ;	Fabrication de briques (pleines ou creuses en élévation) et maçonneries avec utilisation de matériaux : ciment, sable, barres de fer et eau et main d'œuvre.
Aménagement de voie d'accès ;	-Démolition de la clôture avant du site ; -Enlèvement des gravats et terrassement ; -Balisage de la piste de circulation des engins.
Transport des engins et des matériaux sur le site ;	Déplacement
Phase de construction	
Fouilles et excavation ;	-Matérialisation sur le site des différents emplacements dédiés aux différentes composantes du projet à l'aide des piquets et des ficelles ;

PRINCIPALES ACTIVITES	DETAILS DES ACTIVITES
	-Fouilles pour fondations et poteaux, remblais avec matériaux (sable silteux, latérite, graviers) ; -Pose des tuyaux de plomberie et d'électricité.
Travaux de construction des bâtiments	Maçonnerie : réalisation de gros œuvres (béton de propreté, béton armé pour dallage, socles, semelles, radiers, poteaux, poutres, chaînages, raidisseurs - Plancher en hourdis creux, Maçonneries pleins ou creux en élévation) avec utilisation de matériaux : ciment, sable, barres de fer et eau.
	Menuiserie métallique : fabrication de grilles métalliques de protection des portes et fenêtres, portes métalliques pour les bureaux, salles, toilettes, etc.
	Menuiserie et vitrerie : l fabrication de portes et fenêtres en aluminium vitrées.
	Plomberie sanitaire et d'assainissement concernant : pose des appareils sanitaires et accessoires; fosse septique et puisard.
	Electricité : pose de lampadaires, tubes fluorescents, globes muraux ou plafonniers, interrupteurs, prises, etc. - Branchement au réseau de la CEET et/ou utilisation de panneaux solaires.
	Revêtement : -revêtement sur sol en carreaux après en chape de ciment; murs enduits au mortier de ciment suivi du carrelage ; Peinture à huile sur menuiseries métalliques, - Foam sur murs.
Repli de la base de chantiers et livraison de l'ouvrage.	Démolition des baraquements et assainissement du site.
Phase d'exploitation	
Fonctionnement du CFCT	-Manœuvre des engins : -stationnement des engins des apprenants ; -occupation des espaces dédiés et non dédiés ; -gestion des déchets (solides, liquides et gazeux) ; -émissions de bruits et particules.
Travaux d'entretien et de maintenance ;	Entretien des installations et équipements (bâtiments, groupe électrogène, véhicules, climatiseurs, etc.) et maintenance des équipements électroniques et électriques du réseau ;
Phase de fin de projet	
Concession des installations au CERFER pour gestion complète	-Entretien du centre ; -Gestion des déchets.

Tableau 8 : Identification des sources d'impact de la Composante Bureau à la DTRF

PRINCIPALES ACTIVITES	DETAILS DES ACTIVITES
Phase Installation de chantier	
Installation de base vie	-Balisage du site : -construction des baraquements ; -approvisionnement en eau -livraison des matériaux ; -recrutement de la main d'œuvre qualifié et non qualifié.
Transport des engins, équipements et des matériaux sur le site ;	Déplacement
Phase de construction	
Travaux de construction des bâtiments	Maçonnerie : réalisation de gros œuvres (béton de propreté, béton armé pour dallage, socles, semelles, radiers, poteaux, poutres, chaînages, raidisseurs - Plancher en hourdis creux, Maçonneries avec briques pleines ou creuses en élévation) avec utilisation de matériaux : ciment, sable, barres de fer et eau.
	menuiserie métallique : fabrication de grilles métalliques de protection des portes et fenêtres, portes métalliques pour les bureaux, salles, toilettes, etc.
	menuiserie et vitrerie : la fabrication de portes et fenêtres en aluminium vitrées
	plomberie sanitaire et d'assainissement concernant : pose des appareils sanitaires et accessoires; fosse septique et puisard
	Electricité : pose de : lampadaires, tubes fluorescents, globes muraux ou plafonniers, interrupteurs, prises, etc. - Branchement au réseau de la CEET et/ou utilisation de panneaux solaires
	Revêtement : revêtement sur sol en carreaux après en chape de ciment; murs enduits au mortier de ciment suivi du carrelage, Peinture à huile sur menuiseries métalliques, - Foam sur murs
Repli de la base de chantiers et livraison de l'ouvrage.	Démolition des baraquements et assainissement du site
Phase d'exploitation	
Utilisation des bureaux	-Stationnement -Gestion des déchets (solides, liquides et gazeux) -Emissions de bruits et particules.
Travaux d'entretien et de maintenance ;	Entretien des installations et équipements (bâtiments, groupe électrogène, véhicules, climatiseurs, etc.) et maintenance des

PRINCIPALES ACTIVITES	DETAILS DES ACTIVITES
	équipements électroniques et électriques du réseau ;
Phase de fin de projet	
Abandon des bureaux	

CHAPITRE V : ANALYSE DES IMPACTS ET DES RISQUES ENVIRONNEMENTAUX ET SOCIAUX,

Cette partie prend en compte les éléments significatifs du milieu qui pourraient être perturbés positivement ou négativement par la mise en œuvre du projet (en relation avec les enjeux déjà identifiés), évalue l'importance des impacts des activités source d'impacts (vu dans le chapitre précédant) et propose des mesures (plan de gestion environnementale et sociale) correctives.

5.1. Identification des composantes environnementales perturbées par la réalisation du projet

Les éléments touchés par la mise en œuvre du projet ont été dégagés par un croisement des ressources du milieu avec les opérations du projet. Cela permet de connaître les composantes du milieu qui peuvent être touchées. Au point d'intersection élément du milieu et activité du projet, un ou deux signes sont marqués (matrice de Léopold (1971) dans le tableau 9. Il (s) permet (tent) d'apprécier la nature de l'impact (positif ou négatif).

Les tableaux ci-après font le point de ces composantes touchées.

Tableau 9 : Composantes environnementales touchées par les activités de construction du CFCT

	MILIEU BIOPHYSIQUE						MILIEU HUMAIN			
Activités principales sources d'impacts du projet	Sol	Air	Eau	Végétation	Faune	Paysage	Usagés du site	Riveraines	socioéconomiques	Santé / sécurité
Assainissement du site	+/-	+/-	+	-	+	+	+	+	+	+
Débroussaillage et décapage	-	-	-	-	-	+/-				+
Installation de base vie et recrutement de main d'œuvre	-	+/-	+/-			+	+/-	+	+	+/-
Elévation de la hauteur de la clôture arrière du site ;		+/-				-	+	+	+	+
Aménagement de voie d'accès	-	+/-		+/-	+/-	+/-	+/-	+	+	+
Transport des engins et des matériaux sur le site ;	-	+/-				+/-	+/-	+/-	+/-	+/-
Fouilles et excavation ;	-	-	-		-	-	+/-		+	+/-
Construction des bâtiments	+	-	-	+/-	+/-	+	+	+	+	+
Repli de la base de chantiers et livraison de l'ouvrage.	+	+/-	+	+	-	+	+	+	+	+
Fonctionnement du CFCT	+	+/-	+/-	+	+	+	+/-	+/-	+/-	+
Entretien et maintenance ;	+/-	+	+/-	+	+	+/-	+/-	+/-	+/-	+/-

Activités principales sources d'impacts du projet	MILIEU BIOPHYSIQUE						MILIEU HUMAIN			
	Sol	Air	Eau	Végétation	Faune	Paysage	Usagés du site	Riveraines	socioéconomiques	Santé / sécurité
Concession des installations au CERFER pour gestion complète	+	+	+	+	+	+	+/-	+/-	+	+/-

Tableau 10 : Composantes environnementales touchées par les activités de construction du Bureau à la DTRF

Activités principales sources d'impacts du projet	MILIEU BIOPHYSIQUE						MILIEU HUMAIN			
	Sol	Air	Eau	Végétation	Faune	Paysage	Usagés du site	Riveraines	socioéconomiques	Santé / sécurité
Installation de base vie et recrutement	-	+/-	+/-			+	+/-	+	+	+/-
Transport des équipements et des matériaux sur le site ;	-	+/-				+/-	+/-	+/-	+/-	+/-
Construction des bâtiments	+	-	-	+/-	+/-	+	+	+	+	+
Repli de la base de chantiers et Livraison de l'ouvrage.	+	+/-	+	+	-	+	+	+	+	+
Exploitation des bureaux	+	+/-	+/-	+	+	+	+/-	+/-	+/-	+
Entretien et maintenance ;	+/-	+	+/-	+	+	+/-	+/-	+/-	+/-	+/-
Abandon des bureaux	+	+	+	+	+	+	+/-	+/-	+	+/-

+ affecté positivement **-** affecté négativement **+/-** les deux

5.2. Analyse des impacts et évaluation de leur importance

Il ressort de ce tableau que le projet affectera les principaux éléments de l'environnement quoique de façon modérée.

5.2.1. Analyse des impacts

5.2.1.1. Impacts sur les milieux physique et biologique

L'air, comme le montre le tableau, est très sensible à ce projet quel que soient les précautions prises à cet effet.

Le sol sera négativement affecté par les travaux de décapage et de construction et les quantités importantes de terres et de gravas qui seront produites et déplacées.

L'eau est affectée pendant les quatre phases ; puisque c'est l'un des principaux intrants et extrants. Toutefois, l'importance de l'impact associé aux travaux et affectant ces composantes environnementales est faible.

5.2.1.2. Impacts sur le milieu humain

L'économie connaît une hausse à tous les niveaux à travers des entreprises de sous-traitance sur le chantier, des entreprises de livraison de divers matériels et équipements nécessaires à la réalisation des travaux au CFCT et aux bureaux de la DTRF et à leur fonctionnement; par des impacts directs (salaires, impôts, taxes, électricité, eau, entretien, etc.) et des impacts indirects (amélioration du milieu, création d'autres activités autour du complexe, augmentation des recettes de l'état, etc.). L'impact est positif et d'importance moyenne.

Le secteur social détectera d'autres créneaux porteurs. Un changement de niveau de vie sera enregistré dans le milieu d'accueil du projet, de fait de l'assainissement du cadre de vie. L'impact est positif car la santé humaine s'en trouvera améliorée. Toutefois, l'impact demeure faible.

Le détail de l'analyse des impacts est mis dans les tableaux (10 & 11 ci-après) d'identification des impacts et mesures d'atténuation. Ils sont présentés par composante.

A côté des impacts, il y aussi les risques.

5.3. Analyse des risques et mesures de mise en œuvre

Le risque est la probabilité selon laquelle, il y aura des pertes en conséquence d'un évènement défavorable, vu le danger et la vulnérabilité. Le Risque (R) est alors le produit du Danger (D) et la Vulnérabilité (V) ; R= D x V.

5.3.1. Les risques

5.3.1.1. Pollution de l'air:

Les engins et autres véhicules utilisés pendant les phases d'implantation du chantier (enlèvements des déchets solides ménagers) et de construction, vont dégager des fumées et des poussières pouvant polluer l'air. Ce risque est de durée momentanée et local. Son importance est faible.

5.3.1.2. Pollution sonore :

De nombreux engins et camions utilisés au cours des travaux et pendant l'exploitation (manœuvre) du CFCT engendreront également des bruits. Ce risque est de durée permanente, d'étendue locale et de degré faible : il est donc d'importance faible.

5.3.1.3. Pollution des sols et de la nappe :

Le déversement lors de l'utilisation de divers matériaux de construction dont le ciment, les adjuvants, la peinture, l'évacuation des eaux usées, les DSM mal gérés, le déversement de produits pétroliers sur le sol, la mauvaise gestion des huiles de vidange sont les principales sources de pollution du sol à redouter pour ce genre de projet. La nature sablonneuse du sol (forte perméabilité), le niveau de la nappe sont des facteurs favorisant une pollution des eaux souterraines lors des pluies. Ce risque

est de durée momentanée, d'étendue locale et de degré faible : il est donc d'importance faible pour le projet de construction du CFCT et de la DTRF.

5.3.1.4. Le risque d'accidents de travail

Pendant la phase de construction, il est à noter que, les accidents de travail et de circulation peuvent survenir sur le site des travaux. Les chutes des échafaudages mal construits, l'effondrement des ouvrages (murs, dalles, et échafaudages, de grues) et écrasement des ouvriers pouvant entrainer des fractures, des entorses, des foulures d'articulation et musculaires, des blessures ouvertes, des électrocutions, de mort, sont les risques à redouter. Ce risque est de durée permanente, d'étendue locale et de degré fort : il est donc d'importance forte.

5.3.1.5. Risques d'insécurité

Le projet se construira aux abords d'une voie (pénétrante vers Nukafu) très pratiquée et qui connait une fréquence élevée ; ce qui est génératrice de risques d'accidents plus ou moins graves lors de l'insertion ou la sortie des engins du chantier. Ce risque est de durée temporaire, d'étendue locale et de degré moyen : il est donc d'importance moyenne.

5.3.1.5.1. Risques d'insécurité liés au vol/agression

Les risques de vol sont très importants dans les espaces publics ouverts ou des Etablissements Recevant du Public (ERP) où viennent beaucoup d'élèves et de sportifs pour la pratique du sport avec leurs motos et sacs comportant des objets de valeurs auxquels pourraient s'intéresser les délinquants qui se sont déjà familiarisés avec les lieux bien longtemps. Aussi les agressions (vols et agressions physiques à l'arme blanche), le vol de matériaux sur le chantier et dans les maisons voisines pourraient connaitre une recrudescence. Ce risque est de durée permanente, d'étendue locale et de degré fort : il est donc d'importance forte.

5.3.1.6. Risque sanitaire

5.3.1.6.1. Risques d'IRA liées à l'inhalation de l'air pollué par les gaz d'échappement des véhicules, engins et camions.

Ce risque est faible pendant les phases de construction, d'exploitation et de démantèlement à cause des principaux éléments que sont la durée relativement courte de ces phases, le faible nombre de véhicules et d'engins, le site à aménager qui n'est pas en vase clos et la nature des aménagements prévus mais ce risque reste très élevé lors de l'assainissement du site en phase d'installation du chantier.

5.3.1.6.2. Risques d'augmentation de la prévalence des IST/SIDA à Lomé.

Le risque d'augmentation des IST/SIDA à Lomé existe à toutes les phases du projet mais principalement à la phase de construction. Tenant compte de la densité de la circulation et du coût des déplacements, certains ouvriers et employés chercheront à s'installer progressivement à Lomé sans leur famille. Les autres facteurs qui militent en faveur de ce risque sont les proximités avec les élèves qui viennent y pratiquer le sport et l'existence de buvettes avec des chambres de passe et le taux de prévalence du VIH/SIDA. En plus de cela, ajoute la précocité de plus en plus marquée des activités sexuelles chez les enfants (12-14 ans) dans les zones urbaines et plus particulièrement dans les villes capitales. Tous ces facteurs réunis font craindre une explosion des IST/VIH/SIDA avec les conséquences sociales désastreuses qui y sont liées. Ce risque est donc d'importance forte.

5.3.1.6.3. Maladies parasitaires et diarrhéiques consécutives à la pollution du sol liée au DSM ou éventuellement à la défécation en plein air

Selon les normes d'hygiène, chaque personne produit de 0,4 à 0,6 kg de déchets solides par 24 heures. La production de déchets solides n'est pas un risque mais une certitude à laquelle il faut faire face pour éviter ou minimiser les risques d'affections parasitaires et diarrhéiques. De la même manière, avec les habitudes de défécation sur le site par les riverains, le risque de défécation en plein par les usagers du site et les riverains existe et accroît les risques de survenue des affections et des maladies parasitaires et diarrhéiques. La mise en application des mesures proposées peut minimiser ce risque dont l'importance est forte.

5.3.2. Mesures de minimisation des risques

Pour atténuer les risques relevés, il est préconisé des solutions alternatives que sont :

5.3.2.1. Pour la prévention des risques de pollution

Afin de prévenir la pollution des eaux, il devra être installé des fûts de 200 litres vides à différents endroits pour la récupération des huiles de vidange. Une fois remplis, les fûts devront être achemines vers des centres agrées pour leur gestion écologique.

5.3.2.2. Concernant la sécurité des populations

Durant la phase de construction et d'exploitation, les cas de vols, de bagarres, d'agressions, de vols pouvant impliquer (*i)* les ouvriers des chantiers (durant la construction du CFCT et des bureaux de la DTRF) et (ii) les apprenants du CFCT durant la phase d'exploitation du centre de formation, il est proposé (a) le renforcement de la sécurité au sein du site soit par la création d'une unité de sécurité ou le recrutement de gardiens ; (b) l'éclairage suffisant du site ; (c) l'élévation du mur arrière du CFCT.

5.3.2.3. Concernant la santé publique

Pour une gestion idoine des risques liées à la santé, il est proposé de :

- durant la phase de construction (i) organiser les séances de sensibilisation sur les infections sexuellement transmissibles par les services compétents ; (ii) conduire des campagnes d'IEC pour freiner la propagation des maladies contagieuses, notamment les IST – SIDA, et sensibiliser à l'hygiène de base ;
- Durant la phase d'exploitation du CFCT et des bureaux de la DTRF (i) assurer le traitement, des déchets solides selon la règlementation en vigueur au Togo ; (ii) désinfecter et dératiser périodiquement le CFCT et les bureaux de la DTRF ; (iii) prévoir une unité de soins au CFCT afin de garantir les premiers soins en cas d'urgence, et un véhicule pour l'évacuation des cas graves. La DTRF abrite déjà en son sein un centre de santé.

5.3.2.4. Concernant la sécurité routière

Habituée aux questions de sécurité routière, la DTRF dispose d'expertise en matière de gestion du risque lié à la sécurité routière. Toutefois, pour la gestion des risques révélés par cette étude et liés à la sécurité routière dans le cadre ces travaux d'aménagement et de construction, il est proposé à la DTRF (i) qu'un plan interne de circulation soit affiché à l'entrée du site; (ii) que le plan de circulation interne soit rigoureusement respecté ; (iii) qu'il soit installé sur chaque site les panneaux de signalisation indiquant les interdictions de circuler, les lieux de stationnement, les sens de circulation et les limitations de vitesse ; (iv) de faire des campagnes d'IEC en matière de sécurité routière aussi bien pour les utilisateurs du site du CFCT que pour les populations riveraines ; (v) de mettre des panneaux (a) d'annonce de sortie et d'entrée de véhicules et (b) de limitation de vitesse des véhicules et de veiller à leur respect strict au à l'entrée de la DTRF et du CFCT. Ces consignes s'appliqueront de la phase de construction jusqu'à la phase d'exploitation.

5.3.2.5. Concernant les mesures de sécurité contre l'incendie

- Afficher des consignes de sécurité pour permettre de:
  - ❖ donner l'alarme ;
  - ❖ alerter les services de secours ;
  - ❖ se protéger du feu ;
  - ❖ entamer l'évacuation lorsqu'elle est nécessaire ;
  - ❖ faciliter l'action des services publics de secours et de lutte contre l'incendie.
- Interdire dans le CFCT et la DTRF de :
  - ❖ constituer des dépôts de matières combustibles et de produits inflammables ;
  - ❖ prévoir un lieu pour fumeurs ;
  - ❖ apporter des feux nus sur le CFCT et à la DTRF ;
  - ❖ vendre des produits pétroliers autour du CFCT.
- Cette interdiction est aussi affichée et bien en évidence :

- ❖ un plan indestructible de tout le complexe sera affiché à l'entrée. Ce plan présente tout le compartimentage du CFCT, la main courante et les emplacements retenus pour le stationnement ;
- ❖ un registre de sécurité est ouvert et tenu à jour. Tous les certificats de contrôle et de vérification des moyens de secours et des installations techniques y sont conservés ainsi qu'un répertoire des moyens de lutte contre l'incendie.

5.3.2.6. <u>Concernant les mesures d'intervention en cas d'incendie</u>

Quelles que soient les mesures de prévention prises, des risques subsisteront toujours. Il est prévu pour cette raison, des dispositions pour faire face à un quelconque sinistre.

- Un système d'alarme de type 3 sera installé dans les sites du CFCT et à la DTRF. Il est constitué par :
  - un tableau de signalisation ;
  - des dispositifs à commande manuelle dans chaque bloc administratif du centre ;
  - des diffuseurs de l'alarme générale.

- Les consignes ci-après sont affichées :
  - Gardez votre sang froid en cas d'incendie, ou de prise d'un voleur ;
  - Prévenez immédiatement le n° 117 ;
  - Donner l'alarme générale en appuyant sur la commande manuelle ;

En cas d'impossibilité : appelez les numéros suivants:

- ❖ Police secours : 117
- ❖ Sapeurs-pompiers : 118/ 221 28 71
- ❖ Commissariat central : 221 28 71
- ❖ Gendarmerie : 172 /2222139
- ❖ Sureté nationale : 221 21 21
- ❖ CHU TOKOIN : 221 2501
- ❖ CHU CAMPUS : 225 47 39/225 77 68/ 225 7808
- ❖ Tour de garde de pharmacie : 242

  - Protéger le foyer au moyen des extincteurs ou du sable dans le bac sans prendre de risques ;
  - Accueillir, aider, les secours extérieurs en cas de besoin

Les extincteurs et bacs à sable seront installés sur le site du CFCT à raison de deux extincteurs à poudre ABC de 9 kg, deux bacs à sable meuble plus des pelles de projection par hectare. D'autres extincteurs y seront installés près des locaux administratifs et par palier. Sur le site de la DTRF, les extincteurs et les bacs à sable seront également installés près des locaux administratifs des sites du CFCT et de la DTRF. Aussi deux extincteurs sont installés par palier sur chaque site.

5.3.2.7. Suivi des accidents et incidents sur le site

En cas d'accident, les rapports suivants devront être produits :

- **Rapport d'accident**

La rédaction de ce rapport devra être réalisée par chaque entrepreneur. Ce rapport doit être fait pour tout accident de travail ayant nécessité des premiers soins, sur place ou à l'extérieur du CFCT et de la DTRF.

Le rapport devra être transmis au Responsable Environnement du projet :

- immédiatement s'il y a eu un accident causant un décès ;
- dans les 48h pour les autres cas.

L'ensemble des rubriques devra être soigneusement renseigné afin de pouvoir assurer rapidement l'information.

Chaque accident de travail devra faire l'objet d'un compte rendu détaillé, quel que soient ses conséquences.

La finalité du document sera double : d'une part, il s'agira de conserver une trace formelle de tout événement ayant affecté le site (CFCT surtout), et d'autre part, permettre une analyse pour chacun de ces événements. Les mesures correctives apportées à chaque situation enrichiront le retour d'expérience et serviront de support aux réunions de sécurité du chantier.

- **Enquête d'accident grave**

Lors d'un accident mortel ou particulièrement grave, une enquête sera conduite. Les résultats de cette enquête devront être disponibles dans les meilleurs délais, afin d'enclencher les procédures administratives d'indemnisation le cas échéant. Ce faisant, il est donc important de souscrire à une police d'assurance pour les ouvriers et employés du CFCT et de la DTRF.

Toutes les analyses effectuées en 5.1, 5.2 et 5.3 sont synthétisées dans les tableaux (identification des impacts et mesures) suivants en tenant compte des phases des travaux.

Tableau 11 : IDENTIFICATION DES IMPACTS ET MESURES D'ATTENUATION POUR LA COMPOSANTE CFCT

Activités	Impact		Importance	Mesures de	
	Positif (a)	Négatif (b)		Maximisation	Atténuation
1. PHASE D'INSTALLATION					
1.1 Enlèvement des DSM avec des bennes et camions pour l'assainissement du site	1.1.a.1 Amélioration du cadre de vie	1.1.b.1 Emission de poussière, d'effluves (odeurs), de particules et invasion d'insectes (mouches, moucherons, moustiques, etc.)	Forte	1.1.a.1.1 Sensibiliser les riverains et les femmes mareyeuses sur l'assainissement du site et sur la nécessité de s'abonner aux structures de pré-collecte 1.1.a.1.2 Maintenir le site dans un bon état de propreté	1.1.b.1.1. Faire les enlèvements des DSM en période de faible vent 1.1.b.1.2. Faire porter aux ouvriers les équipements de protection individuelle (EPI) 1.1.b.1.3. Informer les riverains & communiquer sur les horaires des travaux 1.1.b.1.4. Enlever les tas de cendres déposés contre la clôture à l'arrière et qui servent de rampe pour l'envoie des DSM sur le site
	1.1.a.2 Création d'emplois	1.1.b.2 Risque d'accident de travail, de circulation et de morsure de serpents	Forte	1.1.a.2.1 A compétence égale, accorder la priorité à la main d'œuvre locale pour les emplois non qualifiants	1.1.b.2.1 Faire porter aux ouvriers les équipements de protection individuelle
	1.1.a.3 Arrêt de la défécation et du dépôt des DSM sur le site	1.1.b.3 Perte d'un espace de défécation et de dépôts de DSM	Forte	1.1.a.3.1. Elever le mur jusqu'à 2,5 m de hauteur	1.1.b.3.1 Construire un module de 04 latrines à confier au CDQ de Nukafu pour la gestion
	1.1.a.4 Disparition des gènes causés au voisinage (odeurs, mouches, particules)	1.1.b.4 Dégradation de l'aire de jeu (platitude du sol) du terrain du fait du passage des camions	Forte	Néant	1.1.b.4.1 Définir un couloir de passage qui ne passe pas sur l'aire de jeu du terrain de sport
1.2. Démolition	1.2.a.1	1.2.b.1 Production	Faible	1.2.a.1.1 Mettre les	1.2.b.1.1. Enlever les gravats et faire le

Activités	Impact		Importance	Mesures de	
	Positif (a)	Négatif (b)		Maximisation	Atténuation
de la clôture avant du site et installation d'une entrée/sortie pour le passage des engins du chantier,	Sauvegarde de l'aire de jeu du terrain de sport	de gravats		terrains de sport aux normes réglementaires (120m x 60 plus piste de sport)	terrassement,
		1.2.b.2 Emission de poussières	Faible		1.2.b.2.1. Mettre une ceinture de haies vives autour des aires de jeux du terrain de sport
	1.2.a.2. création d'emploi temporaire	1.2.b.3. Perturbation de la circulation	Moyenne	1.2.a.2.1 A compétence égale accorder la priorité à la main d'œuvre locale pour les HIMO et le recrutement des agents régulateurs	1.2.b.3.1. Baliser l'entrée du site par des panneaux 1.2.b.3.2. Réguler la sortie et l'entrée des engins sur le site
		1.2.b.4. Perturbation des activités sportives sur le site	Moyenne		1.2.b.4.1. Baliser la piste de circulation des engins
1.3. Installation de la base du chantier	1.3.a.1 création d'emplois	1.3.b.1 Perturbation de la circulation	Forte	1.3.a.1.1 Accorder la priorité au recrutement de la main d'œuvre locale pour les emplois non qualifiants	1.3.b.3.1. Réguler la sortie et l'entrée des engins sur le site
	1.3.a.2 Mise en valeur de la zone	1.3.b.2 Destruction de la broussaille, de 6 plantes arbustives et de 4 arbustes présents sur le site	Faible	1.3.a.2.1 Se conformer au plan pour les aménagements paysagers et mettre en place les essences d'arbres et de fleurs attrayant	1.3.b.2.1 Reboiser au sein du CERFER 30 plants d'arbres et mettre une ceinture de haie vive autour du terrain de sport
	1.3.a.3 Amélioration de l'économie locale		Moyenne	1.3.a.3.1 Encourager l'accès des petites vendeuses de nourriture au site	

Activités	Impact		Importance	Mesures de	
	Positif (a)	Négatif (b)		Maximisation	Atténuation
	Néant	1.3.b.3 Emission de bruit et de poussières	Faible	Néant	1.3.b.3.1 Respecter la disposition du décret sur le bruit 1.3.b.3.2 Informer la veille, le voisinage sur les travaux à fort risque d'émission sonore
		1.3.b.4 Risque d'accident de travail	Moyenne	Néant	1.3. b.4.1 Faire porter aux ouvriers les EPI et mettre à la disposition du chantier une trousse médicale de de premiers secours
		1.3.b.5 Risque de propagation des IST/MST	Forte	Néant	1.3.b.5.1 Développer une IEC sur les IST/VIH au niveau des ouvriers et mettre à disposition des préservatifs
2. PHASE DE CONSTRUCTION DES OUVRAGES ET EDIFICES					
2.1. Travaux de construction du CFCT : Transports des matériaux sur le site ; Terrassement et fondations ; maçonnerie, menuiserie métallique, menuiserie et vitrerie, plomberie sanitaire et d'assainissement, Electricité, Revêtement, Peinture à huile, etc.	2.1.a.1. Création d'emploi temporaire	2.1.b.1 Risque d'accident de travail	Forte	2.1.a.1.1 Accorder la priorité au recrutement de la main d'œuvre locale pour les emplois non qualifiants	2.1.b.1.1 Faire porter aux ouvriers les EPI et mettre à la disposition du chantier une trousse médicale de premiers secours 2.1.b.1.2. Réaliser des échafaudages modernes pour la réalisation des travaux 2.1.b.1.3. Elaborer et mettre en œuvre un plan de secours
		2.1.b.2 Risque d'électrocution et d'incendie	Forte	Néant	2.1.b.2.1. faire le câblage électrique suivant les normes et principes électriques 2.1.b.2.2 Confier le câblage électrique à une entreprise accréditée dans le domaine 2.1.b.2.3. Respecter strictement les normes de la CEET dans le cadre du raccordement des bâtiments ; 2.1.b.2.4. Disposer d'extincteurs fonctionnels et former le personnel à leur utilisation ; 2.1.b.2.4. Insister sur l'interdiction de la consommation de l'alcool, de la drogue, de fumer sur le chantier 2.1.b.2.4. Procéder au recrutement d'un bureau de

Activités	Impact		Importance	Mesures de	
	Positif (a)	Négatif (b)		Maximisation	Atténuation
					contrôle ad'hoc pour le contrôle des travaux de pose et la qualité des équipements électriques ;
		2.1.b.3 Risque d'effondrement de mûr et de la dalle ou de l'ouvrage	Forte	Néant	2.1.b.3.1. fabriquer les briques, les mortiers (mélange sable + ciment + graviers + eau) suivant les normes de la maçonnerie ; 2.1.b.3.2. Confier les travaux de BTP à une entreprise agréée dans le domaine ; 2.1.b.3.3. Faire contrôler les travaux de BTP par un bureau de contrôle ad'hoc sur les œuvres ; 2.1.b.3.4. Réaliser des échafaudages modernes pour la réalisation des travaux ; 2.1.b.3.5. Protéger la zone des travaux par des balises (bandes et piquets) ; 2.1.b.3.6. Disposer d'une trousse médicale de premiers secours au niveau du chantier et faire porter les EPI aux ouvriers ; 2.1.b.3.7 Former les travailleurs aux premiers secours
		2.1.b.4 Risque d'accident de circulation	Forte	Néant	2.1.b.4.1. Réguler par un agent la circulation pour l'entrée et la sortie des camions et engins du chantier 2.1.b.4.2 Mettre en place des panneaux de chantier et de circulation (Sortie et entrée d'engins, attention travaux, Port d'EPI obligatoire) 2.1.b.4.3 Veiller à prendre une police d'assurance à tous les engins, camions de transport qui ont accès au chantier ; 2.1.b.4.4 Limiter la vitesse des véhicules suivant le code de la route(40km/h)
		2.1.b.5 Emission de poussières et de	Moyen	Néant	2.1.b.5.1 Respecter les dispositions du décret sur le bruit en ce qui concerne les horaires

Activités	Impact		Importance	Mesures de	
	Positif (a)	Négatif (b)		Maximisation	Atténuation
		bruit et risque de perturbations des activités sportives actuelles			
	2.1.a.2. Amélioration paysagère	2.1.b.6 Conflits d'usage entre ouvriers et usagers du terrain de sports	Moyenne	2.1.a.2.1. Respecter le plan d'aménagement 2.1.a.2.2. Mettre en place des plants de 1m20 de hauteur et des espaces verts avant la remise du chantier	2.1.b.6.1. Mettre une ceinture de haies vives autour des aires de jeux du terrain de sport et faire restituer les plans architecturaux au CDQ ; 2.1.b.6.2. Sensibiliser les usagers du terrain de sport sur la présence du chantier ; 2.1.b.6.3. Baliser la piste de circulation des engins et interdire l'entreposage et des manouvres sur le terrain de sport ; 2.1.b.6.4. Limiter la vitesse des camions à l'intérieur du chantier à 30km/h 2.1.b.6.5. Sensibiliser les employés sur les méfaits de la consommation de l'alcool et des stupéfiants.
	2.1.a.2. Départ du site des consommateurs de drogues et réduction de la délinquance	2.1.b.7. Pollution du sol due à la défécation en plein air par les ouvriers du chantier et la mauvaise gestion des déchets solides du chantier	Moyenne	2.1.a.2 maintenir l'éclairage et la sécurité du site	2.1.b.7.1. Mettre des panneaux d'interdiction ; 2.1.b.7.2. Sensibiliser les ouvriers et les usagers du terrain sur la bonne gestion des déchets et l'usage des latrines ; 2.1.b.7.3. Construire un module de 4 latrines ; 2.1.b.7.4. Installer des bacs ou des conteneurs sur le chantier pour la récupération des déchets ; 2.1.b.7.5. Sensibiliser les ouvriers et veiller à ce qu'ils fassent le tri des déchets de construction
	Néant	2.1.b.8. Vols de matériaux sur le chantier	Forte	Néant	2.1.b.8.1. Mettre l'éclairage nécessaire et suffisant sur le site 2.1.b.8.2. Disposer d'agents de sécurité sur le site 2.1.b.8.3. Sensibiliser les riverains sur les risques de vol et sur la bonne collaboration
	Néant	2.1.b.9. Risque	Moyenne	Néant	2.1.b.9.1. Éviter le stockage de carburant au

Activités	Impact		Importance	Mesures de	
	Positif (a)	Négatif (b)		Maximisation	Atténuation
		d'incendie lié à l'usage de produits inflammables			niveau du chantier pendant les travaux ; 2.1.b.9.2. Disposer d'extincteurs fonctionnels et former le personnel à leur utilisation ; 2.1.b.9.3. Initier des campagnes d'IEC sur l'interdiction de la consommation de l'alcool, de la drogue et de fumer sur le chantier
	Néant	2.1.b.10. Rejet des Substances Appauvrissant la couche d'Ozone (SAO)	Forte	Néant	2.1.b.10.1. Définir dans le DAO de recrutement et les cahiers des charges du Maitre d'œuvre la proscription des équipements utilisant les SAO ; 2.1.b.10.2. Procéder à la vérification du type de gaz contenu dans le climatiseur et autres appareils de froid avant leurs acquisitions et poses ;
	Néant	2.1.b.11. Risque sanitaire d'atteintes cancérigènes	Moyenne	Néant	2.1.b.11.1. Définir dans le DAO de recrutement et les cahiers des charges du Maitre d'œuvre la proscription des équipements émettant des rayonnements nocifs 2.1.b.11.2. Procéder à la vérification du type de rayonnement émis par les équipements et appareils avant leurs acquisitions et poses ; 2.1.b.11.3. Utiliser uniquement les équipements de dernière génération émettant le moins possible de radiations nocives ;
		2.1.b.12. Risque d'inondation du site	Forte		2.1.b.12.1. faire les canalisations, la plomberie et l'étanchéité suivant les normes et principes du secteur 2.1.b.12.2. Confier la réalisation des canalisations, de la plomberie et l'étanchéité à une entreprise accréditée dans le domaine 2.1.b.2.3. Respecter strictement les plans de plomberie et veiller à un raccordement des canalisations (pluviales et vannes) aux fosses

Activités	Impact		Importance	Mesures de	
	Positif (a)	Négatif (b)		Maximisation	Atténuation
					prévues à cet effet ; 2.1.b.12.4. Faire contrôler les travaux de pose par le bureau de contrôle ad'hoc sur les œuvres et la qualité des équipements acquis ;
2.2.Repli du chantier et Livraison de l'édifice	2.2.a.1. Amélioration du paysage par la présence du CFCT et des aménagements paysagers	2.2.b.1. Perte d'emplois temporaires	Moyenne	Néant	2.2.b.1.1. Procéder à la rupture de contrat des employés conformément à la législation du travail 2.2.b.1.2. Reconvertir si possible les travailleurs sur d'autres chantier
3. PHASE D'EXPLOITATION					
3.1. Recrutement du personnel (d'encadrement et administratif) du CFCT	3.1.a.1. Création d'emplois permanents directs et indirects	Néant	Moyenne	3.1.a.1.1 Accorder la priorité à la main d'œuvre local ; 3.1a.1.2 respecter les procédures nationales du travail dans le cadre du recrutement du personnel ; 3.1a.1.3 Encourager les petits commerces	Néant
3.2. Mise en exploitation CFCT	3.2.a.1 Amélioration des prestations des transporteurs et conducteurs	3.1.b.1. Pollution du sol due à la mauvaise gestion des déchets du CFCT	Moyenne	Néant	3.1.b.1.1. Sensibiliser les usagers du terrain sur la bonne gestion des déchets et l'usage des latrines ; 3.1.b.1.2. Installer des bacs ou des conteneurs pour la récupération des déchets solides ; 3.1.b.1.4. Respecter les dispositions des textes juridiques relatives à la gestion des huiles usagées et des DSM 3.1.b.1.4. Faire abonner le centre auprès d'une structure de pré- collecte et veiller à l'enlèvement

Activités	Impact		Importance	Mesures de	
	Positif (a)	Négatif (b)		Maximisation	Atténuation
					régulier des DSM du CFCT 3.1.b.1.5. Disposer d'un magasin de stockage des huiles et des pièces aux normes requises
	3.2.a.2. Augmentation des revenus de l'Etat	3.1.b.2 Conflits d'usage entre ouvriers et usagers du terrain de sports du aux risques de perturbation des activités sportives actuelles lors des manœuvres	Moyenne	Néant	3.1.b.2.1. Entretenir les plants d'arbres servant de ceinture de haies vives autour des aires de jeux du terrain de sport ; 3.1.b.2.2. Sensibiliser les usagers du terrain de sport sur la phase pratiques du CFCT ; 3.1.b.2.3. Baliser et respecter les espaces réservés à la pratique de la formation (manouvres) 3.1.b.2.4. Procéder à une bonne mise en œuvre du plan de stationnement
	3.2.a.3 Création d'un cadre moderne pour la formation	3.1.b.3. Risque d'accident de circulation dû à la sortie et à l'entrée des conducteurs venu en formation	Moyenne	Néant	3.1.b.3.1. Réguler par un agent la circulation à l'entrée et à la sortie des apprenants du CFCT 3.1.b.3.2. mettre en œuvre le plan de circulation interne sur le CFCT
	3.2.a.4 Réduction des accidents de circulation	3.2.b.4 émission de bruit lors des phase de manœuvre	Faible	3.2.a.4.1 Systématiser la formation au niveau des conducteurs du Togo	3.1.b.4.1. Organiser des séances d'IEC sur les activités du CFCT 3.1.b.4.2. Veillez au respect des dispositions du décret sur les bruits surtout les horaires d'émissions
		3.2.b.4 Risque de cambriolage, de vols de motos et de vandalisme sur les véhicules des participants aux	Moyenne	Néant	3.2.b.4.1. disposer d'une unité de sécurité du CFCT soit par contrat avec une société de gardiennage ou par un recrutement de gardiens ; 3.2.b.4.2. Veillez au bon fonctionnement de l'éclairage et de l'alarme du CFCT

Activités	Impact		Importance	Mesures de	
	Positif (a)	Négatif (b)		Maximisation	Atténuation
		formations du CFCT			
		3.2.b.5 Production d'eaux usées et risque d'inondation	Faible	Néant	3.2.b.5.1 Veiller au Bon fonctionnement du système de canalisation et d'assainissement 3.2.b.5.2 Faire curer périodiquement les canalisations et système d'assainissement 3.2.b.5.3 Organiser des séances d' IEC des usagers du CFCT pour le respect de l'hygiène et de la salubrité 3.2. b.5.4.Initier des séances d' IEC sur l'économie d'eau et d'électricité 3.2.b.5.5. disposer de fûts de stockage des huiles de vidanges (véhicule et groupe) et veiller à leur bonne élimination
		3.2. b.6. Risque d'incendie et d'explosion	Faible	Néant	3.2.b.6.1. Doter le CFCT d'équipement de lutte contre les incendies (extincteurs, bacs à sable, 3.2.a.6.2 Former le personnel à la lutte contre les incendies et faire des simulations sous le contrôle du GNSP ; 3.2.a.6.3 Disposer d'un plan d'urgence
3.3. Entretien de locaux, des équipements et des véhicules		3.3. b.1.Production d'huiles usagées issues de l'entretien des engins et groupe électrogène		Néant	3.3. b.1.1. Respecter les dispositions du décret sur la gestion des huiles usagées 3.3. b.2.1. disposer d'un magasin de stockage aux normes requises 3.3. b.2.2. Faire les vidanges des véhicules uniquement dans l'atelier 3.3. b.2.3. Faire la maintenance régulière et veiller au bon fonctionnement des arrêts d'huile, des filtres à huile et durites
PHASE DE DEMANTELLEMEENT					
4.1 Licenciement	4.1.a.3.	4.2.b.1. Perte		Reprise en main du CFCT	4.2.b.1. licencier selon les normes de travail

Activités	Impact		Importance	Mesures de	
	Positif (a)	Négatif (b)		Maximisation	Atténuation
du personnel	Végétalisation et retour de la petite faune	temporaire d'emplois		par le CERFER	

Tableau 12 : IDENTIFICATION DES IMPACTS ET MESURES D'ATTENUATION POUR LA CONSTRUCTION DES BUREAUX DE LA DTRF

Activités	Impact		Importance	Mesures de	
	Positif (a)	Négatif (b)		Maximisation	Atténuation
1. PHASE D'INSTALLATION					
1.1. Installation de la base du chantier	1.1.a.1 création d'emplois 1.1.a.2 Amélioration de l'économie locale	1.1.b.1 Perturbation de la circulation à l'intérieur et à l'extérieur	Forte	1.3.a.1.1 Accorder la priorité au recrutement de la main d'œuvre locale pour les emplois non qualifiants	1.1.b.1.1. Déplacer les véhicules en panne stationnés contre le bâtiment existant et baliser le site 1.1.b.1.1 Réguler la sortie et l'entrée des engins sur le site
		1.1.b.2 perte d'une aire de stationnement et de la circulation	Moyenne		1.1.b.2.2 Sensibiliser les employés de la DTRF (archives et session permis) et les usagers de la section permis et visites techniques 1.1.b.2.2 Baliser le chantier et Mettre en place des panneaux de chantier et de circulation (Sortie et entrée d'engins, attention travaux, Port d'EPI obligatoire)
2. PHASE DE CONSTRUCTION DES OUVRAGES ET EDIFICES					
2.1. Travaux de construction des Bureaux : Transports des matériaux sur le site ; maçonnerie, menuiserie	2.1.a.1. Création d'emploi temporaire	2.1.b.1 Risque d'accident de travail	Forte	Néant	2.1.b.1.1 Faire porter aux ouvriers les EPI et Mettre à la disposition du chantier une trousse médicale de premiers secours 2.1.b.1.2. Réaliser les échafaudages modernes pour la réalisation des travaux 2.1.b.1.3. Elaborer et mettre en œuvre un plan de secours d'urgence

Activités	Impact		Importance	Mesures de	
	Positif (a)	Négatif (b)		Maximisation	Atténuation
métallique, menuiserie et vitrerie, plomberie sanitaire et d'assainissement concernant, Electricité, Revêtement, Peinture à huile					2.1.b.1.3. Disposer d'une boite médicale de premiers soins sur le chantier
		2.1.b.2 Emission de bruit et de poussières	Faible	Néant	2.1.b.2.1. Informer à la veille les employés et usagers de la DTRF sur les travaux à fort risque d'émission de poussière 2.1.b.2.2. veiller à éliminer les pertes de temps en vue de finir dans les meilleurs délais les gros œuvres ; 2.1.b.2.3. Respecter le planning des travaux en veillant à la diligence dans le paiement des acomptes à l'entreprise
		2.1.b.3 Risque d'effondrement de mûr, de la dalle ou de l'ouvrage	Forte	Néant	2.1.b.3.1. fabriquer les briques, les mortiers (mélange sable + ciment + graviers + eau) suivant les normes de la maçonnerie ; 2.1.b.3.2. Confier les travaux de BTP à une entreprise agréée dans le domaine ; 2.1.b.3.3. Faire contrôler les travaux de BTP par un bureau de contrôle ad'hoc sur les œuvres ; 2.1.b.3.4. Réaliser des échafaudages modernes pour la réalisation des travaux de finition ; 2.1.b.3.5. Protéger la zone des travaux par des balises ; 2.1.b.3.6. Disposer d'une trousse médicale de premiers secours au niveau du chantier et faire porter les EPI aux ouvriers ; 2.1.b.3.7 Former les travailleurs aux premiers secours
		2.1.b.4. Vols de matériaux sur le chantier	Forte	Néant	2.1.b.4.1. Mettre l'éclairage nécessaire et suffisant sur le site 2.1.b.4.2. Disposer d'un agent de sécurité au niveau du site. 2.1.b.4.3. Sensibiliser les riverains sur les risques de vol et susciter la bonne collaboration

Activités	Impact		Importance	Mesures de	
	Positif (a)	Négatif (b)		Maximisation	Atténuation
	Néant	2.1.b.5 Risque d'électrocution et d'incendie	Forte	Néant	2.1.b.5.1. faire le câblage électrique suivant les normes et principes électriques 2.1.b.5.2 Confier le câblage électrique à une entreprise accréditée dans le domaine 2.1.b.5.3. Respecter strictement les normes de la CEET dans le cadre du raccordement des bâtiments ; 2.1.b.5.4. Disposer d'extincteurs fonctionnels et former le personnel à leur utilisation ; 2.1.b.5.4. Insister sur l'interdiction de la consommation de l'alcool, de la drogue et de fumer sur le chantier 2.1.b.5.4. Procéder au recrutement d'un bureau de contrôle ad'hoc pour le contrôle des travaux de pose et la qualité des équipements électriques ;
		2.1.b.6. Conflits d'usage entre ouvriers et employés de la DTRF (archives et session permis) et les usagers de la section permis et visites techniques	Moyenne	2.1.a.2.1. Respecter le plan d'aménagement	2.1.b.6.1. Baliser le site du chantier de construction 2.1.b.6.2. Respecter les zones réservées pour chaque activité 2.1.b.6.3. Sensibiliser les ouvriers sur les comportements à adopter sur un chantier au sein d'une administration 2.1.b.6.4. Doter les ouvriers de Badges d'accès afin qu'ils travaillent aisément même durant le week-end
		2.1.b.7. Risque d'incendie lié à l'usage de produits inflammables	Moyenne	Néant	2.1.b.7.1. Éviter le stockage de carburant au niveau des chantiers pendant les travaux ; 2.1.b.7.2. Disposer d'extincteurs fonctionnels et former le personnel à leur utilisation ; 2.1.b.7.3. Initier des séances d'IEC sur l'interdiction de la consommation de l'alcool, de la drogue et de fumer sur le chantier. 2.1.b.7.4. Disposer d'extincteurs fonctionnels et former le personnel à leur utilisation ;

Activités	Impact		Importance	Mesures de	
	Positif (a)	Négatif (b)		Maximisation	Atténuation
		2.1.b.8. Rejet des Substances Appauvrissant la couche d'Ozone (SAO)	Forte	Néant	2.1.b.8.1. Définir dans le DAO de recrutement et les cahiers des charges du Maitre d'œuvre la proscription des équipements utilisant les SAO ; 2.1.b.8.2. Procéder à la vérification du type de gaz contenu dans le climatiseur et autres appareils de froid avant leurs acquisitions et poses ;
		2.1.b.9. Risque d'inondation du site	Forte	Néant	2.1.b.9.1. Faire les canalisations, la plomberie et l'étanchéité suivant les normes et principes du secteur 2.1.b.9.2. Confier les travaux de canalisations, de plomberie et d'étanchéité à une entreprise accréditée dans le domaine 2.1.b.9.3. Respecter strictement les plans de plomberie et veiller à un raccordement des canalisations (pluviales et vannes) aux fosses prévues à cet effet ; 2.1.b.9.4. Faire contrôler les travaux de pose par le bureau de contrôle ad'hoc sur les œuvres et la qualité des équipements acquis ;
	Néant	2.1.b.10. Risque sanitaire d'atteintes cancérigènes	Moyenne	Néant	2.1.b.10.1. Définir dans le DAO de recrutement et les cahiers des charges du Maitre d'œuvre la proscription des équipements émettant des rayonnements nocifs 2.1.b.10.2. Procéder à la vérification du type de rayonnement émis par les équipements et appareils avant leurs acquisitions et poses ; 2.1.b.10.3. Utiliser uniquement les équipements de dernière génération émettant le moins possible de radiations nocives ;
	Néant	2.1.b.11 Risque de propagation des IST/MST	Majeure	Néant	1.3.b.11.1 Développer une IEC sur les IST/VIH au niveau des ouvriers et mettre à disposition des préservatifs

Activités	Impact		Importance	Mesures de	
	Positif (a)	Négatif (b)		Maximisation	Atténuation
2.2.Repli du chantier et livraison de l'édifice	2.2.a.1. Amélioration du paysage et des conditions de travail à la DTRF	2.2.b.1. Perte d'emplois temporaires	Moyenne	Néant	2.2.b.1.1. Procéder à la rupture de contrat des employés conformément à la législation du travail 2.2.b.1.2. Reconvertir si possible, les travailleurs sur d'autres chantiers
3. PHASE D'EXPLOITATION					
3.1. Mise en exploitation des bureaux	3.1.a.1. Amélioration des conditions de travail à la DTRF	3.1.b.1. Production de déchets	Moyenne	3.1.a.1.1. Procéder à une bonne mise en œuvre du plan de stationnement	3.1.b.1.1. Installer des bacs ou des conteneurs pour la récupération des déchets solides ; 3.1.b.1.2. disposer des poubelles autour du bâtiment et veiller à leur usage et à l'enlèvement régulier des DSM 3.1.b.1.3. Disposer de fûts de stockage des huiles de vidanges (véhicule et groupe) et veiller à leur bonne élimination 3.1.b.1.4 Faire les vidanges des véhicules uniquement dans l'atelier ou garage 3.1.b.1.5. Faire la maintenance régulière et veiller au bon fonctionnement des arrêts d'huile, des filtres à huile et durite
	3.1.a.2 Amélioration des prestation de l'administration des transports	3.1.b.2 Production d'eaux usées et de problème d'étanchéité	Faible	Néant	3.2.b.2.1 Veiller au bon fonctionnement du système de canalisation et d'assainissement 3.2.b.2.2 Faire curer périodiquement les canalisations et système d'assainissement 3.2.b.2.3 Organiser des séances d' IEC sur l'économie d'eau et d'électricité
		3.1. b.3. Risque d'incendie	Faible	Néant	3.2.b.3.1. Doter le bâtiment d'équipement de lutte contre les incendies (extincteurs, bacs à sable, 3.2.b.3..2 Former le personnel à la lutte contre les incendies et faire des simulations sous le contrôle du Groupement National des Sapeurs Pompiers(GNSP) ; 3.2.b.3.3 Disposer d'un plan d'urgence et d'évacuation

CHAPITRE VI : PLAN DE GESTION ENVIRONNEMENTALE ET SOCIALE

Le plan de gestion environnementale et sociale est un livre de bord de la mise en œuvre des activités du projet à travers toutes ses phases. Il permet de suivre les mesures (maximisation et d'atténuation) proposées dans le tableau d'analyse des impacts d'une part, de proposer des responsables pour la surveillance et le suivi de ces mesures d'autre part.

Le présent plan de gestion environnementale et sociale comporte plusieurs activités qui ne sont rien d'autres que les mesures de maximisation et d'atténuation proposées pour le bon aboutissement du projet sur le plan environnemental et social. Il a été présenté ici sous forme de tableaux comportant les activités, les indicateurs des impacts, et enfin les responsables de suivi/surveillance.

La mise en œuvre de ce plan est coordonnée par l'Agence Nationale de Gestion de l'environnement (ANGE) en charge de son suivi.

Tableau 13 : PGES DE DES TRAVAUX AU CFCT

Mesures d'atténuation/maximisation	Indicateurs	Échéanciers	Responsable de		COUT en FCFA
			Surveillance	Suivi	
1.1.a.1.1 Sensibiliser les riverains et les femmes mareyeuses sur l'assainissement du site sur la nécessité de s'abonner aux structures de pré-collecte	PV séance de sensibilisation	Lors de la Phase d'installation	Coordination du Projet PFCCSL et CERFER	Agence Nationale de Gestion de l'environnement (ANGE)	100.000
1.1.a.1.2 Maintenir le site dans un bon état de propreté	Etat de propreté du site	Lors de la Phase d'installation	CDQ Nukafu et Projet de facilitation	ANGE et SESS-PFCCSL	SC
1.1.b.1.1. Faire l'enlèvement des DSM en période de faible vent	Absence des DSM	Lors de la Phase d'installation	Coordination du Projet PFCCSL et ANASAP	ANGE et SESS-PFCCSL	400.000
1.1.b.1.2. 1.1.b.2.1, 1.3. b.4.1, 2.1.b.1.1, 2.1.b.3.6, Faire porter aux ouvriers les EPI et mettre à la disposition du chantier une trousse médicale de premiers secours	Constatation de port effectif des EPI et présence de boites médicales de premiers secours	Lors de la Phase d'installation et de construction	Entreprise	ANGE et SESS-PFCCSL	SC
1.1.b.1.3. Informer les riverains & communiquer sur les horaires des travaux	PV de sensibilisation	Lors de la Phase d'installation	Coordination du Projet PFCCSL et entreprise	ANGE et SESS-PFCCSL	SC
1.1.b.1.4. Enlever les tas de cendres déposés contre la clôture à l'arrière et qui servent de rampe pour l'envoi des DSM sur le site	-Absence des tas de cendre -Absence de nouveau DSM déversés	Lors de la Phase d'installation	Coordination du Projet PFCCSL et entreprise	ANGE et SESS-PFCCSL	Inclus dans le coût de 1.1.b.1.1.
1.1.a.2.1, 1.2.b.3, 1.3.a.1.1, 2.1.a.1.1 3.1.a.1.1 A compétence égale accorder la priorité à la main d'œuvre locale pour les emplois non qualifiants	Pourcentage d'ouvriers sans qualification dans le personnel	Lors de la Phase d'installation et de construction	Coordination du Projet PFCCSL et entreprise	ANGE et SESS-PFCCSL	SC
1.1.a.3.1. Elever le mur jusqu'à 2,5 m de hauteur	-Hauteur du mur -Absence de nouveau	Lors de la Phase	Coordination du Projet PFCCSL et	ANGE et SESS-PFCCSL	845.000

Mesures d'atténuation/maximisation	Indicateurs	Échéanciers	Responsable de		COUT en FCFA
			Surveillance	Suivi	
	DSM déversés	d'installation	entreprise		
1.1.b.3.1 2.1.b.7.3. 2.1.b.7.3. Construire un module de 04 latrines à confier au CDQ de Nukafu pour la gestion	Présence du module de latrines fonctionnelles	Phase Installation	Coordination du Projet PFCCSL et entreprise	ANGE et CDQ Nukafu	4.850.000
1.1.b.4.1 Définir un couloir de passage qui ne passe pas sur l'aire de jeu du terrain de sport	Couloir balisé	Lors de la Phase d'installation	Coordination du Projet PFCCSL et entreprise	ANGE et CDQ Nukafu	SC
1.2.a.1.1 Mettre les terrains de sport aux normes réglementaire (120m x 60 plus piste de sport)	Terrain redimensionné et réorienté		CERFER et Projet PFCCSL	ANGE et CDQ Nukafu	SC
1.2.b.1.1. Enlever des gravats et terrassement,	Absence de gravats		Entreprise	Projet et CERFER	15.000
1.2.b.2.1., 2.1.b.6.1., 2.1.b.6.1, Mettre une ceinture de haies vives autour des aires de jeux du terrain de sport	Haie vive verdoyante		CERFER et Coordination du Projet PFCCSL	ANGE et CDQ Nukafu	200.000
1.2.b.3.1., 2.1.b.4.2, 2.1.b.6.3., Baliser l'entrée du site par des panneaux	Panneaux visibles et lisibles		Entreprise	ANGE et SSES/PFCCSL	120.000
1.2.b.3.2., 1.3.b.3.1, 2.1.b.4.1, Réguler la sortie et l'entrée des engins sur le site	Absence d'accidents liés à l'insertion dans le trafic				SC
1.2.b.4.1. 2.1.b.3.5., Baliser le site du chantier et la piste de circulation des engins	Présence de balises et de ceinture				200.000
1.3.a.2.1, 2.1.a.2.1, Se conformer au plan pour les aménagements paysagers et mettre en place les essences d'arbres et de fleurs attrayantes	Aménagement conforme au plan initial	Lors de la Phase d'installation et de construction	Entreprise et Coordination du projet PFCCSL	ANGE et CDQ	Inclus dans le cout du 1.3.b.2.1
1.3.b.2.1 , 2.1.a.2.2.,Reboiser au sein du CERFER 30 plants d'arbres et mettre une ceinture de haie vive autour du terrain de sport	Présence de 30 arbres	Lors de la Phase d'installation	Coordination du Projet PFCCSL	ANGE et SSES/PFCCSL	650.000
1.3.a.3.1 3.1a.1.3 Encourager l'accès des petites vendeuses de nourriture au site/chantier	Absence de plaintes	Lors de la d'installation	CERFER	CDQ et SSES/PFCCSL	SC

Mesures d'atténuation/maximisation	Indicateurs	Échéanciers	Responsable de		COUT en FCFA
			Surveillance	Suivi	
		et de construction			
1.3.b.3.1 Respecter la disposition du décret sur le bruit	Absence de plaintes	Lors de la Phase Installation	Entreprise en charge de travaux	ANGE et SSES/PFCCSL	SC
1.3.b.3.2 Informer à la veille le voisinage sur les travaux à fort risque d'émission de poussière	Absence de plaintes	Lors de la Phase Installation	Entreprise en charge de travaux	ANGE et SSES/PFCCSL	SC
1.3.b.5.1 Développer une IEC sur les IST/VIH au niveau des ouvriers et mettre à disposition des préservatifs	Rapport de tenues des IEC	Lors de la Phase Installation	Coordination du Projet PFCCSL	ANGE et SSES/PFCCSL	200.000
2.1.b.10.1. 2.1.b.11.2, Définir dans le DAO de recrutement et les cahiers des charges du Maitre d'œuvre la proscription des équipements utilisant les SAO ; émettant des rayonnements nocifs,	DAO et contrat de service	Phase d' d'élaboration du DAO	DTRF	SSES/PFCCSL	SC
2.1.b.2.4. 2.1.b.3.3. 2.1.b.12.4. Procéder au recrutement d'un bureau de contrôle ad'hoc pour le contrôle des travaux de pose et la qualité des équipements électriques ;	Contrat de service Rapports de contrôle et de suivi du chantier	Phase de construction	DTRF	SSES/PFCCSL	PM
2.1.b.1.2., 2.1.b.3.4, Réaliser des échafaudages modernes pour la réalisation des travaux	Absence d'accidents dus à la chute d'ouvriers	Phase de construction	Entreprise	Bureau de contrôle	PM
2.1.b.2.1. 2.1.b.12.1. faire le câblage électrique, la plomberie, l'étanchéité, suivant les normes et principes en la matière	PV de contrôle et de suivi du chantier	Phase de construction			PM
2.1.b.3.2., 2.1.b.2.2, 2.1.b.12.2 Confier les travaux de BTP, le câblage électrique, la Plomberie à une ou des entreprises accréditées dans le domaine et expérimentées	Contrat de prestation de service	Phase de construction			PM
2.1.b.2.3. Respecter strictement les normes de la CEET dans le cadre du raccordement des bâtiments ;	PV de contrôle et rapport de suivi du chantier	Phase de construction			PM

Mesures d'atténuation/maximisation	Indicateurs	Échéanciers	Responsable de		COUT en FCFA
			Surveillance	Suivi	
2.1.b.3.1. fabriquer les briques, les mortiers (mélange sable + ciment + graviers + eau) suivant les normes de la maçonnerie ;	Absence de fissures ni de risque de chute d'édifice	Phase de construction	Entreprise	Projet PFCCSL	PM
2.1.b.3.7 Former les travailleurs aux premiers secours	Rapports de formation	Phase de construction	Entreprise	GNSP et projet PFCCSL	500.000
2.1.b.4.3 Veiller à prendre une police d'assurance à tous les engins camions de transport qui ont accès au chantier ;	Contrats d'assurance	Phase de construction	Entreprise	Projet PFCCSL, Police	PM
2.1.b.4.4, 2.1.b.6.4, Limiter la vitesse des véhicules suivant le code de la route(40km/h)	Absence de plaintes et de contravention de la police	Phases construction et exploitation		Projet PFCCSL	SC
2.1.b.5.13. 1.b.4.2. 3.3. b.1.1. Respecter les dispositions du décret sur le bruit en ce qui concerne les horaires	Absence de plaintes durant les travaux	Phase de construction		ANGE	SC
2.1.b.6.2. Sensibiliser les usagers du terrain de sport sur la présence du chantier ;	Absence de plainte et PV de sensibilisation	Phase de construction		Projet PFCCSL	100.000
2.1.b.6.5. Sensibiliser les employés sur les méfaits de la consommation de l'alcool et des stupéfiants.	Absence d'incident due à la consommation d'alcool et à la prise de stupéfiants	Phase de construction			20.000
2.1.b.7.1. Mettre des panneaux d'interdiction ;	Panneaux visibles et lisibles	Phase de construction			PM
2.1.b.7.2. 3.1.b.1.1. Sensibiliser les ouvriers et les usagers du terrain sur la bonne gestion des déchets et l'usage des latrines ;	Cahier des recettes et rapport de sensibilisation	Phase de construction			20.000
2.1.b.7.4. 3.1.b.1.1. Installer des bacs ou conteneurs sur le chantier pour la récupération des déchets ;	Nombre de bac à ordures disposés sur le site	Phase de construction			388.000
2.1.b.7.5. Sensibiliser les ouvriers et veiller à ce qu'ils fassent le tri des déchets de construction	Rapport de formation et propreté du site	Phase de construction			20.000
2.1.b.8.1. 2.1.a.2, Mettre l'éclairage nécessaire et suffisant sur le site	Nombre de lampes d'éclairage	Phase de construction			PM

Mesures d'atténuation/maximisation	Indicateurs	Échéanciers	Responsable de		COUT en FCFA
			Surveillance	Suivi	
2.1.b.8.2. Disposer d'un agent de sécurité au niveau sur le site.	Contrat de travail et cahier de présence	Phase de construction			PM
2.1.b.8.3. Sensibiliser les riverains sur les risques de vol et susciter la collaboration	Nombre de campagne de sensibilisation	Phase de construction	Coordination du Projet PFCCSL	ANGE et SSES/PFCCSL	100.000
2.1.b.9.1. Éviter le stockage de carburant au niveau des chantiers pendant les travaux ;	Absence de bidons et de jerricanes	Phase de construction	Entreprise	Projet PFCCSL	SC
2.1.b.2.4., 2.1.b.9.2. 2.1.b.9.4, 3.2.b.6.1., 3.2.a.6.2, Disposer d'équipements de lutte anti-incendie (d'extincteurs fonctionnels, bac à sable, plan d'évacuation) et former le personnel à leur utilisation ;	Nombre d'extincteurs et rapports de formation contenant liste et thématique	Phase de construction		Projet PFCCSL	1.000.000
2.1.b.9.3. 2.1.b.9.5. Initier des campagnes d'IEC sur l'interdiction de la consommation de l'alcool, de la drogue, de fumer sur le chantier.	Rapports d'incident et d'accident du chantier	Phase de construction		Projet	20.000
2.1.b.10.2. 2.1.b.11.1, 2.1.b.11.3, Procéder à la vérification : du type de gaz contenu dans les climatiseurs et autres appareils de froid avant leurs acquisitions et poses ; du type de rayonnement émis par les équipements et appareils avant leurs acquisitions et pose	PV de vérification et rapport de contrôle et suivi du chantier	Phase de construction	Bureau de contrôle	Projet, ANGE	SC
2.1.b.2.3. Respecter strictement les plans de plomberie et veiller à un raccordement des canalisations (pluviales et d'usage) aux fosses prévues à cet effet ;	Absence de fuite PV de contrôle du chantier	Phase de construction	Bureau de contrôle	ANGE	SC
2.2.b.1.1. Procéder à la rupture de contrat des employés conformément à la législation du travail	-PV de licenciement signés -Absence de plainte au prud'homme		Entreprise	DGPFT	PM
3.1a.1.2 respecter les procédures nationales du travail dans le cadre du recrutement du personnel ;	-Contrats de travail signés par toutes les parties, -Police d'assurance	Phase d'exploitation	CFCT	ANGE	PM
3.1.b.1.3. Faire les vidanges des véhicules et du groupe électrogène uniquement dans l'atelier/garage	Absence de pollution du sol par les huiles	phase	CFCT	ANGE	PM

Mesures d'atténuation/maximisation	Indicateurs	Échéanciers	Responsable de		COUT en FCFA
			Surveillance	Suivi	
3.1.b.1.4 Faire la maintenance régulière et veiller au bon fonctionnement des arrêts d'huile, des filtres à huile et durite	usagées	d'exploitation			
3.1.b.1.4. 3.1.b.1.4. Faire abonner le centre auprès d'une structure de pré-collecte et veiller à l'enlèvement régulier des DSM du CFCT	Contrat d'abonnement				PM
3.2.b.5.4. disposer de fûts de stockage des huiles de vidanges (véhicule et groupe) et veiller à leur bonne élimination	Absence de déversement d'huile et				50.000
3.1.b.1.5. 3.3. b.2.1. Disposer d'un magasin de stockage des huiles et des pièces aux normes requises	Magasin dédié et fonctionnel				PM
3.1.b.2.1. Entretenir les plants servant de ceinture de haies vives autour des aires de jeux du terrain de sport ;	Taux de réussite des plantes et haies mises en terre				PM
3.1.b.2.2. Sensibiliser les usagers du terrain de sport sur la phase pratique du CFCT ;	Absence de plainte				20.000
3.1.b.2.3. Baliser et respecter les espaces réservés à la pratique de la formation (manœuvres)	Balises Absence de plaintes				PM
3.1.b.2.4. 3.1.b.3.2. Procéder à une bonne mise en œuvre du plan de stationnement/circulation	Plan de circulation fonctionnel affiché				SC
3.1.b.3.1. Réguler par un agent la circulation à l'entrée et à la sortie des conducteurs	Présence de l'agent et contrat de travail				PM
3.2.a.4.1 Systématiser la formation au niveau des conducteurs du Togo	Texte réglementaire (décret/arrêté) pris	phase d'exploitation	DTRF	ANGE	PM
3.2.b.4.1. disposer d'une unité de sécurité du CFCT soit par contrat avec une société de gardiennage ou par un recrutement de gardiens ;	Contrat de gardiennage	phase d'exploitation	CFCT		PM
3.2.b.4.2. Veillez au bon fonctionnement de l'éclairage du CFCT	Nombre d'éclairage fonctionnel		CFCT		PM
3.2.b.5.1 Veiller au bon fonctionnement du système de	Absence de fuite ou de				PM

Mesures d'atténuation/maximisation	Indicateurs	Échéanciers	Responsable de		COUT en FCFA
			Surveillance	Suivi	
canalisation et d'assainissement	pollution				
3.2.b.5.2 Faire curer périodiquement les canalisations et système d'assainissement					PM
3.2.b.5.3 initier des campagnes d'IEC des usagers du CFCT pour le respect de l'hygiène et de la salubrité	Rapport d'IEC et constatation				20.000
3.2.b.5.4. initier des campagnes d'IEC sur l'économie d'eau et d'électricité					20.000
3.2.a.6.3 Disposer d'un plan d'urgence	Plan d'urgence et d'évacuation affiché			GNSP, ANGE	PM
4.2.b.1. Licencier selon les normes de travail	Lettre de licenciement			DTFP	PM
TOTAL DU COUT DES MESURES					**9.858.000**

SC= Sans Coût *PM= Pour Mémoire*

Tableau 14 : PGES DE LA CONSTRUCTION DES BUREAUX A LA DTRF

Mesures d'atténuation/maximisation	Indicateurs	Échéanciers	Responsable de		COUT
			Surveillance	Suivi	
1.3.a.1.1 Accorder la priorité au recrutement de la main d'œuvre locale pour les emplois non qualifiants	Pourcentage d'ouvrier sans qualification dans le personnel	Phases d'installation et de construction	Projet PFCCSL et entreprise	ANGE et SSES	SC
1.1.b.1.1. Déplacer les véhicules en panne stationnés contre le bâtiment existant et baliser le site	-Sites libérés -Absence de dégâts sur les véhicules	Phase installation	DTRF	SSES/PF CCSL	SC
1.1.b.1.1 Réguler la sortie et l'entrée des engins au sein de la DTRF	Absence d'accidents impliquant les véhicules du chantier	Phases d'installation et de construction	Projet PFCCSL et entreprise	ANGE et SSES	SC
1.1.b.2.2 2.1.b.4.3. Sensibiliser les employés de la DTRF (archives et session permis) et les usagers de la section permis et visites techniques sur les travaux et les délais	Rapports de séance de sensibilisation précisant les thématiques	Phase installation		ANGE	SC
1.1.b.2.2 2.1.b.3.5., 2.1.b.6.1. , 2.1.b.6.2 Baliser le chantier et mettre en place des panneaux de chantiers et de circulation (Sortie et entrée d'engins, attention travaux, Port d'EPI obligatoire)	Balises et panneaux visibles tout au long du chantier	Phases d'installation et de construction	Entreprise	ANGE et SSES	SC
2.1.b.8.1. 2.1.b.8.2. 2.1.b.10.1, Définir dans le DAO de recrutement et les cahiers des charges du Maitre d'œuvre la proscription des équipements utilisant les SAO ; émettant des rayonnements nocifs,	DAO et contrat de service	Phases d'installation et d'élaboration	DTRF	SSES/PF CCSL	SC
2.1.b.1.1, 2.1.b.1.3, 2.1.b.3.6. , Faire porter aux ouvriers les équipements de protection et mettre à la disposition du chantier une trousse médicale de premiers secours	Constatation de port effectif des EPI et présence de boites médicales de premiers secours	Phases d'installation et de construction	Entreprise	ANGE et SSES	PM
2.1.b.1.2. , 2.1.b.3.4., Réaliser des échafaudages modernes pour la réalisation des travaux	Absence d'accidents dus à la chute d'ouvriers	Phase de construction	Entreprise	SSES/PF CCSL	PM
2.1.b.1.3. Elaborer et mettre en œuvre un plan de secours	Plan affiché	Phase de construction	Entreprise	SSES/PF CCSL	PM
2.1.b.2.1. Informer à la veille les employés et usagers de la	Absence de plaintes et	Phase de	Entreprise	Bureau	20.000

Mesures d'atténuation/maximisation	Indicateurs	Échéanciers	Responsable de		COUT
			Surveillance	Suivi	
DTRF sur les travaux à fort risque d'émission de poussière	d'accidents	construction		de contrôle	
2.1.b.2.2. Veiller à éliminer les pertes de temps en vue de finir dans les meilleurs délais le gros œuvres ;	Chronogramme du chantier				SC
2.1.b.2.3. Respecter le planning des travaux et veiller à la diligence dans le paiement des acomptes à l'entreprise	Rapport d'avancement du chantier				SC
2.1.b.3.1. fabriquer les briques, les mortiers (mélange sable + ciment + graviers + eau) suivant les normes de la maçonnerie ;	Absence de fissures ni de risque de chute d'édifice		Entreprise	Projet PFCCSL	PM
2.1.b.3.2. 2.1.b.9.2., Confier les travaux de BTP, le câblage électrique, la Plomberie à une ou des entreprises accréditée dans le domaine et expérimentées;	Contrat de prestation de service	Phase de construction	Entreprise	Projet PFCCSL et CEET	PM
2.1.b.3.3. 2.1.b.5.4. Procéder au recrutement d'un bureau de contrôle ad'hoc pour le contrôle des travaux de pose et la qualité des équipements électriques ;	-Contrat de service -Rapports de contrôle et de suivi du chantier	Phase de construction	DTRF	Projet PFCCSL	PM
2.1.b.3.7 Former les travailleurs aux premiers secours	Rapports de formation		Entreprise	GNSP et projet PFCCSL	20.000
2.1.b.4.1. Mettre l'éclairage nécessaire et suffisant sur le site	Nombre de lampes d'éclairage		Entreprise	Projet PFCCSL	PM
2.1.b.4.2. Disposer d'un agent de sécurité au niveau du site.	Contrat de travail et cahier de présence		Entreprise	Projet PFCCSL	PM
2.1.b.5.1., 2.1.b.5.3,. 2.1.b.9.1, Faire le câblage électrique, la plomberie, l'étanchéité, suivant les normes et principes en la matière	PV de contrôle et de suivi du chantier		Entreprise	Bureau de contrôle	PM
2.1.b.5.4. 2.1.b.7.2. 2.1.b.7.4, Disposer d'extincteurs fonctionnels et former le personnel à leur utilisation ;	Nombres d'extincteurs et rapport de formation	Phase de construction et d'exploitation	Entreprise	GNSP et projet PFCCSL	PM
2.1.a.2.1. Respecter le plan d'aménagement	PV et rapport du suivi du chantier	Phase de construction	Entreprise	Bureau de contrôle	SC
22.1.b.6.5. 2.1.b.5.4. 2.1.b.7.3. Sensibiliser les ouvriers sur les comportements à adopter sur un chantier dans une administration	Rapport d'incident et d'accident du chantier		DTRF et entreprise	SSES/PF CCSL	20.000

Mesures d'atténuation/maximisation	Indicateurs	Échéanciers	Responsable de		COUT
			Surveillance	Suivi	
2.1.b.6.6. Doter les ouvriers de badges d'accès afin qu'ils peuvent travailler aisément même en week-end	Absence de plaintes de l'entreprise et des ouvriers				20.000
2.1.b.7.1. Éviter le stockage de carburant au niveau des chantiers pendant les travaux ;	Absence d'incendies et d'explosion		entreprise	DTRF	SC
2.1.b.9.3. Respecter strictement les plans de plomberie et veiller à un raccordement des canalisations (pluviales et d'usage) aux fosses prévues à cet effet ;	-Absence de fuite -PV de contrôle du chantier	Phase de construction	Entreprise	Bureau de contrôle	SC
2.1.b.9.4, 2.1.b.10.2. 2.1.b.10.3. Procéder à la vérification de la qualité des travaux, des types de gaz contenu dans les climatiseurs et autres appareils de froid avant leurs acquisitions et poses ; des types de rayonnement émis par les équipements et appareils avant leurs acquisitions et pose et à la qualité des équipements ;	-Rapport de suivi de chantier -PV de constatation de malfaçons ou de conformité		Bureau de contrôle	DTRF et Projet	SC
1.3.b.11.1 Développer une IEC sur les IST/VIH au niveau des ouvriers et mettre à disposition des préservatifs	PV de sensibilisation	phases de Construction et d'exploitation	DTRF	SSES/PF CCSL	20.000
2.2.b.1.1. Procéder à la rupture de contrats des employés conformément à la législation du travail	-PV de licenciement signés -Absence de plainte au prud'homme	Phase de construction	Entreprise	DGPFT	PM
3.1.a.1.1. Procéder à une bonne mise en œuvre du plan de stationnement/circulation	Absence de conflits d'usage du parking		DTRF	SSES/PF CCSL	SC
3.1.b.1.2. 3.1.b.1.1, Disposer des poubelles autour du bâtiment et veiller à leur usage et à l'enlèvement régulier des DSM	Nombre de conteneurs de collecte des déchets	Phase d'exploitation		ANGE et SSES/PF CCSL	518.000
3.1.b.1.3. Disposer de fûts de stockage des huiles de vidanges (véhicule et groupe) et veiller à leur bonne élimination	Nombre de conteneurs de collectes des déchets				50.000
3.1.b.1.4 Faire les vidanges des véhicules uniquement dans l'atelier/garage	Absence de pollution du sol due aux huiles usagées				PM
3.1.b.1.5. Faire la maintenance régulière et veiller au bon fonctionnement des arrêts d'huile, des filtres à huile et durites					PM
3.2.b.2.1 Veiller au bon fonctionnement du système de	Absence de fuite ou de	phases de			SC

Mesures d'atténuation/maximisation	Indicateurs	Échéanciers	Responsable de		COUT
			Surveillance	Suivi	
canalisation et d'assainissement	pollution	Construction et d'exploitation			
3.2.b.2.2 Faire curer périodiquement les canalisations et système d'assainissement		Exploitation			PM
3.2.b.2.3 Initier des séances d'IEC sur l'économie de l'eau et de l'électricité	Facture d'eau et d'électricité				10.000
3.2.b.3.1. Doter le bâtiment d'équipement de lutte contre les incendies (extincteurs, bacs à sable, etc.)	Nombres d'extincteurs disposés dans le bâtiment	Phase d'exploitation			1.000.000
3.2.b.3..2 Former le personnel à la lutte contre les incendies et faire des simulations sous le contrôle du GNSP ;	Rapport de formation et de simulation			GNSP	500.000
3.2.b.3.3 Disposer d'un plan d'urgence et d'évacuation	Plan d'urgence et d'évacuation affiché				PM
TOTAL DU COUT DES MESURES					2.178.000

SC= Sans Coût *PM= Pour Mémoire*

Le total du coût des mesures s'élève à **douze millions trente-six mille (12.036.000)** francs CFA**.**

CHAPITRE VII : PROGRAMME DE SURVEILLANCE ET DE SUIVI ENVIRONNEMENTAL

7.1. Plan de surveillance de la mise en œuvre des mesures

7.1.1. Caractéristiques du programme de surveillance

Le programme de surveillance est conçu pour observer l'évolution de l'efficacité des mesures de protection environnementale préconisées ainsi que la surveillance des impacts résiduels. Il est du ressort du projet PFCCSL (coordination du projet lui-même) en tant que maître d'ouvrage, de ses maîtres d'ouvrage délégués, de ses maîtres d'œuvre (entreprise). Les mesures proposées pour l'atténuation et/ou la compensation des impacts prévus sur les milieux biophysique et humain ainsi que celles relatives aux risques susceptibles de se manifester devront être rigoureusement surveillées afin de voir leur efficacité.

L'échéancier de la surveillance s'étale sur toutes les phases de réalisation du projet précitées : Installation, construction, exploitation et fin de projet. Les impacts les plus importants sont attendus pendant la phase installation et de construction, tandis que les grands risques sont étalés sur l'ensemble des phases.

La surveillance se fera par des visites de sites, des observations directes des éléments mis en observation. Des fiches techniques sous forme d'imprimés à remplir comportant les informations suivantes seront élaborées et utilisées par le chargé de surveillance : éléments en surveillance, lieu, date, impacts et risques identifiés, mesures proposées par l'étude d'impact environnemental et social, efficacité de la mesure, évolution de l'état des éléments environnementaux, observations et recommandations.

7.1.2. Liste des éléments nécessitant une surveillance

Dans le milieu biophysique, les éléments à surveiller sont : (i) la salubrité et la qualité du sol ; (ii) la qualité de l'air ; (iii) la qualité des eaux de ruissellement sur le site, (iv) la solidité de la fixation du pylône et le fonctionnement des équipements annexes. Les éléments du milieu humain concernés par le programme de surveillance sont : (i) la santé des employés et des riverains; (ii) les sources de dangers; (iii) les biens susceptibles d'être touchés; (iv) les EPI adaptés mis à la disposition des employés et leur port effectif; (v) la réalisation des séances de sensibilisation et des renforcements de capacités; (vi) le comportement des jeunes filles et dames du milieu vis-à-vis des employés du projet en rapport avec les IST-VIH/SIDA; (vii) les carnets de déclaration à la CNSS et à d'autres polices d'assurance ; (viii) le comportement de la population riveraine.

7.1.3. 10.3. Contrôle de la mise en œuvre du PGES et du PGR

Le contrôle est une tache régalienne qui relève des compétences du Ministère de l'Environnement et des Ressources Forestières qui le réalise par l'entremise de l'Agence Nationale de Gestion de l'Environnement (ANGE). Suite au rapport du Promoteur sur la gestion environnementale du projet, un comité de contrôle et suivi devra être mis en place par le MERF afin de procéder à la vérification sur le terrain. Toutefois, des visites inopinées du site pourront également être entreprises par l'ANGE. En cas d'apparition

d'un problème environnemental ou social grave non prévu ; une visite extraordinaire sur le site s'avérerait indispensable. Un audit pourra être commandité à cet effet.

7.1.4. Parties prenantes et renforcement de leurs capacités

Les principales parties prenantes au processus d'EIES simplifiées du projet sont : l'ANGE, Le Ministère des infrastructures et des transports, la Mairie de Lomé, la Délégation spéciale de la Mairie de Lomé, le Chef quartier de Nukafu, les services de sécurité, les Sapeurs-Pompiers, l'Inspection Régionale du Travail ; la Direction Régionale de la Santé, la Direction des transports terrestres et ferroviaires. Toutes ces parties prenantes ont besoin d'une campagne d'Information, d'Éducation et de Communication sur les impacts aussi bien positifs que négatifs, de même que sur les risques du projet. Les mesures prévues dans le PGES et le PGR qui seront prises en compte à moyen et long termes devront être communiquées.

Dans le cadre de ce projet, les études n'ont pas révélé la destruction d'habitations, ni d'expropriation des propriétaires terriens, ainsi, aucun Plan d'Action de Réinstallation(PAR) des populations pour des cas de déplacement n'a été envisagé.

7.1.5. Cadre institutionnel de mise en œuvre du PGES et renforcement de capacités

Le cadre institutionnel de mise en œuvre du PGES doit être assuré par la coordination du projet directement à travers son Environnementaliste et ceci pour des raisons d'efficacité et de pérennité de l'intégration des questions environnementales dans la mise en œuvre du projet. L'analyse de la coordination du projet PFCCSL montre qu'il n'est pas prévu dans le personnel , un environnementaliste. Le recrutement du personnel étant en cours et en attendant qu'un spécialiste en sauvegarde environnementale et sociale ne soit recruté, il est suggéré au projet de solliciter de mettre dans le DAO de recrutement du Bureau de contrôle la présence d'un environnementaliste qui doit veiller à la mise en en œuvre des activités de compensation et de maximisation.

L'ANGE étant la structure nationale en charge du suivi environnemental des PGES, elle est impliquée dans le cadre du suivi global du PGES. Mais au vue de son effectif restreint et vue les périodicités et la célérité du suivi et de la surveillance, il est important qu'une bonne entente soit trouvée avec elle pour que le suivi des activités du projet ne souffre de l'exécution prioritaire des activités du PTA de l'ANGE. Il est suggéré de voir la possibilité de mise à disposition de moyens à l'ANGE pour s'assurer la régularité du son suivi environnemental et social.

7.2. Suivi environnemental et social du projet

L'étude d'impact environnemental et social a permis de décrire un certain nombre d'impacts et de risques sur des composantes biophysiques et humaines. Pour cette raison, il s'avère nécessaire d'élaborer un plan de suivi environnemental et social sur l'ensemble des différentes phases du projet. (cf. tableau du canevas)

Le suivi environnemental et social a pour but de s'assurer du respect par le promoteur :

- des mesures proposées dans l'EIES simplifiée, notamment les mesures d'atténuation et de compensation des impacts; des dispositions fixées par la loi n°2008-005 du 30 mai 2008 portant la loi-cadre sur l'environnement, la loi n°2006-010 du 13 décembre 2006 portant code du travail au Togo, la loi n°2009-007 du 15 mai 2009 portant code de la santé publique en République togolaise, etc. qui constituent des engagements en matière de gestion du cadre de vie des populations, de sécurité, d'hygiène, de santé publique, de protection de l'environnement et des ressources naturelles ;
- le décret N° 67-228 du 24/10/67 relatif à l'urbanisme et au permis de construire dans les agglomérations ; le décret n˚98-034 de février 1998 portant organisation et fonctionnement de l'Autorité de Réglementation, des décrets et les arrêtés relatifs aux EIES et les textes relatifs à la préservation des ressources naturelles au Togo ;
- Des engagements pris par le Togo au niveau international.

Ainsi, le plan de suivi décrit certains éléments devant faire l'objet de suivi, les méthodes ou dispositifs de suivi, les responsabilités de suivi, la période et la fréquence de suivi.

7.2.1. Éléments et objets de suivi

Le suivi devra inclure l'effectivité de la mise en œuvre des mesures d'atténuation et de compensation des impacts retenues dans le PGES. Et pour cela, il faudra être diligent en le faisant suivant des modalités et des fréquences bien définies.

En effet, le projet doit présenter tous les deux (02) mois, aux phases d'installation, de construction et d'exploitation **un rapport sur la gestion environnementale et sociale du proje**t, notamment la mise en œuvre du PGES. Ce rapport de gestion environnementale devra comporter les éléments suivants :

- Apparition de l'impact (Oui/Non) ;
- Si oui, Nature (Positif/Négatif) ;
- Lieu de l'apparition de l'impact ;
- Intensité ;
- Étendue ;
- Durée ;
- Importance ;
- Mesures d'atténuation du PGES mise en œuvre (Oui/Non);
- Si Oui, préciser l'efficacité de la mesure (Oui/Non) ;
- Si la mesure est inefficace, donner les raisons ;
- Solution corrective ;

Si aucune mesure d'atténuation ou de compensation n'est mise en œuvre, donner les raisons.

Tableau 15 : Canevas du plan de surveillance, contrôle et suivi de l'environnement

Éléments de suivi	Tâches de suivi	Structure de supervision de la mise en œuvre des mesures environnementales sous l'autorité du Projet de facilitation
Sols	- Contrôle de l'encombrement et de la salubrité du site ; - Contrôle de la gestion des déchets ; - Surveillance des pollutions par rejet d'huiles et de carburant au sol ; - Surveillance de la construction du modèle de latrines prévu à Nukafu, - Vérification de l'étanchéité du système de drainage des eaux pluviales et des eaux vannes et leur bon raccordement aux fosses septiques	- Agence Nationale de Gestion de l'Environnement (ANGE) - Direction des transports routiers et ferroviaires (DTRF) - Services techniques compétents
Eaux	- Surveillance des activités d'utilisation des ressources en eaux ; - Contrôle du fonctionnement des canalisations des eaux pluviales et usées	- ANGE - DTRF - Services techniques compétents
Air	- Contrôle des seuils d'émission de bruits par les groupes électrogènes et les autres engins ; - Contrôle du niveau d'émission des fumées, gaz et poussières ; - Surveillance de la collecte des déchets sur les chantiers	- ANGE - DTRF - Services techniques compétents
paysage / Flore / petite Faune	- Suivi de l'évolution de l'espace vert du site.	- ANGE, DTRF, Services techniques compétents
Employés et Populations	- Contrôle du programme d'embauche et de recrutement de la main d'œuvre locale ; - Suivi de l'efficacité des mesures de sensibilisation ; - Suivi de l'évolution du comportement des personnes riveraines	- ANGE - MIT - Services techniques compétents
Infrastructures, et équipements	- Recrutement d'un bureau de contrôle ou d'un expert en contrôle de chantier pour le Suivi de la qualité des constructions et des équipements acquis ; - Définition dans le DAO de recrutement et les cahiers des charges du Maitre d'œuvre la proscription des équipements utilisant les SAO ; émettant des rayonnements nocifs et préférer des équipements et émettant de radiations nocives ; - Suivi de l'état neuf et la qualité des équipements et appareils ; - Contrôle des gaz de rechargement des équipements de froid ;	- ANGE - DTRF - Services techniques compétents

Éléments de suivi	Tâches de suivi	Structure de supervision de la mise en œuvre des mesures environnementales sous l'autorité du Projet de facilitation
Mesures liées à la santé-sécurité des employés et populations	- Contrôle de l'existence des signalisations appropriées aux bons endroits sur les sorties et entrées de véhicules et sur le chantier durant les travaux ; - Respect de la législation du travail : fourniture et port des Équipements de Protection Individuels (EPI) adaptés ; - Contrôle de la mise en œuvre des mesures d'évitement de conflits avec les riverains, les sportifs ; - Contrôle de la mise en œuvre des mesures d'évitement de la prostitution et des infections aux IST- VIH/SIDA ; - Contrôle de l'existence des documents de souscription des employés à la CNSS et des documents des autres types d'assurances nécessaires ; - Disponibilité de consignes de sécurité en cas d'accidents et de la police d'assurance souscrite par l'entreprise ; - Respect des mesures d'hygiène sur les chantiers ; - Contrôle du niveau de sensibilisation du personnel par rapport aux risques chimiques, d'incendie, de vol, etc. ; - Surveillance des fuites de carburant au niveau des groupes électrogènes et véhicules ; - Contrôle de l'efficacité du plan de gestion du danger, de la vulnérabilité, des risques et de secours	- ANGE - DTRF - Services techniques compétents

En outre, le suivi concernera l'analyse de l'évolution de certains récepteurs d'impacts (milieu naturel et humain) affectés par ce projet. Dans le cas présent, il s'agira essentiellement pour les impacts de :

- l'évolution de l'encombrement et de la salubrité du site ;
- l'évolution de la pollution du sol, des eaux et de l'air ;
- l'évolution du comportement des employés, des usagers et des riverains par rapport aux nuisances olfactives et sonores au cours des différentes phases du projet ;
- l'évolution des haie-vive de protection et de l'espace vert mis en place sur le site surtout sur le site de Nukafu ;
- le redimensionnement du terrain de sport et des espaces adjacents ;
- etc.

Dans le cadre de ce projet, le suivi consistera aussi à appréhender de façon continue, l'évolution des différents dangers et de la vulnérabilité des personnes et des biens pour éviter et/ou gérer au mieux :

- les risques d'accidents de circulation ;
- les risques d'accidents de travail (chute, blessures ouvertes, coupures, d'électrocution, etc.) ;
- les risques d'incendie lié à l'usage de produits inflammables ;
- les risques de prostitution et d'infections aux IST- VIH/SIDA ;
- les risques d'atteinte à la Santé et à la Sécurité ;
- les risques de vol d'équipements, pièces sur les installations, etc. ;
- les risques de rejet des Substances Appauvrissant la couche d'Ozone (SAO) et de substances cancérigènes ;
- etc**.**

CONCLUSION

L'étude d'impact environnemental et social des travaux de construction du CFCT et des bureaux de la DTRF a permis de présenter le contexte et la justification des dits travaux et de donner les raisons qui ont motivé l'étude. Dans ce sens, il faut signaler que ce projet représente un enjeu non négligeable en termes de facilitation du transport et des services logistiques. Le rapport de la présente étude s'est ensuite intéressé à la méthodologie utilisée ; aux cadres politique, juridique, institutionnel et normatif. L'état de référence (état initial) a décrit en détail les milieux biophysique et humain qui interagiront avec les activités du projet.

Ce travail a permis de montrer que le projet aura indéniablement des impacts fortement positifs pour le promoteur et la population. Toutefois des impacts négatifs sur les ressources biophysiques et surtout sur les aspects humains apparaîtront aussi bien durant les phases d'installation et de construction ainsi qu'à celle de l''exploitation.

Par ailleurs, des risques tels que ceux d'accidents de travail, de circulation, d'incendie, de vol, d'atteinte à la santé et à la sécurité des personnes et même des riverains, d'explosion sont probables. Néanmoins l'ensemble de ces impacts négatifs et risques inhérents au projet seront évités, atténués, corrigés et /ou compensés à travers des mesures appropriées proposées.

En vue d'une bonne gestion environnementale du projet, le Plan de Gestion Environnementale et Sociale (PGES) prévu contient des mesures appropriées qui devront être effectivement mises en œuvre. La surveillance et le suivi réguliers de la mise en œuvre de ce plan de la part du promoteur ; le contrôle et le suivi de la part de l'Agence Nationale de Gestion de l'Environnement doivent être également rigoureusement appliqués durant toutes les phases du projet.

Le budget global de mise en œuvre du plan de gestion environnementale et sociale se chiffre à environ **douze millions trente-six mille (12.036.000)** francs CFA soit deux millions cent soixante-dix-huit mille (2.178.000) FCFA pour la construction des bureaux à la DTRF et neuf millions huit cent cinquante-huit mille (9.858.000) FCFA pour le CFCT. Ces Coûts n'intègrent pas le recrutement d'un environnementaliste pour le suivi et la surveillance de la mise en œuvre des activités du PGES avec rapport périodique adressés à l'ANGE.

LA BIBLIOGRAPHIE

1. ADJOUSSI P.(année) changement climatique global : évaluation de l'évolution des paramètres climatiques au Togo, mémoire de maîtrise en Géographie à l'UL, 126pg.
2. AFD : (2014) : Ville de Lomé : plan guide, 108pg ;.
3. AFDB (2014) : Le secteur des transports au Togo : Bref Aperçu, 42pg.
4. AMLALO S. M. et. GATOWONOU T. K(année): l'organisation administrative de Lomé de 1897 à nos jours, 13 pg.
5. Anonyme : le secteur du transport, 11pg.
6. Banque mondiale (1995) : Documentation et formation sur l'approvisionnement en eau et l'assainissement à faible coût. 190 pages.
7. Banque mondiale, (1996). Vers un développement durable du point de vue de l'environnement en Afrique Centre – Ouest, Div-Agric et env. Dépafrique, 111p.
8. Banque mondiale, (1999), 1. OP/BP 4.01 "Environnemental Assissent".r .
9. Banque mondiale, (1999), 2. OP/BP 4.11 "Cultural Property", août 1999.
10. Banque mondiale, (2001), 1. OP/BP 4.04 "Natural Habitats", juin 2001.
11. Banque mondiale, (2001). Mainstreaming Safeguard Policy Compliance within Community–Driven Development Initiatives (CCDs), in worldBank Funded Operations.
12. Cerea & Kudat (eds) (1987). Social Analysis for Investment Projects: Rationale, Content and methods. ESSD Monograph 16, Word Bank, Washington D.C.
13. DGSCN (2011) : résultats provisoires du 4ème recensement général de la population et de l'habitat, 12 pg.
14. KOITA ,Younoussa (année): La situation générale des opérations de transport sur les corridors de la Communauté Economique Des Etats de l'Afrique de l'Ouest (CEDEAO), 11pg
15. GUEZERE, Assogba(année): : Petites et moyennes villes et développement local au Togo: Quelle nouvelle armature urbaine au service de l'espace rural ?, N-AERUS XI, 14pg
16. IFC(année): - Environmental Health, and Safety General guidelines.
17. IFC(année): - Environmental, Health, and Safety Guidelines for Ports, Harbours, and Terminals ;
18. IFC (année): -Performance Standard 1 -Social and Environmental Assessment and Management Systems.
19. MIT (2015) : Politique Nationale des transports pour la période 2016-2030, 149pg.
20. N'Guessan ,N'Guessan (année): : Amélioration du transport de transit en Afrique de l'Ouest, communication lors de la première session du comité intergouvernemental préparatoire de la conférence ministérielle internationale sur la coopération en transport de transit, 47pg.
21. NABEDE L. (2014) : Contribution à la politique des sports de mains au TOGO : Proposition d'un Palais des sports à Lomé, 141 pages.
22. OLADOKOUN W. (2012) : dynamique foncière et enjeux socio-économiques en milieu périurbain D'atakpame au Togo, 24pg.

ANNEXE

Annexe 1 : TDR DE L'EIES simplifiée

MINISTERE DE LA PLANIFICATION DU DEVELOPPEMENT

SECRETARIAT GENERAL

DIRECTION GENERALE DE LA MOBILISATION DE L'AIDE ET DU PARTENARIAT

COORDINATION DU PROJET DE FACILITATION DU COMMERCE ET COMPETITIVITE DES SERVICES LOGISTIQUES
(PROJET COMPETITIVITE)

REPUBLIQUE TOGOLAISE
Travail-Liberté-Patrie

Elaboration d'une Etude d'Impact Environnemental et Social(EIES) simplifiée

Terme de Reference

1. MISE EN CONTEXTE DU PROJET

1.1. Présentation du projet

Le projet de réhabilitation et d'aménagement d'un centre de formation des conducteurs et de bureaux consistera à la mise en place

- des ouvrages adaptés aux différents types d'usager identifiés par le projet d'appui à la Facilitation du Commerce et à l'Amélioration de la Compétitivité des Services Logistiques,
- des ouvrages permettant une utilisation saine et hygiénique des locaux : ouvrages d'assainissement et de drainage, de revêtement du sol, des blocs sanitaires, l'aménagement des aires de circulation, etc.

1.2. Présentation du Promoteur

Le promoteur du projet est la Direction des Transports terrestres et ferroviaires qui à travers une convention avec la Banque mondiale exécutera le projet en partenariat avec les transporteurs.

1.3. Contexte et raison d'être du projet

1.3.1. Objectifs

- Objectif général et justification du projet

L'objectif principal du projet est de faciliter l'accès aux services de transport à la population afin de promouvoir le développement du commerce et l'économie nationale.

- Objectifs spécifiques

Les objectifs spécifiques tournent autour des activités du projet qui sont les suivants:

- Améliorer l'accès des populations au transport,
- Fournir un transport confortable, fiable et sécurisé aux populations,
- Permettre et faciliter l'accès des populations aux services sociaux de l'éducation, de la santé,
- Réduire la pauvreté au sein de la population,
- Améliorer les conditions de vie des populations et le développement humain.

1.3.2. Contexte et justification

Le secteur des transports joue en général deux rôles de base, dans le développement :

Il est un support et un catalyseur du développement des autres secteurs socio-économiques, accompagnant et facilitant ce développement. Le transport est pour le fonctionnement et le développement des différents systèmes socio-économiques, ce qu'est le système sanguin pour le corps humain.

Il va au-delà du facilitateur, du support et de l'accompagnateur, des secteurs productifs et sociaux, lorsqu'il déploie une capacité « propre » à produire des richesses par des activités de transport particulières, en menant par exemple des actions offensives de positionnement sur le marché régional et international de transport (transit et transbordement portuaires, hub aéronautique et transit aérien, corridor communautaire de transit terrestre, cabotage communautaire, etc..);

Le secteur des transports est un secteur fondamental pour la réduction de la pauvreté, l'amélioration des conditions de vie des populations, et le développement humain. Le transport a le rôle primordial de permettre et faciliter l'accès des populations aux services sociaux tels que l'éducation, la santé, …, .

Actuellement, l'embarquement se fait dans les gares routières publiques, par imposition d'un système de tour de rôle pour le chargement des véhicules, le voyageur n'a pas le choix de son véhicule, ni du conducteur, ni du transporteur. Outre que ce système de tour de rôle encourage le vieillissement et la vétusté des véhicules de transport public de voyageurs, le voyageur subit l'inconfort et l'insécurité de certains véhicules.

Les résultats d'une étude de besoin de renforcement de capacité pour le secteur des transports routiers ont montré que

- le permis de conduire C, D et E s'obtient sans formation ni épreuve pratique, « l'apprentissage » avec un conducteur état la référence actuelle en la matière, et que sur près de 600 auto-écoles répertoriées seules 4 sont agrées par l'administration,
- Aucune auto-école n'assure de formation pratique à la conduite pour le permis E par défaut de véhicule-école adapté,
- Il n'y a pas de certificat d'enseignement à la conduite et à la sécurité routière,
- Il n'y a pas de licence de transporteur marquant clairement la spécificité de l'entreprise dans sa nature de transporteur,
- Il n'y pas de certificat de compétence pour les dirigeants transporteurs.

Pour remédier à cette situation, il a été proposé de :

- définir un cadre de licence pour les entreprises de transport (entreprise de transport pour compte d'autrui) et pour les autorisations de transport des véhicules (carte d'exploitation),
- définir un cadre de compétence professionnelle pour les dirigeants d'entreprise de transport (« CPC Manager »),
- définir un cadre de validation d'expérience acquise pour les dirigeants d'entreprises de transport (Validation des Acquis de l'Expérience en France),
- définir un cadre de compétence professionnelle des conducteurs,
- explorer l'établissement d'une convention collective,
- définir un cadre d'agrément pour les formateurs,
- mettre à niveau le système pédagogique et technique.

Actuellement, en matière d'infrastructures, la Direction des Transports Terrestres et Ferroviaires ne dispose pas de locaux propres, aussi bien à Lomé qu'à l'intérieur du pays pour pouvoir rendre un service adéquat et efficace aux professionnels du métier des transports tant sur le plan organisation et technique que sur le plan de renforcement de capacité.

Aujourd'hui, la Direction des Transports Terrestres et Ferroviaires, a obtenu un appui de la Banque mondiale pour financer le Projet de réhabilitation et d'aménagement d'un centre de

formation des conducteurs à Lomé. Ce projet aura des impacts sur l'environnement biophysique et humain. C'est pourquoi, une partie des fonds pour financer le coût du projet sera utilisée pour l'Etude d'Impact Environnemental et Social (EIES) simplifiée du projet.

2. BUT ET OBJECTIFS DE L'ETUDE D'IMPACT

Les présents Termes de Références (TdR) visent à définir les principaux points de l'Etude d'Impact Environnemental et Social du projet ainsi que la portée des missions confiées au Consultant dans le cadre du processus de l'analyse environnementale et de la délivrance du certificat de conformité environnementale par les autorités administratives compétentes.

Le but de l'étude est d'identifier et d'évaluer les impacts potentiels et les risques du projet sur les populations notamment riveraines du site mais surtout sur l'environnement afin de garantir sa durabilité.

De manière spécifique, il s'agira de :

- identifier et d'évaluer les impacts potentiels positifs et négatifs du projet dans la zone,
- identifier et évaluer les risques,
- proposer des mesures d'atténuation et/ou de compensation pour les impacts négatifs et des mesures de renforcement des impacts positifs,
- proposer des mesures de prévention des risques,
- élaborer un plan de gestion environnementale et sociale(PGES),
- Elaboration d'un plan de gestion des risques(PGR),
- élaborer un programme de surveillance et de suivi environnemental.

3. PRESTATIONS DEMANDEES

3.1. Cadre politique, juridique et institutionnel

Le Consultant rappellera brièvement le cadre politique, juridique et institutionnel en matière de l'environnement applicable au présent projet (Conventions, lois, décrets, arrêtés, etc.) en République togolaise tout en mettant l'accent sur les conventions qui ont un lien direct avec la nature des travaux. Il veillera par ailleurs, à mentionner les politiques de sauvegarde environnementale et les procédures de la Banque mondiale. Il devra également rappeler :

- les textes législatifs et réglementaires en matière de protection de l'environnement,
- les textes liés à la gestion des déchets, à l'assainissement, à la décentralisation, au foncier, à la santé et sécurité des employés et des riverains,
- la définition de la responsabilité de toutes les institutions qui seront impliquées dans l'exploitation et la mise en œuvre des résultats de l'Etude d'Impact Environnemental et Social.

3.2. Description du milieu récepteur

Cette description comporte les deux tâches suivantes:

- Délimiter les zones d'influence directe et indirecte du projet et présenter la localisation géographique,
- Faire une description et une analyse aussi claire et simple de l'état initial du milieu récepteur du projet en mettant l'accent sur :

- L'environnement physique **:** relief, réseau hydrographique, géologie (formations géologiques traversées), types de sols, paysage, climat (pluviométrie, évapotranspiration, températures, ensoleillement, les vents), qualité de l'air, les facteurs de risques de catastrophes naturelles, et de changement climatique, etc.

- *L'environnement biologique* : Végétation (les différentes formations végétales, les espèces végétales menacées….), faune (les différents habitats de la faune traversés et la présence ou non des espèces rares, endémiques ou menacées de disparition), écosystèmes fragiles et ou menacés, zones sensibles, (rivières, les zones humides,), etc.
- *Le paysage* : description de la forme des paysages, de leurs qualités visuelles ainsi que de leurs valeurs récréatives, sites d'intérêt particulier et archéologique, etc.

- *L'environnement humain*, *socio–culturel et économique*: Les données sociodémographiques, culturelles, éducatives et sanitaires de la zone du projet seront exposées. Les modes d'habitat de la zone, ainsi que leur état d'accès aux services des transports et leurs impacts sur le système de production de même que le degré de dépendance des populations vis-à-vis du milieu, seront également examinées. Les activités économiques (agriculture, transport, commerce, services et autres activités présentes dans la zone du projet) les profils socio-économiques de la population concernée (catégories socioprofessionnelles et types d'activités, etc.), les sites culturels, archéologiques et cultuels (cimetières, lieux sacrés…..), susceptibles d'être affectées par celui-ci, feront l'objet d'un inventaire et d'une analyse qui seront intégrés dans le rapport de l'étude d'impact sur l'environnement. Le contexte foncier et l'occupation des sols seront aussi exposés.

A cet effet, le consultant réalisera une étude socio-économique sommaire de la zone du projet. Pour ce faire, en se basant sur les résultats des études socioéconomiques existantes, le Consultant procédera à des enquêtes complémentaires auprès des chefs de ménage, des gérants des activités économiques, des infrastructures sociales et des équipements collectifs, ainsi qu'auprès transporteurs situés dans la zone du projet pour :

- une catégorisation socioéconomique des habitants de la zone du projet,
- une classification des activités économiques, des équipements socioculturels, des infrastructures liées au transport et des habitants situés dans la zone du projet,
- l'établissement d'une liste des desiderata et des attentes des populations de la zone du projet.

3.3. Description des variantes

Le Consultant déterminera les différentes variantes du projet: qui tiendront compte des différents écosystèmes, des agglomérations et des aménagements futurs. Il sélectionnera ensuite la ou les variantes les moins dommageables à l'environnement et aux biens qu'il décrira , analysera et classifiera.

3.4. Evaluation des impacts et des risques de la variante sélectionnée

3.4.1. Analyse des atteintes existantes à l'environnement

Bien avant l'étude des impacts du projet, le consultant devra mettre en évidence les atteintes existantes à l'environnement. L'attention sera portée sur les incommodités et les nuisances dans le périmètre de l'étude d'impact. Seront décrits les nuisances sonores ou les rejets d'eaux usées et autre effluents à ciel ouvert ou encore les atteintes affectant la zone du projet.

L'objectif étant, à partir de cette description, de montrer dans les phases ultérieures de l'étude d'impact environnemental en quoi le projet est susceptible d'introduire des déséquilibres ou des déstructurations ou alors des incidences bénéfiques sur l'organisation socio-économique (changement des statuts sociaux et des modes de vie, bouleversement des valeurs, des croyances et des groupes sociaux).

3.4.2. Identification et analyse des impacts de la variante sélectionnée

Cette partie de l'étude comporte une analyse des conséquences prévisibles directes et indirectes du projet sur l'environnement et, en particulier, sur les ressources et milieux naturels, sur les sites et les paysages, les équilibres biologiques, le cadre de vie de la population sur l'hygiène, et la salubrité publique et sur la commodité du voisinage (conséquences du bruit, des vibrations, des odeurs et des émissions lumineuses et autres).

On distinguera les atteintes réversibles de celles qui ne le sont pas. A cet égard, le consultant déterminera avec une matrice simple et claire, les composantes environnementales susceptibles d'être affectées par les activités du projet. Le Consultant devra identifier et étudier les impacts potentiels (négatifs et positifs) de la variante sélectionnée sur les milieux naturels et humains. Il s'agira des impacts directs et indirects attendus aussi bien des phases de préparation, de construction que de celles de l'exploitation. Une distinction devra être alors établies dans l'évaluation des impacts selon leurs conséquences (positives et négatives) et selon leur période d'action (phase préparatoire, période de construction, ou au moment de l'exploitation).

3.4.3. Impact sur l'environnement naturel du projet :

Cette évaluation d'impact du projet sur le milieu naturel de la zone d'implantation projet, comportera notamment :

- L'impact sur la fore, la faune, les écosystèmes et la biodiversité,
- L'impact sur les ressources en eau (de surface et souterraines),
- L'impact sur la qualité de l'air,
- L'impact sur la qualité du sol,
- L'impact sonore,
- L'impact sur le paysage.

A chaque impact potentiel, le Consultant identifiera les incertitudes et les probabilités d'occurrence.

3.4.4. Impacts sur le milieu humain du projet :

Cette partie de l'étude indiquera les impacts des travaux sur les populations de la zone d'implantation projet. Elle devra notamment procéder aux investigations suivantes :

- Identifier et évaluer les impacts du projet sur la santé et la sécurité de la population de la zone pendant toutes les phases du projet,
- Identifier et évaluer les impacts du projet sur les systèmes de production et l'économie.

Ici, on se focalisera sur :

- l'impact sur l'occupation du sol : la finalité est de déterminer l'effet de l'implantation sur l'organisation de la zone,
- l'impact sur l'environnement socio-économique: il s'agit de savoir dans quelle mesure l'implantation est de nature à changer le caractère du milieu sur le plan socio-économique. On examinera à la fois les impacts négatifs et les impacts positifs,
- l'impact sur l'organisation sociale de la population : ceci concerne les populations caractérisées par des modes d'organisation sociale susceptibles d'être bouleversées par l'implantation du projet.

A chaque impact potentiel, le Consultant identifiera les incertitudes et les probabilités d'occurrence.

Le Consultant procédera à l'examen de la pertinence et de la suffisance des données et des informations fournies par le promoteur et des compléments éventuels, notamment :

- les principaux types de déchets solides, liquides, pâteux ou gazeux générés par les phases de construction et d'exploitation du projet ainsi que les possibilités de récupération et de traitement sur le territoire togolais ou à l'étranger,
- les normes de sécurité relatives au personnel exploitant,
- toutes autres informations allant dans le sens de la protection de la population de la zone contre les risques d'accidents liés aux travaux de construction et à l'exploitation du projet.

3.4.5. Identification , analyse et évaluation des risques de la variante sélectionnée

Après l'identification des impacts sur le milieu biophysique, le Consultant mènera une étude de risque (occurrence du danger) afin d'identifier et analyser les risques liés au projet à ces différentes phases. Il s'agit entre autres, de :

- risques d'accident,
- risques d'incendie,
- risques d'explosion,
- risques chimiques,
- risques corporels,
- risques biologiques,
- risques d'exposition au bruit et à des vibrations,
- risques de propagation et de contamination par les IST- VIH / SIDA

3.5. Elaboration du Plan de gestion environnementale et sociale (PGES) et du Plan de Gestion des Risques (PGR)

3.5.1. Plan de gestion environnementale et sociale (PGES)

Il s'agira pour le Consultant de présenter les activités nécessaires à la mise en œuvre des différentes mesures, durant les différentes phases du projet. Le Consultant devra plus particulièrement procéder aux tâches suivantes:

- Présenter un PGES qui décrit les mesures à mettre en œuvre pour chacun des impacts négatifs identifies à chacune des phases du projet, la période de mise en œuvre, les indicateurs de suivi, les responsables de l'exécution de chacune des mesures, ainsi que les responsables de surveillance et de suivi de ces mesures ;
- Estimer le coût de mise en œuvre de ces mesures ;

Le document du PGES devra respecter le canevas officiel ci- joint en présentant:

- l'ensemble des mesures d'atténuation ou de compensation identifiées et retenues dans le cadre de l'exécution du projet,
- l'identification et responsabilisation des acteurs concernés par la mise en œuvre du PGES,
- le calendrier de mise en œuvre du PGES en cohérence avec le calendrier global d'exécution du projet,
- les indicateurs de la mise en œuvre des mesures du PGES,

- les moyens de vérification de ces indicateurs,
- les dispositions prises en vue d'assurer le financement et la mise en œuvre effective du PGES aux différentes phases de l'exécution du projet.

Le Consultant proposera des mesures spécifiques en vue d'éviter, réduire ou compenser, les conséquences dommageables du projet sur l'environnement. Une distinction sera alors faite entre les mesures relatives à la phase préparatoire, celle de construction et celle de l'exploitation.

En ce qui concerne la phase construction, le Consultant devra procéder aux prestations suivantes:

- proposer des mesures d'atténuation des impacts sur les composantes biophysiques,
- proposer des mesures d'atténuation des nuisances sonores et olfactives éventuelles et de dégradation de la qualité de l'air,
- proposer des mesures adéquates en vue de maintenir la continuité des activités et de la libre circulation des piétons et des véhicules dans la zone du projet,
- proposer des dispositions requises afin d'assurer la sécurité des riverains et plus généralement des autres habitants de la zone concernée par le projet.

Le Consultant procèdera par ailleurs, à une analyse des mesures pour les impacts suivants :

- les impacts directs du projet,
- les impacts indirects,
- les impacts cumulatifs à long terme,
- les impacts réversibles et irréversibles.

Le consultant présentera également les coûts correspondant aux différentes mesures proposées.

Une proposition de matrice récapitulative des mesures d'atténuation sera faite par le consultant pour conclure ce chapitre.

3.5.2. Plan de Gestion des Risques (PGR)

Le Consultant proposera également des mesures d'évitement des dangers susceptibles d'entrainer des risques au niveau de l'exécution du projet. Une distinction sera alors faite également entre les mesures relatives à la phase préparatoire, celle de construction et celle de l'exploitation.

3.6. Programme de surveillance et de suivi environnemental

Le consultant élaborera un programme ou un plan de surveillance et de suivi environnemental qui permettra de vérifier sur le terrain, la régularité de l'évaluation de certains impacts et l'efficacité de certaines mesures d'atténuation et d'évitement prévues par l'EIES ainsi que l'évolution dans le temps de certains récepteurs d'impacts (milieu naturel et humain) affectés par le projet.

3.6.1. Plan de de surveillance environnementale

Ce plan de surveillance environnementale décrira certains éléments devant faire l'objet de surveillance, les méthodes ou dispositifs de surveillance, les responsables de surveillance, leur période et leur fréquence. Le plan de de surveillance contiendra notamment les éléments suivants:

- les raisons de la surveillance et la liste des éléments nécessitant une surveillance,
- les objectifs du plan de surveillance et les composantes visées par le plan (exemple : valider l'évaluation des impacts, apprécier l'efficacité des mesures d'atténuation pour les composantes eaux, air, sol, etc.),
- l'ensemble des mesures et moyens envisagés pour protéger l'environnement,
- les caractéristiques du programme de surveillance (échéancier de réalisation, ressources humaines et financières affectées au programme),
- les engagements de l'initiateur quant au dépôt des rapports de surveillance (nombre, fréquence, contenu) à l'Agence Nationale de Gestion de l'Environnement(ANGE).

3.6.2. Plan de suivi environnemental

Ce plan de suivi environnemental décrira également certains éléments de l'environnement devant faire l'objet de suivi. Le plan de suivi contiendra notamment les éléments suivants:

- les raisons du suivi et la liste des éléments nécessitant un suivi,
- les objectifs du programme de suivi et les composantes visées par le programme, méthodes scientifiques envisagées,
- le nombre d'étude de suivi prévu ainsi que leurs caractéristiques (méthodes scientifiques, échéancier de réalisation),
- les modalités concernant la production des rapports de suivi (nombre, fréquence) à l'Agence Nationale de Gestion de l'Environnement.

3.6.3. Budget de mise en œuvre du PGES

Le consultant élaborera le budget assorti de tous coûts nécessaires à la mise en œuvre du PGES.

3.6.4. Tableau récapitulatif du plan de gestion environnementale et sociale suivant le canevas en vigueur

Pour conclure le chapitre du PGES, le consultant présentera un tableau récapitulatif du Plan de Gestion Environnementale et Sociale suivant le canevas en vigueur

4. RESULTATS ATTENDUS

Le Consultant remettra au Maître d'Ouvrage, un dossier (rapport EIES et documents annexes) complet conformément aux textes en vigueur en République togolaise et dans le respect des spécifications ci-dessus explicitées dans les termes de référence de l'étude. Les conclusions des consultations des populations, les procès-verbaux des rencontres d'information du consultant avec les populations concernées, en vue de recueillir leur avis sur le projet, seront brièvement synthétisés dans le corps du rapport EIES et les détails annexés audit rapport.

Le rapport de l'Etude d'Impact Environnemental et Social comprendra :

- une table des matières,
- une liste des tableaux et figures,
- des acronymes utilisés,
- un résumé non technique et compréhensible par toutes les parties prenantes (français et anglais),
- une mise en contexte du projet,

- un cadre politique, juridique et institutionnel du projet,
- une description de l'état initial du milieu,
- une description des variantes du projet,
- une méthodologie d'identification et d'évaluation des impacts environnementaux et sociaux,
- une analyse des impacts environnementaux et sociaux,
- un plan de gestion environnementale et sociale,
- un plan de gestion des risques,
- un programme de surveillance et de suivi environnementaux,
- des références bibliographiques
- des documents annexes ayant servi durant la réalisation du rapport ou produit.

5. PARTIES PRENANTES

Le consultant mettra l'accent sur l'implication des acteurs suivants :

- population de la zone du projet qui doit être informée afin d'avoir son avis sur le projet. Elle devrait être consultée pour la détermination des différents impacts potentiels et les mesures y afférentes. Leurs préoccupations par rapport au projet et les doléances soulevées devront être prises en compte dans l'EIES
- les institutions et acteurs concernés par le projet
- le promoteur du projet,
- collectivités territoriales (maries, préfectures, cantons et villages).

6. CALENDRIER ET ETAPES DE REALISATION DE L'ETUDE

Le délai d'exécution du présent contrat est de quatre(04) semaines et la durée totale de l'étude ne devra pas excéder 35 jours à partir de la date de la signature du contrat.

Dans tous les cas, le promoteur transmettra à l'ANGE, les exemplaires du rapport provisoire d'Etude d'Impact Environnemental et Social pour évaluation.
Le rapport provisoire est soumis à une pré-évaluation à l'ANGE et à un atelier d'évaluation organisé par l'ANGE auquel participent le Consultant chargé de l'étude ainsi qu'un représentant du promoteur.

Le Consultant tiendra compte des remarques et observations issues du processus d'évaluation du rapport pour rédiger le rapport définitif sanctionnant sa mission. Le rapport définitif est remis à l'ANGE.

7. PROFIL DU CONSULTANT

L'équipe du consultant devra comporter les profits suivants :

- 1 Expert environnementaliste de niveau universitaire ayant une très bonne expérience en matière d'EIES de projets similaires;

- 1 Sociologue, spécialiste des questions environnementales ayant une très bonne connaissance en matière d'EIES de projets similaires ;

- Des enquêteurs

8. ASSISTANCE AU CONSULTANT

Le promoteur met à la disposition du Consultant, toutes les données et informations nécessaires à une bonne et complète compréhension du projet dans sa conception, sa mise en place et son exploitation. Le Consultant dressera à cet effet, à l'attention du promoteur la liste des informations et données qu'il estime nécessaires et suffisantes pour une étude

d'impact environnemental et social complète et détaillée du projet. Le promoteur indiquera au Consultant les données et informations qu'il jugera confidentielles.

9. CRITERES D'APPRECIATION DES PRESTATIONS

Le rapport d'EIES sera apprécié par un comité ad hoc d'évaluation réuni en un atelier d'évaluation après une enquête publique et suivant les critères ci-après :

- conformité du rapport aux termes de référence,
- informations correctes et exactes sur le plan technique,
- prise en compte des commentaires du public,
- énoncé complet et satisfaisant de conclusions-clés,
- informations claires, compréhensibles et suffisantes pour une prise de décision.

ANNEXE 2 : LISTE DES PERSONNES RENCONTREES

	nom et prénom	qualité	contact
1	Pierre AWADE	directeur de la mobilisation de l'aide, coordonnateur du projet	
2	Délato kokou AGBOKPE	Directeur des transports routiers et ferroviaire	
3	Ouro Djobo SAMAH	Directeur Général du CERFER	
4	Bachirou MAMOUDA	DT CERFER	
5	Monsieur AFANTCHAO	CSF/CERFER	
6	Edem YAKPO OSSOBODE	Cadre DTRF	
7	Kokou KOUNOUDJI	SPM du projet	
8	Agoro SEBABE	DEIEE/ANGE	
9	Komlan Martin SEMEGLO	C/SS PGES	90969776
10	Soudé SANOUSSI	C/EIE& EES	90287907
11	Monsieur TAGBA	Conseiller municipal de la Mairie de Nukafu	90040147
12	Labité AGBODJAN	Entraineur de FC GAMBIA	91348883
13	Mama KAIRA	Responsable sportif	99618440
14	Prof AYEMANO	Professeur de sport école ORA-LABORA	91989680
15	Hélène De Souza	Riverain du terrain de sport de CERFER	
16	Monsieur CICA	Gérant de L'hébergement du CERFER	
17	Akpéyin Aboutoui KOKOU	Gardien du site de l'hébergement	
18	Sakanatou MAMAN HAMIDOU	Riverain du terrain de sport de CERFER	
19	Silété Georges KPOKOUDJE	Riverain du terrain de sport de CERFER	
20	Toudi AGUIAR	Riverain du terrain de sport de CERFER	
21	Raymond KPOKOUDJE	Riverain du terrain de sport de CERFER	
22	Mouritalla Hamidou	Riverain du terrain de sport de CERFER	
23	Yves Anani	Couturier Riverain du terrain de sport	
24	Tokola N'GANGUI	Résident de L'hébergement du CERFER	

Cette liste est complétée par celle de la séance de consultations du publique

CONSULTATION DU PUBLIC A NOUKAFOU
dans le cadre de la réalisation de l'EIES du Projet d'appui à la facilitation du commerce et à l'amélioration de la compétitivité des services logistiques au Togo
(PROJET COMPETITIVITE)

Liste de Présence du vendredi 06 janvier 2017

N°	Nom et Prénoms	Quartier	Contacts	Emargement
1.	KONOU H. Kodjo	NUKAFU	Res. dent CDQ 90147670	[signature]
2.	MAMOUDA BACHIROU	NUKAFU	DT/CERFER 91858569	[signature]
3.	APETI K. Abass	NUKAFU	Mbre CDQ NK 91920307	[signature]
4.	GBEDEWA E. John	NUKAFU	90684485	[signature]
5.	KUVEDU Eddy	NUKAFU	91809489	[signature]
6.	DOGBEVI Victor	NUKAFU	90696294	[signature]
7.	GALENKOU Ankou F.	Bé-Kpota	99-36-03-91	[signature]
8.	KONDO Rakiya	NUKAFU	93259803	[signature]
9.	Hon. ALAPINI Akueté	NUKAFU	90014264	[signature]
10.	SALAWU-HAMED	NUKAFU	93624032	[signature]
11.	ELOU Alphonse	NUKAFU	99-14-67-33	[signature]
12.	KARAMOKO Ibraim	NUKAFU	96594993	[signature]
13.	AGBAGLO TIMOTHÉE	NUKAFU	—	[signature]
14.	MAATHEY Caringthian	NUKAFOU	93914694	[signature]
15.	MAMA MOURTALLAH	N'KAFOU	92522558	[signature]
16.	GNAVO JULIEN	N'KAFU	91743816	[signature]
17.	Agnidé Idriss	N'KAFU	99557095	[signature]
18.	DANON Ayoori Patrick	N'KaFu	90902199	[signature]
19.	HOUNDONOU GBO Serge	Consultant	+228 90289322 +229 64303513	[signature]
20.				

Annexe 3 : PV DE CONSULTATION PUBLIC DE NUKAFU

Procès-verbal de consultation publique à NUKAFU (Quartier de Lomé) dans le cadre de la réalisation de l'EIES simplifiée du Projet de construction d'un centre de formation des conducteurs du Togo (CFCT) à Lomé initié Projet d'appui à la facilitation du commerce et à l'amélioration de la compétitivité des services logistiques au Togo

(**PROJET COMPETITIVITE**)

Commune : **Lomé** Arrondissement **2ème Arrondissement**

Date : **06 janvier 2017** Lieu : **Centre d'hébergement du CERFER**

Heure de début : **14 h48 minutes** Heure de fin : **16 h 32 minutes**

Langues : **Français, Ewé, Mina**

Participants: **La liste des participants se trouve en annexe au présent PV**

Consultant: **Monsieur HOUNDONOUGBO Serge Eric**

L'an deux mille dix-sept et le six janvier, s'est tenue dans la salle des fêtes et sur le site terrain de football du Centre d'Hébergement du CERFER, la séance de Consultation publique à Nukafu dans le cadre de la réalisation de l'EIES simplifiée du Projet de construction d'un centre de formation des conducteurs du Togo à Lomé initié dans le cadre du projet d'appui à la facilitation du commerce et à l'amélioration de la compétitivité des services logistiques au Togo (PROJET COMPETITIVITE). Cette séance a été conduite de façon conjointe par le consultant et le Directeur Technique du CERFER monsieur Mamouda Bachirou.

L'ordre du jour de la séance se décline comme suit :

1. Présentation du Consultant et des acteurs du CERFER ;
2. Présentation du projet (y compris les activités à réaliser, les secteurs concernés, etc.) ;
3. Présentation des objectifs de la mission ;
4. Perception des riverains sur le projet ;
5. Attentes et suggestions des populations dans le cadre de la mise en œuvre des activités du projet
6. Acceptabilité du projet.

A l'ouverture de la séance, le consultant Serge Eric HOUNDONOUGBO a pris la parole. Et après s'être présenté et a salué et remercié les participants pour avoir répondu aux appels du président du Comité de Développement du Quartier (CDQ) de NOUKAFOU et les a exhorté à écouter avec attention le message apporté concernant le projet. Ensuite, la parole a été donnée à chaque participant pour se présenter.

Apres cela, le consultant a décliné les objectifs de l'étude qu'il a à charge. De plus, le secteur de l'étude dans son ensemble et les options offertes par ce secteur ont été présentés aux participants.

Après cette présentation, la parole a été accordée aux participants pour des questions d'éclaircissement. Ainsi, **neuf (09)** intervenants ont été enregistrés et la synthèse de chaque intervenant se présente comme suit :

INTERVANTS	SUBSTANCE DE L'INTERVENTION
KONOU N. Kodjo Président comité de développement du quartier (CDQ) Nukafu	L'arrivée de ce projet, est une bonne nouvelle pour le CDQ qui a déjà menée plusieurs actions en vue de régler les problèmes d'assainissement que pose le déversement des DSM et la défécations en plein airs sur cette portion du site du terrain de sport du centre d'hébergement. En effet, plusieurs fois en lien avec la mairie de Nukafu, les DSM ont été enlevés du site mais cela n'a pas suffi à endiguer totalement le problème. Mais il faut se préoccupé aussi du devenir du terrain de sport et donc de la pratique du sports par les jeunes du quartier. En effet, ce terrain est le seul dans tout Nukafu ouvert au public pour la pratique du sport. Il n'existe plus aucun espace de pratique de sport. Il dessert aussi bien les particuliers que les écoles du quartier. La question fondamentale est de savoir si le projet va prendre tout l'espace ce qui causera trop de tort au quartier et amènera d'autres difficultés. Aussi, quel sort réserve-t-on à ceux qui utilisent actuellement le site comme lui d'aisance. Je propose qu'on prévoie la construction d'un module de quatre latrines vers l'antenne GSM. La gestion de ce module sera confiée au CDQ de Nukafu.
APETI k. Abbass Membre CDQ Nukafu	La formation pratique se fera sur tout l'espace du terrain de sport du centre d'hébergement du CERFER ? Est-ce que la phase pratique comprend le manœuvrage de gros engins et leurs stationnements sur le site ? Il est important que le projet intègre la construction de latrine publique et élever très haut le mur qui donne sur la ruelle à l'arrière Je souhaite si possible que le bâtiment soit construit dans l'enceinte de la direction du CERFER et que la pratique soit effectué au fonds du site du terrain de sport actuellement la zone abritant les DSM afin de ne pas endommager le terrain de sport afin de ne pas empêcher la pratique du sport sur ce seul terrain disponible dans tout Nukafu. Que le projet intègre avant la mise en service du centre la construction des modules de latrines sur le site et confiés au CDQ.
Honorable ALAPINI Akouété, Conseiller du Chef	Pour mieux cerner la partie concernée sur le site, il est important qu'on aille las bas. Il est important de sensibiliser les femmes mareyeuses (qui fument le poisson derrière la clôture) sur l'impact de leur activité sur les riverains dont le centre afin de les amener à faire un peu plus tôt les

NUKAFU	activités et à moderniser les techniques de fumage. Suggérons que la pratique des activités sportives soit maintenue dans la conception du projet de construction. Pour s'assurer d'une bonne cohabitation du centre de formation et des activités sportive il est possible de redimensionner le terrain dont les dimensions dépassent les 120x60m et le réorienter afin de permettre l'entrée aisée et la sortie vers les installations du centre de formation des conducteurs. Que le centre soit conçu bien au fond et que l'architecte en charge de la réalisation des études techniques tienne compte de la pratique du sport pour proposer un meilleur plan du centre. Nous souhaiterons aussi qu'on nous présente les plans architecturaux une fois élaborés.
GALENKOU Ankou F.	Pour les DSM, il faut sensibiliser les riverains et les ONG et ramasseurs Souhaitons que le centre n'empêche pas la pratique du sport. Pour cela, est ce qu'il possible de mettre une clôture de haie vive autours du terrain de sport pour qu'il séparé du centre afin de s'assurer qu'il ne soit pas utiliser pendant la phase pratique ?
KARAMOKO Ibraim	Le terrain est le seul terrain que les jeunes utilisent. Si vous venez ici les soirs et les weekends, il est rempli de personnes jeunes et vieux, hommes et femme qui viennent pour faire le sport et d'autres pour jouer au football. Même les écoles utilisent ce terrain pour leur activité sportive. Il est trop important pour nous c'est pourquoi nous demandons au CERFER de nous laisser toujours l'utiliser. Nous savons que c'est le domaine du CERFER mais nous supplions le CERFER de tenir compte de cela dans le projet de construction. Si on doit construire le centre au fond du site par ou les engins et voiture vont passer pour aller sur le site du centre sans dégrader la platitude du sol du terrain de sport ? Nous voulons demander de mettre le portail d'entrée du centre à côté de l'antenne GSM ce qui fera que les gens du centre ne passeront pas le terrain de sport
DOGBEVI Victor	C'est bien de penser par ce projet régler une fois de bon la question des ordures sur le site et la défécation. Nous sommes contents que cela soit régler maintenant même si nous avons peur de perdre le seul terrain de sport que nous avons dans le quartier. Quand est ce que le projet va démarrer effectivement ? J'aimerais qu'on sépare les entrées du centre et celui du terrain de sport. Que chacun ait une entrée indépendante de l'autre pour permettre le fonctionnement simultané du centre et de la pratique des activités sportives
MAATEY Caringthon	Je représente ici à cette rencontre les mamans qui fument le poisson derrière la clôture. Elles sont éplorées car la première maman qui a

	commencé a fumé le poisson la est décédé et l'enterrement est pour demain et les cérémonies commencent à 16heure tout à l'heure. L'arrivée du projet va régler le problème des ordures que les gens viennent jetés dans la nuit en passant entre nos hangars et aussi les odeurs liés à la défécation. Ces deux chosent nous embêtent beaucoup dans la pratique de l'activité. Que se passera-t-il pour nous qui sommes derrière la clôture quand on sait que le fumage du poisson produit beaucoup de fumer ? Est-ce que le centre sera construit juste derrière nos fourneaux. Nous sommes prêts à revoir nos horaires mais il faut que le projet tienne comme de notre présence derrière la clôture.
MAMA Mouritala	Nous remercions le CERFER pour avoir retenu ce site-ci au lieu de la direction. En tant que riverain et mitoyen du domaine du CERFER, nous sommes entièrement d'accord avec cette initiative parce que c'est invivable dans nos maisons avec les odeurs, les mouches et l'insécurité. Aussi, les délinquants et autres drogués utilisent le site comme refuge. Ils montent sur les ordures pour regarder dans les maisons et espionner afin de venir voler. Quand est ce que le projet va démarrer. En attendant le démarrage du projet, est ce qu'une solution peut être trouvée avant la saison des pluies pour nous permettre de respirer dans le quartier ? Organiser des sensibilisations à l'endroit des ramasseurs et des habitants du quartier Nukafu Demander aux femmes de ne plus amasser leur cendre contre la clôture, d'enlever les mottes qui y sont actuellement car ça sert de rampe pour que les gens continuent d'entrer dans le domaine du CERFER pour y déféquer et y déposer les déchets.

A ces différentes préoccupations et doléances, tous les participants se sont retrouvés sur le terrain qui est situé à une centaine de mètres du lieu de la rencontre. Le DT CERFER appuyé par le consultant a apporté des réponses appropriées et satisfaisantes. Les participants sont satisfaits des réponses apportées à leurs inquiétudes/préoccupations.

En synthèse, les attentes et préoccupations des populations se résument en trois points essentiels que sont : L'assainissement du terrain, (ii) Le maintien de la pratique du sport et (iii) les avantages économiques à tirer par la communauté.

Des discussions et éclairages, il a été convenu concernant chaque point de ce qui suit :

- L'assainissement du terrain : il a été retenu :
    - ★ que les acteurs (CDQ et mairies) se rapproche de l'ANASAP pour l'enlèvement des DSM présents sur le site et prendre toutes les mesures idoines pour maintenir le site toujours propres.

- ★ de demander aux mareyeuses d'enlever les mottes de cendre qui servent de rampes pour ceux qui viennent jeter les ordures dans l'enceinte du centre et pour ceux qui viennent y déféquer ;
- ★ de sensibiliser les riverains à s'abonner aux structures de pré collecte et les informer de l'interdiction de jeter les DSM par de là la clôture ;
- ★ d'élever le mur de séparation à l'arrière du site et sensibiliser les femmes mareyeuses sur les nouvelles techniques de fumages du poisson et revoir leur horaire d'exercice du fumage du poisson ;
- ★ de construire un module de latrines publiques derrière le site de l'antenne de GSM, dont la gestion sera confiée au CDQ de Nukafu ;

- Le maintien de la pratique du sport : il a été convenu de :
  - ★ tout faire pour sauvegarder la pratique du sport en mettant en œuvre un plan qui facilite une bonne occupation de la portion du site identifiée pour la construction du centre,
  - ★ demandez qu'à leur achèvement, que les esquisses des plans du CFCT soient présentées tout au moins aux membres du CDQ en vue d'apprécier l'effectivité du maintien du terrain de sport ;
  - ★ redimensionner le terrain de sport en 120mX60m avec piste autours ;
  - ★ veuillez à ce que le manœuvre des engins lors du fonctionnement du centre de formation à construire n'endommage le terrain de football/sport. Pour cela mettre en place une séparation d'arbres/haie vive autour du terrain de sport ;
  - ★ créer une entrée spécifique pour le centre qui sera du côté de l'antenne et qui mène directement sur le site du centre du centre de formation des conducteurs ;
- les avantages économiques à tirer par la communauté il a été convenu :
  - ★ que le recrutement de la main d'œuvre pour les HIMO soit local en ce qui concerne de la main d'œuvre non qualifiées et qu'elle provienne du quartier Nukafu ;
  - ★ que accès soit facilitée aux petites vendeuses de nourritures.

La clôture de la séance est intervenue avec l'intervention du DT CERFER et du président CDQ NUKAFU qui ont souhaité que les phases de mise en œuvre du projet respectent les attentes et doléances énumérées supra. De plus ils ont convié les populations à coopérer et faciliter la tâche lors de la mise en œuvre du projet.

Fait à NouKafou, le 06 janvier 2017

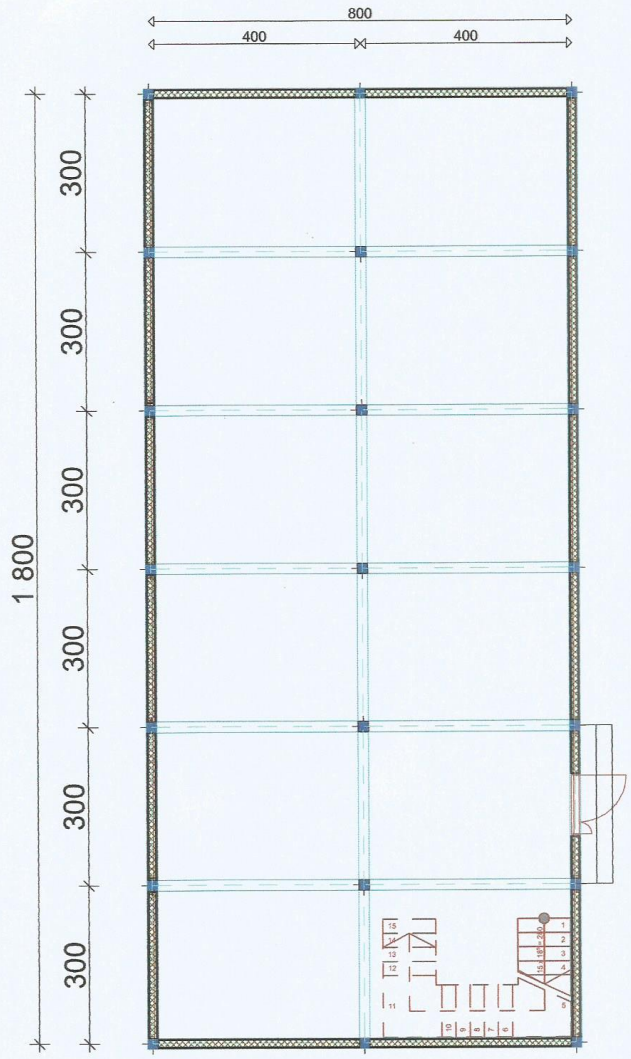
Ont signé :

CONSULTATION DU PUBLIC A NOUKAFOU
dans le cadre de la réalisation de l'EIES du Projet d'appui à la facilitation du commerce et à l'amélioration de la compétitivité des services logistiques au Togo
(PROJET COMPETITIVITE)

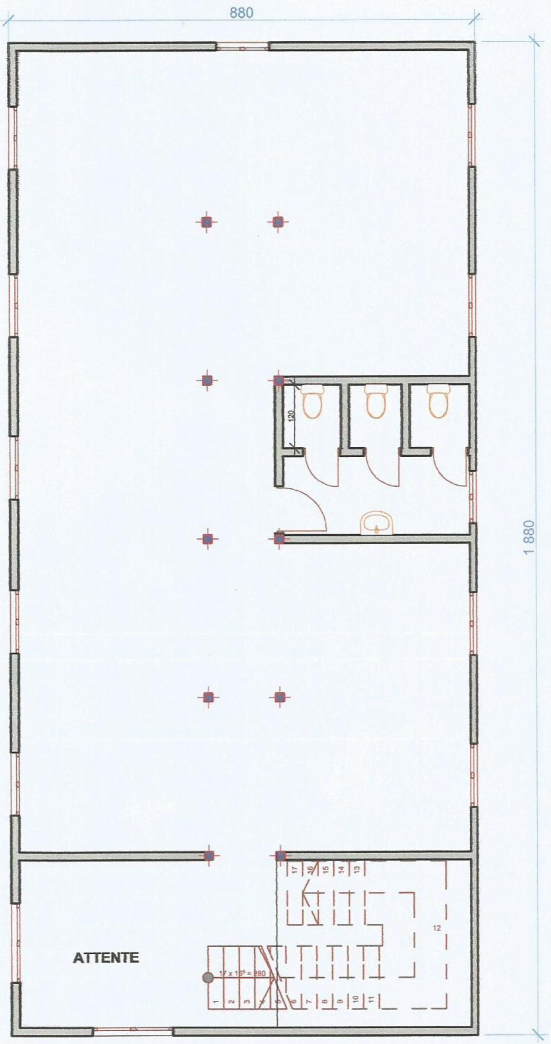
Liste de Présence du vendredi 06 janvier 2017

N°	Nom et Prénoms	Quartier	Contacts	Emargement
1.	KONOU H. Kodjo	NUKAFU	Resident CDQ 90147670	[signature]
2.	MAMOUDA BACHIROU	NUKAFU	DT/CERFER 91858569	[signature]
3.	APETI K. Abass	NUKAFU	Mbre CDQ NK 91920307	[signature]
4.	GBEDEWA E. John	NUKAFU	90684485	[signature]
5.	KUVEDU Eddy	NUKAFU	91809489	[signature]
6.	DOGBEVI Victor	NUKAFU	90696294	[signature]
7.	GALENKOU Ankou F.	Bé-Kpota	99-36-03-91	[signature]
8.	KONDO Rakiya	NUKAFU	93259803	[signature]
9.	Hon. ALAPINI Akueté	NUKAFU	90014264	[signature]
10.	SALAWU-HAMED	NUKAFU	93624032	[signature]
11.	ELOU Alphonse	NUKAFU	99-14-67-33	[signature]
12.	KARAMOKO Ibraim	NUKAFU	96594993	[signature]
13.	AGBAGLO TIMOTHÉE	NUKAFU	—	[signature]
14.	MAATHEY Caringtlian	NUKAFOU	93914694	[signature]
15.	MAMA MOURTALLAH	N'KAFOU	92522558	[signature]
16.	GNAVO JULIEN	N'KAFU	91743816	[signature]
17.	Agnidé Idriss	N'KAFU	99557095	[signature]
18.	DANON Ayoori Patrick	N'KaFu	90902199	[signature]
19.	HOUNDONOU GBO Serge	Consultant	+228 90289322 +229 64303513	[signature]
20.				

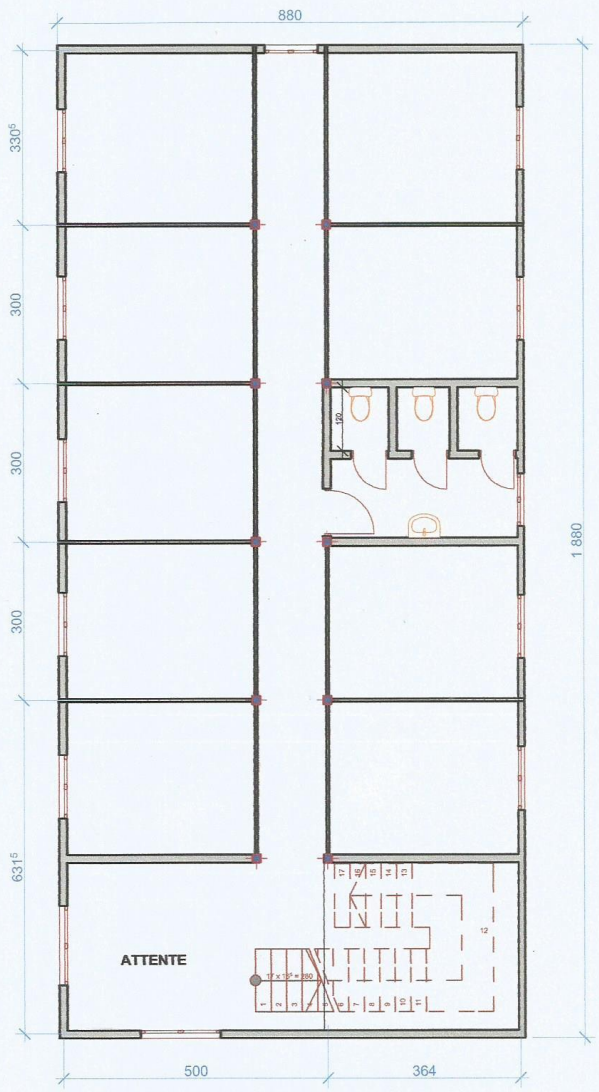
Annexe 4 PLAN DU BATIMENTS DES BUREAUX A LA DTRF



VUE PLAN RDC
ARCHIVES



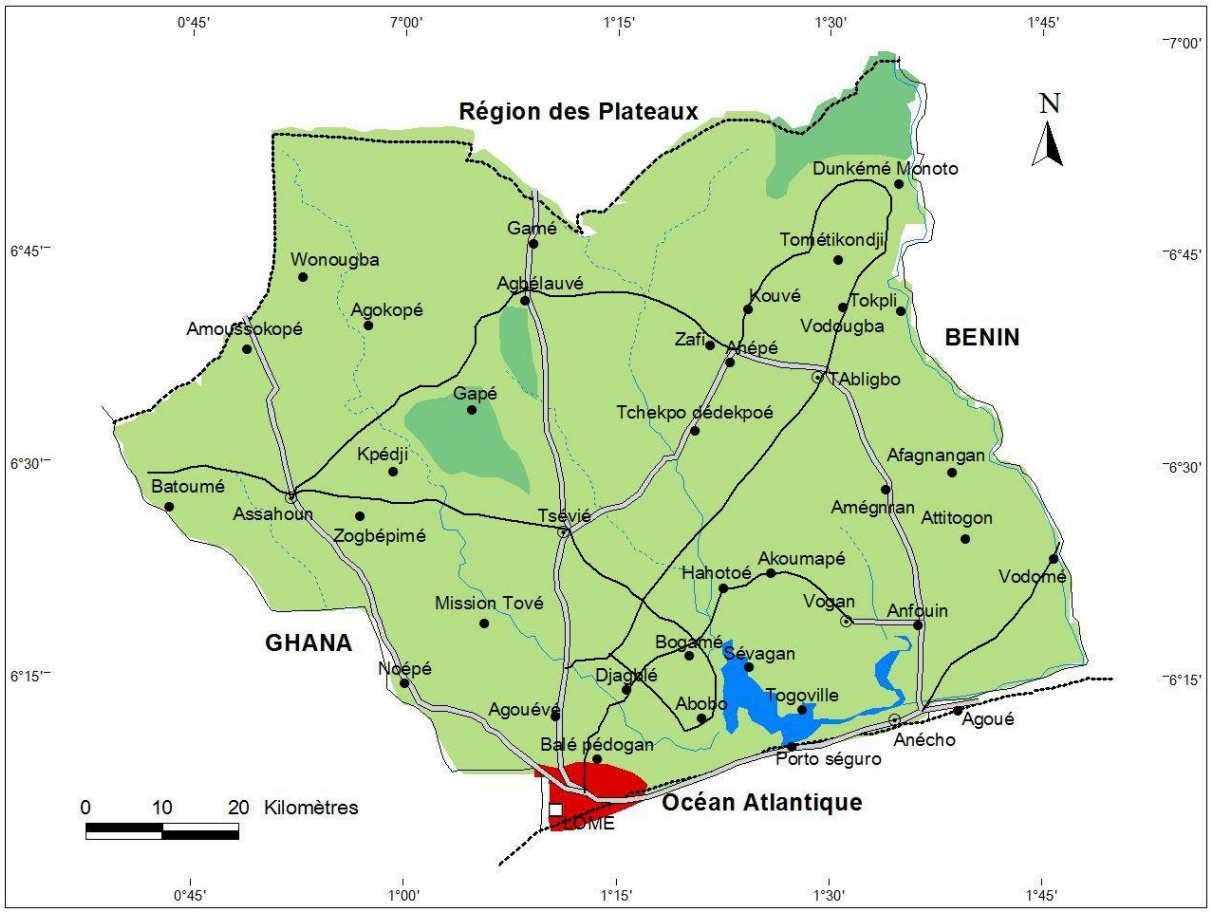
VUE EN PLAN R+1



VUE EN PLAN R+1

Annexe 5 : Cartographie

Carte de l'occupation de la région maritime



Annexe 6 : Présentation des autres Politiques opérationnelles de la Banque mondiale

PO/PB 4.04, Habitats Naturels

PO/PB 4.04, *Habitats naturels,* n'autorise pas le financement de projets dégradant ou convertissant des habitats critiques. Les sites naturels présentent un intérêt particulier et sont importants pour la préservation de la diversité biologique ou à cause de leurs fonctions écologiques. Les habitats naturels méritent une attention particulière lors de la réalisation d'évaluations d'impacts sur l'environnement. Le Projet facilitation n'a pas prévu d'interventions dans des habitats naturels, c'est pourquoi il est en conformité avec cette politique, sans nécessité de recours à des mesures supplémentaires.

PO 4.09, Gestion des pestes

La Banque ne finance pas des pesticides ayant d'effets nocifs ou nuisibles sur la santé humaine ou l'environnement, et/ou dont les niveaux de nocivité ne sont pas prouvés. Cependant toute utilisation de Pesticide lorsque nécessaire, doit respecter les mesures environnementales et biologiques à travers un Plan de Lutte antiparasitaire intégré de sorte que les dangers sanitaires et environnementaux associés à lutte antiparasitaire, surtout l'usage des pesticides, soient minimisés correctement par l'utilisateur, et si nécessaire, appuyer la réforme politique et le développement des capacités institutionnelles à cette fin. Le Projet facilitation n'est pas interpellé par cette politique, c'est pourquoi il est en conformité avec cette politique.

PO/PB 4.11, Ressources culturelles physiques Elle oblige à procéder à une enquête sur les ressources culturelles potentiellement affectées et leur inventaire par un projet. Cette politique intègre des mesures d'atténuation quand il existe des impacts négatifs sur des ressources culturelles matérielles. Le Projet facilitation est en conformité avec cette politique car il n'est pas prévu d'activités afférentes au patrimoine culturel.

PO /PB4.12, Réinstallation Involontaire

L'objectif de la PO 4.12 est d'éviter ou de minimiser la réinsertion involontaire là où cela est faisable, en explorant toutes les autres voies alternatives de projets viables. De plus, la PO 4.12 a l'intention d'apporter l'assistance aux personnes déplacées par l'amélioration de leurs anciennes normes de vie, la capacité à générer les revenus, les niveaux de production, ou tout au moins à les restaurer. Le Projet facilitation n'est pas concerné, c'est pourquoi il est en conformité avec cette politique.

PO /PB4.20, Populations autochtones

Des populations autochtones, dans le sens de la Banque, n'existent pas dans les pays ciblés par le projet. En conséquence le Projet facilitation n'est pas concerné, c'est pourquoi il est en conformité.

PO/PB 4.36, Foresterie

PO 4.36, *Foresterie* apporte l'appui à la sylviculture durable et orientée sur la conservation de la forêt. Elle n'appuie pas l'exploitation commerciale dans les forêts tropicales humides primaires. Son objectif global vise à réduire le déboisement, à renforcer la contribution des zones boisées à l'environnement, à promouvoir le boisement. La Banque mondiale : ne finance pas les opérations d'exploitation commerciale ou l'achat d'équipements destinés à l'exploitation des forêts tropicales primaires humides. Le Projet facilitation est en conformité avec cette politique car aucune de ses composantes n'y est afférente.

PO/PB 4.37, Sécurité des barrages

PO/PB 4.37, *Sécurité des barrages* recommande pour les grands barrages la réalisation d'une étude technique et d'inspections sécuritaires périodiques par des experts indépendants spécialisés dans la sécurité des barrages. Ainsi, Projet facilitation est en conformité avec cette Politique de Sauvegarde car le projet ne prévoit pas la construction ou la gestion des barrages.

PO/PB 7.50, Projets relatifs aux voies d'eau internationales

PO/PB 7.50, *Projets affectant les eaux internationales,* vérifie qu'il existe des accords riverains et garantit que les Etats riverains sont informés et n'opposent pas d'objection aux interventions du projet. Il n'y a pas de consultation publique mais la notification aux riverains est une condition requise. Il existe des cours d'eau internationaux (le Mono) dans la zone du projet, mais de manière globale, le Projet facilitation ne prévoit pas de projets (comme la construction de ponts et barrages) liés directement à ces cours d'eau internationaux. Ainsi, le projet est en conformité avec cette politique de sauvegarde.

PO/PB 7.60, Projets dans des zones contestées (en litige)

La PO 7.60, *Projets en zones contestées* veille à la garantie que les personnes revendiquant leur droit aux zones contestées n'ont pas d'objection au projet proposé. Le Projet facilitation n'a pas d'activités dans des zones en litiges. En conséquence le Projet facilitation est en conformité avec la Politique de Sauvegarde, sans que des mesures spécifiques doivent être prises.