



## Étude d'impact

# Le projet de construction du terminal de bitume dans la zone portuaire à Lomé, Togo

Agoro **SEBABA**

La gestion durable de l'environnement est un gage de développement économique et social. Aujourd'hui, aucun État au monde ne peut se dérober à la gestion de l'environnement visant un développement durable. Au Togo, cette tâche est assignée au premier chef au Ministère de l'Environnement et des Ressources forestières. Bien que le Code de l'environnement soit institué par la loi n° 88-14 depuis le 3 novembre 1988 avec une part importante aux études d'impacts sur l'environnement dans sa section II (articles 22 à 32), beaucoup de projets ont été exécutés sans ÉIE, à l'exception de ceux de grande envergure financés par l'Union européenne et la Banque mondiale. Depuis l'adoption le 5 juillet 2006 du décret fixant la liste des travaux, activités et documents de planification soumis à étude d'impact sur l'environnement et les principales règles de cette étude, la tendance s'inverse progressivement. Beaucoup de promoteurs soumettent des rapports d'ÉIE au Ministère pour évaluation. Ces derniers ont été évalués et des certificats de conformité environnementale ont été délivrés ou sont en préparation en vue de la mise en œuvre des projets. Au nombre de ceux-ci, on peut citer le cas du projet de construction du terminal de bitume en cours de réalisation dans la zone portuaire à Lomé. Il s'agit de construire une unité de stockage de bitume afin de le distribuer dans les pays voisins et autres d'Afrique. Les principaux impacts de ce projet sont la pollution de l'air par l'émission de poussière, l'encombrement du sol par rejet de déchets solides, la pollution des eaux souterraines et de surface par percolation des rejets de graisse et le risque de transmission de maladies contagieuses dont le VIH/SIDA.

L'objectif de cette étude de cas est de partager notre expérience dans le domaine de l'évaluation des rapports d'ÉIE des projets. Ce projet nous paraît spécifique dans la mesure où l'évaluation des impacts ne porte pas seulement sur le site du terminal de bitume, mais également sur tout le corridor routier de transport.

## Présentation générale du cas Localisation du projet

La zone d'accueil du projet comprend :

- une partie *onshore* constituée par la zone portuaire de Lomé et les zones d'habitat situées dans un rayon de 2 km ;
- une partie *offshore* constituée par la zone économique maritime togolaise qui s'étend sur 200 milles nautiques.

La zone portuaire comprend les installations du Port Autonome de Lomé avec ses quais marchands, de pêche et minéralier ainsi qu'une zone industrielle où opèrent plusieurs sociétés.

La zone est traversée par la route internationale reliant les frontières Togo-Ghana et Togo-Bénin avec divers embranchements sur la zone industrielle localisée en bordure de mer. Au nord de la zone portuaire s'étend une zone d'habitat groupé.

Le site du projet était occupé par des clandestins qui se livraient à diverses activités commerciales liées à la proximité du port de pêche. Cette population occupe des logements de fortune construits avec des matériaux de récupération. Cette proximité du port est favorable aux trafics illicites de tous genres.

L'environnement *onshore* du projet s'étend, au-delà de la zone portuaire, au corridor routier destiné au transport du bitume par camions en direction notamment du Burkina Faso, du Mali et du Niger. Ce corridor est représenté par la route internationale Lomé – Cinkassé d'une longueur d'environ 700 km. Au Togo, il fait partie intégrante de l'environnement du projet comme espace d'occurrence des impacts négatifs potentiels, liés à l'activité « transport et distribution ». Comme causes potentielles d'accidents pouvant entraîner le rejet de bitume le long de ce parcours, l'on pourra noter la traversée de plusieurs agglomérations,



de dangereuses sections sur la chaussée en certains endroits, de fortes pentes notamment à la Faille d'Alédjo et aux monts Défalé ainsi que la traversée de forêts classées.

### Les principales composantes du projet

Le projet de construction d'une unité d'entreposage de bitume à Lomé consiste en la mise en place d'un ensemble d'installations et d'équipements techniques. Il comprend :

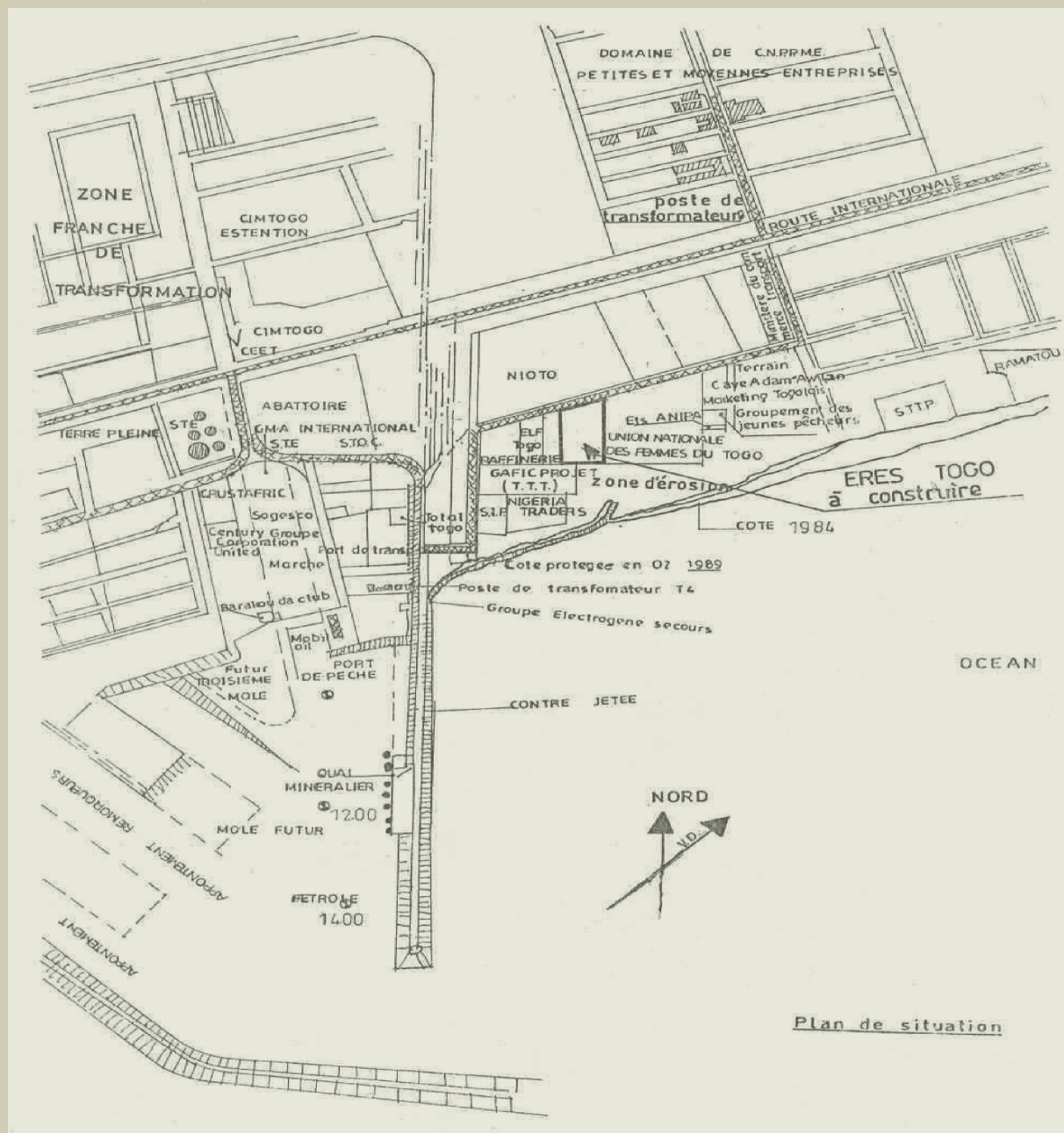
- 1 dépôt de bitume d'une capacité de stockage de 72 000 m<sup>3</sup>, répartie en 8 cuves de 9 000 m<sup>3</sup> chacune;
- 1 pipeline de liaison de 1 400 m reliant le dépôt de bitume au quai minéralier du port de Lomé;

- 1 cuvette de stockage de carburant;
- 1 poste de chargement de camions citernes;
- 1 système de pompage du bitume constitué de deux pompes de 60 t/h et d'une pompe de 500 m<sup>3</sup>/h destinées au chargement des navires tankers;
- 1 système de réchauffage du bitume constitué de 2 chaudières fonctionnant au fuel 180 ou au diesel;
- des locaux à usage de bureau et un laboratoire de contrôle de qualité.

En dehors du pipeline de liaison, toutes les installations seront mises en place sur un terrain de 1 ha, faisant l'objet d'un contrat de bail entre ERES Togo SA et le Port Autonome de Lomé.

### CARTE 1

#### Localisation du projet



## Contexte d'insertion du projet

### Contexte et justification

Les routes constituent la principale voie de circulation et d'échanges entre les différentes communautés nationales et celles structurant l'espace économique de la CEDEAO. C'est un secteur prioritaire et un facteur clé dans le processus de développement national et sous-régional. La demande de bitume dans les pays à approvisionner se situe entre 225 000 à 340 000 tonnes et elle évolue de 5 à 10% par an. D'importants efforts sont déployés pour améliorer l'état des routes nationales et internationales au sein de la CEDEAO, tant au national que communautaire. Ces efforts doivent être soutenus pour atteindre les objectifs de développement et d'intégration économique dans la communauté. C'est dans ce cadre que s'inscrit le projet de construction d'une unité d'entreposage de bitume à Lomé.

### Objectifs du projet

Ce projet de la société ERES Togo SA vise à mettre le bitume à la disposition, à moindre coût, des entreprises de travaux routiers de la sous-région et du Cameroun. Sur le plan national, il générera des retombées socio-économiques positives telles que la création d'environ 15 emplois permanents pour les nationaux, la formation du personnel local à l'exploitation du terminal, la mobilisation de 100 camions-citernes à plein temps pour le transport, l'emploi de la main-d'œuvre locale pour la construction du terminal et des bureaux de l'administration ainsi que la sous-traitance de certains travaux de maintenance du terminal.

### Enjeux du projet

La construction du terminal de bitume recouvre plusieurs enjeux de nature environnementale et socio-économique. Les enjeux environnementaux concernent la biodiversité. Le terminal de bitume se situe dans une zone portuaire à côté de la mer et le bitume sera transporté à travers certaines aires protégées et réserves de faune. C'est la raison pour laquelle les sapeurs pompiers ont été associés au projet et qu'un plan d'opération interne a été préparé. Les enjeux socioéconomiques sont notamment le déplacement des clandestins, la création d'emploi et la réfection des routes et partant, le développement national et sous-régional.

## Processus et acteurs

### Cadre institutionnel et juridique des ÉIE au Togo

Au Togo, la gestion de l'environnement relève au premier chef du Ministère de l'Environnement et des Ressources forestières qui assure les missions de réglementation et de contrôle à travers la Direction de l'Environnement. Cette direction porte en son sein un bureau chargé de la mise en œuvre de la procédure nationale d'ÉIE. Le Ministre chargé de l'environnement signe le certificat de conformité environnementale qui met fin à la procédure, mais ce certificat n'a pas valeur d'autorisation d'installation. Dans le cas du présent projet, il revient au Ministre des Mines et de l'Énergie, chargé des hydrocarbures, de signer l'autorisation d'installation.

Le projet de construction du terminal de bitume est soumis aux lois et réglementations togolaises ainsi qu'aux conventions et traités internationaux qui régissent les domaines de l'environnement et des hydrocarbures.

Au plan national, les lois et règlements applicables sont:

- le Code de l'environnement institué par la loi 88-14 du 3 novembre 1998;
- le Code minier institué par la loi 96-044/PR du 26 février 1996;
- le Code des hydrocarbures institué par la loi 99-003 du février 1999;
- le Code de la marine marchande institué par l'ordonnance 29 du 12 août 1971, complété par le décret 82-182 du 8 juillet 1982;
- l'Ordonnance 77-24 du 16 août 1977 définissant les limites des eaux territoriales et créant une zone maritime protégée.

Ces textes sont complétés par:

- le Décret n° 2006-058/PR du 5 juillet 2006 fixant la liste des travaux, activités et documents de planification soumis à étude d'impact sur l'environnement et les principales règles de cette étude;
- l'Arrêté n° 013/MERF portant réglementation de la procédure, de la méthodologie et du contenu des études d'impact sur l'environnement;
- l'Arrêté fixant les modalités et les procédures d'information et de participation du public au processus d'étude d'impact;
- le Décret n° 2005-095/PR du 4 octobre 2005 portant attributions et organisation du Ministère de l'Environnement et des Ressources forestières;
- le Décret du 14 décembre 1927 relatif aux établissements dangereux, insalubres ou incommodes sur le territoire du Togo;
- le Décret 348 du 23 juin 1928 déterminant les conditions d'application du décret du 14 décembre 1927 relatif aux établissements dangereux, insalubres ou incommodes sur le territoire du Togo;
- le Décret 346 du 23 juin 1928 qui établit la classification des établissements dangereux, insalubres ou incommodes, en application du décret du 14 décembre 1927;
- le Décret 347 du 23 juin 1928 concernant les établissements dangereux, insalubres ou incommodes de 3<sup>e</sup> catégorie;
- le Décret 477 du 22 août 1928, qui fixe les conditions générales imposées sur les dépôts d'hydrocarbures liquides de 1<sup>re</sup> et de 2<sup>e</sup> catégorie, dans l'intérêt de la salubrité publique;
- le Décret 416 du 20 juillet 1931, qui vient compléter les décrets 347 du 23 juin, 363 du 23 juin et 477 du 22 août 1928 concernant les établissements dangereux, insalubres ou incommodes.

## Processus d'évaluation environnementale (ÉIE)

### Étapes du processus

L'évaluation du rapport d'étude d'impact du projet de construction du terminal de bitume dans la zone portuaire à Lomé a été effectuée en suivant une procédure accélérée qui a occulté les étapes de cadrage, de tri préliminaire et de validation des termes de référence. Les principales étapes qui ont marqué cette procédure sont résumées au tableau 1.

### Les acteurs

Les acteurs sont constitués de l'équipe du promoteur et l'administration chargée de l'évaluation du rapport. Le rapport a été évalué par un comité *ad hoc* d'évaluation mis en place par l'arrêté du Ministre de l'Environnement et des Ressources forestières. Ce comité d'évaluation a regroupé les représentants des principales institutions concernées par le projet.

Cependant, les clandestins trouvés sur les lieux et interrogés par la Direction de l'Environnement, n'ont pas été associés au processus d'évaluation du rapport compte tenu de leurs statuts d'occupants illégaux (domaine du Port Autonome de Lomé). Ils ont déclaré avoir reçu un intérêt de la part du promoteur afin de quitter les lieux.

### Les institutions concernées par le projet

Le comité est composé de représentants du Ministère de l'Environnement et des Ressources forestières (7 personnes), du Ministère des Mines et Énergie (2), du Ministère de l'Équipement, des Transports et des Postes et Télécommunications (3), du Ministère du Commerce, de l'Industrie et de l'Artisanat (1), du Ministère de l'Enseignement supérieur et de la Recherche (1), du Ministère chargé du Secteur privé et du Développement de la Zone Franche (1) ainsi que des représentants du secteur privé et assimilé (4), des personnes ressources (3) et deux stagiaires. Chaque représentant devait s'assurer de la prise en compte des préoccupations relevant des compétences de sa structure de provenance et formuler des observations qui s'imposent.

### État actuel de l'environnement

L'état actuel a été décrit aussi bien pour le site du terminal de stockage de bitume que pour le parcours de transport du bitume au Togo. L'environnement actuel du projet présente un certain nombre de caractéristiques sur les plans physique et biologique.

**Qualité de l'air :** On note la présence de poches de fumées et de particules en suspension, le tout associé au dégagement d'odeurs inhabituelles ; ambiance sonore très élevée, caractéristiques de la zone industrielle.

**TABEAU 1**  
Les principales étapes de l'évaluation du rapport

Activités menées	Acteurs	Dates
1. Réunion de contact avec l'équipe du promoteur d'ERES	Direction de l'Environnement et promoteur	28 septembre 2005
2. Délivrance de l'Attestation provisoire de conformité environnementale	Cabinet du Ministère de l'Environnement et des Ressources forestières	28 novembre 2005
2. Examen du rapport d'ÉIE ERES : Observations préliminaires	Comité restreint (Direction de l'Environnement)	Décembre 2005
3. Examen du rapport d'ÉIE ERES : Observations après deuxième lecture	Comité restreint (Direction de l'Environnement)	Janvier-février 2006
4. Délivrance du Certificat de conformité Environnementale provisoire au promoteur de la société ERES Togo SA	Cabinet du Ministère de l'Environnement et des Ressources forestières	6 mars 2006
5. Réunion de prise de contact et d'information des membres du comité restreint	Comité <i>ad hoc</i> d'évaluation	9 mars 2006
6. Organisation de l'atelier d'examen et de validation du rapport ÉIE ERES	Comité <i>ad hoc</i> d'évaluation	16-17 mars 2006
7. Rédaction du rapport de synthèse des observations de l'atelier de validation	Direction de l'Environnement	20-21 mars 2006
8. Transmission des observations additionnelles	Direction de l'Environnement	20 avril 2006
9. Transmission de la version finale à la Direction de l'Environnement	Promoteur	19 mai 2006
10. Délivrance du Certificat de conformité Environnementale au promoteur de la société ERES Togo SA	Ministre de l'Environnement et des Ressources forestières	6 juin 2006

**Zones d'intérêt écologiquement sensibles concernées par le projet:** Ce sont le milieu marin, les prairies marécageuses, les cours d'eau, les Réserves de Galangashi et de la Fosse aux Lions ainsi que le Parc de la Kéran. Au-delà de la flore que contiennent ces aires protégées, l'une des principales caractéristiques de ces écosystèmes est leur faune de mammifères qui traverse périodiquement la Nationale n° 1.

**Richesse biologique des eaux marines:** Les eaux marines togolaises, en dépit de l'étroitesse de la côte s'avèrent d'une richesse spécifique très importante avec 256 espèces de poissons, 11 espèces de baleines et 4 espèces de tortues marines. Le bitume sera déchargé dans ces eaux pour être convoyé par pipeline vers le terminal de bitume.

## Analyse méthodologique et principaux résultats

### Analyse des alternatives

La réalisation d'un quelconque projet rentable requiert nécessairement l'importation de bitume par bateau, la construction d'un pipeline et d'un dépôt, la distribution par camions avec des citernes, des conteneurs ou des fûts. Dans ces conditions, le projet ne comporte pas beaucoup d'alternatives. Les quelques alternatives possibles et leurs variantes sont les suivantes :

- Alternative 0: le projet de construction d'un terminal de bitume tel que proposé (cas de base);
- Alternative 1 : ne rien faire c'est-à-dire un non-projet: les sources actuelles de bitume continuent à être exploitées;
- Alternative 2: le dépôt de bitume est construit en un autre lieu plus loin du quai minéralier que le site proposé.

Afin de comparer les alternatives, le promoteur a retenu huit critères :

- les principaux objectifs du projet de base;
- les objectifs de développement économique, social et environnemental des bénéficiaires;
- l'acceptation du projet par le public concerné;
- les impacts potentiels positifs et négatifs sur l'environnement, les conditions socio-économiques, la santé et la sécurité;

**TABLEAU 2**  
Seuil de probabilité d'occurrence associée aux impacts

Niveau de probabilité	Définition
Très faible	La probabilité que l'impact se produise est de 1 à 2%; l'impact ne s'est pas produit par le passé dans les circonstances identiques.
Faible	La probabilité que l'impact se produise est comprise entre 2 et 20%; l'impact s'est produit dans des conditions similaires par le passé, mais très rarement.
Moyenne	L'impact pourrait se produire de façon peu fréquente. Il se manifeste de façon systématique, mais la probabilité qu'il se produise pourrait se situer entre 20 et 70% suite à une défaillance des mesures de sécurité et de contrôle.
Forte	La probabilité que l'impact se produise est supérieure à 70%. L'impact se manifeste de façon systématique et il y a forte chance pour que l'impact se produise.

- les coûts de construction et d'exploitation de chacune des alternatives;
- la faisabilité technique de l'alternative proposée;
- les délais de mise en œuvre du projet.

L'analyse des alternatives a permis d'aboutir aux conclusions suivantes :

- a. Le cas de non-projet (alternative 1) ne répond ni aux objectifs du projet, ni aux objectifs de développement économique, social et environnemental des bénéficiaires;
- b. Même si l'alternative 2 permettra de mettre à disposition du bitume dans la région, elle se révèle coûteuse et comporte des impacts environnementaux et sociaux plus importants que le projet de base pour les États bénéficiaires;
- c. L'alternative 0 permet de rendre disponible le bitume dans la sous-région ouest africaine en tout temps et de distribuer ledit bitume à un coût abordable en ayant moins de pression sur les éléments environnementaux et sociaux dans les États bénéficiaires. Elle s'intègre mieux dans les objectifs de développement économique, environnemental et social des États bénéficiaires.

L'option 0, le projet proposé a été retenu pour la construction et l'exploitation du terminal de bitume. C'est donc cette option qui a été soumise à une étude d'impact détaillée.

## La méthodologie d'étude d'impacts

La méthodologie de l'analyse des impacts est structurée en cinq étapes principales : la description des interactions du projet avec l'environnement, l'identification des impacts potentiels, la détermination de la gravité des impacts, l'identification des mesures d'atténuation et la détermination de l'importance résiduelle des impacts. Cette méthodologie a permis d'identifier et d'analyser les impacts.

Une probabilité d'occurrence est associée à la manifestation des impacts dans le but d'une approche plus réaliste de leurs gravités. Les différents seuils de probabilité sont définis au tableau 2.

## Les principaux impacts du projet

Les principaux impacts du projet sont les suivants.

**Sur les sols:** Perturbation de la stabilité du sol; Encombrement du sol par rejet incontrôlé de déchets solides, ligneux, métalliques, de gravats, de déchets solides ménagers et de bureaux; Pollution du sol par rejets accidentels de graisse, de peinture de résidus de nettoyage, d'huile de vidange; Contamination du sol par rejets accidentels de bitume et d'hydrocarbures; Pollution du sol par des eaux usées; Encombrement de l'espace en cas d'abandon des équipements et installations en l'état.

**Sur les ressources en eaux:** Eaux souterraines et de surface: Pollution des eaux souterraines et de surface par percolation des rejets accidentels de bitume, de gasoil, de fuel, de graisse, de peinture, d'huile de vidange, une mauvaise gestion des eaux usées.

**Eaux marines:** Pollution des eaux marines par des fuites de bitume, par délestage ou naufrage de bitumier.

**Sur l'air:** Pollution de l'air par émission de poussière, de particules solides, de fumée contenant des dioxydes de carbone, de soufre et d'azote, de fines particules chimiques en suspension, de produits de nettoyage.

**Sur les ressources biologiques terrestres:** Perte de vie animale domestique, sauvage et aquatique; Dégradation de la flore terrestre et aquatique.

**Ressources biologiques marines:** Destruction de la flore, de la faune, perturbation des écosystèmes marins.

**Sur l'habitat et le paysage:** Modification du paysage et des perspectives, encombrement de l'espace et pollution visuelle en cas d'abandon des équipements et installations.

**Sur la dimension socio-économique:** Perturbation du trafic routier et maritime et perte de revenus financiers.

**Sur la santé et la sécurité:** Risque de transmission de maladies contagieuses dont le VIH/SIDA; Exposition des ouvriers et de la population aux accidents de travail et de circulation; Perturbation de la tranquillité du voisinage par la propagation des vibrations et des bruits de chantier.

## Mesures d'atténuation des impacts

Les mesures d'atténuation ont été identifiées sur la base d'un certain nombre d'objectifs spécifiques d'atténuation liés aux différentes composantes environnementales affectées. Ces objectifs spécifiques sont de limiter la perturbation de la stabilité du sol, éviter la pollution du sol par les déchets solides de chantier, éviter la pollution du sol et des eaux par les produits chimiques et les hydrocarbures, limiter les nuisances sonores, limiter les rejets de polluants dans l'air, limiter la perturbation du trafic routier, assurer la sécurité et protéger la santé des travailleurs et de la population, réduire les risques d'accidents liés au transport du bitume par voie terrestre et intégrer les infrastructures dans le paysage.

## Les limites de l'étude

L'étude n'a pas mentionné le programme de délocalisation des anciens occupants (fussent-ils clandestins) du site. La zone d'influence du projet n'a pas été délimitée précisément, surtout les unités industrielles riveraines. Le rapport n'a pas fait cas des données récentes sur les émissions des gaz à effets de serre surtout que le projet se localise dans une zone industrielle. Il n'a pas estimé les gaz à effet de serre que les fours émettront. L'évaluation des impacts s'est limitée au site du terminal. La trajectoire de transport du bitume n'a pas été suffisamment étudiée. Le rapport ne signale pas s'il y a eu une évaluation des impacts du bitume sur l'environnement dans les pays qui vont être alimentés en bitume. Ce projet, à caractère national, sous-régional et régional aurait pu faire l'objet d'une participation publique, fût-elle une audience publique, compte tenu de son envergure.

L'administration chargée du suivi et du contrôle de la mise en œuvre du plan de gestion de ce projet doit être plus rigoureuse.

## Leçons apprises

La première leçon apprise a été l'expérience que le Corps des Sapeurs Pompiers a partagée avec les membres du comité *ad hoc* d'évaluation du rapport, à savoir la nature et la façon dont le bitume peut s'enflammer. Il faut une température très élevée avant qu'il s'enflamme. Sa nature est un peu différente des autres hydrocarbures.

La deuxième leçon est la portée et l'étendue des impacts qui ne se localisent pas seulement sur le site du projet, mais sur tout le parcours de transport du bitume.

## Conclusion

Le projet de construction du terminal de bitume comporte sûrement des avantages économiques, sociaux et environnementaux indéniables. Mais il présente aussi des impacts négatifs sur l'environnement, le milieu socio-économique, la santé et la sécurité des ouvriers et de la population. Toutefois, les impacts négatifs relevés peuvent être atténués si les mesures proposées sont correctement mises en œuvre.

## Références

Global Lead, Projet de construction d'un terminal de bitume dans la zone portuaire de Lomé; Étude d'impact environnemental, rapport définitif, 296 p., 2006.

Ministère de l'Environnement et des Ressources forestières, la politique Nationale de l'Environnement adoptée par le gouvernement en décembre 1998, 35 p.

Ministère de l'Environnement et des Ressources forestières, le Plan National d'Action pour l'Environnement (PNAE) adopté en juillet 2001.

Ministère de l'Environnement et des Ressources forestières, le Code de l'environnement institué par la loi 88-14 du 3 novembre 1988, 29 p.

Ministère de l'Environnement et des Ressources forestières, le Code minier institué par la loi 96-004/PR du 26 février 1996.

Ministère de l'Environnement et des Ressources forestières, le Code des hydrocarbures institué par la loi 99-003 du 24 février 1999.

Décret n° 2005-095/PR Portant attributions et organisation du Ministère de l'Environnement et des Ressources forestières, 2005, 9 p.

Arrête n° 018/MERF fixant les modalités et les procédures d'information et de participation du public au processus d'étude d'impact sur l'environnement, 16 p.

Les fiches techniques **MOGED** sont publiées par l'IEPF.

**Directrice de la publication:**

Fatimata DIA Touré, Directrice de l'IEPF

**Comité éditorial:**

Sibi Bonfils, Directeur adjoint, IEPF

Sory Ibrahim Diabaté, Responsable du programme MOGED, IEPF

Louis-Noël Jail, Responsable du Service information et documentation, IEPF

**Coordination scientifique et technique:**

Sory Ibrahim Diabaté, IEPF Coordonnateur général

Pierre André, Université de Montréal

Mesmin Tchindjang, CRESA, Yaoundé

Jean-Yves Lalande, CRC SOGEMA

Seydou Keita, AMEIE, Mali

Luc Valiquette, MDEIE, Québec

**Édition et réalisation graphique:**

Communications Science-Impact

## Diffusion de bonnes pratiques sur la gestion de l'environnement

L'Institut de l'énergie et de l'environnement de la Francophonie (IEPF) a lancé un Concours d'Études de cas sur les bonnes pratiques en Évaluation environnementale et en Économie de l'environnement. L'édition et la diffusion, sous forme de fiches techniques, des études de cas sélectionnées visent à valoriser l'expérience acquise par nos pays membres en Évaluation environnementale et en Économie de l'environnement et d'en organiser la diffusion, impliquer les acteurs techniques dans des opérations d'échange d'expérience ou de diffusion de pratiques réussies sur les études d'impacts et sur la valorisation des ressources de l'environnement, combler en partie le manque de documents de référence en français sur ces questions.

Cette initiative de l'IEPF a bénéficié de la collaboration du CRESA et de CRC SOGEMA.



### La Francophonie au service du développement durable

L'Institut de l'énergie et de l'environnement de la Francophonie (IEPF), organe subsidiaire de l'Organisation internationale de la Francophonie, 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, l'Institut a aujourd'hui pour mission de contribuer au renforcement des capacités nationales et au développement de partenariats dans les domaines de l'énergie et de l'environnement.

Meilleure gestion et utilisation des ressources énergétiques, intégration de l'environnement dans les politiques nationales dans une perspective durable et équitable, tels sont les buts des interventions spécifiques de l'IEPF (formation, information, actions de terrain et concertation) menées en synergie avec les autres programmes de l'Organisation internationale de la Francophonie et notamment ceux issus de la mission D du Cadre stratégique décennal de la Francophonie : « Développer la coopération au service du développement durable et de la solidarité ».

La programmation mise en œuvre par l'IEPF en 2006-2009 visera notamment à :

- améliorer les conditions d'élaboration et de mise en œuvre de stratégies nationales de développement durable,
- développer les capacités pour l'accès aux fonds et mécanismes dédiés à l'environnement mondial,
- développer les pratiques de gestion durable des ressources naturelles et de l'énergie: MOGED, utilisation durable de l'énergie (UDE), politiques énergétiques (POLEN),
- accroître les capacités des pays francophones en développement à participer aux négociations internationales sur l'environnement et le développement durable.

### Institut de l'énergie et de l'environnement de la Francophonie (IEPF)

56, rue Saint-Pierre, 3<sup>e</sup> étage  
Québec (Québec) G1K 4A1 Canada  
Téléphone: (1 418) 692 5727  
Télécopie: (1 418) 692 5644  
iepf@iepf.org / www.iepf.org



L'EPF a conçu le projet de renforcement des capacités pour la Maîtrise des Outils de Gestion de l'Environnement pour le Développement (MOGED).

Les objectifs de MOGED sont:

- Développer dans l'espace francophone les capacités humaines, institutionnelles, législatives et matérielles permettant aux pays de mettre en œuvre des programmes de développement économiquement viables, socialement acceptables et respectueux de l'environnement;
- Développer et diffuser les outils de maîtrise de la gestion de l'environnement et en assurer l'intégration dans les processus décisionnels des États pour l'élaboration et la mise en œuvre des politiques et stratégies sectorielles dans une perspective de développement durable.

Ce projet vise spécifiquement le perfectionnement professionnel en Évaluation environnementale (EIE) et en Économie de l'environnement (ÉE) des cadres des secteurs public, privé, des associations et de la communauté scientifique qui sont concernés par l'élaboration et la mise en œuvre des politiques et des programmes de gestion des ressources naturelles.

Il se déploie sur deux axes distincts mais complémentaires:

- **L'acquisition des connaissances de base** (maîtrise des concepts, des outils et des méthodes) qui comporte des Modules de cours résidents, des Écoles d'été permettant la mise à jour et l'approfondissement des connaissances, des Stages de formation de formateurs. Cet axe est mis en œuvre en partenariat avec l'AUF et l'Université Senghor.
- **La maîtrise des outils dans leurs applications** aux particularités des ressources et aux spécificités écologiques qui est réalisée par des Cours thématiques régionaux dont le montage répond aux priorités régionales et aux spécificités des écosystèmes et l'animation des communautés de pratique qui comporte l'organisation d'un Colloque annuel sur l'ÉE et de Journées scientifiques sur l'ÉE se tenant tous les deux ans.

La mise en œuvre de ces deux axes du Projet MOGED est renforcée par la production et la diffusion de l'information à travers l'édition de fiches techniques, de manuels, de guides pédagogiques, de périodiques de la Francophonie et sur ses sites Internet, notamment, Médiaterre, et ceux de ses partenaires.



Le Centre Régional d'Enseignement Spécialisé en Agriculture Forêt Bois (CRESA Forêt Bois) de Yaoundé, créé en 1997, est un programme de l'AUF. Son but est de renforcer la coopération dans l'espace francophone dans le domaine de la formation des cadres du développement rural avec un accent particulier sur l'aménagement durable des écosystèmes forestiers, la promotion de l'industrie du bois et la maîtrise des études d'impacts environnementaux.

La formation dispensée au CRESA privilégie le savoir-faire et s'appuie sur une pédagogie de terrain faite d'études de cas, de diagnostics, de projets et de stages en entreprise.

Le programme couvre:

- la formation diplômante professionnalisante dans ses trois filières,
- la formation continue dans les trois domaines de spécialité en collaboration avec les entreprises et les opérateurs économiques du secteur forêt-bois-environnement,
- la mise en place d'un véritable réseau des institutions de formation forestière et environnementale d'Afrique Centrale au sein de la COMIFAC. (Commission des Forêts d'Afrique Centrale).



CRC SOGEMA est une société canadienne d'experts conseils en gestion spécialisée dans la conduite de projets d'envergure en coopération internationale. Elle œuvre depuis 1989 dans le domaine de la gouvernance des institutions et organisations publiques et privées.

Ses interventions portent sur la planification stratégique en environnement, le développement des capacités, les études et évaluations environnementales, la gestion des ressources naturelles.

Elle offre plus spécifiquement des services et des produits en gestion, en formation et en systèmes d'information dans les champs d'intervention suivants:

- Environnement et gestion des ressources naturelles;
- Gouvernance locale;
- Formation technique et professionnelle;
- Éducation;
- Politiques et administration fiscales;
- Finances publiques;
- Institutions financières;
- Développement économique local.

### CRC Sogema

Complexe St-Charles  
1111, rue St-Charles Ouest, Tour Est, bureau 454  
Longueuil (Québec) J4K 5G4 Canada  
Téléphone: (1 450) 651-2800  
Télécopie: (1 450) 651-1681  
www.crcsogema.com