

Étude de diagnostic et maîtrise d'œuvre complète en vue de la réhabilitation des réseaux viaires de la ville de Douala (Cameroun)

Lot 4 : construction des voies de désenclavement

PRÉSENTATION GÉNÉRALE DU CAS

L'étude de cas présentée porte sur deux étapes clés des évaluations environnementales, à savoir l'étude d'impact environnemental (ÉIE) et le suivi socio-environnemental du projet, relatives aux premières variantes prioritaires qui ont été retenues. Il importe donc, au préalable, de faire un bref historique des phases du projet pour une bonne appropriation.

Historique des phases du projet

Deux grandes phases ont marqué la mise en œuvre de ce programme. Une phase pour les études et une autre pour le contrôle des travaux. Le tableau 1 récapitule l'ensemble des missions pour chaque phase.

Localisation de l'intervention

L'ensemble du projet s'inscrit physiquement dans le périmètre de la Communauté urbaine de Douala (CUD), créée par le décret No 87/1366 du 24 septembre 1987 et qui se divise en 116 quartiers, regroupés en cinq Communes urbaines d'Arrondissement (CUA) et une Commune rurale (CR) :

- CUA de Douala I dont le siège est à Bonanjo (29 quartiers);
- CUA de Douala II dont le siège est à New-Bell (16 quartiers);
- CUA de Douala III dont le siège est à Logbaba (42 quartiers);

- CUA de Douala IV dont le siège est à Bonassama (9 quartiers);
- CUA de Douala V dont le siège est à Kotto (20 quartiers);
- CR de Manoka (5 quartiers).

Le projet concernait spécifiquement les Arrondissements IV et V, mais il pouvait être considéré que la mise en œuvre du projet ne concernerait pas uniquement les quartiers traversés, mais plutôt l'ensemble de la CUD. En effet, l'aménagement des nouvelles voies concourrait non seulement à une amélioration de la circulation automobile générale de l'agglomération, mais devait également participer à la structuration de l'espace urbain.

En conséquence, la CUD a été considérée comme la zone d'influence « élargie » du projet alors que les quartiers et zones naturelles traversées, ainsi que les zones d'emprunt, en ont constitué la zone d'influence « rapprochée ».

Description des principales composantes de l'intervention au moment des études

Dans le cadre du projet, 6 voies urbaines étaient à aménager, dont les longueurs et la description sommaire sont récapitulées au tableau 2.

Description des principales composantes de l'intervention au moment de la réalisation des travaux de réhabilitation des premiers axes définis comme étant prioritaires

Nous nous sommes intéressés à la Tranche conditionnelle 3, consistant en la construction des voies de désenclavement du lot 4, dont le tableau 3 reprend la nature et la consistance des travaux, y compris les améliorations des projets.

FIGURE 1 : PROFIL DE VOIE URBAINE : 2 X 1 VOIE AVEC TROTTOIRS

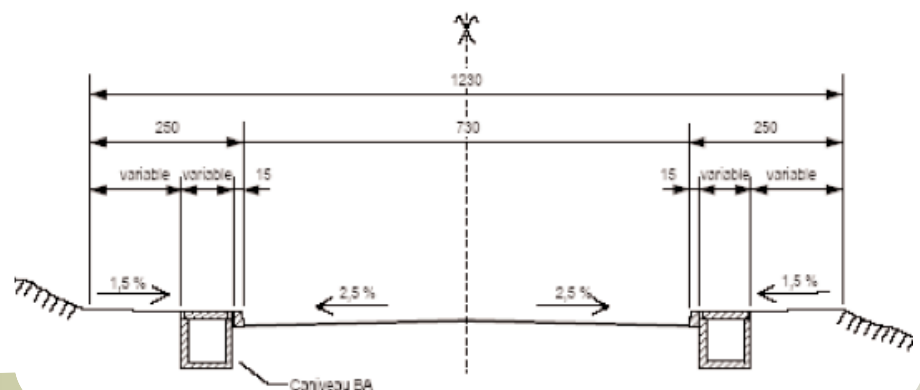


TABLEAU 1 : HISTORIQUE DES PHASES DU PROJET

PHASE D'ÉTUDE				
TRANCHE	MISSION	INTITULÉ	RÉALISATIONS	OBJECTIFS
Tranche ferme	Mission 1 2005	Études préalables pour l'établissement d'un programme prioritaire d'interventions (PPI)	<ul style="list-style-type: none"> - Analyse de quinze tronçons de route répartis sur l'ensemble du territoire de la CUD - Diagnostic environnemental - Impact social - Analyse économique - Approche urbanistique - Spécificités techniques et difficultés particulières 	Production d'une analyse multicritère des tronçons débouchant sur un classement des tronçons et sur la définition d'un PPI qui comprend les tronçons retenus pour la suite des études après pondération, à partir des coefficients acceptés par le maître d'ouvrage et de l'estimation des montants des travaux.
	Mission 2 2005	Études de faisabilité (Avant-projet sommaire (APS) du PPI)	<ul style="list-style-type: none"> - Levés topographiques - Investigations géotechniques - Études hydrologiques et hydrauliques - Études de tracé - Études préliminaires liées aux déplacements des réseaux - Étude foncière préliminaire - Estimation des délais d'exécution et du coût des travaux 	<ul style="list-style-type: none"> - Réalisation des études d'APS : le consultant a défini les principes d'aménagement et leurs principales caractéristiques, avant les études en vue de déterminer qualitativement et quantitativement les travaux à réaliser. - Définition par le maître d'ouvrage des tranches fonctionnelles pour la suite des études.
Tranche conditionnelle 1	Mission 3 2006 (version définitive de l'avant-projet détaillé (APD) : août 2006)	APD / dossier de consultation des entreprises (DCE)	<p>Les études menées par le consultant au stade de l'APD, divisées en 5 volets :</p> <ul style="list-style-type: none"> - études routières complémentaires (investigations géotechniques pour les fondations des ouvrages d'art, levés topographiques, définition des éléments du tracé) ; - études des ouvrages d'art (dimensionnement structurel des ponts) ; - études des réseaux divers (déplacement du réseau d'alimentation en eau potable, du réseau téléphonique et du réseau électrique) ; - étude foncière (collecte des données cadastrales, évaluation quantitative et financière des expropriations nécessaires) ; - réparation de l'estimation confidentielle. 	Réalisation de l'APD et du DCE sur la base des conclusions des missions 1 et 2 et des choix du maître d'ouvrage.
Tranche conditionnelle 2	Mission 4 2006 (version définitive du DAO : août 2006) et (ACT : novembre/décembre 2006)	Assistance au maître d'ouvrage pour la passation des contrats des travaux	<ul style="list-style-type: none"> - Production du DAO version définitive des lots 4.3 - Assistance pour l'évaluation des offres techniques et financières des entreprises - Rapport de la mission d'évaluation et de passation du marché 	<p>Sélection des entreprises adjudicatrices des marchés d'exécution des tranches fermes et conditionnelles des 4 tronçons suivants :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Lot 1, Tranche ferme : Boulevard Urbain Nord section Tongo'a Bassa – Carrefour Hysacam (exclu) ; Rocade des 8 Km section carrefour Hysacam (exclu) – Carrefour Zacheman ; - Lot 1, Tranche conditionnelle : Boulevard urbain Nord section Carrefour Hysacam (exclu) rond-point Makèpè ; - Lot 2, Tranche ferme : Ndogbong – Hôpital général ; - Lot 1, Tranche conditionnelle : Boulangerie de la Paix – Tongo'a Bassa.
Tranche conditionnelle 3	Mission 5 de novembre 2007 à octobre 2009	Contrôle des travaux (Direction exécution des travaux/OPC/AOR)	<ul style="list-style-type: none"> - Affectation d'une équipe de la mission de contrôle - Supervision et contrôle des travaux - Assistance-conseil dans la prise en compte de clauses environnementales 	Contrôle de l'exécution des travaux, objets des marchés passés avec l'entreprise RAZEL.

TABEAU 2 : DIFFÉRENTES COMPOSANTES DE L'INTERVENTION

N° DU TRONÇON	LONGUEUR	DESCRIPTION	ÉTAT ACTUEL ET NATURE DE L'AMÉNAGEMENT	AMÉNAGEMENT PROJETÉ
4.3 (4.3 b, 4.3c)	2 420 m	Boulevard Urbain Nord, prolongement vers l'Est de 4.4a jusqu'au début de 4.4 b (4.3 b) et jonction avec la Rocade des 10 km au rond-point Makébé (4.3c).	Tronçon partiellement inexistant ; partie neuve à construire avec franchissement d'un marigot (4.3c)	Structure de chaussée proposée : <ul style="list-style-type: none"> - fondation en pouzzolane de 25 cm d'épaisseur ; - base en grave concassée sur 25 cm d'épaisseur ; - couche de roulement en béton bitumineux de 5 cm d'épaisseur. La géométrie des voies à bitumer était conforme à la Figure 1 ci-dessous. Une chaussée de 7,30 m de largeur, plus 2 x 2.5 m pour les caniveaux et trottoirs, pour une plateforme globale 12,30 m de largeur avec la possibilité de retirer les trottoirs en zone semi-rurale.
4.4 (4.4a, 4.4b)	2 153 m	Rocade des 8 km entre Yoyong et Ndogbong. La partie centrale de ce tronçon est commune sur 900 m avec le tronçon 4.3 (pont du Tongo Bassa jusqu'au Carrefour Hysacam).	Tronçon existant en mauvais état, à réhabiliter	
4.10	1 370 m	Prolongement nord de la route de Ndokoti à Ndogbong, jusqu'à proximité de l'Hôpital Général.	Tronçon existant en mauvais état, à réhabiliter	
4.12	2 801 m/ 2 910 m	Route de Mabanda, depuis la RN3 jusqu'à l'usine de placage Alpicam.	Tronçon existant en mauvais état, à réhabiliter	

TABEAU 3 : NATURE ET CONSISTANCE DES TRAVAUX

LOTS	NATURE	CONSISTANCE DES TRAVAUX
Lot 1 Tranche ferme	860 ml à aménager en voies revêtues en 2 voies	<ul style="list-style-type: none"> - Installation/repli de chantier - Dégagement des emprises - Terrassements généraux - Construction de chaussée et trottoir - Travaux d'assainissement - Construction d'ouvrage d'art (pont sur le Kondi, le Tongo'a Bassa, le Ngongue et plusieurs dalots) - Signalisation verticale et horizontale - Éclairage public - Déplacement de réseaux (AES SONEL, CDE, CAMWATER, CAMTEL) - Aménagement paysager
Lot 1 Tranche conditionnelle	1393 ml à aménager en voies revêtues en 2 voies	
Tranche ferme 2	1304 ml à aménager en voies revêtues en 2 voies	
Tranche conditionnelle 2	710 ml à aménager en voies revêtues en 2 voies	

TABEAU 4 : DOCUMENTATION DU PROJET

DOCUMENTS CONTRACTUELS	ENTREPRISE DES TRAVAUX	MISSION DE CONTRÔLE	DOCUMENTS NON CONTRACTUELS	OBSERVATIONS PARTICULIÈRES
Marché de l'entreprise lots 1 et 2 : <ul style="list-style-type: none"> - Titre 1 : cahier de clauses administratives particulières ; - Titre 2 : cahier de clauses techniques particulières ; - Titre 3 : bordereau de prix unitaires ; - Titre 4 : détail quantitatif et estimatif. 	RAZEL CAMEROUN	GROUPEMENT LOUIS BERGER/INGECAM/BETA/CONSULT	Rapport géotechnique et rapport hydraulique	<ul style="list-style-type: none"> - Il n'y a aucune ÉIE validée insérée parmi les documents contractuels du marché. - Le marché du contrôle ne permettait pas l'intervention d'un animateur environnemental en dehors de l'assistance du superviseur environnemental du contrôle. - Affectation au projet de deux employés du maître d'ouvrage, la CUD, l'un en charge des questions foncières et l'autre en charge des questions sociales et environnementales. - Pratiques environnementales de l'entreprise incluses dans son marché (Article B 1000).
Marché du contrôle : <ul style="list-style-type: none"> - Titre 1 : cahier de clauses administratives particulières ; - Titre 2 : responsabilités prévisionnelles des partenaires du groupement conjoint et solidaire ; - Titre 3 : devis et décomposition de chaque mission. 				

Contexte d'insertion et problématique générale à laquelle l'intervention vise à répondre

Comme précisée dans les termes de référence du projet, l'intervention s'inscrivait dans le cadre de la *Déclaration de Stratégie urbaine* approuvée par le Premier Ministre de la République du Cameroun. Cette Déclaration définit trois objectifs en vue d'améliorer le cadre de vie des populations urbaines et de maîtriser le développement urbain :

- renforcer la capacité de gestion des communes et leur maîtrise de la fiscalité locale ;
- transférer les compétences en matière d'urbanisme et de politique foncière locale aux collectivités locales et favoriser les initiatives foncières et immobilières privées ;
- améliorer les infrastructures et les équipements urbains et libéraliser les services publics marchands.

La mise en exécution du projet est donc une conséquence du 3^e objectif de la Stratégie urbaine. Elle participe à l'amélioration des infrastructures et des équipements urbains (logement, voirie, déchets).

La remise en état des réseaux viaires et des équipements urbains ainsi que le maintien d'un niveau de service minimum constituent des conditions nécessaires à la lutte contre la pauvreté qui, en secteur urbain, se caractérise par l'accumulation des différentes catégories de pauvreté, à savoir : monétaire, de condition de vie et de capacité.

Il existe un lien direct entre inégalités de revenus, statuts socio-économiques et localisation spécifique de chaque catégorie de revenus dans

l'espace urbain : la ville est un lieu de ségrégation. Cette ségrégation se traduit dans l'espace. Les populations pauvres, à défaut de politiques d'habitat qui les concernent, se regroupent dans les zones les moins attractives : périphéries, emprises publiques délaissées, terrains inconstructibles, notamment du fait des coûts élevés des terrains aménagés. Les contraintes qui en résultent, outre les aspects sanitaires, sont liées aux difficultés d'accès à ces zones d'habitat, soit parce qu'elles sont enclavées, soit parce qu'elles sont éloignées et dans tous les cas non desservies.

À la précarité de l'habitat, sous tous ses aspects, à la faiblesse des ressources, à la difficulté d'accès à la santé et à la formation, vient donc s'ajouter la faiblesse de la mobilité urbaine. Les zones urbaines où les catégories sociales pauvres sont les plus présentes, ne bénéficient d'aucune planification et, en partant, n'ont pas accès aux services urbains élémentaires et aux équipements sociaux de base. À cette situation s'ajoute le coût élevé (qui peut aussi se traduire en temps) pour rejoindre les zones de la ville où se concentrent les opportunités d'emploi et d'échanges économiques. La faible mobilité des populations les moins favorisées tend ainsi à pérenniser et à renforcer la situation de pauvreté.

Au-delà des opérations visant à améliorer la salubrité, la santé humaine et l'accès aux services publics, une action forte en faveur des populations les plus défavorisées consiste donc à améliorer la mobilité urbaine.

Le *Document stratégique de Réduction de la Pauvreté* a mis l'accent sur l'importance que revêt le secteur urbain dans le cadre des actions à engager. Le programme PPTE de la période intérimaire et le volet bilatéral additionnel français prévoyaient une intervention conséquente dans la ville de Douala.

Un des principaux points d'application de la démarche engagée dans le cadre de l'initiative bilatérale française a été, en fait, la remise en état des infrastructures urbaines et l'amélioration des conditions de vie des citoyens. Dans un premier temps, il s'agissait principalement de

l'amélioration du système de drainage de la ville, de la réhabilitation des réseaux viaires, du désenclavement des quartiers isolés, de l'amélioration des conditions de vie dans les quartiers sous-équipés et désorganisés et de la structuration des zones d'extension urbaine.

Il était donc nécessaire, en conséquence, de déterminer les interventions qui permettraient d'atteindre ces objectifs en améliorant le niveau de service des voies concernées, la sécurité des usagers, la mobilité urbaine et les conditions de vie des populations.

Dans le cadre du volet bilatéral additionnel français de l'initiative PPTE, des interventions sur le secteur urbain, notamment sur les réseaux viaires, complémentaires de celles proposées sur le programme PPTE multi de la période intérimaire, ont été initiées par la Communauté urbaine de Douala, parmi lesquelles le point d'application suivant : « Lot n° 4 : Désenclavement de quartiers isolés ». Les prestations, objet du marché du lot n° 4, devaient permettre de définir les Programmes d'Investissements Prioritaires correspondant à ces différents points d'application et s'inscrivant dans la problématique de lutte contre la pauvreté par l'aménagement du territoire et le désenclavement des populations.

PROCESSUS ET ACTEURS

Processus d'évaluation environnementale

Le tableau 5 synthétise le cadre du processus d'évaluation environnementale qui devait encadrer le projet. Il est important de signaler qu'au moment de la réalisation de cette étude d'impact, la Loi-cadre sur l'environnement était le seul outil légal. Les décrets d'application étaient attendus.

Cadre institutionnel et législatif de l'environnement au Cameroun

Au Cameroun, la Loi 96/12 du 5 août 1996 portant cadre relatif à la Gestion de l'Environnement vise à optimiser le principe de protection de l'environnement qui stipule que tout projet risquant de porter atteinte à l'environnement doit faire

l'objet d'une étude d'impact. L'article 19 fixe le contenu d'une ÉIE et stipule entre autres que l'entité administrative a compétence pour décider de la réalisation du projet et établir les conditions de sa réalisation. Le principe de participation des populations à la gestion de l'environnement et notamment la démarche consultative au droit à l'information environnementale et à la représentation des populations au sein des organismes consultatifs en matière d'environnement y a été précisé. La loi-cadre a été complétée depuis par les décrets et arrêtés suivants :

- Décret n° 2005/0577/PM du 23 février 2005 fixant les modalités de réalisation des études d'impact environnemental qui enrichit la loi-cadre de la procédure d'approbation des ÉIE et de la phase de suivi et de surveillance environnementale ;
- Arrêté n° 0070/MINEP du 22 avril 2005 précisant les différentes catégories dont la réalisation est soumise à une ÉIE sommaire ou détaillée ;
- Arrêté n° 0001/MINEP du 3 février 2007 définissant le contenu général des termes de référence d'une étude d'impact environnemental ;
- Arrêté n° 0004/MINEP du 3 juin 2007 fixant les conditions d'agrément des bureaux d'études à la réalisation des études d'impact et audits environnementaux ;
- Décret 2001/71 8/PM du 3 septembre 2001 portant organisation et fonctionnement du Comité interministériel de l'environnement complété par le décret 2006/1577/PM du 11 septembre 2006 modifiant et complétant certaines dispositions du précédent décret.

Cadre institutionnel et législatif de l'environnement à la CUD au moment de l'initiation du projet

- La Loi 96/06 du 18 janvier 1996 créant les communautés territoriales décentralisées, couplée de la Loi du 22 juillet 2004, transfère aux Communes : autonomie et compétences environnementales à petites, moyennes et grandes compétences (voir Envi APS) ;

TABLEAU 5 : CADRE DU PROCESSUS D'ÉVALUATION ENVIRONNEMENTALE

PROCESSUS		
PROCESSUS	Cadre légal de l'environnement au Cameroun	- Loi 96/12 du 5 août 1996 - Loi 98/5 du 14 janvier 1998 - Décrets 99/818 et 99/821 du 09 novembre 1999 - Principales conventions ratifiées par l'État camerounais
	Cadre légal de la Communauté urbaine de Douala	- Ex Département du Cadre de vie
	Maître d'ouvrage (CUD)	- Direction des Grands Travaux (DGT)
PACTEURS	Consultant : LB SAS/INGECAM/BETA CONSULT	- Superviseur environnemental du consultant
	Personnes-ressources	- A priori oui, mais non cités
	Autres	- Hysacam, MAETUR, CNLS

- les compétences environnementales de la CUD relevant du Département de l'Environnement et du Cadre vie (DECUD) sont regroupées dans son organigramme actuel au sein de la DEPUDD, de la DGT, de la Direction de l'Urbanisme de la Construction et de l'Environnement (DUCE). L'élaboration et les opérations de surveillance et de suivi incombent au département des études environnementales et des inspections, la planification stratégique à la DEPUDD et l'aspect technique à la DGT. À propos des opérations de surveillance et de suivi, un arrêté préfectoral constituait une CES qui, après évolution, a donné naissance à l'actuelle unité de gestion environnementale et sociale (UGES).

Contexte social

La population de la ville de Douala est estimée, à l'heure actuelle, à près de 3 500 000 habitants, à la suite de l'étude des données du dernier recensement démographique et du taux de croissance annuel estimé à 3,5 %. Donc, au moment où le projet a été initié, la population aurait pu être estimée à 2 300 000 habitants. La taille des ménages varie de 5 à 7 personnes, selon que l'on se situe dans un quartier moyen standing ou populaire. D'après l'étude socio-économique du projet, la population concernée par le projet représenterait les 3 % de la population de

Douala. C'est une zone où l'activité économique se limitait, avant le projet, à des commerces de différentes tailles, les axes en travaux étant particulièrement occupés par des étals de vendeuses. Avant et pendant la réalisation des travaux, on a pu constater la présence d'institutions scolaires de tous les niveaux. La construction des voies sert à faciliter non seulement l'accès aux emplois, mais également à l'hôpital général (institution sanitaire de référence). Étant entendu que l'accès à ce dernier n'est pas à la portée de tous, on note la prolifération de centres de santé dont la qualité des soins n'est pas garantie à 100 %. La zone traversée par le projet ne comporte pas de marché réglementaire, mais des marchés spontanés.

Acteurs

Le tableau 6 présente sommairement les acteurs étant intervenus dans ce cadre. Le manque de données ne permet pas, à chaque étape de réalisation de l'évaluation environnementale, d'indiquer les acteurs.

Description des enjeux

L'évolution environnementale, en cas de non-réalisation du projet, devait être considérée autant à l'échelle de l'agglomération urbaine qu'à celle des quartiers aménagés :

- Problèmes liés au défaut de mobilité urbaine : l'inexistence des voies de communication aurait rendu difficile l'accès aux services urbains élémentaires et aux équipements sociaux de base. Cela pouvait autant concourir à une augmentation des embouteillages, une augmentation des temps de parcours avec une

incidence notable sur la rentabilité économique de la région ;

- report de l'implantation du réseau d'adduction en eau potable dont la progression d'implantation est liée à la voirie, surtout lorsqu'il s'agit de la distribution dans les ménages ;
- insécurité liée à l'absence du réseau d'éclairage public : risques liés aux mauvais branchements clandestins pour l'éclairage des logements ;
- insalubrité renforcée par la difficulté d'asseoir une bonne gestion des déchets ménagers de la cité ;

- gestion de l'assainissement de la ville non maîtrisée.

Analyse méthodologique

L'ÉIE du projet, telle que conduite et présentée, a été perçue de manière générale comme un support opérationnel de gestion environnementale et non pas forcément comme une donnée qui influence la vie du projet dans toutes les phases de sa réalisation. Elle aurait été fortement valorisée dans le cadre de la surveillance et du suivi environnemental.

TABLEAU 6 : PRÉSENTATION DES ACTEURS

DESCRIPTION DE L'OPÉRATION	ACTEURS	OBSERVATIONS
PHASE ÉTUDE ÉIE		
<p>En 2005, une ÉIE a été effectuée par le maître d'ouvrage dans le but de :</p> <ul style="list-style-type: none"> - décrire l'état initial de l'environnement de la zone d'influence du projet ; - dégager les différents impacts liés au projet ; - proposer des mesures d'atténuation environnementales ; - proposer des pratiques environnementales à appliquer par l'entreprise des travaux ; - proposer des mesures d'accompagnement, un plan de gestion de l'environnement et des modalités de suivi et de surveillance environnementale à mettre en place. 	<ul style="list-style-type: none"> - Maître d'ouvrage, la CUD, qui devait amender ledit rapport et prendre en considération les recommandations - Expert environnementaliste du Groupement Louis Berger/INGECAM/Beta Consult - Personnes-ressources non identifiées 	<p>Le rapport produit par le consultant à l'attention du maître d'ouvrage planifiait en amont toutes les modalités de gestion opérationnelle (moyens et procédures) environnementale du projet à savoir :</p> <ul style="list-style-type: none"> - la création d'une cellule environnementale du projet ; - la participation à la procédure de participation publique ; - l'incorporation, dans le marché de l'entreprise et le DCE, des pratiques environnementales à respecter par l'entreprise et des travaux environnementaux à exécuter ; - la dotation d'outils de surveillance et les niveaux de responsabilité de chaque entité du projet. <p>Il est important de souligner que ce travail qui ne concernait pas l'ensemble des tronçons du programme prioritaire n'a pas fait l'objet d'une actualisation par segmentation pour apporter la spécificité de chaque tronçon. Ce handicap a eu pour conséquence que l'ÉIE n'a pas été retenue comme document contractuel du projet de réhabilitation des voiries du Lot 4.</p>
PHASE DE RÉALISATION DES TRAVAUX		
<p>Suivi des clauses environnementales contenues dans le marché de l'entreprise par :</p> <ul style="list-style-type: none"> - assistance aux réunions de chantier ; - sensibilisation riveraine en vue des expropriations ; - séance de sensibilisation sur les IST VIH SIDA ; - séance d'information riveraine sur l'information du projet ; - opérations préalables aux réceptions provisoires des tranches fermes et production d'un PV de visite de préreception environnementale. 	<ul style="list-style-type: none"> - Maître d'ouvrage - Mission de contrôle - Entreprise - Populations riveraines - HYSACAM - Chefferies 	<ul style="list-style-type: none"> - Le maître d'ouvrage a mis à la disposition du projet deux responsables de l'UGES, l'un s'occupant du foncier et l'autre du suivi socio-environnemental du projet. - Mission de contrôle (MdC) : tout en début de projet, la MdC qui n'était aucunement liée par le contrat d'un suivi quotidien des questions environnementales, mais d'une assistance sur demande ponctuelle du maître d'ouvrage (MO) a proposé bénévolement, comme il l'a fait dans ces précédents projets, son responsable socio-environnemental qui n'a pas été accepté pour la simple raison que ce poste n'était pas contractuellement justifié. Aussi, notre rôle, bien que très bien perçu par nous-mêmes, n'a pas été à l'avantage du MO qui s'est lui-même chargé de traiter directement avec l'entreprise. - Entreprise : nous expliquions plus haut que l'ÉIE ne constituait pas un document contractuel de son marché a eu maille à proposer un plan de gestion de l'environnement ce qui lui aurait imposé une nouvelle étude. Ce document tout de même produit n'a jamais été approuvé par le MO. Toutes ces difficultés de parcours ont rendu limitée la prise en compte effective des clauses environnementales. Des actions ont été menées, mais leur valeur sur l'appropriation du projet par toutes les entités, y compris les populations cibles, sera difficilement atteinte.

La qualité du rapport, tant dans le fond que dans la forme, a pris en compte tous les aspects législatifs qui encadrent la conduite d'une ÉIE. Ils y ont d'ailleurs été largement détaillés. Les sept (7) premiers points, repris dans le guide d'élaboration de la présente étude de cas, ont fait l'objet d'une description élargie. Il s'agit notamment de :

- l'élaboration des variantes de l'intervention (ou des solutions de rechange à l'intervention) ;
- la définition du périmètre de l'étude (incluant la détermination des zones d'impacts) ;
- la description de l'environnement (analyse de l'état initial, ainsi que de l'environnement naturel et/ou humain dans lequel l'intervention sera réalisée) ;
- l'identification des limites de l'étude (qualité de l'information colligée, description des lacunes et effets limitatifs de ces insuffisances sur l'évaluation) ;
- l'analyse des impacts (présentation des méthodologies et des outils utilisés, prévisions quantitatives ou qualitatives des conséquences positives ou négatives de l'intervention sur l'environnement naturel et humain, évaluation de l'importance et de la signification des impacts) ;
- la participation publique (modalités, ampleur, moment, intégration des résultats dans le processus d'ÉE).

Les moyens utilisés pour ce faire ont été les visites d'exploration et d'analyse de terrain, l'exploitation des données antérieures encore pertinentes et la rencontre avec les groupes cibles. Sur ce dernier moyen, il n'est fait mention nulle part d'une liste détaillée des personnes rencontrées ou des groupes de travail et de forum de discussion. L'utilisation des matrices comme outils de caractérisation des impacts est notable.

Le principe de participation publique n'a pas été intégré dans le processus de la conduite de l'ÉIE, toutefois, elle a été définie à ce stade de l'ÉIE comme une recommandation au maître d'ouvrage. Ce qui mène à conclure qu'elle n'a pas été faite. Mais a fortiori, des groupes cibles mieux

dit, des personnes-ressources ont été rencontrées dans le cadre de la conduite de l'étude.

Pour les points restants, et notamment relatifs à l'atténuation des impacts, au plan de gestion de l'environnement et aux opérations de surveillance et de suivi, l'ÉIE a planifié toutes les opérations de l'évaluation environnementale, par l'élaboration d'un chronogramme des opérations majeures à mener, la proposition de la mise sur pied d'une cellule environnementale de projet (CEP) dont le rôle aurait été d'animer le processus de l'ÉIE du projet pour une durée totale de 4 ans. Elle aurait en son sein, le promoteur, la MdC et la société civile. Des outils techniques ont été mis à contribution pour élaborer des indicateurs de surveillance des pratiques environnementales de l'entreprise et des indicateurs de suivi du projet. L'utilisation pratique de ces outils, si elle avait été effective, aurait permis une bonne prise en compte du respect des clauses environnementales.

La figure 2 schématise la perception que l'on aurait de l'étude d'impact de ce projet.

LEÇONS APPRISSES

Processus de validation de l'ÉIE

L'ÉIE n'a pas fait l'objet d'une validation administrative parce que le décret portant création de l'organisme d'aide à la décision et de validation

(le Comité interministériel) n'avait pas encore été créé.

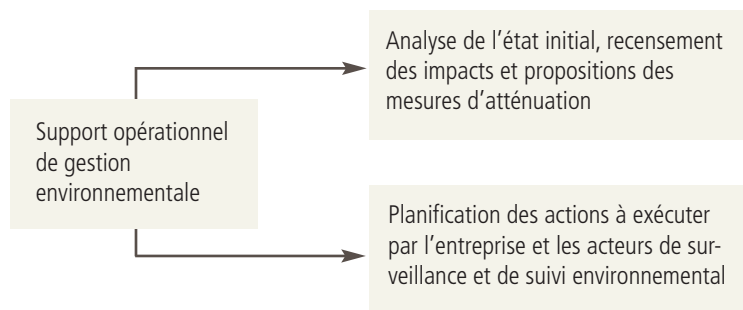
Nécessité d'inclure le rapport de l'ÉIE dans la documentation du projet

L'ÉIE n'a pas été incluse dans la documentation du projet lors de l'exécution des travaux. Elle est restée embryonnaire au stade de l'APS, d'où la multitude de difficultés qui ont été observées dans la mise en œuvre de ce projet. D'un point de vue contractuel, aucune précaution n'a été prise pour créer un cadre de fonctionnement adéquat et c'est une relation directe entre maître d'ouvrage et entreprise qui aura été le plus souvent observée. Aussi est-il important d'intégrer l'ÉIE dans la documentation contractuelle des projets routiers ainsi qu'une mise à jour personnelle des contrats des missions de contrôle, qui manquent le plus souvent d'animateur environnemental.

La participation publique

C'est un point qui a fait l'objet d'une attention particulière de notre part. Si l'on considère que dans un projet il y a des variantes faisant l'objet d'un choix, et que la société civile est parmi les acteurs de ce choix, l'enquête publique ne doit plus être une simple recommandation pour la phase des travaux. En soulignant que ce projet a nécessité des expropriations, le principe de participation publique aurait dû être intégré dans le

FIGURE 2 : PERCEPTION DE L'ÉTUDE D'IMPACT DU PROJET



cahier de charge du bureau d'étude en charge de l'ÉIE afin que loin en amont de la planification, les acteurs civils soient intéressés. Ce dernier, se chargeant de planifier et d'établir les critères d'élection, d'information et de concertation avec la société civile. Même encore aujourd'hui, il n'y a aucune loi qui impose l'information du public lors du cadrage environnemental. Elle est prescrite au moment de la réalisation de l'ÉIE et plus encore lors des audiences publiques.

Notons, à l'honneur de l'équipe du projet, la prise en compte de quelques doléances riveraines pendant la phase des travaux de ce projet (ouvertures des entrées charretières et raccordement aux voies, évacuation des eaux pluviales, stabilisation des talus, etc.).

Nécessité de l'élaboration et de la mise en application du cahier de charge de la cellule environnementale du projet

Insistons également sur l'importance de la création d'une cellule environnementale et sociale du projet. Il est certes vrai que la CUD dispose de l'UGES dans le cadre du suivi des projets, mais l'action concertée des parties prenantes à cette cellule spéciale permettrait de continuer de suivre sur quelques années l'évolution des impacts.

Citons parmi ceux-ci : les édifices qui seront démolis pour des besoins d'amélioration du projet ; les expropriations ; les eaux ménagères qui sont évacuées directement sur l'assainissement public ; les rivières qui continuent d'entraîner des déchets ; l'occupation de la route nouvellement construite par un marché spontané ; la préservation des quelques zones naturelles qui ont été identifiées.

En conclusion, cette expérience nous a amenés à comprendre combien il est important que la machine administrative, à tous les niveaux et dans tous les départements, assimile le principe de réaliser une étude d'impact d'après les canevas sélectifs prescrits par le décret d'application de la loi-cadre portant sur les différentes catégories d'étude d'impact et la liste des projets qui y sont assujettis.

Trois niveaux de renforcement de capacités sont à établir :

- le renforcement de capacité de l'institutionnel (cohérence administrative, mécanisme de contrôle et rentabilisation des missions de suivi) ;
- le renforcement de capacité de la société civile afin qu'elle participe activement et intelligemment au processus, sans en être forcément un frein ;

- les acteurs de la conduite des ÉIE dans l'amélioration technique de leur travail et la proposition de mesures de mitigations simples et adaptées. Leur rôle devrait aller jusqu'à indiquer implicitement au promoteur les mécanismes de validation. D'autre part, il est important qu'un responsable environnemental soit inclus dans l'équipe du projet même si cela n'a pas été préconisé au départ.

BIBLIOGRAPHIE

Rapport d'APS ÉIE version définitive de l'Étude diagnostic et maîtrise d'œuvre complète pour la réalisation d'un programme prioritaire de réhabilitation des réseaux viaires de la ville de Douala.

Rapport d'APS Étude socio-économique version définitive de l'Étude diagnostic et maîtrise d'œuvre complète pour la réalisation d'un programme prioritaire de réhabilitation des réseaux viaires de la ville de Douala.

Plan de Déplacement urbain de la ville de Douala Rapport de la Mission 2 (ÉIE).

Déclaration de la Stratégie urbaine du Gouvernement.

Termes de référence du projet.

Textes de loi sur la réglementation environnementale au Cameroun.

Les Fiches techniques MOGED sont publiées par l'IFDD.

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

Auteur :
Marcienne Emougou Nnoubilong,
Louis Berger Sas /INGECAM, Cameroun

Comité éditorial :
Fauouzia 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 Andrinie, 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.

