

**LA BANQUE MONDIALE**

BIRD • IDA | GROUPE DE LA BANQUE MONDIALE

Pierre Laporte  
Directeur des Opérations  
Région AfriqueAngle des Rues Booker Washington  
et Jacques Aka – 01 BP 1850  
Abidjan, Côte d'IvoireTel : (225) 22.400.400  
Fax : (225) 22.400.461Abidjan, le 5 janvier 2017  
Lettre GTI08 N° 003Monsieur Daniel Kablan Duncan  
Premier Ministre  
Ministre de l'Economie, des Finances et du BudgetRépublique de Côte d'Ivoire

***Objet : Projet de Facilitation du Commerce et du Transport sur le Corridor Abidjan-Lagos  
Transmission de l'aide-mémoire de la mission d'appui à la mise en œuvre –  
du 22 au 28 novembre 2016***

Monsieur le Premier Ministre,

Nous avons l'honneur de vous transmettre ci-joint, l'aide-mémoire de la mission d'appui à la mise en œuvre du Projet de Facilitation du Commerce et du Transport sur le Corridor Abidjan-Lagos (PFCTCAL), qui s'est déroulée du 22 au 28 novembre 2016. Cette mission a mis en lumière de graves non-conformités du Projet vis-à-vis des politiques de sauvegardes environnementales et sociales de la Banque mondiale, constats ayant conduit à la décision de suspendre les décaissements sur ce projet. L'aide-mémoire élabore de façon détaillée, les raisons de la suspension et propose des mesures d'accompagnement structurées autour d'un plan d'action dont la mise en œuvre sera nécessaire pour lever la suspension.

Nous tenons à vous remercier pour toute l'attention que vous avez portée à ce dossier, pour votre disponibilité et pour les audiences que vous nous avez accordées en urgence les 28 novembre et 2 décembre dernier. L'équipe de la Banque mondiale remercie également le Ministre des Infrastructures Economiques, pour sa diligence et sa collaboration qui ont permis de mettre en place très rapidement un plan d'action concerté, et d'en exécuter immédiatement des tâches prioritaires.

La performance d'ensemble de ce projet a été jugée Hautement Insatisfaisante par la mission, pour les principales raisons suivantes :

***(a) des non-conformités graves par rapport à de nombreux aspects du Plan de Gestion Environnementale et Sociale du Projet, en particulier sur les volets hygiène, santé et sécurité du chantier de la route Aboisso-Noé.*** Les graves insuffisances relevées sur les volets concernant la sécurité professionnelle et la sécurité routière ont eu des conséquences tragiques (22 accidents sur les 11 derniers mois, y compris 4 accidents mortels (5 morts)). Les circonstances de plusieurs de ces accidents sont, de plus, aggravantes.



(b) *une défaillance généralisée du système de contrôle et d'exécution des mesures correctives* (par l'Entreprise, la Mission de Contrôle, le Maître d'Ouvrage Délégué et la Coordination du Projet). Aucune « mise en demeure » n'avait été émise suite aux accidents ; les rapports concernant la mise en œuvre du PGES préparés par la mission de contrôle et ceux de la maîtrise d'ouvrage déléguée ne rendent pas compte de la gravité de la situation, et n'ont donc pas pu jouer leur rôle de lanceur d'alerte.

(c) *de nouvelles insuffisances dans l'exécution du Plan d'Action de Recasement (PAR) malgré les progrès faits en matière de compensation* en raison de l'absence de visibilité (et l'évolution au gré des négociations) sur les montants nécessaires pour payer les dernières compensations, et par conséquent, le manque d'engagement pour la mobilisation, par le Gouvernement, des fonds de contrepartie nécessaires pour le paiement des compensations et des travaux annexes.

(d) *le retard dans la mise en œuvre de l'audit technique des travaux*, recommandé lors de la mission d'octobre de la Banque afin d'identifier les ajustements nécessaires à la mise en conformité technique des travaux d'Aboisso-Noé.

Eu égard aux points (a) et (c) ci-dessus, la Banque mondiale estime que, dans les circonstances actuelles, le Projet fait encourir aux populations locales, aux travailleurs du chantier Aboisso-Noé et à toutes les parties prenantes du Projet, un niveau de risque disproportionné, justifiant la suspension des décaissements pour les travaux du chantier Aboisso-Noé.

Le Plan d'Action, décrit dans l'aide-mémoire ci-joint, a les objectifs suivants :

- (i) Identifier et évaluer de manière indépendante et exhaustive, tous les aspects du Projet en situation de non-conformité avec les dispositions contractuelles ;
- (ii) Réparer les dommages causés et restaurer la conformité du Projet avec les dispositions contractuelles afin que la suspension des décaissements puisse être levée ;
- (iii) Restaurer une supervision efficace du Projet avec un reporting régulier permettant de prendre les mesures correctives éventuelles ;
- (iv) Durant la période de suspension, réduire les conséquences de la suspension des décaissements, en protégeant les ouvrages du chantier suivant leur stade d'avancement par des travaux minimaux nécessaires, et en sécurisant le chantier de la route d'Aboisso-Noé, pour les utilisateurs de la route et les communautés riveraines.

Nos équipes fourniront un appui technique aux parties concernées afin que la mise en œuvre du plan d'action puisse être concrétisée dans les meilleurs délais.

Tout en vous réitérant notre engagement et notre appui pour l'atteinte des objectifs de développement du PFCTCAL, nous vous prions de croire, Monsieur le Premier Ministre, en l'assurance de notre considération très distinguée.



Pierre Laporte  
Directeur des Opérations pour la Côte d'Ivoire  
Région Afrique

**Ampliation :**

- Madame Nialé Kaba, Ministre du Plan et du Développement ;
- Monsieur Gaoussou Touré, Ministre des Transports ;
- Monsieur Patrick Achi, Ministre des Infrastructures Economiques ;
- Monsieur Adama Koné, Ministre auprès du Premier Ministre, chargé de l'Economie et des Finances ;
- Monsieur Abdourahmane Cissé, Ministre auprès du Premier Ministre, chargé du Budget et du Portefeuille de l'Etat ;
- Monsieur Adama Coulibaly, Directeur de Cabinet, Ministère auprès du Premier Ministre, chargé de l'Economie et des Finances ;
- Monsieur Bakary Soro, Directeur de Cabinet, Ministère des Transports ;
- Monsieur Ekpini Gilbert, Directeur de Cabinet, Ministère des Infrastructures Economiques ;
- Monsieur Abdoulaye Bakayoko, Conseiller Technique du Ministre auprès du Premier Ministre, chargé de l'Economie et des Finances, chargé du suivi et de la coordination du portefeuille de la Banque mondiale ;
- Monsieur Demba Boundi, Conseiller Technique, chargé des études et du suivi des projets et programmes, Ministère des Transports ;
- Monsieur Issa Coulibaly, Directeur Général, Douanes ;
- Monsieur Hien Sié, Directeur Général, Port Autonome d'Abidjan ;
- Monsieur Bouaké Fofana, Directeur Général, AGEROUTE ;
- Monsieur Pierre Dimba, Coordonnateur du PFCTCAL ;
- Monsieur Idrissa Koné, Secrétaire Exécutif, Organisation du Corridor Abidjan-Lagos ;
- Monsieur Seydou Bouda, Administrateur pour la Côte d'Ivoire, Banque mondiale.



## **AIDE MEMOIRE**

### **COTE D'IVOIRE (Don H787-CI)**

#### **Mission d'appui à la mise en œuvre du PROJET DE FACILITATION DU COMMERCE ET DU TRANSPORT SUR LE CORRIDOR ABIDJAN-LAGOS (PFCTCAL) (22-28 novembre 2016)**

#### **A. INTRODUCTION ET REMERCIEMENTS**

Une équipe de la Banque mondiale (BM) a effectué une mission d'appui à la mise en œuvre du Projet de Facilitation du Commerce et du Transport sur le Corridor Abidjan-Lagos (PFCTCAL/APL2) du 22 au 28 novembre 2016. La mission a été menée par Madame Anne-Cécile Souhaid (Spécialiste Principale en Transport), assistée de Monsieur Abdoulaye Gadiéré (Spécialiste Principal en Environnement), Monsieur Alphonse Soh (Ingénieur, Consultant), Monsieur Ndiaga Samb (Spécialiste en Développement Social, Consultant), Monsieur Maurice Adoni (Spécialiste Principal en Passation de Marchés) et Haoua Diallo (Assistante de Projet). La mission a aussi bénéficié de l'appui à distance de Monsieur Marc Navelet (Chargé de Projet), Madame Lucienne M'Baipor (Spécialiste Principale en Développement Social) et Monsieur Said Dahdah (Spécialiste Principal en Sécurité Routière).

La mission a été reçue en audiences par Monsieur le Ministre des Infrastructures Economiques et par le Directeur Général adjoint de l'Agence de Gestion des Routes (AGEROUTE) et ses collaborateurs. L'équipe tient à remercier les représentants du Gouvernement pour leur bonne collaboration, leur accueil et leur disponibilité.

La mission avait pour objectif principal de faire le point sur les aspects jugés hautement insatisfaisants lors la mission du 2-9 octobre 2016, en particulier :

- (a) Sur l'état d'avancement du Plan d'Action de Recasement (PAR) et sur la mise en conformité du Projet aux politiques de sauvegarde de la Banque mondiale en matière environnementale et sociale ;
- (b) Sur les aspects de non-conformités techniques des travaux de la route Aboisso-Noé qui avaient mené à une suspension des travaux relatifs aux enrobés jusqu'à la mise en œuvre des recommandations d'un audit technique des travaux.

La mission a effectué une visite de terrain de la section Aboisso – Noé, y compris le pont frontalier, les sites des travaux connexes et la base chantier ; et du site des travaux de la gare de Vridi et de ses deux voies d'accès. Elle a également eu des séances de travail avec les équipes de l'Unité de Coordination du Projet (UCP), de l'AGEROUTE, de la Mission de Contrôle (Studi) et de l'Entreprise en charge des travaux (NSE). La liste des Organisations rencontrées est en annexe.

#### **B. CONCLUSIONS DE LA MISSION**

**La performance d'ensemble du Projet est jugée Hautement Insatisfaisante** pour les principales raisons suivantes :



(a) *des non-conformités graves par rapport à de nombreux aspects du Plan de Gestion Environnementale et Sociale du Projet, en particulier sur les volets hygiène, santé et sécurité du chantier de la route Aboisso-Noé.* La mission rappelle que le Plan de Gestion Environnementale et Sociale du chantier (« PGES Chantier ») intègre deux volets concernant la sécurité professionnelle et la sécurité routière. Les graves insuffisances relevées sur ces volets ont eu des conséquences tragiques (22 accidents sur les 11 derniers mois y compris 4 accidents mortels (5 morts)). Les circonstances de plusieurs de ces accidents sont, de plus, aggravantes. Au moins une plainte avait par ailleurs été reçue par la mission de contrôle dès le 1<sup>er</sup> février 2016 concernant le comportement dangereux de deux conducteurs de camions-bennes. La Banque mondiale rappelle que, bien que n'ayant pas été informée de la gravité de la situation et notamment des quatre accidents mortels ayant eu lieu depuis janvier 2016, le Chargé de Projet avait attiré l'attention des différents acteurs sur ce sujet lors de la visite de chantier du 30 mars 2016, ainsi que rapporté dans le rapport trimestriel de la mission de contrôle (« *un effort plus que conséquent est à faire en matière de rigueur dans la gestion et la mise en place des mesures relatives à la sécurité routière* »)

(b) *une défaillance généralisée du système de contrôle et d'exécution des mesures correctives* (par l'Entreprise, la Mission de Contrôle, le Maître d'Ouvrage Délégué (MDOD) et la Coordination du Projet). Aucune « mise en demeure » n'a ainsi été émise, alors même que la mission de contrôle relevait dès mars « *une baisse considérable de la signalisation provisoire* ». A la suite de l'accident mortel de février, ce premier drame aurait dû faire l'objet de mesures correctives (et de leur exécution par voie contractuelle). Les rapports de suivi préparés par la mission de contrôle au MDOD sont indigents concernant la mise en œuvre du PGES. Ne rendant pas compte de la gravité de la situation, ces rapports de suivi n'ont donc pas joué leur rôle de lanceur d'alerte.

(c) *de nouvelles insuffisances dans l'exécution du Plan d'Action de Recasement (PAR) malgré les progrès faits en matière de compensation* en raison de : (i) certaines inconsistances dans l'inclusion récente de travaux supplémentaires connexes dans le PAR n'ayant pas de lien avec le Projet (comme la gare de relocalisation des taxis d'Aboisso, le nouveau bâtiment du palais de justice d'Aboisso, ou les voies de contournement d'Aboisso et de Noé) ; (ii) de l'absence de visibilité (et l'évolution au gré des négociations) sur les montants nécessaires pour payer les dernières compensations ; et (iii) le manque de visibilité relative à la mobilisation, par le Gouvernement, des fonds de contrepartie nécessaires pour le paiement des compensations et des travaux annexes. La BM souhaite ici rappeler une règle fondamentale de ses politiques de sauvegarde suivant laquelle les travaux ne peuvent démarrer et impacter les conditions de vie des riverains tant que ceux-ci n'ont pas été dédommagés en proportion du préjudice subi, suivant les termes du PAR.

(d) *le retard dans la mise en œuvre de l'audit technique des travaux*, recommandé lors de la mission d'octobre de la Banque afin d'identifier les ajustements nécessaires à la mise en conformité technique des travaux d'Aboisso-Noé.

Eu égard aux points (a) et (c) ci-dessus, la BM estime que, dans les circonstances actuelles, le Projet fait encourir aux populations locales, aux travailleurs du chantier Aboisso-Noé et à toutes les parties prenantes du Projet un niveau de risque disproportionné. La BM a ainsi décidé de suspendre ses décaissements pour les travaux du chantier Aboisso-Noé jusqu'à la mise en conformité du Projet par l'exécution des mesures correctives décrites dans le plan d'action ci-après. La BM fournira un



appui technique aux autorités ivoiriennes afin que la mise en œuvre du plan d'action puisse être concrétisée dans les meilleurs délais.

## **CONSTATS DETAILLES**

### **Conformité aux sauvegardes environnementales et sociales. Hautement Insatisfaisant.**

Suite à sa visite de chantier des travaux de la route Aboisso-Noé, la mission a été informée le 24 novembre de 3 accidents mortels sur ce chantier. Sur la base des documents transférés à la mission, le bilan provisoire des accidents en 2016 s'élève à 22 dont 4 accidents mortels (5 morts). De plus, les circonstances de ces accidents sont aggravantes et leurs conséquences très sérieuses. Plus spécifiquement :

- Le 1<sup>er</sup> février une plainte d'un habitant d'Aboisso avait été portée à l'attention de la Mission de Contrôle, pour se plaindre : (i) de la conduite dangereuse des employés de l'Entreprise sur la traversée urbaine d'Aboisso, et (ii) de la fin de non-recevoir de l'Entreprise lorsqu'il s'était adressé à elle ;
- Le premier accident mortel, en date du 8 février 2016, dont la victime était une passante ayant réussi de justesse à sauver sa fille de 14 mois, a conduit à des soulèvements des populations riveraines (barrage sur la voie, mouvement de protestation des riverains à la base chantier de Mouyassué) et à l'arrêt temporaire du chantier dans la zone ;
- Le deuxième accident mortel, en date du 10 novembre 2016, sur le chantier de construction du pont d'Aboisso, concerne 2 personnes (la victime et le conducteur de l'engin) qui n'étaient pas autorisées à entrer sur le chantier et n'ayant pas de contrat avec l'Entreprise ;
- Le troisième accident mortel, en date du 21 novembre 2016, sur le chantier de la route Aboisso-Noé, a tué un ouvrier et conduit au mécontentement des autres ouvriers de l'Entreprise qui ont alors refusé d'occuper ce poste considéré dangereux.

La mission regrette fortement que cette situation n'ait jamais été mentionnée par la Maitrise d'Ouvrage Délégée (AGEROUTE), ou par la Mission de Contrôle comme un point majeur lors des dernières missions de la Banque organisée depuis mars, notamment à la suite de l'accident mortel de février. Ce premier drame aurait dû faire l'objet de mesures correctives (et de leur exécution par voie contractuelle de mises en demeure). La Banque avait formulé des observations sur les mauvaises conditions de sécurité du chantier dès mars mais n'avait pas été informée de l'ampleur réelle du problème.

De plus, ces événements et leurs circonstances sont non-seulement symptomatiques de la défaillance généralisée du système de contrôle et d'exécution des mesures correctives des questions environnementales d'hygiène et de sécurité (par l'Entreprise, la Mission de Contrôle et le Maître d'Ouvrage Délégé), mais elles soulèvent en plus des problèmes sociaux annexes sérieux sur les conditions d'emploi et le statut des travailleurs de l'Entreprise, et sur les relations de l'Entreprise avec les communautés locales.

### **Volet Environnement, Santé, Hygiène et Sécurité**

La mission a relevé des non-conformités significatives sur le chantier des travaux de la route Aboisso-Noé qui justifient la suspension des décaissements de la Banque et la conduite d'un audit technique,



environnemental et social de l'ensemble de ce chantier assorti d'un plan de mise en conformité. Le constat de la visite de terrain de la mission est le suivant :

• **Mécanismes de Mise en Œuvre et de Suivi de Gestion Environnementale et Sociale**

Suivant les obligations contractuelles de toutes les parties, le mécanisme théorique de mise en œuvre et de suivi du PGES- chantier est le suivant :

- L'Entreprise a élaboré un Plan de Gestion Environnementale et Sociale de Chantier (PGES-C) basé sur le PGES de l'Etude d'Impact Environnemental et Social (EIES).
- L'Entreprise a soumis le PGES-C à la Mission de Contrôle pour avis et approbation.
- L'environnementaliste de l'Entreprise met en œuvre le PGES-C et élabore mensuellement un rapport de mise en œuvre du PGES-C qu'il soumet à la Mission de Contrôle pour revue et approbation.
- L'environnementaliste de la Mission de Contrôle passe en revue le rapport de mise en œuvre du PGES-C. Une fois le rapport transmis, il confronte le contenu du rapport avec ses propres constats sur le terrain et élabore lui, un rapport de suivi de la mise en œuvre du PGES-C qu'il soumet au Maître d'Ouvrage Délégué (AGEROUTE)
- L'environnementaliste de l'AGEROUTE sur la base du rapport de suivi de la mise en œuvre du PGES-C transmis par la Mission de Contrôle et sur ses propres constats, produit un rapport de suivi environnemental et social qui est transmis à la Banque mondiale.

Ces mécanismes s'avèrent clairement défectueux : l'entreprise n'exécute pas son PGES-C ni les actions correctives, les rapports de suivi préparés par la mission de contrôle au MDOD sont indigents concernant la mise en œuvre du PGES, et le suivi des aspects environnementaux et sociaux par la MDOD, pour lequel un expert avait été recruté, est insuffisant.

Tel que décrit dans le plan d'action ci-après, **la mission recommande le renforcement des mécanismes de mise en œuvre et de suivi de gestion environnementale et sociale pour tous les acteurs concernés** en commençant par la responsabilisation de l'Unité de Coordination du Projet (UCP) sur le suivi du PGES et le renforcement de la communication entre l'UCP et la Banque mondiale par la remise régulière de rapports de suivi-environnemental et social mensuels (plutôt que trimestriel). De plus, il sera indispensable outre ces rapports de suivi-environnemental et social mensuels, que des rapports circonstanciés soient transférés immédiatement à la Banque en cas d'évènement majeur (comme des accidents).

**Sécurité routière sur le chantier de la route Aboisso-Noé**

En termes de sécurité routière et gestion du trafic sur chantier, sur la base des informations transmises à la BM, le chantier a souffert en 2016 de 14 accidents sur la voie et 4 sur des sites fermés, pour un total de 5 morts, 17 cas de blessures et de sérieux dommages matériels. Les causes principales semblent être (i) l'état défectueux de la flotte des véhicules de l'Entreprise ; (ii) la conduite dangereuse des chauffeurs de l'entreprise (due à un manque de formation et fatigue/ travail sans repos pendant 7-8 jours) et (iii) une signalisation défectueuse pour la circulation sur le chantier. Les mesures correctives semblent ne pas avoir été implémentées menant à de nouveaux accidents avec les mêmes causes.



### Analyse sommaire des accidents en 2016 – sur la base des rapports de l'Entreprise

Date	Localisation	Type d'Accident	Nb de mort	Nb de blessés	Employés impliqués	Véhicule	Description	Causes
20/01/2016	PK 113+400	Trafic	0	0	ISSA, Electricien non NSE	Toyota Pick Up	Sortie de route	Chauffeur sans expérience, vitesse, défaillance mécanique
7/2/2016	PK 76+600	Trafic	0	2	Chauffeur + Mécanicien	Camion Hyundai	Sortie de route	Vitesse et fatigue (7 jours de travail)
8/2/2016	PK 94+125	Trafic	1	0	Eric Ziarou, chauffeur	Camion benne	Sortie de route	Fatigue (8 jours de travail)
12/2/2016	PK 124+500	Trafic	0	0	Bahou Sebaud and Samir Tabet	Land Rover + fraiseuse	Collision	Chauffeur non autorisé + conduite dangereuse
29/02/2016	PK 83+100	Trafic	0	1	Dea Vanama	Camoin Bouille	Sortie de route	Vitesse, fatigue/sommeil et stress, défaillance mécanique
05/03/2016	Noé	Trafic	0	0	Sawadogo Abdoulaye	Camoin benne + Peugeot 406	Gravat tombe du camion	Pas de protection des gravats
6/4/2016	Pont de Noé	Chantier	0	1	Traore Djakaridja	MANITOU Forklift	Basculement de l'engin	Pas de protection de la zone des travaux - utilisation de machine non conforme
12/4/2016	PK 113+000	Trafic	0	1	N/A	Semi-remorque (Togo)	Basculement de l'engin	Surcharge et défaillance mécanique (non NSE)
30/04/2016	PK 80+000	Trafic	0	0	Employé d'Ageroute	Véhicule d'Ageroute + autre véhicule	Collision	Conduite du chauffeur et vitesse
30/05/2016	PK 121+225	Trafic	0	4	Cisse Oumar	Camion Pick up	Sortie de route	Défaillance mécanique
3/6/2016	PK 88+850	Trafic	1	1	CODIVAL + Stefano	2 voitures	Collision	Non-respect de la signalisation chantier
3/6/2016	Carrefour EPIENOU	Chantier	0	1	Zoro Gbegbe +Traore Boubacar	Bull + porte char	Collision	Pente
9/7/2016		Trafic	0	1	Bagate Issiaka	Camionnette privée + benne NSE	Collision	Conduite du chauffeur
3/8/2016	PK 73+000	Trafic	2	0		Voiture privée + camion NSE	Collision	Mon respect de la limite de vitesse 30 km/h
19/09/2016	Base Mouyassue	Chantier	0	1	N'doumou Marcelin	Bitumineur	Brulure	Non port des EPI
10/11/2016	Pont D'Aboisso	Chantier	0	1	Mr. Sidibe Mamadou	Shovel	Piéton renversé	Personne non-autorisée sur chantier et chauffeur sans contrat
22/11/2016	PK 84+250	Trafic	1	1	MM Boka Francis + Sabli Bi Tra	Véhicule de transport Public	Equipe Topographie reversée	Vitesse et déploiement de l'équipe topo sans coordination and le responsable sécurité
25/11/2016		Trafic	0	2		Camion benne	Moto renversée	
		<b>TOTAL</b>	<b>5</b>	<b>17</b>				



Afin de remédier à ces défaillances et prévenir les accidents lors de la reprise du chantier, il sera indispensable de mener une évaluation indépendante des accidents et préparer en fonction des recommandations de cette évaluation des plans de gestion du trafic du chantier et de sécurité routière au-delà des mesures du PGES. De même l'Entreprise et la Mission de Contrôle devront recruter un responsable de la gestion du trafic sur chantier et de la sécurité routière. Une tolérance zéro devra être appliquée pour les défaillances mécaniques des engins de l'Entreprise et l'habileté et droit de conduire des chauffeurs.

- ***Base-Travail d'Aboisso***

La mission note aussi une faiblesse généralisée dans la mise en œuvre des clauses environnementales du PGES-C par l'Entreprise. Cette situation se manifeste par exemple par l'absence du port des Equipements de Protection Individuelle (EPI) et le non-respect des règles basiques en matière de sécurité sur un chantier de génie civil. Ces défaillances graves ont engendré les accidents décrits ci-dessus sans que ni l'Entreprise ni la Mission de Contrôle ni le Maître d'Ouvrage Délégué ne portent l'information à la connaissance de la Banque. D'autres exemples illustratifs de ces carences, sont : (i) la boîte à pharmacie dépourvue du strict minimum pour la prise en charge efficace du premier niveau d'intervention ; et la sécurité incendie : la base ne dispose que de deux extincteurs dont la date d'expiration est arrivée à échéance depuis août 2015 malgré la présence de produits inflammables et la rotation fréquente de camions-citernes de ravitaillement en hydrocarbure. En sus de cela, la présence incontrôlée des déchets solides notamment plastiques sur l'aire des travaux met à nu la défaillance de leur système de gestion.

Des mesures devront être développées par l'entreprise en vue de doter tous ses employés en EPI et rendre obligatoire leur port par tout employé dans l'exercice de ses tâches. Ces EPI devront être de qualité et l'entreprise veillera à pérenniser leur disponibilité. Pour ce faire, un stock suffisamment fourni et diversifié devra être constitué et sanctionné par un PV de constat par la mission de contrôle.

- ***Base-vie de Noé***

Avant son installation, la base-vie n'a pas fait l'objet d'un screening environnemental et social ni d'une évaluation environnementale et sociale spécifique de type CIES ou EIES. Sa situation de grande proximité des habitations engendre des risques graves (explosion, incendie, etc.), accentués du fait que la base abrite des dépôts d'hydrocarbures sans que le dispositif de lutte incendie soit contrôlé (extincteurs périmés depuis Août 2015, la majorité des employés ne savent pas les utiliser n'ayant pas été formés à leur manipulation). De même, malgré une convention entre l'entreprise et ENVIPUR en date du 14 septembre 2016, la gestion des huiles usagées et des déchets solides (filtres, batteries, etc.) n'est pas assurée, les déchets sont donc stockés dans des futs (huiles) ou entreposés dans des poubelles de fortune (déchets solides). Les opérations de vidange et de d'entretien des engins se font à même le sol nu occasionnant leur pollution.

En vue de minimiser les risques associés à l'implantation de la base-vie de Noé au milieu des habitations, tous les extincteurs devront être à jour, placés en des lieux facilement accessibles et connus de tous les employés. Par ailleurs, tous les employés sans exception devront immédiatement et impérativement bénéficier d'une formation à leur utilisation. L'entreprise veillera à accroître le nombre de bacs à sable à toutes fins utiles. Les huiles usagées ainsi que des déchets solides tels que les filtres, les batteries et autres déchets devront faire l'objet d'un enlèvement immédiat et régulier en vue de leur destruction ou gestion dans des conditions écologiquement acceptables. A ce titre, un rapport distinct indiquant la traçabilité de ces déchets devra être produit et transmis à la Banque. Par ailleurs, l'entreprise devra procéder à l'enlèvement et au traitement des sols pollués par les déversements d'huile et



d'hydrocarbures et se doter immédiatement d'une plateforme adéquate de vidange et d'entretien pour éviter de futurs cas de pollution des sols. Le cas échéant, l'entreprise devra mettre en place les circuits de recyclage adéquats des produits qu'elle ne serait pas en mesure de traiter sur place.

- ***Ouvrages d'Art de Noé***

Les conditions de chantier du pont de Noé soulignent une fois encore l'insuffisance des mesures de sécurité déployées pour assurer la sécurité des employés du site. La mission a noté que plusieurs employés ne disposaient pas d'EPI (cas des ferrailleurs sans gants ou dans un état défectueux, absence de chaussures de sécurité, certains sont dotés de simples bottes à béton, qu'ils ont dû parfois se procurer eux-mêmes). Les travaux en hauteur s'effectuent sans mesures de sécurité (harnais et filets de sauvetage) et engendrent des risques de chute mortelle.

A la reprise du chantier, tous les travaux en hauteur devront s'effectuer avec un harnais et des filets de sauvetage installés autour de l'ouvrage.

## **Volet Social**

Sur bases des éléments transférés à la mission et de la visite de terrain, le Projet a réalisé des progrès pour la mise en conformité sur les aspects de sauvegarde sociale en ce qui concerne le paiement des compensations et le traitement des plaintes sur les indemnisations. **Néanmoins, les nombreux accidents, pour certains mortels, survenus sur le chantier, les plaintes non-traitées avant ces accidents et le soulèvement des populations riveraines, suite à l'accident mortel de février, mettent en exergue de graves dysfonctionnements dans la gestion des impacts du chantier sur les communautés locales.** Il sera critique de mettre en place un mécanisme de suivi des plaintes pour les communautés locales, au-delà de celui mis en place pour les compensations. De plus, il sera important de sensibiliser les riverains et le personnel de chantier sur les questions de santé, sécurité y compris sur le travail des enfants, sur les aspects VIH, de sexualité et de violence liée au genre.

- ***Suivi des cas de décès sur les chantiers***

Le suivi des cas de décès qui ont eu sur le chantier entre février et novembre 2016, et l'accompagnement des familles des victimes (en particulier l'enfant de 14 mois de la première victime de février 2016), est une priorité absolue pour la Banque mondiale. Pour l'instant la Banque mondiale ne dispose pas de suffisamment d'informations pour apprécier les actions entreprises jusque-là par l'Entreprise : il est indispensable de s'assurer au plus vite que toutes les dispositions aient été prises conformément à la législation ivoirienne et à l'accompagnement des familles et ayants droits.

Ces accidents mettent aussi en lumière d'autres préoccupations importantes avec la présence sur le chantier et leur implication de personnes non habilitées et n'ayant pas de contrat de travail avec l'entreprise.

- ***Suivi de la mise en œuvre du PAR***

Le suivi de la mise en œuvre du PAR n'est pas satisfaisant : seule l'ONG produit des rapports qui ne font pas suffisamment ressortir tous les éléments du suivi de la conformité par rapport aux recommandations du PAR et aux politiques de sauvegardes de la Banque, alors même qu'un système de reporting avait été prévu dans le PAR avec des indicateurs clés. Ainsi, comme déjà demandé par les précédentes missions, l'UCP devra élaborer les rapports analytiques et le suivi de performance de ces indicateurs.

- ***Paiement des compensations aux personnes affectées par le Projet (PAPs)***



L'état d'avancement du paiement des compensations est plutôt satisfaisant au regard des avancées importantes notées au cours des deux derniers mois. En intégrant les omissions et les PAPs complémentaires, la mise en œuvre du PAR se présente comme suit :

- Le nombre définitif de personnes affectées est de 2410 dont 94,33% ont déjà signé le PV de négociation et le certificat de compensation. Les 135 personnes sont constituées de cas de décès dont les ayant droits ne sont pas encore connus, les personnes qui ont déménagés ou qui celles qui sont injoignables.
- Sur les 2275 PAPs qui ont signé un certificat de compensation, 97,23% sont totalement indemnisés. Pour ce qui est des 63 dossiers restants, 11 sont en cours de paiement au niveau de l'UCP et 52 personnes sont injoignables.

Pour le traitement et le suivi des cas résiduels (135 et 52), un huissier a été commis par le Projet pour essayer de les retrouver ou le cas échéant constater le fait qu'ils soient injoignables. Le rapport de l'huissier est attendu au plus tard le 15 décembre 2016 et à l'issue de son travail, les montants prévus pour ces PAPs seront gardés dans un compte séquestre au cas où ces personnes se présenteraient avant la clôture du PAR.

#### Etat de mise en œuvre du PAR

Désignation	Nombre de PAPs recensées	PAPs ayant signées les certificats	Nombre de PAPs indemnisées	PAPs n'ayant pas signées les certificats	Nombre de PAPs ayant signées non indemnisées		
					Nombre de dossiers en traitement à l'AC	Nombre de dossiers en traitement à l'UCP	Nombre de PAPS injoignable
Gare de fret et Voie d'accès n°1	378	339	338	39	2		
Voie d'accès n°2	1 344	1 287	1 269	57	3		
Aboisso	193	189	180	4	0		
Assouba	12	11	4	1	0		
Noé	476	444	419	32	2		
Samo	7	5	2	2	0		
<b>TOTAL</b>	<b>2410</b>	<b>2275</b>	<b>2212</b>	<b>135</b>	<b>7</b>	<b>4</b>	<b>52</b>
					<b>63</b>		

#### • Travaux connexes et sites de recasement

La visite de terrain a permis de passer en revue la consistance et les sites des travaux complémentaires prévus pour atténuer certains impacts négatifs du Projet. Des discussions avec la partie ivoirienne, il est apparu que certains de ces travaux ne découlent pas d'impacts négatifs du projet et ne devraient pas être pris en compte. Il s'agit principalement des deux traversées urbaines (Aboisso et Noé) et de la gare routière d'Aboisso. Pour ce qui est du Palais de Justice d'Aboisso, la construction d'un bâtiment neuf n'est pas non plus envisageable, les travaux n'ayant jusqu'ici affecté que la cour servant de parking ; la compensation pourrait donc porter sur l'aménagement de l'espace arrière servant de nouveau parking. La mission a également été l'occasion de confirmer la nécessité d'une rampe pour la traversée de la



route pour les écoliers à Aboisso, afin de prendre en compte les personnes handicapées et surtout celles à mobilité réduite étant donné que l'on se trouve pratiquement à l'entrée de l'hôpital.

Au niveau de Noé, la principale préoccupation concerne la zone de recasement des commerçants déplacés par l'élargissement de la traversée urbaine. Du point de vue de l'équipe de la BM, le dernier site identifié (en face de l'Aire de repos) a pour défaut majeur son trop grand éloignement de la zone d'attractivité localisée vers la frontière. La mission encourage donc la partie ivoirienne à trouver un site plus approprié (en consultations avec les commerçants) et, surtout, à s'assurer que la capacité sera suffisante pour accueillir tous les commerçants. Par ailleurs, il apparaît évident que la zone attenante au poste frontière continuera à être fortement sollicitée par les commerçants. La mission suggère donc que les aménagements projetés dans cette zone prennent en compte la nécessité d'encadrer les activités commerciales dans cette zone, par exemple par l'installation de halles le long de la route, mais physiquement séparées de celle-ci. On devrait également réduire le Terre-Plein-Central (TPC) afin qu'il ne serve pas de marché informel. Bien entendu, toutes ces décisions doivent être précédées d'une consultation publique des commerçants, en particulier en ce qui concerne la localisation du site de recasement.

- ***Disponibilité des ressources financières***

La mission a constaté que l'achèvement du PAR souffre principalement de l'absence de visibilité sur les ressources financières nécessaires : les montants des indemnisations évoluent au grès des négociations avec les personnes affectées ainsi que la liste des travaux supplémentaires à inclure. Il y a, en conséquence, un manque de visibilité relatif à la mobilisation, par le Gouvernement, des fonds de contrepartie nécessaires pour les paiements des compensations et des travaux annexes (qu'on estime aujourd'hui à environ 2,5 milliards de FCFA).

La mission recommande à l'UCP de mener un décompte actualisé des montants des compensations, ainsi qu'une liste détaillée des travaux supplémentaires avec devis estimatifs. Il faudra ensuite mobiliser dans les meilleurs délais la contrepartie financière gouvernementale prévue à cet effet.



### **Travaux sur les infrastructures routières du Corridor : Insatisfaisant**

L'avancement de la composante sur les travaux est jugé Insatisfaisant, de nouvelles non-conformités ayant été constatées, en plus du retard enregistré sur les derniers mois en ce qui concerne les travaux de la route Aboisso-Noé.

#### ***Travaux de réhabilitation des voies d'accès et de la gare de fret***

Les travaux du marché de base, qui ont contractuellement démarré depuis le 12/09/2014, ont fait l'objet d'une réception provisoire le 21/04/2016. Les travaux supplémentaires, dont le montant représentait plus de 30% du contrat de base, a été approuvé le 05/08/2016, et les travaux y relatifs ont contractuellement démarré la 01/09/2016 pour une durée de 2,5 mois, donc une fin contractuelle au 15/11/2016.

- ***Avancement détaillé des travaux***

La mission a permis de constater que tous les travaux prévus ont pratiquement tous été réalisés, à l'exception d'une partie de la signalisation horizontale, dont l'achèvement est prévu pour le 29/11/2016. Il reste également le branchement électrique à réaliser par le concessionnaire, donc quelque peu hors du contrôle de l'Entreprise. Dans ces conditions, la visite préalable à la réception des travaux est prévue pour la semaine du 28/11/2016 et la réception provisoire proprement dite programmée pour la première quinzaine de décembre. La mission a rappelé aux parties concernées : (i) l'attention à porter aux aspects environnementaux et sociaux lors de la visite préalable, et en particulier le repli des installations industrielles ayant servi aux travaux ; (ii) la nécessité d'appliquer les clauses contractuelles relatives au dépassement des délais ; ainsi que (iii) la nécessité d'associer le futur gestionnaire à la réception provisoire de la gare de fret.

- ***Gestion de la période de garantie***

La gestion des garanties est rendue complexe au plan administratif par l'existence, pour le même sous-projet, de deux marchés avec des dates de réception différentes. En conséquence, la mission a recommandé une vigilance particulière pour le suivi de la période de garantie, en raison de la superposition de certaines tâches ou parties d'ouvrages sur les deux contrats. En ce sens, il apparaît prudent le cas échéant de ne lever la garantie que pour les ouvrages du marché de base clairement individualisables (par exemple plateforme, pèse-essieux et bâtiments gare de fret, chaussée Voie 1). Par contre, toute la voie 2 par exemple devrait être renvoyée à la réception du marché complémentaire. En ce sens, la garantie du marché de base ne devrait être levée que partiellement. Il a également été suggéré que la visite technique préalable à la réception définitive du marché de base, prévue pour au plus tard 10 mois après la réception provisoire soit courant février 2017, porte sur l'ensemble des travaux afin de déceler les éventuels désordres relatifs au marché complémentaire.

- ***Raccordement Voie 2 – Carrefour Akwaba***

Les travaux sur la voie 2 étaient prévus pour être arrêtés environ 150 m avant le Carrefour Akwaba. Cela se justifiait essentiellement par le fait qu'au démarrage des travaux il était envisagé l'aménagement dudit carrefour, avec une reconfiguration totale afin de mieux gérer les flux, en particulier avec l'aménagement aujourd'hui terminé de l'Autoroute de Grand Bassam. Selon les informations reçues depuis la dernière mission, cet aménagement devrait être différé dans le temps. Des discussions avec l'équipe de projet, il était apparu difficile d'intégrer cela aux travaux, en raison du délai restant et des



contraintes financières. Toutefois et comme convenu lors de la dernière mission, il a été constaté que des travaux de confortement (hors projet) ont été exécutés sur cette section pour faciliter la circulation.

- ***Contrôle et supervision des travaux des voies d'accès et gare de fret***

L'avenant consécutif au retard dans l'exécution des travaux a été approuvé et aucun problème relatif à ce contrat n'a été signalé à la mission. Ces prestations couvrent également la période de garantie, avec des missions ponctuelles avant les réceptions définitives, dont la dernière ne devrait intervenir que courant décembre 2017. D'une manière générale et bien que la qualité de ces prestations n'appelle pas, pour l'instant, de problème particulier, la mission a insisté sur le soin particulier à apporter à la régulation de l'achèvement des travaux et aux opérations de réception, y compris le suivi de la garantie.

- ***Exploitation des ouvrages***

La gestion de la gare de fret relève de l'Office Ivoirien des Chargeurs (OIC). Celui-ci a ainsi participé à la prise de décision en ce qui concerne les bâtiments et le pèse-essieux. Cette collaboration devrait se poursuivre en ce qui concerne la pose et les tests de l'appareillage du pèse-essieux. En raison de l'imminence de la réception provisoire des travaux de clôture, la mission recommande que l'UCP prenne l'attache des parties concernées (Port Autonome d'Abidjan et OIC) pour préparer le transfert des installations. Un contrat de gestion en bonne et due forme devra être signé entre les parties, avec une attention particulière aux conditions d'entretien des lieux ainsi que d'occupation des espaces par des activités connexes pouvant s'avérer nuisibles (petite restauration etc.). En tout état de cause, il est attendu que la gare de fret soit mise en service dès la réception provisoire, afin d'éviter la dégradation prématurée des équipements dont en particulier le pèse-essieux. Au cas où cette prise de position ne serait pas possible dès la réception provisoire, des dispositions doivent être prises pour le gardiennage des lieux.

En ce qui concerne les voies, la mission a constaté l'occupation de plus de la moitié de la chaussée de la Voie 1 par des poids lourds en stationnement de longue durée, dans des conditions constituant une menace pour la pérennité de l'ouvrage en plus de la perturbation de la circulation. La mission réitère sa préoccupation suite aux discussions précédentes avec les autorités du Port et du Comité National de Facilitation (CNF), au cours desquelles il avait été convenu que des mesures seraient prises pour limiter le stationnement dans le domaine portuaire. Dans ce cadre, le CNF avait indiqué que deux aires avaient été identifiées dans la ville d'Abidjan (à Abobo et Yopougon) pour que les camions y stationnent et ne rentrent dans le domaine portuaire que pour les opérations de chargement. Au cours de la mission, l'UCP a confirmé que le CNF était toujours disposé à cet effet, et que des discussions étaient en cours au sujet de la mise en pratique de ces dispositions.

A hauteur de l'abattoir sur la voie 2, la mission a noté que le concessionnaire de la voie ferrée est en train d'ériger un mur pour contenir les activités liées à l'abattoir et empêcher la divagation des bêtes qui perturbent la circulation. La mission a réitéré sa préoccupation de voir ce problème réglé de manière définitive, et donc encouragé les autorités à prendre les éventuelles mesures complémentaires pour empêcher la perturbation de la circulation par des activités liées à l'abattoir.

### ***Travaux de réhabilitation de la route Aboisso-Noé***

Le délai contractuel de 24 mois court depuis le 26/06/2014. Les études d'exécution ont conduit à une augmentation dans la masse des travaux qui font l'objet d'un projet de marché complémentaire avec



prorogation du délai pour une durée de 10 mois, et donc le délai contractuel court jusqu'au 25 avril 2017.

- ***Suspension des travaux sur les enrobés***

La mission d'octobre avait relevé des non-conformités au niveau des enrobés, et surtout des insuffisances dans la chaîne de contrôle qualité. Il avait ainsi été décidé de la suspension des travaux d'enrobés, en attendant (i) les conclusions de l'audit technique envisagé depuis janvier 2016 et (ii) la levée de l'ensemble des non-conformités. La présente mission a permis de constater que ces travaux ont effectivement été arrêtés. Toutefois, il a été noté que l'Entreprise n'en a été officiellement notifiée que le 24 novembre 2016. Par ailleurs, les travaux se sont poursuivis sur les traversées urbaines, avec des terrassements.

La mission a permis de discuter avec les parties prenantes des mesures prises depuis lors pour corriger les insuffisances relevées. L'AGEROUTE indique avoir fait conduire, par le LBTP, une campagne de mesures de déflexion sur les 45 km de couche de roulement déjà posées, qui donne des non-conformités sur environ 10% du linéaire. La mission a apprécié cette démarche, mais regretté que cette activité, même si elle a été menée de manière contradictoire avec la Mission de Contrôle et l'Entreprise, ait été conduite par le LBTP qui, en tant que sous-traitant de la Mission de Contrôle, était le principal mis en cause dans les non-conformités constatées.

Du côté de la Mission de Contrôle, le Chef de Mission et le Chef Laboratoire (sous-traité par le LBTP) ont été remplacés. La nouvelle équipe indique avoir repris l'analyse de l'ensemble des résultats des essais depuis le début du chantier, et il apparaît diverses non-conformités, y compris sur des points essentiels comme la teneur en bitume. Il est par ailleurs envisagé de passer de une à trois équipes géotechniques, pour faire face à la cadence et à la dispersion des sites de travaux.

En ce qui concerne l'Entreprise, celle-ci indique avoir mobilisé un nouveau Responsable Management de la Qualité, qui aurait remis de l'ordre sur l'ensemble des procédures. Elle indique également avoir renforcé l'auto-contrôle, avec notamment des mesures systématiques des déflexions sur toutes les couches de chaussées et le renforcement de la supervision des activités du Laboratoire.

La mission a apprécié les efforts entrepris pour remettre de l'ordre dans le dispositif d'assurance-qualité, tant du côté de la Mission de Contrôle que de l'Entreprise et de l'AGEROUTE. Elle a marqué son souhait de recevoir copie des rapports produits. Ces quelques avancées, aussi significatives soient-elles, ne sont pas suffisantes pour la levée de la suspension des travaux sur les enrobés.

- ***Audit technique***

L'audit technique, prévu depuis janvier 2016 et rendu plus urgent par les non-conformités constatées en octobre 2016, n'a toujours pas commencé. L'AGEROUTE a indiqué que l'Avis à Manifestation d'Intérêt n'avait été publié que localement et qu'aucune proposition n'avait été enregistrée. Il a été convenu que tout sera mis en œuvre pour recruter des auditeurs de niveau international, afin que l'audit puisse être réalisé courant décembre 2016. En attendant, la mission a suggéré que toutes les données relatives aux essais réalisés par la Mission de Contrôle et l'Entreprise soient regroupées et ordonnées afin de faciliter la tâche des auditeurs.



- **Avancement des travaux**

L'avancement global sur le marché de base au 25/11/2016 est de l'ordre de 91% (63% par rapport au dernier accostage). Par rapport au planning réajusté avec prise en compte du marché complémentaire, le retard est de l'ordre de trois mois, alors qu'il était estimé à 45-60 jours en septembre 2016. Dans le détail, l'avancement de l'ensemble de cette sous-composante se présente comme suit dans les trois tranches fonctionnelles :

- (i) Section interurbaine (57 km) : la couche de roulement a déjà été posée sur 47 km et la couche de base sur 56,5 km.
- (ii) Sections urbaines (3 km en cumulé) : les travaux en sont encore au stade des terrassements (importants remblais/déblais), quelques dégagements d'emprises étant encore bloqués par des bâtiments à dégager à Aboisso.
- (iii) Pont d'Aboisso : le coulage de la culée droite est en cours et les poutres sont en cours de préfabrication, pour un avancement global estimé à 14%.
- (iv) Ponts de Noé : les deux culées sont pratiquement terminées, le bétonnage de l'une des piles est très avancé, mais les deux autres sont au stade des semelles pour l'instant bloquées par le niveau élevé des eaux, la préfabrication des poutres est en cours (la première est prête pour coulage) ; tout cela pour un avancement global estimé à 38%.

D'une manière générale, le retard ne cesse de s'amplifier au niveau du pont de Noé qui est depuis longtemps sur le chemin critique, en raison entre autres du niveau des eaux élevé (sans pluies sur le site).

- **Situation contractuelle des travaux**

L'avenant prenant en compte l'ensemble des ajustements nécessités par les études d'exécution, prolongation du délai avec un financement complémentaire du Gouvernement, introduit depuis août 2016, n'a toujours pas été approuvé.

- **Perspectives d'achèvement des travaux**

Avant la décision de suspension des décaissements de la Banque, l'Entreprise projetait une fin des travaux dans le délai contractuel, soit en avril 2017, avec un planning réajusté que la Mission de Contrôle jugeait irréaliste et n'entrevoyait pas la réception des travaux avant juin 2016. L'équipe de la BM a indiqué qu'en tout état de cause les clauses contractuelles devront être rigoureusement appliquées, en particulier en ce qui concerne les éventuelles prolongations de délais et les pénalités de retard.

- **Gestion de la garantie décennale**

L'équipe de la BM a été informée de quelques divergences entre les différentes parties dans les préparatifs de la mobilisation de la garantie décennale et en particulier le circuit d'approbation des documents entre l'Entreprise, le Bureau de Contrôle Technique (BCT) mobilisé par l'Assureur et la Mission de Contrôle. Du point de vue de la mission, la garantie dans le cadre du présent projet est apportée par le constructeur (l'Entreprise), qui ne doit donc transmettre à la Mission de Contrôle que des dossiers déjà visés par le BCT.

### **Travaux d'aménagement des aires de repos à Aboisso et Noé**

Le lancement de l'Appel d'Offres, prévu pour octobre 2016, n'a toujours pas été fait. Il a été convenu que (i) les deux sites feront l'objet de dossiers séparés étant donné que les modalités de financement



sont différentes (BM pour Noé) ; et tout sera mis en œuvre pour que cela soit fait dès la levée de la suspension, afin que les travaux (6 mois) puissent démarrer rapidement après.

### ***Travaux de la voie d'accès au pont de Noé côté Ghana***

La mission a été informée que la partie ghanéenne a formulé ses commentaires sur l'étude, qui portent essentiellement sur le dimensionnement de la chaussée, qui ne s'appuierait pas sur ce qui a été fait côté Ghana. Il a été convenu que tout sera mis en œuvre pour que les avenants y relatifs soient approuvés dès la levée de la suspension.

### ***Etudes des voies du domaine portuaire***

Le rapport d'analyse des manifestations d'intérêt et le projet de demande de propositions (DP) ont récemment été soumis (pour information) à la Banque. Il était prévu que ces études démarrent au 1<sup>er</sup> semestre 2017, sur financement du budget de l'Etat.

### ***Suivi de la Convention AGEROUTE***

La mission a noté un faible suivi de la Convention de Maîtrise d'Ouvrage Délégée, qui semble se limiter à des paiements sans vérification des prestations effectivement réalisées. En particulier, le suivi très faible des aspects environnementaux et sociaux, pour lequel un expert a été recruté. Par ailleurs, il a été constaté que le délai de la Convention est échu depuis le 30 septembre 2016. Au regard des défaillances observées la Convention devrait être revue avant prolongation (voir plan d'action ci-dessous).

### **Situation financière du projet : Modérément Satisfaisant**

Une évaluation de la situation financière du projet (part IDA) a été conduite lors de la mission. Il apparaît ainsi que le taux de décaissement est de l'ordre de 69% au 24 novembre 2016, ce qui dégage un montant non décaissé de l'ordre de 15 002 millions FCFA (au taux de 1DTS = 840,36 XOF) et un non engagé de 11 384 millions de FCFA. Ces ressources, en prenant en compte la contrepartie gouvernementale pour les travaux d'Aboisso-Noé (avenant dans le circuit d'approbation), apparaissent suffisantes pour couvrir les besoins programmés sur le financement IDA, comme le montre le tableau ci-dessous.

Activités	Engagé	Programmé	Total
<b>A - COMPOSANTE FACILITATION</b>	1 098 957 940	1 808 626 060	2 907 584 000
<b>B - COMPOSANTE TRAVAUX</b>			
Travaux Vridi	9 620 763 653	0	9 620 763 653
Travaux Aboisso - Noé	21 925 677 845	3 645 441 325	25 571 119 170
Travaux aire de transit Noé	0	1 400 000 000	1 400 000 000
Travaux Noé-Elubo	0	1 200 000 000	1 200 000 000
Contrôle travaux Vridi	373 900 000	66 900 000	440 800 000
Contrôle travaux Aboisso - Noé	635 867 655	262 252 641	898 120 296
Contrôle travaux aire de transit Noé		98 000 000	98 000 000
Contrôle travaux Noé-Elubo		84 000 000	84 000 000
Avenant Convention AGEROUTE	0	105 000 000	105 000 000



Audits techniques et E/S Vridi et Aboisso	0	50 000 000	50 000 000
Sous-total Composante B	32 556 209 153	6 911 593 966	39 467 803 119
<b>Sous Total C - FONCTIONNEMENT UCP</b>	1 831 750 000	596 000 000	2 427 750 000
<b>D - OCAL</b>	0	750 000 000	750 000 000
<b>TOTAL</b>	<b>35 486 917 093</b>	<b>10 066 220 026</b>	<b>45 553 137 119</b>

Par ailleurs et en ce qui concerne le financement à la charge du Gouvernement, hors Grand Bassam–Aboisso, les besoins globaux sont de l'ordre de 12 400 millions, couvrant le déficit du contrat Aboisso-Noé et les travaux nécessaires en accompagnement du PAR, l'aménagement de l'Aire de repos d'Aboisso, le financement de l'interconnexion douanière ainsi que des besoins complémentaires pour le PAR.

Les détails sont fournis dans le tableau ci-après :

Activités	Montants
<b>A - COMPOSANTE FACILITATION</b>	
Interconnexion douanière (développement, équipement et formation)	1 000 000 000
<b>B - COMPOSANTE TRAVAUX</b>	
Travaux Aboisso-Noé	6 267 446 715
Travaux aire de transit d'Aboisso	1 250 000 000
Contrôle travaux aire de transit d'Aboisso	87 500 000
Sous-total travaux	7 517 446 715
Travaux induits par le P.A.R	
Construction magasin d'armes Gendarmerie Aboisso	57 312 540
Construction bâtiment Gendarmerie Aboisso	62 249 220
Construction Hangar Gendarmerie Aboisso	33 576 010
Aménagements divers au Palais de Justice Aboisso	265 872 460
Travaux aire de recasement des commerçants Noé	778 717 328
Travaux plateforme FRCI pont de Noé	36 801 840
Aménagement hangar FRCI à Noé	78 193 182
Construction locaux OCAL et autres services Noé	175 000 000
Aménagement passerelle piétonne Aboisso	700 000 000
Etudes voirie zone portuaire Abidjan	100 000 000
Contrôle des travaux induits par le PAR	81 405 869
Sous-total travaux induits par le PAR	2 369 128 449
<b>C - FONCTIONNEMENT UCP</b>	600 000 000
<b>E - PLAN D'ACTION DE REINSTALLATION</b>	896 000 000
<b>TOTAL</b>	<b>12 382 575 164</b>

Dans l'immédiat, il est urgent que des ressources soient effectivement mobilisées pour le règlement des factures de travaux de la route Aboisso-Noé, l'exécution du PAR, l'interconnexion douanière, ainsi que des travaux urgents induits par le PAR à Noé ainsi que la passerelle à Aboisso, soit un peu plus de 11 000 millions de FCFA. Pour l'instant et selon les données communiquées par l'Unité de Coordination,



il reste à décaisser la somme de 6 117 millions de FCFA au titre de l'exercice 2016, qui a déjà fait l'objet de notification. Un minimum de 5 400 millions de FCFA (hors Grand-Bassam – Aboisso) doit donc être budgété pour l'année 2017. La partie ivoirienne n'a pas été en mesure de confirmer le montant inscrit au budget 2017, mais il semble que l'inscription finalement retenue à l'issue des pré-conférences budgétaires était de l'ordre de 7 000 millions de FCFA.

### **C. MESURES D'ACCOMPAGNEMENT DE LA SUSPENSION ET PLAN D'ACTION**

Le Plan d'Action et ses mesures d'accompagnement, élaboré en concertation avec le Maitre d'Ouvrage du PFCTCAL pour la mise en conformité du Projet et la levée de la suspension des décaissements sur les travaux du chantier Aboisso-Noé, ont les objectifs suivants :

- (i) Identifier et évaluer de manière indépendante et exhaustive tous les aspects du Projet en situation de non-conformité avec les dispositions contractuelles.
- (ii) Réparer les dommages causés et restaurer la conformité du Projet avec les dispositions contractuelles afin que la suspension des décaissements de la BM puisse être levée.
- (iii) Restaurer une supervision efficace du Projet avec un reporting régulier permettant de prendre les mesures correctives éventuelles.
- (iv) Durant la période de suspension, réduire les conséquences de la suspension des décaissements, en protégeant les ouvrages du chantier suivant leur stade d'avancement par des travaux minimaux nécessaires, et en sécurisant le chantier de la route d'Aboisso-Noé, pour les utilisateurs de la route et les communautés riveraines.

Spécifiquement, le plan d'action comporte les neuf mesures décrites dans le tableau ci-après.

Ce plan d'action a été élaboré en consultation rapprochée avec le Ministère des Infrastructures Economiques (MIE), Maitre d'Ouvrage du projet, qui l'a approuvé le 1<sup>er</sup> Décembre 2016. De plus, le MIE a immédiatement mis en œuvre les actions suivantes :

- Action 1 : Suspension du chantier, signalé à l'Entreprise par un OS émis le 2 décembre
- Action 3 : Renforcement de la coordination, qui a été transféré à l'UCP en charge du projet PRICI, financé par la Banque mondiale, le 29 Novembre, et nomination d'un coordonnateur-adjoint en charge du PFCTCAL

Le plan d'action a été approuvé par le Premier Ministre le 2 décembre 2016.



Mesures	Résultats attendus	Conditions pour reprendre les décaissements	Calendrier
1. Suspension des travaux	Suspension de l'ensemble des travaux, à l'exception de ceux permettant de conserver les parties d'ouvrages déjà réalisées ou de renforcer la sécurité du chantier, dont la gestion (au plan de la sécurité) reste sous la responsabilité de l'Entreprise	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ordre de Service de Suspension transmis à l'entreprise</li> <li>• Ordre de Service de Réorganisation de la Mission de Contrôle dans la période de suspension</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• En cours - avant le 2 décembre 2016</li> <li>• 1<sup>ère</sup> semaine de décembre 2016</li> </ul>
2. Accompagnement des familles des victimes	Dédommagement des victimes et/ou familles des victimes des 22 accidents en proportion du préjudice subi	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Certification par l'auditeur de la bonne réception du dédommagement</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Urgent</li> </ul>
3. Restructuration et renforcement de la Coordination du Projet	Mise en place d'une nouvelle structure de supervision du Projet, avec une capacité renforcée, notamment pour la supervision des aspects sociaux, environnementaux, hygiène et sécurité	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Transfert de la Coordination du Projet à la cellule de coordination du PRICI (CC-PRICI)</li> <li>• Nomination d'un Coordonnateur-Adjoint, suivant des termes de références acceptables pour la BM</li> <li>• Recrutement d'un spécialiste environnemental suivant des termes de références acceptables pour la BM</li> <li>• Recrutement d'un spécialiste social suivant des termes de références acceptables pour la BM</li> <li>• Détachement d'une cellule locale de suivi à proximité du chantier (ex. base-vie de Mouyassoue)</li> <li>• Nouvelle convention avec l'AGEROUTE (dont le délai est échu depuis le 30 septembre) suivant des termes acceptables pour la BM</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• En cours</li> <li>• En cours</li> <li>• Avant fin décembre 2016</li> <li>• Avant fin décembre 2016</li> <li>• Avant fin décembre 2016</li> <li>• Avant fin décembre 2016</li> </ul>



4. Audit(s) technique, social, environnemental, hygiène et sécurité	L'/Les audit/s devra(ont) couvrir les aspects suivants : gestion environnementale, mesures de santé et de sécurité, relocalisation, apport/s de travailleurs et autres impacts sociaux (maladies, délits, litiges, etc.) résultant de la mise en œuvre du Projet. Il(s) devra(en)t inclure des mesures d'atténuation, y compris la mise à jour et/ou de nouveaux plans de gestion environnementale, plans de relocalisation, plans communautaires, etc. pour une mise en conformité du Projet avec les politiques de sauvegardes de la BM.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Rapport(s) d'audit(s) incluant la liste des mesures correctrices proposées</li> <li>• Engagement des autorités ivoiriennes à la mise en œuvre de l'ensemble des mesures correctrices</li> <li>• Dispositions contractuelles associées aux mesures correctrices (ex. ordres de service, avenants aux contrats)</li> <li>• Formation/renforcement institutionnel en tant que de besoin</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• A déterminer avec le gouvernement</li> </ul>
5. Renforcement des Plans de Gestion Environnementale et Sociale	Sur la base des conclusions de l'audit, renforcement des PGES pour une meilleure prise en compte des aspects de sécurité et un meilleur reporting	<ul style="list-style-type: none"> <li>• PGES révisés approuvés par l'ensemble des parties prenantes suivant des termes acceptables pour la BM</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Suivant les recommandations de l'audit</li> </ul>
6. Renforcement du suivi	Modification de modèle de rapport de suivi des travaux (intégrant notamment en annexe tous les rapports d'accidents) et augmentation de la périodicité (trimestriel plutôt que semestriel)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Modèle de rapport trimestriel de suivi des travaux acceptable pour la BM</li> <li>• Engagement de transmettre au Chef de Projet de la BM un rapport d'accident dans les 24 heures suivant l'accident</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Immédiat</li> <li>• Immédiat</li> </ul>
7. Gestion des plaintes	Extension du mandat du dispositif indépendant de suivi des plaintes (GRM) pour les communautés locales, au-delà de celui mis en place pour le paiement des compensations. Sensibilisation des riverains et du personnel de chantier sur les questions de santé, sécurité y compris sur le travail	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Avenant au contrat de l'ONG en charge du GRM</li> <li>• Sensibilisation des communautés sur le fonctionnement GRM.</li> <li>• Plan de sensibilisation des populations aux questions de santé, sécurité y compris sur le travail des enfants, sur les aspects VIH, de sexualité et de violence liée au genre.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 1ère semaine de décembre 2016</li> <li>• 1ère semaine de décembre 2016</li> <li>• 1ère semaine de décembre 2016</li> </ul>



	des enfants, sur les aspects VIH, de sexualité et de violence liée au genre.		
8. Mise en œuvre complète du plan de recasement (PAR)	Mise en conformité avec les politiques d'expropriation de la BM	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Finalisation du versement des compensations pour toutes les personnes pouvant être contactées (certification par un huissier)</li> <li>• Versement dans un compte séquestre du montant des compensations correspondant aux personnes ne pouvant être contactées</li> <li>• Engagement du Gouvernement de ne pas réaliser des travaux qui affecteraient des personnes avant qu'elles ne soient dédommagées suivant les termes du PAR</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Avant fin décembre 2016</li> <li>• Avant fin décembre 2016</li> <li>• Immédiat</li> </ul>
9. Audit technique	Diagnostic et correction des malfaçons dans la réalisation des enrobés (estimées par l'AGEROUTE et le LBTP à 10% du linéaire)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Rapport d'audit technique suivant des termes de référence acceptables pour la BM</li> <li>• Accord avec l'Entreprise et la Mission de Contrôle sur les modalités d'exécution des mesures correctives</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Avant fin décembre 2016</li> <li>• Suivant les résultats de l'audit</li> </ul>



**LISTE DES ORGANISATIONS RENCONTREES**

1. Ministère des Infrastructures Economiques
2. Unité de Coordination du PFCTCAL
3. AGEROUTE
4. Préfecture d'Aboisso
5. Mission de Contrôle Gare de Fret
6. Entreprise Gare de Fret
7. Mission de Contrôle Studi
8. Entreprise NSE
9. Cellule d'exécution du PAR
10. Commission Administrative du PAR
11. Consultant TERRABO