

Projet de réhabilitation des tronçons routiers KDB 218 Belbedji-Sabon Kaffi et RN11 PK 7 Kellé-Gouré (République du Niger)

PRÉSENTATION GÉNÉRALE DU CAS

Le Niger couvre une superficie de 1 267 000 Km². Pays enclavé dont le point le plus proche de la mer se situe à environ 600 km, il a plus que besoin des infrastructures routières pour son développement (Kimba, 2007). Dans ce pays, les réseaux routiers constituent des moyens de désenclavement très importants dans les zones difficilement accessibles et pour le développement des activités socioéconomiques. L'aménagement routier et les travaux de maintenance sont donc d'une importance capitale pour atteindre cet objectif de développement. Ces actions visent fondamentalement à préserver le patrimoine que constitue l'infrastructure existante et à répondre à un niveau de service minimal pour l'utilisateur. Ce niveau de service minimal est censé être obtenu lorsque la continuité du trafic est garantie et que les conditions de circulation sont acceptables. C'est dans un souci d'atteindre ce double objectif que l'État a entrepris des actions de réhabilitation de 1056 km de routes en terre du réseau national sur financement de la Banque Mondiale à hauteur de 16,5 millions de dollars. Cette politique sectorielle est définie dans le cadre global de la stratégie de réduction de la pauvreté.

La présente étude de cas concerne la réhabilitation de deux (2) tronçons routiers en terre qui totalisent 300 km dans la région de Zinder (Figure 1) comprise entre 12°49' et 17°29' de latitude Nord, 7°21' et 12°00' de longitude Est, et située au centre-est du pays à quelques 900 km de la capitale, Niamey. Cette région couvre une superficie de 155 778 km² soit 12,29 % du territoire national. Il s'agit du tronçon KDB PK 218, long de 145 km et du tronçon RN11 PK 7, d'une longueur de 155 km.

Dans le cadre de ces actions prévues et conformément à l'article 31 de la loi n° 98-56 du 29 décembre 1998 relative à la gestion de l'environnement, il a été réalisé entre autres des études d'impact sur l'environnement (ÉIE).

Les principales composantes du projet (ministère de l'Équipement, 2008) sont les suivantes : réhabilitation des routes en terre ; entretien périodique des ouvrages.

PROCESSUS ET ACTEURS

Au Niger, la protection et la préservation de l'environnement ainsi que de la santé et de la sécurité humaine revêtent une importance capitale en raison de la nature des activités entreprises (STUDI, 2005).

Les ÉIE demeurent un des axes prioritaires de la politique et de la législation nationale en matière d'environnement. L'évaluation environnementale du Projet d'appui au programme sectoriel des transports (PAPST) a tenu compte de la politique opérationnelle de la Banque Mondiale et du cadre juridique et institutionnel environnemental nigérien caractérisé par la Loi-cadre n° 98-56 du 29 décembre 1998 relative à la Gestion de l'Environnement dont les principes fondamentaux sont

les suivants : prévention ; précaution ; pollueur payeur ; responsabilité ; participation ; subsidiarité.

Cette loi a été précédée de l'ordonnance n° 97-001 du 10 janvier 1997 institutionnalisant les études d'impact sur l'environnement, puis suivie du n° 2000-397/PRN/ME/ LCD du 20 octobre 2000 portant sur la procédure administrative d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement et de celui n° 2000-398/PRN/ME/LCD du 20 octobre déterminant les activités, travaux et documents de planification assujettis aux ÉIE. Partant du respect de cette loi, le gouvernement du Niger (à travers le ministère de l'Équipement) et la Banque Mondiale ont commandité cette étude d'impact du PAPST confiée à un consultant indépendant.

Conformément au décret n° 2000397/PRN/ME/ LCD, cette étude a suivi toutes les étapes de la procédure comprenant l'avis du projet, l'examen préalable, l'élaboration des termes de référence, la réalisation de l'ÉIE proprement dite, son analyse et la formulation des recommandations et conditions de surveillance et de suivi. Le tableau 1 synthétise les différentes étapes de la réalisation de cette étude.

FIGURE 1 : Localisation de la zone d'intervention du PAPST dans la région de Zinder (Source DRE/LCD Zinder, 2007)

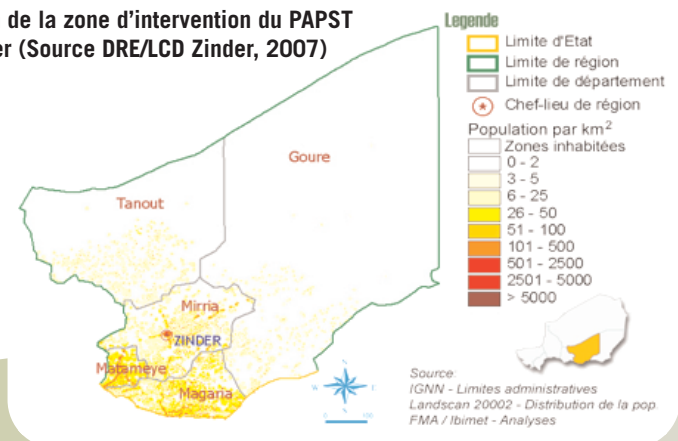


TABLEAU 1 : Étapes de réalisation d'une ÉIE

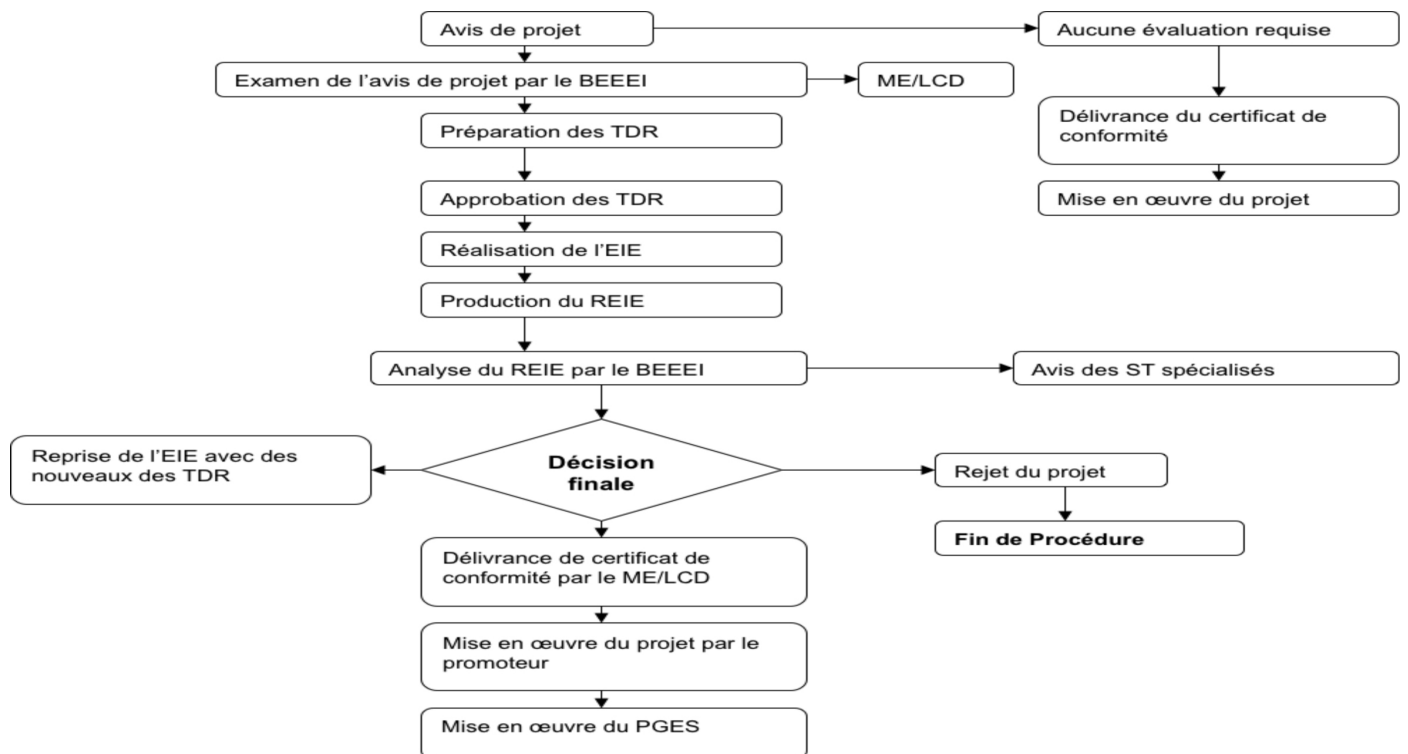
ÉTAPES	ACTEURS	RÔLES
1	Promoteur	Élaborer ce document et soumettre aux autorités compétentes
2	BEEEI	Donner son avis au ministre
3	Promoteur, BEEEI	Cadrage de l'ÉIE et identification des enjeux environnementaux importants
4	Promoteur/consultant, populations	Informé et sensibiliser les acteurs sur le projet, requérir leurs avis
5	Promoteur	Détermination des impacts potentiels, intégration du projet dans son environnement, élaboration du rapport de l'ÉIE
6	BEEEI en collaboration avec d'autres experts	Vérification scientifique, pertinence, qualité des informations recueillies, validité des données fournies et méthodes scientifiques utilisées
7	BEEEI (et population concernée lors de l'audience publique)	Prise de décision finale par le ministre chargé de l'environnement sur avis du BEEEI
8	BEEEI, Comité régional de suivi	Identification des impacts qui nécessitent un suivi et détermination des indicateurs de suivi

À toutes les étapes du processus, les représentants de l'administration publique (ME/LCD et ministère de l'Équipement à travers respectivement le Bureau d'évaluation environnementale et des études d'impacts (BEEEI) et la Direction générale des travaux publics) sont présents. Au niveau régional, ce rôle est également légué aux direc-

tions compétentes. Au sein du gouvernorat, un comité de suivi des impacts environnementaux et sociaux a été créé avec comme président le Gouverneur et comme rapporteurs le BREEEI et le DRE. Tous les Préfets des départements et chefs des services techniques concernés font également partie des membres de ce comité.

Les populations locales directement concernées sont impliquées d'une manière ou d'une autre à toutes les étapes (au cours des audiences publiques et de l'exécution des travaux). Schématiquement, ces différentes étapes de la procédure de l'ÉIE sont présentées à la figure 2.

FIGURE 2 : Étapes de la procédure de l'EIE (Kimba et Seydou, 2008)



DESCRIPTION DES ENJEUX

L'ÉIE du projet de réhabilitation des deux tronçons routiers a identifié un certain nombre d'enjeux liés à sa mise en œuvre et dont les principaux sont les suivants :

- Le désenclavement de la zone : le mauvais état des deux tronçons routiers rend difficile l'accès à des zones stratégiques. Leur réhabilitation permettra de relier les différents villages et de faciliter ainsi la circulation des usagers ;
- Le développement socio-économique de la zone : la réhabilitation des routes en terre est apparue comme une nécessité pour les populations concernées par les tronçons KDB 218 et RN11 PK 7 et constitue une condition incontournable pour favoriser leur développement socio-économique ;
- La dégradation de l'environnement et la perte de la diversité biologique : cette intervention du projet nécessite un élargissement des anciens tronçons afin de les dimensionner selon les techniques de sécurité et de bonne circulation. Cela suppose un dégagement de l'emprise de la route à travers le déboisement, le déguerpissement de certaines structures illégalement installées (Mamosso, 2007), un rechargement en latérite d'où l'ouverture de nouvelles carrières (qui entraîneront des bouleversements au niveau de la stabilité des sols) et l'exploitation des ressources en eau (qui agit sur les nappes phréatiques). La zone du projet est située dans la zone pastorale (pour le tronçon KDB 218) et agropastorale (pour le second tronçon) à l'extrême nord de la région à faible pluviométrie et où la végétation est claire et dominée par des épineux. La destruction de quelques pieds sera préjudiciable pour le maintien de l'équilibre

écologique. Aussi, des zones de menace des dunes mouvantes et d'érosion hydrique ont été identifiées. La réalisation de ce projet permettra aussi de mener des actions de stabilisation à travers la fixation des dunes et les opérations de CES/DRS surtout le long du tronçon RN11 PK 7 entre le PK90 et PK180. Cette intervention permettra aussi d'assurer la durabilité des ouvrages ;

- Le risque de développement des problèmes sanitaires : avec l'installation et l'exploitation du chantier de la route, il est à craindre des risques de contamination des maladies sexuellement transmissibles comme le VIH qui est plus célèbre pour son incurabilité à l'heure actuelle. L'exploitation des tronçons une fois réhabilités aura aussi comme impact négatif le soulèvement des poussières qui aura comme conséquence le développement de certaines maladies respiratoires.

Pour atténuer ces impacts, des opérations de plantations d'alignement et d'ombrage le long des villages traversés par les tronçons et de bouturage sont prévues.

ANALYSE MÉTHODOLOGIQUE

L'approche méthodologique de l'ÉIE des deux tronçons ayant conduit à l'identification, l'analyse et l'évaluation des impacts a comporté plusieurs étapes à savoir :

- Étape 1 : établissement de la liste des activités sources d'impact et détermination des composantes environnementales susceptibles d'être affectées par celles-ci ;
- Étape 2 : détermination de la valeur environnementale et du degré de perturbation des composantes des milieux physique et biologique susceptibles d'être affectées par les routes ;

- Étape 3 : évaluation de l'intensité de la perturbation imposée à chaque composante et détermination de la durée et de l'étendue des effets générés par chaque activité ;
- Étape 4 : détermination de la signification de chaque impact à l'aide du réseau d'estimation ;
- Étape 5 : synthèse des résultats de l'analyse dans la grille d'évaluation des impacts et détermination des composantes affectées ou non par le projet de même que l'ampleur des impacts cumulatifs.

L'étude a ainsi inventorié et évalué les différents impacts qui se présentent comme suit :

- Impacts sur la qualité de l'air : les activités du projet de construction de la route en question auront un impact direct négatif, d'étendue locale, de courte durée et d'intensité faible, donc de signification négligeable ;
- Impacts sur le sol : c'est la composante qui ressentira le plus les effets liés aux activités de réhabilitation des routes (extraction des matériaux, terrassement, débroussaillage). Globalement, la signification de ces impacts sur le sol est jugée moyenne ;
- Impacts sur les ressources en eau dus à la sollicitation d'énormes quantités pour le besoin des travaux : ces impacts négatifs sont directs, de moyenne durée, d'étendue locale et de forte intensité. La signification est moyenne au niveau de ces deux tronçons ;
- Impacts négatifs sur la faune à travers le piétinement, les bruits des engins et la destruction des habitats : ces impacts sont très localisés et de signification négligeable ;
- Impacts sur la végétation : liés principalement aux travaux d'ouverture des emprunts et carrières et le dégagement de l'assiette de la route qui seront d'importance faible.

Des mesures d'atténuation sont proposées pour corriger ou éviter les impacts négatifs potentiels et pour maximiser les impacts positifs (Tableau 2).

TABLEAU 2 : Synthèse des impacts négatifs et mesures d'atténuation

Composante	IMPACTS NÉGATIFS POTENTIELS	MESURES D'ATTÉNUATION
Air	Dégradation de la qualité de l'air par le dégagement des poussières et gaz des engins	Arroser pendant les travaux en saison sèche l'assiette de la route et la traversée des villages
Eau	Variation du niveau de la nappe, contamination des eaux par les huiles et produits dangereux, modification de la disponibilité en eau	Non-manipulation des huiles à côté des points d'eau
Sols	Érosion par ruissellement, contamination des sols à la suite de déversement des produits dangereux, glissement de terrain et autres types de mouvements des sols dans les zones de déblai	Utiliser les anciennes carrières, niveler les sols remaniés, réaliser des opérations de CES/DRS, fixation des dunes
Végétation	Diminution de la biodiversité, destruction du couvert végétal, perte de produits forestiers	Se limiter uniquement aux arbres situés sur l'emprise, minimiser le déboisement, effectuer des plantations d'arbres
Faune	Perturbation des habitats fauniques, augmentation de la mortalité des animaux	Lutter contre le braconnage, mettre des panneaux de limitation de vitesse ou des ralentisseurs

Conformément à la réglementation nationale, le rapport est soumis à la validation à travers l'organisation d'un atelier de validation précédé d'une audience publique. Le BEEEI et ses démembrements au niveau régional assurent la surveillance et le suivi environnemental de la mise en œuvre du PGES. Au niveau régional, un comité de suivi des impacts environnementaux et sociaux a été mis en place.

Tout au long de cette étude, il a été relevé les insuffisances suivantes :

- La situation de référence s'est focalisée uniquement sur le milieu biophysique dont les éléments ont été l'air, le sol, les ressources en eau, la faune et la végétation ;
- Le choix des variantes n'a pas été présenté.

LEÇONS APPRISSES

De l'application du processus de l'ÉIE du projet de réhabilitation des deux tronçons routiers, on retient pour l'essentiel que :

- La participation des acteurs a constitué une occasion importante pour exprimer les idées, valoriser le savoir-faire et asseoir les bases d'une bonne réussite de ce projet ;
- L'application des mesures d'atténuation des impacts environnementaux contribue fortement à la restauration de l'environnement (fixation des dunes mouvantes, travaux de CES/DRS) ;

- Le contrôle de la mise en œuvre des mesures d'atténuation proposées relève aussi du ressort du niveau décentralisé (à travers la création d'un comité régional de suivi des impacts).

L'évaluation du rapport s'est appesantie sur la méthodologie, la prise en compte des aspects environnementaux, le résumé non technique, la description de l'état de l'environnement initial, et les mesures d'atténuation des impacts proposées. Au cours du processus, le point qui a le plus attiré l'attention des acteurs, c'est surtout l'exploitation des ressources en eau au moment des travaux. À ce niveau, il a été recommandé d'utiliser les barrages et les forages.

Le renforcement des capacités en étude d'impact a également constitué une préoccupation. Ces sessions de formation s'adressent aux agents de la division de l'étude économique et d'impact environnemental de direction des travaux publics, le bureau de coordination du projet et le BEEEI et ses démembrements.

BIBLIOGRAPHIE

Direction Régionale de l'Environnement et de la Lutte Contre la Désertification (DRE/LCD) Zinder. 2007. *Rapport annuel d'activités*, 68 p.

Kimba H. 2007. *Étude d'Impact Environnemental des Travaux de Réhabilitation des Routes en Terre totalisant 1056 Kilomètres*, 72 p.

Kimba H. et Seydou Keita. 2008. *Intégration des outils d'aide à la décision (EIE et EEQ) dans la gestion durable des ressources naturelles*, Présentation PowerPoint, 13 p.

Mamosso Alzouma Aichatou C. 2007. *Cadre de Politique de Réinstallation des Populations (Rapport définitif)*, 57 p. + annexes.

Ministère de l'Environnement et de la Lutte Contre la Désertification. 2000. *Décret n° 2000-397/PRN/ME/LCD, du 20 octobre 2000 portant sur la procédure administrative d'évaluation et d'examen des impacts sur l'Environnement*.

Ministère de l'Environnement et de la Lutte Contre la Désertification. 1998. *Loi N° 98- 56 du 29 décembre 1998 portant loi-cadre relative à la Gestion de l'Environnement*.

Ministère de l'Équipement. 2008. *Manuel d'exécution du Projet d'Appui au Programme Sectoriel des Transports au Niger*, 76 p. + annexes.

Studi I. 2005. *Étude d'Impact Environnemental de 3 barrages : Kassama, Toumbala et Bakachiraba dans la zone du Projet d'Appui au Développement Agricole dans la Région de Zinder*, 94 p. + annexes.

Wazir M. 2010. *Plan de Gestion Environnemental et Social du tronçon Soli Tagriss-Sabon Kaffi*, 15 p. + annexes.

Les Fiches techniques MOGED sont publiées par l'IFDD.

Directeur de la publication :
Jean-Pierre Ndoutoum, Directeur, IFDD

Auteur :
Baraou Abdoulaye, Bureau régional d'évaluation environnementale et des études d'impacts (BREEEI), Zinder, République du Niger

Comité éditorial :
Faouzia Abdoulhalik, Spécialiste de programme, IFDD
Louis-Noël Jail, Chargé de communication, Responsable du Service information et Documentation, IFDD
Marilyne Laurendeau, Assistante de communication

Collaboration à l'édition :
Marcel Klassou, Expert en évaluation environnementale
Idéalisoa Andrianiela, Volontaire internationale de la Francophonie, IFDD

Édition et réalisation graphique :
Code Jaune, design et créativité



L'Institut de la Francophonie pour le développement durable (IFDD) est un organe subsidiaire de l'Organisation internationale de la Francophonie (OIF). Il est né en 1988 de la volonté des chefs d'État et de gouvernement des pays francophones de conduire une action concertée visant le développement du secteur de l'énergie dans les pays membres. En 1996, cette action a été élargie à l'environnement. Basé à Québec (Canada), l'Institut a aujourd'hui pour mission, notamment, de :

- contribuer au renforcement des capacités nationales et au développement de partenariats dans les domaines de l'énergie et de l'environnement,
- promouvoir l'approche développement durable dans l'espace francophone.

Institut de la Francophonie pour le développement durable (IFDD)

56, rue Saint-Pierre, 3^e étage
Québec, Canada G1K 4A1
Téléphone : 418 692-5727
Télécopie : 418 692-5644
Courriel : ifdd@francophonie.org
Site Internet : www.ifdd.francophonie.org

Décembre 2015

Imprimé sur papier contenant 100 % de fibres recyclées postconsommation.

