REPUBLIQUE DU CAMEROUN
Paix – Travail – Patrie

REPUBLIC OF CAMEROON
Peace – Work – Fatherland

****

Cellule de Coordination du Projet de Développement des Villes Inclusives et Résilientes
Inclusive and Resilient Cities Project Coordination Unit

Communauté Urbaine
City Council
Coopération Cameroun – Banque Mondiale
Cameroon – World Bank Cooperation
Projet de Mobilité Urbaine de Douala
Douala Urban Mobility Project
AVANCE DE PREPARATION N° IDAV2830 - CM

CADRE DE GESTION ENVIRONNEMENTALE ET SOCIALE RELATIF A LA MISE EN OEUVRE DU CORRIDOR PILOTE DE « BUS RAPID TRANSIT » DANS LA VILLE DE DOUALA

RAPPORT DEFINITIF

Novembre 2021

TABLE DES MATIERES

LISTE DES TABLEAUX vi
LISTE DES FIGURES vi
LISTE DES ANNEXES vii
LISTE DES SIGLES ET ACRONYMES viii
RESUME EXECUTIF x
EXECUTIVE SUMMARY xxxiii
I. INTRODUCTION 1
1.1. Contexte et justificatifs de l'étude 1
1.2. Objectifs du CGES 2
1.3. Démarche méthodologique 2
II. DESCRIPTION DU PROJET 4
2.1. Composantes du Projet pilote de « Bus Rapid Transit » dans la Ville de Douala 4
2.2. Présentation du corridor du Projet pilote de « Bus Rapid Transit » dans la Ville de Douala ..... **Erreur ! Signet non défini.**
III. DONNEES ENVIRONNEMENTALES ET SOCIALES DE REFERENCE 8
3.1. Environnement biophysique du projet 8
3.1.1. Aspects climatiques de base 8
3.1.2. Milieu atmosphérique 9
3.1.2.1. Qualité de l'air ambiant 9
3.1.2.2. Ambiance sonore 9
3.1.3. Relief 9
3.1.4. Formations pédologiques 10
3.1.5. Réseau hydrographique 10
3.1.6. Aspect hydrogéologique de la ZIP 11
3.2. Ressources biologiques de la ZIP 13
3.2.1. Flore 13
3.2.2. Faune 14
3.3. Environnement socio-économique 14
3.3.1. Caractéristiques socio-économiques de la zone du littoral 14
3.3.2. Mobilité des personnes et biens dans la Ville de Douala et la zone du Projet 15
3.3.3. Habitat et mode d'urbanisation 16
3.3.4. Structures sociales à caractère éducatif 16
3.3.5. Système sanitaire 16
3.3.6. Infrastructures communautaires 17
3.3.6.1. Gestion de l'hygiène 17
3.3.6.2. Accès à l'eau potable 17

3.3.6.3. Sécurité et structures sécuritaires 17
3.3.6.4. Equipements marchands et réseaux 18
3.3.7. Régime foncier et accès à la terre 18
3.3.8. Violence basée sur le genre 19
3.4. Enjeux environnementaux et sociaux majeurs en rapport avec le projet 19
3.4.1. Enjeux biophysiques et écologiques 19
3.4.2. Enjeux liés aux changements climatiques et réduction des émissions de Gaz à Effet de Serre 21
3.4.3. Enjeux socio-économiques et culturels 21
3.4.4. Enjeux d'ordre sanitaire et sécuritaire 23
3.4.5. Répartition des enjeux par corridor et par section 24
IV. CADRE JURIDIQUE ET INSTITUTIONNEL DES EVALUATIONS ENVIRONNEMENTALE ET SOCIALE 26
4.1. Cadre politique 26
4.1.1. En matière de protection de l'environnement 26
4.1.2. En matière de protection sociale 27
4.2. Cadre juridique 27
4.2.1. Instruments juridiques sur le plan international 27
4.2.2. Cadre juridique national 29
4.3. Cadre institutionnel de l'évaluation environnementale et sociale 31
4.3.1. Pour l'évaluation environnementale 31
4.4. Exigences environnementales et sociales de la Banque Mondiale et des directives du GBM en matière d'environnement, de santé et de sécurité (EHS) applicables au Projet BRT 34
4.4.1. Analyse des exigences des Politiques de sauvegarde de la Banque Mondiale 34
4.4.2. Directives environnementales, sanitaires et sécuritaires (Directives ESS) du groupe de la banque mondiale applicables au projet 41
4.4.2.1. Directives environnementales, sanitaires et securitaires : eaux usées et qualité des eaux ambiantes 41
4.4.2.2. Directives environnementales, sanitaires et sécuritaires : gestion des déchets 41
4.4.2.3. Directives environnementales, sanitaires et sécuritaires : hygiène et sécurité au travail 41
4.4.2.4. Directives environnementales, sanitaires et sécuritaires : santé et sécurité de la population 41
4.4.2.5. Directives environnementales, sanitaires et sécuritaires : construction et fermeture 41
V. RISQUES ENVIRONNEMENTAUX ET SOCIAUX POTENTIELS ET MESURES D'ATTENUATION PROPOSEES 42
5.1. Sources potentielles de risques et types d'impacts 42
5.2. Impacts environnementaux et sociaux positifs potentiels 43
5.3. Impacts environnementaux et sociaux négatifs globaux potentiels 44

5.4. Mesures d'atténuation d'ordre général 55
VI. PLAN CADRE DE GESTION ENVIRONNEMENTALE ET SOCIALE (PCGES) 56
6.1. Procédure de gestion environnementale et sociale des sous-projets 57
6.1.1. Etape 1 : screening environnemental et social 57
6.1.2. Etape 2 : Approbation de la catégorie environnementale 57
6.1.3. Etape 3 : Préparation de l'instrument de sauvegarde environnementale et sociale 58
6.1.4. Etape 4: Examen, approbation des rapports d'EIES ou d'un CIES et Obtention du Certificat de Conformité Environnementale (CCE) 58
6.1.5. Etape 5: Consultations publiques et diffusion 59
6.1.6. Etape 6 : Intégration des dispositions environnementales et sociales dans les Dossiers d'appels d'offres et approbation des PGES-chantier 59
6.1.7. Etape 7: Suivi environnemental de la mise en œuvre du projet 59
6.2. Programme de surveillance et de suivi 61
6.2.1. Exigences nationales 61
6.2.2. Programme de suivi environnemental et social 62
6.2.2.1. Contrôle ou la surveillance environnementale et sociale 62
6.2.2.2. La supervision 62
6.2.2.3. Suivi environnemental et social 62
6.3. Indicateurs de suivi 63
6.4. Plan de communication/consultation du public avant et pendant la vie du Projet 64
6.4.1. Renforcement des capacités spécifiques et bien ciblé 65
6.4.1.1. Evaluation des besoins en renforcement des capacités des acteurs 65
6.4.1.2. Renforcement des capacités de la CPP 66
6.4.1.3. Renforcement des capacités des administrations publiques 67
6.4.1.4. Renforcement des capacités des communes 67
6.4.1.5. Renforcement des capacités des autres programmes et projets 68
6.4.1.6. Renforcement des capacités des transporteurs et des syndicats de transport 68
6.4.1.7. Renforcement des capacités des prestataires de service 68
6.4.1.8. Renforcement des capacités des organisations de la société civile 69
6.4.1.9. Synthèse des besoins en capacités des acteurs et mesures de renforcement proposées 69
6.4.1.10. Synthèse des modules de formation par groupe cible 70
6.4.2. Mécanisme de gestion des plaintes et conflits environnementaux et sociaux du projet 73
6.4.2.1. Contexte du mécanisme de gestion des plaintes 73
6.4.2.2. Typologie des plaintes et réclamations 74
6.4.3. Arrangement institutionnel pour l'exécution de la procédure de gestion environnementale et sociale 80

6.4.4. Budget de mise en œuvre du PCGES 85
6.4.5. Calendrier pour la mise en œuvre du CGES 86
6.4.6. Résumé des consultations publiques 88
CONCLUSION ET RECOMMANDATIONS 93
BIBLIOGRAPHIE 95
ANNEXE 96

LISTE DES TABLEAUX

Tableau 1 : Points particuliers suivant les itinéraires 7
Tableau 2 : Moyennes mensuelles des paramètres climatiques de la Ville de Douala de 1997 à 2020 8
Tableau 3: Qualité de l'air dans quelques quartiers de Douala 9
Tableau 4: Espèces végétales courantes de la zone d'étude 14
Tableau 5: Faune environnante des différents quartiers traversés par le projet 14
Tableau 6 : Répartition numérique des types de véhicules dans la Ville de Douala 15
Tableau 7: Carte sanitaire de la Ville de Douala 16
Tableau 8 : Conventions et accords ratifiés par le Cameroun sur le plan international en rapport avec les activités du Projet 28
Tableau 9 : Conventions et accords ratifiés par le Cameroun sur le plan africain en rapport avec les activités du Projet 28
Tableau 10 : Synthèse des textes législatifs et règlementaires 29
Tableau 11 : Comparaison entre la législation nationale et la politique de sauvegarde environnementale de la Banque Mondiale 36
Tableau 12 : Sources d'impacts 42
Tableau 13 : Analyse des impacts environnementaux et sociaux positifs potentiels 43
Tableau 14 : Impacts/ risques environnementaux négatifs 45
Tableau 15 : Impacts/ risques sociaux négatifs 48
Tableau 16 : Mesures d'atténuation générales pour l'exécution du projet BRT Douala 55
Tableau 17 : Récapitulatif des outils/instruments à mobiliser dans le cadre du CGES en fonction des composantes du projet. 56
Tableau 18 : Synthèse de la procédure de gestion environnementale et sociale des sous-projets 60
Tableau 19 : Indicateurs de suivi des mesures du CGES 63
Tableau 20 : Synthèse des besoins en capacités des acteurs et des mesures de renforcement proposées 69
Tableau 21 : Synthèse des modules de formation par groupe cible 70
Tableau 22 : de la Présentation synoptique du traitement des plaintes 78
Tableau 23 : Durée maximale pour chaque étape du MGP 79
Tableau 24 : Matrice de synthèse des rôles et responsabilités de mise en œuvre du CGES 83
Tableau 25 : Coûts prévisionnels de la mise en œuvre du CGES 85
Tableau 26 : Calendrier de mise en œuvre du CGES 86
Tableau 27 : Calendrier et nombre de participants aux consultations publiques 88
Tableau 28 : Synthèse des résultats des consultations publiques 90

LISTE DES FIGURES

Figure 1: Carte du réseau hydrographique distribué par bassin versant de la Ville de Douala (CUD, novembre 2008) 11
Figure 2: Structure du bassin sédimentaire de Douala (Regnoult, 1986) 12
Figure 3: Colonne lithostrastigraphique du bassin de Douala (SNH/SPT, 1996) 13
Figure 4 : Cartographie des enjeux liés aux inondations 21

LISTE DES ANNEXES

ANNEXE 1 : PROCÈS-VERBAL DE RÉUNION DE DÉMARRAGE....97

ANNEXE 2 : TERMES DE RÉFÉRENCES....104

ANNEXE 3 : OUTILS DE COLLECTES....121

ANNEXE 4 : DEMARCHE METHODOLOGIQUE DETAILLEE....125

ANNEXE 5 : CAHIER DES CLAUSES ENVIRONNEMENTALES ET SOCIALES Y COMPRIS, CLAUSES SUR LES VIOLENCES BASEES SUR LE GENRE ET LE TRAVAIL DES ENFANTS A INSERER DANS LES DAO DES TRAVAUX, AINSI QUE LES BUDGETS....138

ANNEXE 6 : MODELE/PLAN DETAILLE DE L'EIES, PGES ET AUTRES INSTRUMENTS APPROPRIES DE SAUVEGARDE POUR LES SOUS-PROJETS....161

ANNEXE 7 : PLAN DETAILLE POUR LA GESTION DES DECOUVERTES ARCHEOLOGIQUES ACCIDENTELLES....166

ANNEXE 8 : PROCÈS-VERBAL DES CONSULTATIONS PUBLIQUES ET LISTES DE PRÉSENCE....170

ANNEXE 9 : FICHES D'ENREGISTREMENT ET DE GESTION DES PLAINTES....241

ANNEXE 10 : ORGANISATIONS DE LA SOCIÉTÉ....245

ANNEXE 11 : CARTOGRAPHIE DES PRINCIPAUX ENJEUX DU PROJET....248

LISTE DES SIGLES ET ACRONYMES

AFD	:	Agence Française de Développement
APS	:	Avant Projet Sommaire
ASECNA	:	Agence pour la Sécurité de la Navigation Aérienne
BM	:	Banque Mondiale
BRT	:	Bus Rapid Transit
CAMTEL	:	Cameroon Telecommunications
CCE	:	Commission de Constat et d'Evaluation des biens
CGES	:	Cadre de Gestion Environnementale et Sociale
CIE	:	Comité Interministériel de l'Environnement
CLGP	:	Comités Locaux de Gestion des Plaintes
CMA	:	Centre Médical d'Arrondissement
CNCEDD	:	Commission Nationale Consultative pour l'Environnement et le Développement Durable
CNPS	:	Caisse Nationale de Prévoyance Sociale
CNUED	:	Conférence des Nations Unies sur l'Environnement et le Développement
CODATU	:	Coopération pour le Développement et l'Amélioration des Transports Urbains et périurbains
CPP	:	Cellule de Préparation du Projet
CPR	:	Cadre de Politique de Réinstallation
CSAT	:	Comité départemental de Suivi Administratif et Technique des PGES
CSI	:	Centre de Santé Intégré
CSST	:	Comité de Sécurité, Santé au Travail
CTD	:	Collectivités Territoriales Décentralisées
CUD	:	Communauté Urbaine de Douala
DAO	:	Dossier d'Appel d'Offres
DAOM	:	Déchets Assimilés aux Ordures ménagères
dB	:	Décibels
DD	:	Délégation Départementale
DIS	:	Déchets Industriels Spéciaux
DPC	:	Direction de la Protection Civile
DSCE	:	Document de Stratégie pour la Croissance et l'Emploi
DUP	:	Déclaration d'Utilité Publique
EAS	:	Exploitation et Abus Sexuels
EHS	:	Environment, Health and Safety
EIES	:	Etude d'Impact Environnemental et Social
EN-EIE	:	Entité nationale chargée des EIE
EPI	:	Equipements de Protection Individuelle
FCFA	:	Franc de la Coopération Financière en Afrique centrale
FNEDD	:	Fonds National pour l'Environnement et le Développement Durable
GES	:	Gaz à Effet de Serre
GIEC	:	Groupe d'Experts Intergouvernemental sur l'Evolution du Climat
HIMO	:	Haute Intensité de Main Œuvre
HS	:	Harcèlement Sexuel
HSE	:	Hygiène Sécurité Environnement
IDA	:	International Development Association
IEC	:	Information-Education- Communication
IST	:	Infection Sexuellement Transmissible
MGP	:	Mécanisme de Gestion des Plaintes
MINADER	:	Ministère de l'Agriculture et du Développement Rural
MINAS	:	Ministère des Affaires Sociales
MINATD	:	Ministère de l'Administration Territoriale et de la Décentralisation
MINDCAF	:	Ministère des Domaines, du Cadastre et des Affaires Foncières

MINDEF	:	Ministère de la Défense
MINEE	:	Ministère de l'Eau et de l'Energie
MINEP	:	Ministère de l'Environnement et de la Protection de la Nature
MINEPAT	:	Ministère de l'Economie, de la Planification et de l'Aménagement du Territoire
MINEPDED	:	Ministère de l'Environnement, de la Protection de la Nature et du Développement Durable
MINHDU	:	Ministère de l'Habitat et du Développement Urbain
MINMIDT	:	Ministère des Mines, de l'Industrie et du Développement Technologique
MINSANTE	:	Ministère de la Santé Publique
MINT	:	Ministère des Transports
MINTOUL	:	Ministère du Tourisme et des Loisirs
MINTP	:	Ministère des Travaux Publics
MINTSS	:	Ministère du travail et de la securité sociale
NEPAD	:	Nouveau Partenariat de Développement Économique pour l'Afrique
NIES	:	Notice d'Impact Environnemental et Social
OMS	:	Organisation Mondiale de la Santé
ONACC	:	Observatoire National sur les Changements Climatiques
ONG	:	Organisation Non Gouvernementale
OS	:	Ordre de Service
PAP	:	Personne Affectée par le Projet
PAR	:	Plan d'Action de Réinstallation
PCGES	:	Plan Cadre de Gestion Environnementale et Sociale
PDU	:	Plan Directeur d'Urbanisme
PGES	:	Plan de Gestion Environnementale et Sociale
PM	:	Premier Ministre
PMU	:	Plan de Mesures d'Urgence
PMUD	:	Plan de Mobilité Urbaine de la Ville de Douala
PMUS	:	Plan de Mobilité Urbaine Soutenable
PNGE	:	Plan National de Gestion de l'Environnement
PO	:	Politiques Opérationnelles
PV	:	Procès-Verbal
PVD	:	Pays en Voie de Développement
RGPH	:	Recensement Général de la Population et de l'Habitat
RISE	:	Responsible Ingénierie Sociale et Environnementale
SAMU	:	Service d'Aide Médicale Urgente
SIDA	:	Syndrome d'Immuno Déficience Acquise
SPM	:	Spécialiste passation de marché
SSE	:	Spécialiste en Sauvegarde Environnementale
SSS	:	Spécialiste en Sauvegarde Sociale
SST	:	Santé et Sécurité au Travail
TdR	:	Termes de Référence
TMS	:	Trouble Musculo Squelettique
TPC	:	Terre-Plein Central
UTL	:	Unité Territoriale de Liaison
VBG	:	Violences Basées sur le Genre
VIH	:	Virus de l'Immuno déficience Humaine
ZIP	:	Zone d'Influence du Projet

RESUME EXECUTIF

Contexte du projet

Dans le cadre de l'Initiative ''Mobilise Your City'', la Ville de Douala s'est dotée d'un Plan de Mobilité Urbaine Soutenable avec le soutien financier et technique de la Coopération pour le Développement et l'Amélioration des Transports Urbains et Périurbains (CODATU) et de l'Agence Française de Développement (AFD). Il a pour but d'améliorer la mobilité et réduire les émissions de Gaz à Effet de Serre.

La mise en œuvre des activités de ce Plan de Mobilité Urbaine Soutenable implique la l'aménagement du corridor pilote de « Bus Rapid Transit » dans la Ville de Douala. Étant donné qu'il s'agit d'un projet relatif aux infrastructures de transport, il s'insère dans la catégorie A, étant donné qu'il pourrait avoir des incidences négatives de grande ampleur sur le plan environnemental et social. D'où la nécessité de réaliser un Cadre de Gestion Environnementale et Sociale (CGES). Ce CGES permettra de mieux gérer les risques et impacts des différentes composantes du projet sur les milieux (biophysiques et humains). Le Projet de mise en œuvre du corridor pilote de « Bus Rapid Transit » dans la Ville de Douala s'articule autour des composantes suivantes :

- ♣ Composante 1 : Appui au renforcement institutionnel et à la professionnalisation des opérateurs de transport public ;
- ♣ Composante 2 : Infrastructure, flotte et système de BRT ;
- ♣ Composante 3 : Développement axé sur le transit autour du système de BRT :
  - Sous-composante 3.1 : Amélioration des routes et des infrastructures non motorisées le long des itinéraires de rabattement,
  - Sous-composante 3.2 : Stratégie de développement du corridor et amélioration de l'espace public autour des stations BRT,
- ♣ Composante 4 : Gestion du projet et renforcement des capacités.

Mais, le présent CGES s'est focalisé sur les composantes 1, 3 et 4 du projet, car la composante 2 fera directement l'objet d'une EIES détaillée qui sera menée en parallèle.

Financé par le fonds IDA, le projet de mise en œuvre du corridor pilote de « Bus Rapid Transit » dans la Ville de Douala est soumis obligatoirement aux exigences des politiques de sauvegarde de la Banque Mondiale et aux exigences nationales de la loi N°96/12 du 5 août 1996 portant loi-cadre relative à la gestion de l'environnement.

Le Cadre de Gestion Environnementale et Sociale (CGES) du Projet de mise en œuvre du corridor pilote de « Bus Rapid Transit » dans la Ville de Douala vise à identifier au préalable les impacts environnementaux et sociaux potentiels des activités liées à chaque composante. Il se présente donc comme un instrument de tri permettant de déterminer et d'évaluer les impacts potentiels futurs des activités avant l'évaluation détaillée des sous-projets. En outre, le CGES vise à définir un cadre de surveillance ainsi que les dispositions institutionnelles à prendre avant, pendant et après la mise en œuvre du programme, en vue d'assurer la maîtrise des risques environnementaux et sociaux défavorables et les maintenir à un niveau acceptable.

Démarche méthodologique

La méthodologie utilisée dans le cadre de cette étude est basée sur une approche participative et interactive avec une implication des principales parties prenantes des acteurs et partenaires concernés par le projet.

Les techniques de collecte et d'analyse des données ont mobilisé la revue documentaire (avec l'exploitation de l'annuaire statistique des transports édition 2019, des rapports des CGES de projets similaires notamment pour le PMUD, des textes juridiques notamment loi

n° 96/12 du 05 août 1996, le décret n° 2013/0172/PM du 14 février 2013 et l'arrêté n°0001/MINEPDED du 09 février 2016 et des rapports d'études réalisées dans la Ville de Douala pouvant permettre de collecter des données secondaires pour l'analyse du cadre sociodémographique, économique et culturel de la zone de Projet), les descentes sur le terrain et les consultations des acteurs clés, le recours aux listes de contrôle des impacts et mesures de gestion des impacts des sous-projets prévus dans le cadre de la mise en œuvre du Projet pilote de « Bus Rapid Transit » dans la Ville de Douala.

Lors des visites de terrain démarrées le 22 mars 2021, il a été réalisé des consultations publiques du 29 mars au 02 avril 2021 (dont les PV se trouvent en annexe 8, page 149) qui ont permis de dégager les perceptions des acteurs et leurs attentes en ce qui concerne le projet.

Cadre juridique et institutionnel

Au plan juridique, le Cameroun a signé et/ou ratifié plusieurs conventions et accords au niveau international et régional visant la protection de l'environnement biophysique et humain. Un ensemble de textes législatifs et règlementaires couvrant plusieurs domaines : environnement, eau, biodiversité, foncier, social, économie, etc. existent.

La Banque mondiale a adopté des politiques de sauvegarde environnementale et sociale qui s'appliquent à tous les projets d'investissement de la Banque mondiale. Ces politiques opérationnelles traduisent l'engagement de la Banque à promouvoir le développement durable dans le but de mettre fin à l'extrême pauvreté et de promouvoir une prospérité partagée. La mise en œuvre du présent projet va enclencher quatre (04) OP. Il s'agit des : (i) PO 4.01« Evaluation Environnementale » ; (ii) PO 4.04 « Habitats Naturels » ; (iii) PO 4.11 « Ressources culturelles physiques » et (iv) PO 4.12 « Réinstallation Involontaire »

Au plan institutionnel, la gestion des ressources naturelles et de l'environnement biophysique et humain est assurée par plusieurs institutions publiques nationales (notamment : le MINEPDED, MINFOF, MINADER, MINEPIA, MINEE, MINEPAT, MINRESI, MINSANTE, MINAT, MINDDEVEL, MINTOUL, MINHDU, MINTP, MINT, MINDEF, MINPMEESA, MINAS, MINPROFF et MINDCAF), les communes, les promoteurs privés, les organisations de la société civile et les communautés locales.

Comparaison des systèmes de gestion environnementale et sociale du Cameroun et de la Banque mondiale

Pratiquement, le système de gestion environnementale et sociale du Cameroun et celui de la Banque mondiale visent la mise en application des principes de développement durable. Ils sont dans ce sens à quelques nuances près semblables. Les quelques nuances relevées portent sur le taux de compensation où la PO 4.12 ne prescrit pas de taux, mais elle recommande la compensation à la valeur de remplacement des actifs mis en cause. Pour les terres, la PO 4.12 recommande ce qui suit :

- valeur au prix dominant du marché + frais pour le transfert du titre, etc.
- compensation en nature (terre contre terre) est préférable

Contrairement à la loi nationale n°85/009 de 04/07/1985 en son article 13 qui ne prévoit rien aux Groupes vulnérables, la PO 4.12 recommande une attention particulière à porter aux groupes vulnérables notamment les personnes vivant en deçà du seuil de pauvreté, les personnes handicapées, les femmes et les enfants, les personnes âgées, les minorités ethniques, etc.

Synthèse des enjeux environnementaux et sociaux

Le projet de mise en œuvre du corridor pilote de « Bus Rapid Transit » dans la Ville de Douala Les enjeux se traduisent par :

- **l'altération de la qualité de l'air** car la montée des poussières, et des gaz d'échappement sont des éléments qui pourront altérer la qualité de l'air pendant les travaux de construction et d'exploitation du BRT.
- **les nuisances sonores et production de secousses** : les activités de de construction d'infrastructures du BRT constituent une véritable source de production de bruit et de vibrations. Les mouvements réguliers des camions et des autres engins de BTP produisent du bruit et des vibrations dans le sous-sol.
- **Les inondations car l'**espace urbain qui entoure les deux corridors BRT ainsi que les voies de rabattement est parcouru par un réseau hydrographique dense qui déverse dans Wouri. Cependant, les inondations concernent principalement les habitats anarchiquement installés dans les zones basses et les zones de stagnation d'eau Le Projet de Drainage Pluvial recemment réalisé par la CUD a permis de facilité l'écoulement des eaux et réduire les inondations dans plusieurs quartiers riverains du Projet de BRT. *Il s'agit notamment des quartiers Akwa, Mboppi, Camp Yabassi, Ndogbati, Logbaba, etc.*
- **changements climatiques et réduction des émissions de Gaz à Effet de Serre en effet, l**es données de la documentation disponible indiquent que les polluants émis lors des activités de transport dans la zone du Projet sont par ordre d'importance le CO_2, le CO, les COV, et le Nox. La mise en œuvre d'un corridor de BRT contribuera à l'augmentation de l'offre en transport public, absorbant une part importante des passagers et usagers de la route, et réduisant de ce fait le nombre de véhicule utilisables sur les mêmes itinéraires. La réduction du nombre de véhicule implique automatiquement la diminution des gaz émis par les tuyaux d'échappement dans l'atmosphère et de fait la diminution du rythme de destruction de la couche d'ozone.
- **la création d'emplois et de revenus pour les populations locales**. La mise en œuvre du corridor pilote de « Bus Rapid Transit » dans la Ville de Douala nécessitera le recrutement de la main d'œuvre locale et la création d'activités génératrices de revenus à travers la naissance de petits commerces pour les femmes en l'occurrence.
- **la santé des usagers du corridor et des riverains** Car la mise en œuvre du corridor pilote de « Bus Rapid Transit » dans la Ville de Douala pourrait engendrer le risque d'accroissement et d'élévation du taux de prévalence du VIH/SIDA/IST et de la COVID 19 du fait de l'intensification de la vie sociale.
- **la sécurité des ouvriers, usagers et riverains du corridor BRT** : Ce type d'enjeu fait partie de la sécurité au travail et de la santé publique. Les activités du projet occasionneront les accidents de travail, les accidents de circulation, les incidents impliquant des riverains, etc.
- **les patrimoines culturels, lieux de culte et sites funéraires** car la mise en œuvre du corridor peut conduire au déplacement de quatre églises conventionnelles et plusieurs églises dites de réveil, ainsi qu'un cimetière ont été identifiées sur le corridor 1.
- **la perte des biens car** la mise en œuvre du Projet pourrait entraîner des déplacements involontaires des populations qui perdraient leurs terres, leurs habitations et même leurs sources de revenus.
- **la perturbation des activités :** la présence de nombreuses petites unités commerciales et de petits métiers qui s'ouvrent directement sur la route le long des deux corridors du projet se verront perturbées.

Impacts environnementaux et sociaux négatifs et mesures d'atténuation

Le risque environnemental et social (RES) est évalué pendant la phase de préparation des documents cadres de sauvegardes (CGES). La prise en compte de ce risque se justifie lorsque des modifications potentiellement dommageables sont susceptibles d'être induites par un projet au sein du milieu (naturel et humain). Les risques et impacts négatifs environnementaux et sociaux sont respectivement décrits dans les matrices ci-dessous.

Matrice : Impacts/ risques environnementaux négatifs

Sous-composantes	Activités source d'impact	Risques et impacts environnementaux		Mesures d'atténuation proposées
		Phase construction	Phase Exploitation	
Composante 1 : Appui au renforcement institutionnel et à la professionnalisation des opérateurs de transport public existants				
	Toutes les activités	Aucun	Aucun	Aucun
Composante 3 : Développement axé sur le transit autour du système de BRT				
Sous- composante 3.1: Amélioration des routes et des infrastructures non motorisées le long des itinéraires de rabattement	Réhabilitation des infrastructures routières le long de certains itinéraires de rabattement, y compris l'éclairage public, l'assainissement, le réseau d'eau potable, le drainage et la gestion du trafic	- Destruction d'espèces ornementales et d'espèces aquatique ; - Risque de dégradation de la structure des sols par tassement (circulation de la machinerie) ; - Risque de pollution des sols et des eaux par les déchets issus des travaux (ciment, sables, déblais) - Erosion due à l'utilisation du sable lagunaire pour la construction des infrastructures - Génération d'ordures lors des travaux de construction - Pollution du milieu par les rejets solides et liquides issus du chantier - Pollution de l'air par les poussières et émissions gazeuses	- Pollution du sol et des eaux suite aux déversements accidentels d'huiles de vidanges (entretien engins) ; - Risques accidents	- Mettre en œuvre le présent CGES ; - Mettre en œuvre du plan de mobilisation des parties prenantes (PMPP) ; - Réaliser une EIES/NIE - Mettre en œuvre correctement les PGES - Intégrer systématiquement les activités de reboisement et restauration des sols dans les PGES - Intégrer des clauses environnementales et sociales dans les DAO des entreprises - Obliger les entreprises à réaliser des PGES chantier
	Identification d'une artère piétonnière clé pour compléter un réseau de trottoirs sur des routes de desserte sélectionnées Amélioration et création d'espaces réservés aux piétons et aux bicyclettes en tant que mode de transport,	- Destruction d'espèces ornementales et d'espaces paysagers et d'espèces aquatique ; - Risque de dégradation de la structure des sols par tassement (circulation de la machinerie) ; - Risque d'électrocution - Génération d'ordures lors des travaux de construction	- Pollutions et nuisances du site et du milieu environnant dues à la génération de déchets solides et liquides issus des activités marchandes - Risques sanitaires avec la vente de produits et aliments non	- Mettre en œuvre le présent CGES ; - Mettre en œuvre du plan de mobilisation des parties prenantes (PMPP) ; - Réaliser une EIES/NIE - - Mettre en œuvre du plan

Sous-composantes	Activités source d'impact	Risques et impacts environnementaux		Mesures d'atténuation proposées
		Phase construction	Phase Exploitation	
	en accordant une attention particulière à la sécurité, à la qualité de vie, à l'accessibilité et au plaisir le long de certaines routes de desserte	- Pollutions et Nuisances ; dégradation du cadre de vie ; - Erosion due à l'utilisation du sable lagunaire pour la construction des infrastructures	hygiéniques - Non fonctionnalité des équipements due à un défaut d'exécution des travaux ; - Risques sanitaires liés à une mauvaise gestion des toilettes	de mobilisation des parties prenantes (PMPP) ; - Mettre en œuvre correctement les PGES - Intégrer systématiquement les activités de reboisement et restauration des sols dans les PGES - Intégrer des clauses environnementales et sociales dans les DAO des entreprises - Obliger les entreprises à réaliser des PGES chantier
	Amélioration et fourniture de mobilier urbain pour les transports publics	Aucun	Pollution du sol et des eaux suite aux déversements accidentels d'huiles de vidanges, de peintures et d'eau (entretien du mobilier urbain)	- Mettre en œuvre du plan de mobilisation des parties prenantes (PMPP) ; - Mettre en œuvre correctement les PGES - Appliquer les mesures de réduction des GES
Sous- composante 3.2: Stratégie de développement du corridor et amélioration de l'espace public autour des stations BRT	- Préparation d'une stratégie de développement de corridor pour le corridor BRT et ses stations - Préparation de plans d'aménagement des espaces publics autour d'une ou deux stations BRT sélectionnées	Aucun	Aucun	Aucun
	Conception, construction et	- Destruction d'espèces	- Pollutions et nuisances	- Mettre en œuvre le

Sous-composantes	Activités source d'impact	Risques et impacts environnementaux		Mesures d'atténuation proposées
		Phase construction	Phase Exploitation	
	supervision des investissements pilotes autour des stations BRT (mobilier urbain et protections solaires, eau et électricité, toilettes publiques et installations sanitaires, kiosques, marchés et autres infrastructures du commerce, entrepôts, abris, éclairage public, aménagements paysagers, art communautaire, collecte des déchets, trottoirs et passages piétons, réhabilitation des installations publiques existantes et des infrastructures urbaines)	ornementales et d'espaces paysagers et d'espèces aquatique ; - Risque de dégradation de la structure des sols par tassement (circulation de la machinerie) ; - Risque d'électrocution - Génération d'ordures lors des travaux de construction - Pollutions et Nuisances ; dégradation du cadre de vie ; - Erosion due à l'utilisation du sable lagunaire pour la construction des infrastructures	du site et du milieu environnant dues à la génération de déchets solides et liquides issus des activités marchandes - Risques sanitaires avec la vente de produits et aliments non hygiéniques - Non fonctionnalité des équipements due à un défaut d'exécution des travaux ; - Risques sanitaires liés à une mauvaise gestion des toilettes	présent CGES ; - Mise en œuvre du plan de mobilisation des parties prenantes (PMPP) ; - - Réaliser une EIES/NIE - Mettre en œuvre correctement les PGES - Intégrer systématiquement les activités de reboisement et restauration des sols dans les PGES - Intégrer des clauses environnementales et sociales dans les DAO des entreprises - Obliger les entreprises à réaliser des PGES chantier
	Appui à l'organisation de vendeurs de rue/vendeurs informels autour des gares du BRT	- Pollutions et Nuisances lors des travaux d'organisation	- Génération d'ordures - Risques sanitaires avec la vente de produits et aliments non hygiéniques	- Prévoir et mettre en œuvre le plan de gestion des déchets ; - Mettre en œuvre du plan de mobilisation des parties prenantes (PMPP) ;
	Assistance technique pour améliorer la gestion des commerçants de rue et concevoir des structures tarifaires adaptées aux activités économiques autour des gares BRT	Aucun	Aucun	Aucun

Sous-composantes	Activités source d'impact	Risques et impacts environnementaux		Mesures d'atténuation proposées
		Phase construction	Phase Exploitation	
Composante 4 : Gestion du projet et renforcement des capacités				
	Mise en œuvre et le suivi du projet	Aucun	Aucun	Aucun
	Renforcement des capacités et d'assistance technique	Aucun	Aucun	Aucun

Matrice : Impacts/ risques sociaux négatifs

Sous-composantes	Activités source d'impact	Risques et impacts environnementaux		Mesures d'atténuation proposées
		Phase construction	Phase Exploitation	
Composante 1 : Appui au renforcement institutionnel et à la professionnalisation des opérateurs de transport public existants				
	- Assistance technique à l'appui de la réforme institutionnelle pour la mise en place de l'institution de régulation appropriée - Appui et renforcement des capacités de la CUD	- Risque de contamination à la COVID-19	- Mauvais fonctionnement de l'institution de régulation	- Appliquer les mesures barrières contre la COVID-19 ; - Mettre en œuvre du plan de mobilisation des parties prenantes (PMPP) ;
	Assistance technique en vue d'améliorer le cadre réglementaire des transports, notamment la procédure de délivrance des licences, les taxes et les permis	Risque de fraude liée au non-respect de la procédure de délivrance des licences, les taxes et les permis	- Risque d'emprisonnement - Peu de délivrances de licences et permis	- Mettre en œuvre du plan de mobilisation des parties prenantes (PMPP) ; - Respecter la procédure de délivrance des licences, les taxes et les permis - Sanctionner en cas de non-respect de la procédure
	Campagnes de sensibilisation et de communication pour assurer l'adhésion des usagers des transports	- Non identification de toutes les catégories de parties prenantes ; - Non prise en compte des aspects relatifs à l'information et la participation des bénéficiaires notamment la population ou les groupes sociaux cibles et/vulnérables ; - Non prise en compte de la nécessité d'informer les parties prenantes sur les effets environnementaux et sociaux des sous-projets ; - Mauvaise gestion de l'information et désinformation	- Boycott des décisions de la CUD - Soulèvements populaires	- Mettre en œuvre du plan de mobilisation des parties prenantes (PMPP) ; - Identifier l'ensemble des parties prenantes ; - Organiser des consultations des parties prenantes ; - Initier et renforcer la communication populaire et scientifique sur le mode de transport BRT ; - Informer, sensibiliser, mobiliser et rassurer le

Sous-composantes	Activités source d'impact	Risques et impacts environnementaux		Mesures d'atténuation proposées
		Phase construction	Phase Exploitation	
		sur le vaccin et ses effets indésirables.		public cible ; - Tenir des séances d'information périodiques sur le transport BRT ; - Discuter et échanger avec les personnes vulnérables sur les risques sociaux incluant les risques d'EAS/HS - Mettre en œuvre rigoureusement le plan de communication élaboré et actualisé par le Projet
	Assistance technique pour restructurer le réseau d'autobus et améliorer les liaisons de rabattement sur le réseau de transport public de masse	Risque d'une mauvaise restructuration du réseau d'autobus	Risque d'encombrement et d'accident	- Appliquer rigoureusement les mesures techniques de restructuration - Mettre en œuvre du plan de mobilisation des parties prenantes (PMPP) ;
	Appui à la conception et à la mise en œuvre de la première phase du renouvellement du parc de transport urbain	Aucun	Aucun	Aucun
Composante 3 : Développement axé sur le transit autour du système de BRT				
Sous- composante 3.1: Amélioration des routes et des infrastructures non motorisées le long des itinéraires de rabattement	Réhabilitation des infrastructures routières le long de certains itinéraires de rabattement, y compris l'éclairage public, l'assainissement, le réseau d'eau potable, le drainage et	- Perturbation d'activités socioéconomiques - Perturbation des activités des populations riveraines ; - Risques de maladies dus aux nuisances sonores (bruits et vibrations occasionnés par	- Nuisances sanitaires lors du nettoiement des bus - Risques d'accident	- Mettre en œuvre le présent CGES ; - Mettre en œuvre du plan de mobilisation des parties prenantes (PMPP) ; - Réaliser une EIES/NIE

Sous-composantes	Activités source d'impact	Risques et impacts environnementaux		Mesures d'atténuation proposées
		Phase construction	**Phase Exploitation**	
	la gestion du trafic	les engins) ; - Risques de maladie respiratoires dus à la pollution de l'air (émissions de poussières et de gaz d'échappement). - Risque de violence basé sur le genre. - Perte de biens et de revenus d'activités économiques le long de l'emprise du projet. - Risques des plaintes-populations affectées par les travaux.		- Mettre en œuvre du plan de mobilisation des parties prenantes (PMPP) ; - Mettre en œuvre correctement les PGES - Intégrer systématiquement les activités de reboisement et restauration des sols dans les PGES - Intégrer des clauses environnementales et sociales dans les DAO des entreprises - Obliger les entreprises à réaliser des PGES chantier ; - Mettre en œuvre les mesures du CPR et du PAR - Mettre en œuvre le MGP.
	Identification d'une artère piétonnière clé pour compléter un réseau de trottoirs sur des routes de desserte sélectionnées Amélioration et création d'espaces réservés aux piétons et aux bicyclettes en tant que mode de transport, en accordant une attention particulière à la sécurité, à la qualité de vie, à l'accessibilité	- Dégradation de l'environnement par la génération d'énormes quantités de déchets solides (déblais, démolition, etc.) ; - Risque de perturbation d'activités économiques ; - Gènes et nuisances au trafic routier causées par les activités de préparation et de chantiers ; - Perturbation de la circulation pendant les travaux et des	- Dégradation prématurée du cadre de vie (salissures dues à une absence d'entretien). - Risques de propagation des IST/VIH/SIDA et du COVID-19 - Risques d'accident.	- Mettre en œuvre du plan de mobilisation des parties prenantes (PMPP) ; - Elaborer un mécanisme de prévention et de prise en charge des cas de VBG et maltraitance - Développer une approche d'assistance aux personnes vulnérables qui seront affectées par le projet

Sous-composantes	Activités source d'impact	Risques et impacts environnementaux		Mesures d'atténuation proposées
		Phase construction	**Phase Exploitation**	
	et au plaisir le long de certaines routes de desserte	accès riverains ; - Conflit suite à la non utilisation de la main d'œuvre locale ; - Risques liées a la gestions de la main d'œuvre au conditions des travail. - Perturbation des réseaux des concessionnaires (eau, téléphone, électricité) ; - Risques d'accidents - Risque d'atteinte à la propriété foncière - Conflit suite à la destruction des biens privés - Risques de dégradation de vestiges culturels en cas de découvertes fortuite lors des fouilles - Risques de propagation des IST/VIH/SIDA et du COVID-19 - - Risques liés àu VBG/EAS/HS - Risque de travail des enfants sur le chantier - - Risque de travail des enfants sur le chantier - Risque de violence basé sur le genre. - Perte de biens et de revenus d'activités économiques le long de l'emprise du projet.		- Elaborer et mettre en œuvre une procédure « chance find » - Mettre en œuvre les mesures CGES, du CPR et du PAR - Mettre en œuvre le MGP - Mettre en œuvre du plan de mobilisation des parties prenantes (PMPP). - Elaborer le Plan de Gestion de la Main d'Œuvre (PGMO).

Sous-composantes	Activités source d'impact	Risques et impacts environnementaux		Mesures d'atténuation proposées
		Phase construction	Phase Exploitation	
	Amélioration et fourniture de mobilier urbain pour les transports publics		- Nuisances sanitaires lors du nettoiement des bus - Risques de contraction de maladies respiratoires dues aux gaz d'échappement - Risques de maladies dus aux nuisances sonores (bruits des bus) - Risques d'accident	- Mettre en œuvre du plan de mobilisation des parties prenantes (PMPP) ; - Mettre en œuvre correctement les PGES - Appliquer les mesures de réduction des GES
Sous- composante 3.2: Stratégie de développement du corridor et amélioration de l'espace public autour des stations BRT	- Préparation d'une stratégie de développement de corridor pour le corridor BRT et ses stations - Préparation de plans d'aménagement des espaces publics autour d'une ou deux stations BRT sélectionnées	Aucun	Aucun	Les préoccupations des parties prenantes, en particulier ceux des populations directement affectées, risques de n'e pas être prise en compte durant les activités de préparation de la stratégie ainsi que les plans d'aménagement. Mettre en œuvre du PMPP
	Conception, construction et supervision des investissements pilotes autour des stations BRT (mobilier urbain et protections solaires, eau et électricité, toilettes publiques et installations sanitaires, kiosques, marchés et autres infrastructures du commerce,	- Dégradation de l'environnement par la génération d'énormes quantités de déchets solides (déblais, démolition, etc.) ; - Risque de perturbation d'activités économiques ; - Gènes et nuisances au trafic routier causées par les activités de préparation et de	- Dégradation prématurée du cadre de vie (salissures dues à une absence d'entretien). - Risques de contraction de maladies respiratoires dues aux gaz d'échappement - Risques d'accident.	- Mettre en œuvre le présent CGES, du CPR et du PAR ; - Mettre en œuvre du plan de mobilisation des parties prenantes (PMPP) ; - Réaliser une EIES/NIE - Mettre en œuvre

Sous-composantes	Activités source d'impact	Risques et impacts environnementaux		Mesures d'atténuation proposées
		Phase construction	Phase Exploitation	
	entrepôts, abris, éclairage public, aménagements paysagers, art communautaire, collecte des déchets, trottoirs et passages piétons, réhabilitation des installations publiques existantes et des infrastructures urbaines)	chantiers ; - Perturbation de la circulation pendant les travaux et des accès riverains ; - Occupation non autorisée de sites privés pour les bases de chantier - Perturbation des réseaux des concessionnaires (eau, téléphone, électricité) ; - Risques d'accidents - Risque de violence basée sur le genre. - Perte de biens et de revenus d'activités économiques le long de l'emprise du projet. - Risques des plaintes-populations affectées par les travaux. -		correctement les PGES - Intégrer systématiquement les activités de reboisement et restauration des sols dans les PGES - Intégrer des clauses environnementales et sociales dans les DAO des entreprises - Obliger les entreprises à réaliser des PGES chantier
	Appui à l'organisation de vendeurs de rue/vendeurs informels autour des gares du BRT	- Conflit suite à non gestion rationnelle des vendeurs ; - Risque de violence basé sur le genre.	- Risque d'un manque d'hygiène publique en l'absence d'entretien - Développement de maladies diarrhéiques dû à l'insalubrité des toilettes	- Sensibiliser les vendeurs sur la formulation des plaintes et dénonciation - Sensibiliser les vendeurs sur l'entretien et les règles d'hygiène ; - Mettre en œuvre du plan de mobilisation des parties prenantes (PMPP).
	Assistance technique pour améliorer la gestion des commerçants de rue et concevoir des structures tarifaires adaptées aux activités économiques autour	Aucun	Aucun	Aucun

Sous-composantes	Activités source d'impact	Risques et impacts environnementaux		Mesures d'atténuation proposées
		Phase construction	Phase Exploitation	
	des gares BRT			
Composante 4 : Gestion du projet et renforcement des capacités				
	Mise en œuvre et le suivi du projet	- Risques de mécontentement social en cas de non-respect des normes de recrutement du personnel - Non respect des horaires des Réunions et implication partielle des parties prenantes	Non respect des horaires des Réunions et implication partielle des parties prenantes	- Tenir des séances périodiques en impliquant toutes les parties prenantes - Mettre en œuvre rigoureusement la PGMO - Veiller à l'application par les entreprises de la « clause de promotion de l'emploi local » - Mettre en œuvre du plan de mobilisation des parties prenantes (PMPP).
	Renforcement des capacités et d'assistance technique	Risque de contamination à la COVID-19	Risque de contamination à la COVID-19	- Appliquer les mesures barrières contre la COVID-19 - Mettre en œuvre du plan de mobilisation des parties prenantes (PMPP).

Plan Cadre de Gestion Environnementale et sociale

L'objectif du Plan de Gestion Environnementale et Sociale (PGES) est de décrire les mécanismes institutionnels relatifs :

- à la Méthodologie pour la préparation, l'approbation, et l'exécution des activités du Projet de mise en œuvre Corridor BRT de Douala (Processus de sélection environnementale ou screening) devant permettre l'identification des impacts environnementaux et sociaux potentiels pouvant d'écouler des activités du projet;
- au suivi et à la mise en œuvre des mesures d'atténuation ;
- au renforcement des capacités ;
- aux estimations des coûts y relatifs ainsi que la chronologie.

La matrice ci-après présente un récapitulatif des outils potentiels à mobiliser dans le cadre du CGES en fonction des composantes du projet.

Matrice : Récapitulatif des outils/instruments à mobiliser dans le cadre du CGES en fonction des composantes du projet.

Composantes du projet	**Outils/Instruments à mobiliser**		
	Préalables non règlementés	**Préalables règlementés**	**Lors du déroulement du Projet**
Transversale		CGES Evaluation environnementale régionale	Audits Environnementaux et sociaux
Composante 1 : Appui au renforcement institutionnel et à la professionnalisation des opérateurs de transport public existants		Audit institutionnel et organisation de la CPP	- Audit institutionnel et organisation de la CPP - Plan de Mobilisation des Parties Prenantes (PMPP)
Composante 3 : Développement axé sur le transit autour du système de BRT			
Sous- composante 3.1: *Amélioration des routes et des infrastructures non motorisées le long des itinéraires de rabattement*			- EIES sommaires - NIES et - Formulaire de gestion environnementale et sociale
Sous- composante 3.2: *Stratégie de développement du corridor et amélioration de l'espace public autour des stations BRT*			- EIES sommaires - NIES et - Formulaire de gestion environnementale et sociale
Composante 4 : Gestion du projet et renforcement des capacités		Audit institutionnel et organisation de la CPP	- Audit institutionnel et organisation de la CPP - Plan de Mobilisation des Parties Prenantes (PMPP) - Procédure de Gestion de la Main d'Œuvre (PGMO)

Procédure de gestion environnementale et sociale des sous-projets

s'assurer de la prise en compte des préoccupations environnementales et sociales les étapes suivantes sont indispensables :

- ♣ Etape 1 : screening environnemental et social
- ♣ Etape 2 : Approbation de la catégorie environnementale
- ♣ Etape 3 : Préparation de l'instrument de sauvegarde environnementale et sociale

- ♣ Etape 4: Examen, approbation des rapports d'EIES ou d'un CIES et Obtention du Certificat de Conformité Environnementale (CCE)
- ♣ Etape 5: Consultations publiques et diffusion
- ♣ Etape 6 : Intégration des dispositions environnementales et sociales dans les Dossiers d'appels d'offres et approbation des PGES-chantier
- ♣ Etape 7: Suivi environnemental de la mise en œuvre du projet

Renforcement de capacités des principaux acteurs impliqués dans la mise en œuvre du CGES

La mise en œuvre des mesures environnementales et sociales fait intervenir une gamme variée d'acteurs au rang desquels :

- la CPP ;
- les administrations publiques et notamment les Comités départementaux de surveillance et de suivi des PGES ;
- les communes d'arrondissement traversées par le BRT ;
- les autres programmes et projets ;
- les transporteurs et les syndicats de transport par taxis, mototaxis, bus, etc… ;
- les prestataires de service ;
- les organisations de la société civile.

Il importe de s'assurer que chacun de ces intervenants possède les capacités nécessaires (humaine, financière, matérielle) pour cette bonne mise en œuvre. Sur la base d'une analyse de besoin en renforcement des capacités, il est souhaitable de prendre des mesures pour combler les lacunes éventuelles qui pourraient être constatée. La matrice ci-après présente la synthèse des besoins en capacités des acteurs et des mesures de renforcement proposées.

Acteurs	**Evaluation de la capacité**	Mesures de correction
CCP	• Pas de Fonction suivi-évaluation • Pas de Fonction communication et mobilisation des parties prenantes • Capacités limitées en Surveillance et suivi des PGES • Faible connaissance de risques EAS/HS relative au lieu de travailRessources financières et logistiques limitées	• Analyse institutionnelle de la CPP • Recrutement d'un (1) Responsable de suivi-évaluation et d'un (1) Responsable de communication et Mobilisation des Parties Prenantes • Dotation des Moyens techniques et logistiques suffisants • 1 atelier de formation du personnel de la CCP par le Spécialiste Genre/VBG sur les aspects de VBG/EAS/HS et VCE. • 1 atelier de formation de l'équipe de Sauvegarde environnementale et sociale en Surveillance et Suivi des PGES
Les administrations publiques	• Faible connaissance des politiques et procédures de sauvegarde de la Banque mondiale • Moyens logistiques et techniques limités	• 1 atelier de formation sur les politiques et procédures de sauvegarde de la Banque mondiale • Dotation des moyens logistiques et techniques
Les communes	• Capacités limitées dans la mutualisation des efforts d'intégration des considérations environnementales et	• 1 atelier de formation sur la mutualisation des efforts d'intégration des considérations environnementales et sociales des projets des communes • Dotation des moyens logistiques et

Acteurs	Evaluation de la capacité	Mesures de correction
	sociales des projets des communes • Moyens logistiques et techniques limités	techniques
Les autres programmes et projets	• Informations limitées sur les autres projets ; • Capacités limitées dans la mutualisation des efforts d'intégration des considérations environnementales et sociales	Réunion d'information et de coordination inter projets de la CUD Session de sensibilisation sur le MGP du projet
Les transporteurs et les syndicats de transport par taxis, mototaxis, bus, etc.	• Faible connaissance des politiques et procédures de sauvegarde de la Banque mondiale • Faible capacité d'intégrations des considérations environnementales et sociales dans les activités - capacités de formulation de plaintes limitées	• 1 atelier de formation sur les politiques et procédures de sauvegarde de la BM • 1 atelier de formation sur l'intégration des considérations environnementales et sociales dans les activités y compris seensibilation sur le MGP • Session de sensibilisation sur le MGP du projet • 1 atelier de formation sur la formulation des plaintes avec un accent particulier sur les plaintes liées aux aspects de VBG/EAS/HS et VCE
Les prestataires de service	• Faible connaissance des politiques et procédures de sauvegarde de la Banque mondiale • Faible capacité d'intégration des considérations environnementales et sociales dans les travaux • Faible capacité de formulation et gestion des plaintes	• 1 atelier de formation sur les politiques et procédures de sauvegarde de la Banque mondiale ; • 1 atelier de formation sur l'intégration des considérations environnementales et sociales dans les travaux y compris sensiibilisation sur le MGP • 1 atelier de formation sur la formulation et gestion des plaintes avec un accent particulier sur les plaintes liées aux aspects de VBG/EAS/HS et VCE
Les organisations de la société civile	Faible connaissance des politiques et procédures de sauvegarde de la Banque mondiale	1 atelier de formation sur les politiques et procédures de sauvegarde de la Banque mondiale
	• Faible capacité d'intégration des considérations environnementales et sociales dans les travaux • Capacités limitées dans la surveillance et le suivi environnemental et social des projets • Capacités de formulation et gestion des plaintes limitées	• 1 atelier de formation sur l'intégration des considérations environnementales et sociales dans les activités et projets • 1 atelier de formation sur la surveillance et le suivi des projets • 1 atelier de formation sur la formulation et la gestion des plaintes et le MGP.

Arrangement institutionnel pour l'exécution de la procédure de gestion environnementale et sociale

En matière de sauvegarde environnementale et sociale, la CPP présente un atout car on note la présence de trois (3) Responsables en ingénierie environnementale et sociale. Toutefois, il importe que la CPP soit renforcée encore en procédant soit au recrutement d'un (1) Spécialiste en Suivi-Évaluation (SS&Ev), d'Un expert VBG et d'un (1) Spécialiste de communication, participation et mobilisation des parties prenantes (SCom) soit à la désignation à la CUD soit sous la forme d'une prestation de service.

La Matrice suivante présente les rôles et responsabilités au regard de l'arrangement institutionnel pour l'exécution de la gestion environnementale et sociale du Projet BRT.

Nº	Etapes/Activités	Responsable	Appui/Collaboration	Prestataire
1	**Instruments à mobiliser pendant le déroulement du Projet**			
	Identification/sélection des sous- projets	CPP	Spécialiste en Sauvegarde Environnementale (SSE) Spécialiste en Sauvegarde Sociale (SSS) Specialist Genre/VBG	Bénéficiaires
	Catégorisation environnementale (Screening)	SSE SSS	CPP	MINEPDED Communes
	Approbation de la catégorisation	CPP		MINEPDED Banque mondiale
	Préparation des TDR	SSE SSS	CPP	
	Approbation des TDR	CPP	SSE SSS	MINEPDED Banque mondiale
	Réalisation de l'étude y compris consultation du publique	CPP	SSE SSS	Consultants
	Validation du document et obtention du certificat environnemental	CPP	SSE SSS	MINEPDED Communes Banque mondiale
	Publication du Document	CPP	SSE SSS Spécialiste en Communication (SCom)	MINEPAT MINEPDED Communes Banque mondiale Média ONGs spécialisées
2	**Mise en œuvre des mesures environnementales et sociales**			
	Intégration des mesures de sauvegarde environnementale et sociale dans le dossier d'appel d'offres (DAO)	CPP Spécialiste de Passation des marchés (SPM)	SSE SSS SPM	Banque mondiale Entreprises de prestation de service Bénéficiaires Société civile
	Intégration des mesures de sauvegarde environnementale et sociale non contractualisées	CPP Spécialiste de Passation des marchés (SPM)	SSE SSS SPM	Entreprises de prestation de service Bénéficiaires Société civile Banque mondiale

3	**Surveillance et suivi de la mise en œuvre des mesures environnementales et sociales**			
	Surveillance et suivi interne de la mise en œuvre des mesures environnementales et sociales	CPP SSE SSS	SS&Ev	Entreprises de prestation de service Bénéficiaires Société civile
	Diffusion du rapport de surveillance et suivi interne	CPP Coordonnateur	SCom SSE SSS SS&Ev	
	Surveillance et suivi externe de la mise en œuvre des mesures environnementales et sociales	CPP SSE SSS	Spécialiste en Suivi-Évaluation (SS&Ev)	Banque mondiale Administrations compétentes, Commission nationale des Inspections Comités Départementaux de surveillance et de Suivi des PGES
	Diffusion du rapport de surveillance et suivi externe	CPP Coordinatrice	SSE SSS SCom SS&Ev	MINEPAT MINEPDED Communes Banque mondiale Média ONGs spécialisées Consultants auditeurs
4	Mécanisme de gestion des plaintes et des conflits	CPP Coordinatrice	CPP SSE SSS	Structures traditionnelles de gestion des plaintes et des conflits Autorités traditionnelles et administratives Société civile Tribunaux administratifs et judicaires
5.	Plan de Mobilisation des parties prenantes (PMPP) MPP,	CPP SSE SSS	CPP SSE SSS	Entreprises de prestation de service Bénéficiaires Société civile, Comités Départementaux de surveillance et de Suivi des PGES
6.	Procédure de Gestion de la Main d'Œuvre (PGMO),	CPP Coordinatrice	CPP SSE SSS	MINTSS, Comités Départementaux de surveillance et de Suivi des PGES
7.	Plan d'action VBG/EAS/HS	CPP SSE SSS	CPP SSE SSS	MINAS, Entreprises de prestation de service Bénéficiaires Société civile, Comités Départementaux de surveillance et de Suivi des PGES
8.	Renforcement des capacités	CPP SSE SSS	Scom SS&Ev	Consultants Structures publiques et privées compétentes Banque mondiale

Programme de surveillance et suivi

Surveillance environnementale

La surveillance environnementale et sociale a pour objectif premier de contrôler la bonne exécution des activités et travaux pendant la durée du projet, et ce, au regard du respect des mesures environnementales et sociales qui sont proposées, des lois et règlements régissant les évaluations environnementales au Cameroun et des politiques de sauvegarde de la Banque Mondiale.

Le programme de surveillance contient :

- la liste des éléments ou paramètres nécessitant une surveillance environnementale ;
- l'ensemble des mesures et moyens envisagés pour protéger l'environnement ;
- les acteurs de mise en œuvre ;
- les engagements des maîtres d'ouvrage délégués et des maîtres d'œuvre quant au dépôt des rapports de surveillance (nombre, fréquence, contenu).

Suivi environnemental

Il permettra de suivre l'évolution de l'état de l'environnement, notamment les éléments sensibles, à partir d'indicateurs pertinents sur les composantes environnementales établies sur une base consensuelle par les différentes parties prenantes à son exécution. Les indicateurs de suivi de même que certains paramètres devront être reprécisés et affinés après la réalisation des études environnementales détaillées.

Lors des travaux prévus dans le Projet BRT, la législation nationale et en particulier celle concernant l'environnement devront être respectées. Les travaux devront suivre la procédure de sélection et faire l'objet d'un suivi de proximité pour éviter les perturbations liées aux activités.

Indicateurs de suivi

Les indicateurs sont des signaux pré-identifiés qui expriment les changements dans certaines conditions ou résultats liés à des interventions spécifiques. La matrice suivante présente ces indicateurs.

Domaines d'intervention	**Indicateurs**
Réalisation des NIES	▪ Nombre de TdR de NIES validés ▪ Nombre de NIES élaborées
Réalisation des EIES sommaires	Rapports des EIES validés
Suivi interne par le SSE et le SSS	▪ Nombre et types d'indicateurs suivis ▪ Nombre de missions de suivi interne ▪ Nombre de missions de suivi externe ▪ Rapports de suivi
Suivi-Évaluation socio-environnemental du Projet (interne et externe à mi-parcours et final)	▪ Nombre et types d'indicateurs suivis ▪ Nombre de missions de suivi interne ▪ Nombre de missions de suivi externe Rapports de suivi
Appui technique dans l'identification des priorités et la préparation des sous-projets	Nombre de sous –projets étudiés
Appui à l'organisation de consultations locales	Nombre de consultations organisées
Formation sur les thématiques socio-environnementales définies au chapitre renforcement de capacités	▪ Nombre et nature des modules élaborés ▪ Nombre de sessions organisées ▪ Typologie et nombre de participants formés par groupe de parties prenantes impliquées ▪ Rapports de formation

Domaines d'intervention	Indicateurs
Sensibilisation sur les thématiques définies	▪ Typologie et nombre des personnes sensibilisées ▪ Nombre de sessions organisées ▪ Nombre d'émissions radio-télé réalisées ▪ Nombre de communiqués presses réalisés ▪ Nombre de documents papiers diffusés

Mécanisme de gestion des plaintes et conflits environnementaux et sociaux du projet

La typologie des plaintes et réclamations : (i) les plaintes liées aux travaux qui concernent le personnel des entreprises ; (ii) les plaintes orientées vers les VBG/EAS/HS/VCE ; (iii) les plaintes liées aux indemnisations donc aux activités des CCE (iv) les plaintes liées aux prestations de service, ainsi que les plaintes à caractère social déposées par les populations affectées par les travaux. Les acteurs de mise en œuvre du mécanisme de gestion des plaintes sont les suivants :

- le plaignant ;
- les entreprises d'exécution des travaux, les ONGs et associations ;
- la commission de constat et d'évaluation CCE ;
- l'équipe de conformité locale (ECL) ;
- la CPP.

Les étapes conventionnelles pour le traitement des plaintes sont les suivants :

- Collecte, enregistrement, et accusé de réception
- Tri et transmission
- Enquête/verification
- Résolution et feedback au plaignant
- Recours (si sollicité par le plaignant)
- Clôture et Proces-Verbal

Le dispositif de gestion des plaintes de ce projet s'articule autour des étapes présentées dans la matrice suivantes :

Matrice synoptique de gestion des plaintes

Etapes	Entités	Action principale	Actions secondaires
Etape 1	Equipe au niveau du Chef et du Comité de développement de quartier Ingénieur Conseil/entreprise des travaux / Ingénieur Social/sous-préfecture	Collecte, enregistrement et accusé de leur typologie.	Réception et enregistrement des plaintes
Etape 2	Equipe de la CCP	Tri des plaintes en fonction de la leur typologie et transmission	- Transfert à la CCP ; - Bureau de gestion des plaintes. -
Etape 4	Enquête/verification	Verification des plaintes sur le terrain.	- Echanges avec les différents protagonistes (plaignant, accusé)
Etape 6 :	**Types de réclamations**		**Organes de traitement et**

Etapes	Entités	Action principale	Actions secondaires
procédure de traitement			**actions**
	Omissions, problèmes d'identification et d'évaluation des biens **avant compensations** par décret. Problèmes de montant d'indemnisation, Conflits de propriété		CCE
	Omissions, problèmes d'identification et d'évaluation des biens **après compensations** par décret, Problèmes de montant d'indemnisation, Conflits de propriété, problèmes environnementaux et de gestion des chantiers		Projet BRT et Comité ad hoc
Etape 7 : Méthode de traitement et de résolution	- Médiation - Référence aux principes d'indemnisation et à la Note méthodologique des CCE approuvee dans le cadre du PDVIR. - Conciliation - Facilitation du dialogue - Négociations - Résolution à l'amiable : explications supplémentaires et arbitrages		- Comité ad hoc (Délégués membres des CCE et Groupe de travail CUD-CPP) - CCE
Etape 8 : Recours judiciaire en cas de blocage des méthodes conciliatoires	Procès au Tribunal de ressort		Tribunal de ressort et Commune ou CUD comme partie civile

Budget de mise en œuvre du PCGES

Les coûts estimatifs de la prise en compte des mesures environnementales et sociales, d'un montant global prévisionnel de **901 250 000 FCFA (soit 1 553 879,31 USD à la date du 24/08/2021) détaillés dans la matrice-après :**

Coûts prévisionnels du CGES

Activités	Quantité	Coût Unitaire	Coût total (FCFA)
1. Coûts estimatifs des mesures institutionnelles, techniques et de suivi			
Réalisation d'EIES	2	50 000 000	100 000 000
Réalisation de NIE	4	4 000 000	16 000 000
Frais administratifs d'examen des EIES (TDR +rapport)	3	4 500 000	13 500 000
Frais administratifs d'examen des NIE (TDR +rapport)	3	250 000	750 000
Réalisation et mise en œuvre d'un plan de Communication et de Mobilisation des parties prenantes du projet (PMPP)	1	17 000 000	17 000 000
Réalisation et mise en œuvre d'une procédure de gestion de la main d'œuvre (PGMO)	1	20 000 000	20 000 000
Appui au remplissage des formulaires de sélection environnementale et sociale, de contrôle environnemental et l'analyse des degrés de sensibilité environnementale	20	5 000 000	100 000 000
Recrutement d'un SS&Ev	1 x 12x 5	1 500 000	90 000 000
Recrutement d'un SCom	1 x 12x 5	1 500 000	90 000 000
Intégration des clauses environnementales et sociales			

Activités	Quantité	Coût Unitaire	Coût total (FCFA)
les dossiers d'appels d'offres, dans les fiches de demande de projet et dans les modèles de contrats	PM	PM	PM
2. Coûts des mesures de formation et de renforcement de capacités			
Renforcement des capacités en suivi environnemental et social (comités départementaux PGES) et des transporteurs, des prestataires et des organisations de la société civile	12	12 000 000	144 000 000
Formation membres de la CPP	2	15 000 000	30 000 000
3. Coûts des mesures de sensibilisation et de mobilisation sociale			
Organisation des campagnes de sensibilisation et d'information sur les compagnes de branchements, Sensibilisation les risques du projet, Sensibilisation aux risques d'accident et sur la nécessité de protéger les infrastructures, la sensibilisation des usagers et employés sur les risques de prévention des IST/HIV/SIDA, COVID 19 ; VBG, VCE, EAS et harcèlement sexuel	20	5 000 000	(A budgetiser dans le PGES)
Élaboration et production des kits de sensibilisation pour une communication pour le changement de comportement	FF	FF	20 000 000
Coûts estimatifs de mise en œuvre du MGP	FF	FF	50 000 000
Coûts Suivi et évaluation			
Suivi permanent (interne)		PM	PM
Audit environnemental et social à mi-parcours	1	45 000 000	45 000 000
Audit environnemental et social de clôture	1	45 000 000	45 000 000
Total			**781 250 000**

NB : *Les coûts de compensation des populations affectées par le projet seront déterminés par le document de PAR.*

Consultations publiques

Les consultations ont été tenues du 29 mars au 02 avril 2021 avec les responsables administratifs, techniques, les chefferies, les associations de femmes, les associations des jeunes, de transporteurs et les populations dans la Ville de Douala. Ces séances de consultations avec les parties prenantes et les acteurs intéressés, ont été organisées en vue de les informer sur le projet (son objectif, ses composantes et ses impacts potentiels) d'une part, et de recueillir leurs points de vue et préoccupations d'autre part. Ces acteurs ont été rencontrés individuellement ou collectivement.

La démarche a consisté à une présentation générale du projet, les activités du projet, des enjeux, des impacts positifs et des risques probables susceptibles d'affectés les composantes environnementales et humaines a été d'abord faite. Ensuite, il a été procédé une revue d'ensemble des mesures de bonification et d'atténuation avec les parties prenantes constituées de 205 personnes dont 167 hommes et 38 femmes. Cela a été l'occasion pour recueillir l'avis des parties prenantes sur le projet avant sa mise en œuvre.

Les PV et photos de ces consultations publiques sont annexés au présent CGES (voir annexe 8, page 149).

EXECUTIVE SUMMARY

Context of the project

As part of the Mobilize Your City Initiative, the City of Douala has adopted a Sustainable Urban Mobility Plan with the financial and technical support of the Cooperation for the Development and Improvement of Urban and Peri-Urban Transport (CODATU) and the French Development Agency (AFD). It aims to improve mobility and reduce greenhouse gas emissions.

The implementation of the activities of this Sustainable Urban Mobility Plan involves the implementation of the pilot “Bus Rapid Transit” corridor in the City of Douala. As this is a transport infrastructure project, it falls under Category A in that it could have significant negative environmental and social impacts. Hence the need to create an Environmental and Social Management Framework (CGES). This CGES will make it possible to better manage the risks and impacts of the various components of the project on the receiving environments (biophysical and human). the Project for the implementation of the pilot “Bus Rapid Transit” corridor in the City of Douala is structured around the following components:

- ♣ Component 1: Support for institutional strengthening and professionalization of public transport operators
- ♣ Component 2: BRT infrastructure, fleet and systems
- ♣ Component 3: Development focused on transit around the BRT system
  - Sub-component 3.1: Improvement of roads and non-motorized infrastructure along feeder routes
  - Sub-component 3.2: Corridor development strategy and improvement of public space around BRT stations
- ♣ Component 4: Project management and capacity building

However, this CGES has focused on components 1, 3 and 4 of the project, because component 2 will directly be the subject of a detailed ESIA which will be carried out in parallel.

As the project for the implementation of the pilot “Bus Rapid Transit” corridor in the city of Douala is financed by IDA funds, it is subject to the requirements of the safeguard policies of the World Bank and the national requirements of Law No. ° 96/12 of August 5, 1996 on the framework law relating to environmental management.

The Environmental and Social Management Framework (CGES) of the Pilot Bus Rapid Transit Corridor Implementation Project in the city of Douala aims to identify in advance the potential environmental and social impacts of activities related to each component. It is therefore presented as a sorting instrument making it possible to determine and assess the potential future impacts of activities before the detailed assessment of sub-projects. In addition, the CGES aims to define a monitoring framework as well as the institutional arrangements to be taken before, during and after the implementation of the program, with a view to ensuring the control of unfavorable environmental and social risks and maintaining them at a level. acceptable.

Methodological approach

The methodology used for this study is based on a participatory and interactive approach with the involvement of the main stakeholders of the actors and partners concerned by the project.

The data collection and analysis techniques mobilized the documentary review (with the use of the transport statistics directory 2019 edition, CGES reports of similar projects in particular for the PMUD, legal texts including law n ° 96 / 12 of August 05, 1996, decree n ° 2013/0172 / PM of February 14, 2013 and decree n ° 0001 / MINEPDED of February 09, 2016 and study reports carried out in the city of Douala that could allow the collection of secondary data for the analysis of the socio-demographic, economic and cultural framework of the Project area), field trips and consultations with key stakeholders, use of impact checklists

and measures to manage the impacts of sub-projects planned as part of the implementation of the Pilot Project of "Bus Rapid Transit" in the city of Douala.

During the field visits started on March 22, 2021, public consultations were carried out from March 29 to April 2, 2021 (the minutes of which can be found in appendix 8, page 135) which made it possible to identify the perceptions of the actors and their expectations. regarding the project.

Legal and institutional framework

At the legal level, Cameroon has signed and / or ratified several conventions and agreements at the international and regional level aimed at the protection of the biophysical and human environment. A set of legislative and regulatory texts covering several areas: environment, water, biodiversity, land, social, economy, etc. exist.

The World Bank has adopted environmental and social safeguard policies that apply to all World Bank investment projects. These operational policies reflect the Bank's commitment to promote sustainable development with the aim of ending extreme poverty and promoting shared prosperity.The implementation of this project will trigger four (04) POs. These are: (i) PO 4.01 “Environmental Assessment”; (ii) PO 4.04 “Natural Habitats”; (iii) PO 4.11 “Physical cultural resources” and (iv) PO 4.12 “Involuntary resettlement”

At the institutional level, the management of natural resources and the biophysical and human environment is ensured by several national public institutions (in particular: MINEPDED, MINFOF, MINADER, MINEPIA, MINEE, MINEPAT, MINRESI, MINSANTE, MINATD, MINTOUL, MINHDU, MINTP, MINT, MINDEF, MINPMEESA, MINAS, MINPROFF and MINDCAF), municipalities, private developers, civil society organizations and local communities.

Comparison of the environmental and social management systems of Cameroon and the World Bank

In practice, Cameroon's environmental and social management system and that of the World Bank aim to apply the principles of sustainable development. They are in this sense with a few similar nuances. The few nuances noted relate to the compensation rate where OP 4.12 does not prescribe a rate, but recommends compensation at the replacement value of the assets in question. De for land, PO 4.12 recommends the following:

- value at the prevailing market price + fees for the transfer of the title, etc.
- compensation in kind (land to land) is preferable

Contrary to national law n ° 85/009 of 04/07/1985 in its article 13 which provides nothing for vulnerable groups, PO 4.12 recommends special attention to be paid to vulnerable groups, in particular people living below the poverty line. , the disabled, women and children, the elderly, ethnic minorities, etc.

Summary of environmental and social issues

The implementation project of the “Bus Rapid Transit” pilot corridor in the City of Douala The challenges are reflected in:

- **altered air quality** because the rise of dust and exhaust gases are elements that may alter the air quality during construction and operation of the BRT.
- **noise pollution and production of shaking**: BRT's infrastructure construction activities are a real source of noise and vibration production. The regular movements of trucks and other construction machinery produce noise and vibrations in the basement.

- **Flooding because l**he urban space which surrounds the two BRT corridors as well as the feeder tracks is traversed by a dense hydrographic network which flows into Wouri. However, the floods mainly concern the habitats haphazardly installed in low areas and areas of water stagnation.The Pluvial Drainage Project recently carried out by the CUD has facilitated the flow of water and reduced flooding in several neighborhoods bordering the river. BRT project. These include the Akwa, Mboppi, Camp Yabassi, Ndogbati, Logbaba, etc.
- **climate change and reduction of greenhouse gas emissions, in fact,**he data from the available documentation indicates that the pollutants emitted during transport activities in the Project area are, in order of importance, CO2, CO, VOCs, and Nox. The implementation of a BRT corridor will contribute to increasing the supply of public transport, absorbing a significant share of passengers and road users, and thereby reducing the number of vehicles that can be used on the same routes. The reduction in the number of vehicles automatically implies the reduction of the gases emitted by the exhaust pipes into the atmosphere and in fact the reduction of the rate of destruction of the ozone layer.
- **the creation of jobs and income for local populations**. The implementation of the pilot “Bus Rapid Transit” corridor in the City of Douala will require the recruitment of local labor and the creation of income-generating activities through the creation of small businesses for women in the city. occurrence.
- **the health of corridor users and residents** Because the implementation of the pilot “Bus Rapid Transit” corridor in the city of Douala could generate the risk of an increase and rise in the prevalence rate of HIV / AIDS / STI and COVID 19 due to the intensification of social life.
- **the safety of workers, users and residents of the BRT corridor**: This type of issue is part of occupational safety and public health. Project activities will cause work accidents, traffic accidents, incidents involving local residents, etc.
- **the cultural heritages, places of worship and burial sites** because the implementation of the corridor may lead to the displacement of four conventional churches and several so-called revival churches, as well as a cemetery have been identified on corridor 1.
- **loss of property because**the implementation of the Project could lead to involuntary displacement of populations who would lose their land, their homes and even their sources of income.
- **disruption of activities:** the presence of many small commercial units and small trades which open directly onto the road along the two project corridors will be disrupted.

Negative environmental and social impacts and measures

The environmental and social risk (RES) is assessed during the preparation phase of framework safeguard documents (CGES). Taking this risk into account is justified when potentially damaging modifications are likely to be induced by a project within the environment (natural and human). The negative environmental and social risks and impacts are respectively described in the matrices below.

Matrix : Negative environmental impacts / risks

Sub-components	Impactful activities	Environmental risks and impacts		Proposed mitigation measures
		Construction phase	Operation phase	
Component 1: Support for institutional strengthening and professionalization of existing public transport operators				
	All activities	No	No	No
Component 3:Transit-oriented development around the BRT system				
Sub-component 3.1: Improvement of roads and non-motorized infrastructure along feeder routes	Rehabilitation of road infrastructure along some feeder routes, including public lighting, sanitation, drinking water network, drainage and traffic management	- Destruction of ornamental and aquatic species; - Risk of degradation of the soil structure by settlement (circulation of machinery); - Risk of soil and water pollution by work waste (cement, sand, cuttings) - Erosion due to the use of lagoon sand for the construction of infrastructure - Generation of garbage during construction work - Environmental pollution by solid and liquid discharges from the site - Air pollution by dust and gas emissions	- Soil and water pollution following accidental spills of waste oil (machine maintenance); - Accident risks	- Implement this CGES - Perform an ESIA / NIE - Correctly implement ESMPs - Systematically integrate reforestation and soil restoration activities into ESMPs - Integrate environmental and social clauses in companies' DAOs - Require companies to carry out worksite ESMPs
	Identification of a key pedestrian artery to complete a network of sidewalks on selected service roads Improvement and creation of spaces reserved for pedestrians and bicycles as a mode of transport, paying particular attention to safety, quality of life, accessibility and enjoyment along certain feeder roads	- Destruction of ornamental species and landscaped areas and aquatic species; - Risk of degradation of the soil structure by settlement (circulation of machinery); - Risk of electrocution - Generation of garbage during construction work - Pollution and Nuisance; degradation of the living environment;	- Pollution and nuisance of the site and the surrounding environment due to the generation of solid and liquid waste from commercial activities - Health risks with the sale of unhygienic products and foods - Non-functionality of the equipment due to a fault in the execution of the	- Implement this CGES - Perform an ESIA / NIE - Correctly implement ESMPs - Systematically integrate reforestation and soil restoration activities into ESMPs - Integrate environmental and social clauses in companies' DAOs - Require companies to

Sub-components	Impactful activities	Environmental risks and impacts		Proposed mitigation measures
		Construction phase	Operation phase	
		- Erosion due to the use of lagoon sand for the construction of infrastructure	works; - Health risks associated with poor toilet management	carry out worksite ESMPs
	Improvement and supply of street furniture for public transport	No	Soil and water pollution following accidental spills of waste oil, paints and water (maintenance of street furniture)	- Correctly implement ESMPs - Apply GHG reduction measures
Sub-component 3.2: Corridor development strategy and improvement of public space around BRT stations	- Preparation of a corridor development strategy for the BRT corridor and its stations - Preparation of development plans for public spaces around one or two selected BRT stations	No	No	No
	Design, construction and supervision of pilot investments around BRT stations (street furniture and solar protection, water and electricity, public toilets and sanitary facilities, kiosks, markets and other commercial infrastructure, warehouses, shelters, public lighting, landscaping, community art , waste collection, sidewalks and pedestrian crossings, rehabilitation of existing public facilities and urban infrastructure)	- Destruction of ornamental species and landscaped areas and aquatic species; - Risk of degradation of the soil structure by settlement (circulation of machinery); - Risk of electrocution - Generation of garbage during construction work - Pollution and Nuisance; degradation of the living environment; - Erosion due to the use of lagoon sand for the construction of infrastructure	- Pollution and nuisance of the site and the surrounding environment due to the generation of solid and liquid waste from commercial activities - Health risks with the sale of unhygienic products and foods - Non-functionality of the equipment due to a fault in the execution of the works; - Health risks associated with poor toilet management	- Implement this CGES - Perform an ESIA / NIE - Correctly implement ESMPs - Systematically integrate reforestation and soil restoration activities into ESMPs - Integrate environmental and social clauses in companies' DAOs - Require companies to carry out worksite ESMPs
	Support for the organization of street vendors / informal vendors around BRT stations	- Pollution and Nuisance during organizational work	- Garbage generation - Health risks with the sale of unhygienic products	Plan and implement the waste management plan

Sub-components	Impactful activities	Environmental risks and impacts		Proposed mitigation measures
		Construction phase	Operation phase	
			and foods	
	Technical assistance to improve the management of street traders and design tariff structures adapted to economic activities around BRT stations	No	No	No
Component 4: Project management and capacity building				
	Project implementation and monitoring	No	No	No
	Capacity building and technical assistance	No	No	No

Matrix : Negative social impacts / risks

Sub-components	Impactful activities	Environmental risks and impacts		Proposed mitigation measures
		Construction phase	Operation phase	
Component 1: Support for institutional strengthening and professionalization of existing public transport operators				
	- Technical assistance in support of institutional reform for the establishment of the appropriate regulatory institution - Support and capacity building of the CUD	- Risk of COVID-19 contamination	- Poor functioning of the regulatory institution	Apply barrier measures against COVID-19
	Technical assistance to improve the regulatory framework for transport, including the licensing process, taxes and permits	Risk of fraud linked to non-compliance with the procedure for issuing licenses, taxes and permits	- Risk of imprisonment - Few licensing issuesand permits	- Observe the procedure for issuing licenses, taxes and permits - Sanction in the event of non-compliance with the procedure
	Awareness and communication campaigns to ensure the support of transport users	- Failure to identify all categories of stakeholders; - Failure to take into account aspects relating to the information and participation of beneficiaries, in particular the target and / or vulnerable population or social groups; - Failure to take into account the need to inform stakeholders about the environmental and social effects of sub-projects; - Poor management of information and misinformation about the vaccine and its adverse effects.	- Boycott of CUD decisions - Popular uprisings	- Identify all the stakeholders; - Organize stakeholder consultations; - Initiate and strengthen popular and scientific communication on the BRT mode of transport; - Inform, raise awareness, mobilize and reassure the target audience; - Hold periodic information sessions on BRT transport; - Discuss and exchange with vulnerable people on social risks including the risks of EAS / HS - Rigorously implement the communication plan

Sub-components	Impactful activities	Environmental risks and impacts		Proposed mitigation measures
		Construction phase	Operation phase	
				developed and updated by the Project
	Technical assistance to restructure the bus network and improve feeder links to the mass public transport network	Risk of poor restructuring of the bus network	Risk of congestion and accident	Rigorously apply the technical restructuring measures
	Support for the design and implementation of the first phase of the renewal of the urban transport fleet	No	No	No
Component 3:Transit-oriented development around the BRT system				
Sub-component 3.1: Improvement of roads and non-motorized infrastructure along feeder routes	Rehabilitation of road infrastructure along some feeder routes, including public lighting, sanitation, drinking water network, drainage and traffic management	- Disruption of socio-economic activities - Disruption of the activities of neighboring populations; - Risk of disease due to noise pollution (noise and vibrations caused by machinery); - Risks of respiratory illnesses due to air pollution (dust and exhaust gas emissions). - Risk of gender-based violence.	- Sanitary nuisance when cleaning buses - Risk of accident	- Implement this CGES - Perform an ESIA / NIE - Correctly implement ESMPs - Systematically integrate reforestation and soil restoration activities into ESMPs - Integrate environmental and social clauses in companies' DAOs - Require companies to carry out worksite ESMPs
	Identification of a key pedestrian artery to complete a network of sidewalks on selected service roads Improvement and creation of spaces reserved for pedestrians and bicycles as a mode of transport, paying particular attention to safety,	- Degradation of the environment by the generation of enormous quantities of solid waste (excavation, demolition, etc.); - Risk of disruption of economic activities; - Annoyances and nuisances to road traffic caused by preparation and site	- Premature deterioration of the living environment (soiling due to lack of maintenance). - Risks of the spread of STIs / HIV / AIDS and COVID-19 - Risk of accident.	- Develop a mechanism for the prevention and management of cases of GBV and mistreatment - Develop an approach to assist vulnerable people who will be affected by the project - Develop and implement a "chance find"

Sub-components	Impactful activities	Environmental risks and impacts		Proposed mitigation measures
		Construction phase	Operation phase	
	quality of life, accessibility and enjoyment along certain feeder roads	activities; - Disturbance of traffic during the works and riparian accesses; - Conflict following the non-use of local labor - Disruption of dealer networks (water, telephone, electricity); - Risk of accidents - Risk of harm to land ownership - Conflict following destruction of private property - Risks of degradation of cultural remains in the event of fortuitous discoveries during excavations - Risks of the spread of STIs / HIV / AIDS and COVID-19 - Risks associated with EAS / HS - Risk of child labor on the construction site - Risk of gender-based violence.		procedure - Implement CGES, CPR and PAR measures - Implement the MGP
	Improvement and supply of street furniture for public transport		- Sanitary nuisance when cleaning buses - Risks of contracting respiratory diseases from exhaust gases - Risk of illnesses due to noise pollution (noise from buses) - Risk of accident	- Correctly implement ESMPs - Apply GHG reduction measures
Sub-component 3.2:	- Preparation of a corridor	No	No	No

Sub-components	Impactful activities	Environmental risks and impacts		Proposed mitigation measures
		Construction phase	Operation phase	
Corridor development strategy and improvement of public space around BRT stations	development strategy for the BRT corridor and its stations - Preparation of development plans for public spaces around one or two selected BRT stations			
	Design, construction and supervision of pilot investments around BRT stations (street furniture and solar protection, water and electricity, public toilets and sanitary facilities, kiosks, markets and other commercial infrastructure, warehouses, shelters, public lighting, landscaping, community art , waste collection, sidewalks and pedestrian crossings, rehabilitation of existing public facilities and urban infrastructure)	- Degradation of the environment by the generation of enormous quantities of solid waste (excavation, demolition, etc.); - Risk of disruption of economic activities; - Annoyances and nuisances to road traffic caused by preparation and site activities; - Disturbance of traffic during the works and riparian accesses; - Unauthorized occupation of private sites for site bases - Disruption of dealer networks (water, telephone, electricity); - Risk of accidents - Risk of gender-based violence.	- Premature deterioration of the living environment (soiling due to lack of maintenance). - Risks of contracting respiratory diseases from exhaust gases - Risk of accident.	- Implement this CGES - Perform an ESIA / NIE - Correctly implement ESMPs - Systematically integrate reforestation and soil restoration activities into ESMPs - Integrate environmental and social clauses in companies' DAOs - Require companies to carry out worksite ESMPs
	Support for the organization of street vendors / informal vendors around BRT stations	- Conflict due to non-rational management of sellers; - Risk of gender-based violence.	- Risk of a lack of public hygiene in the absence of maintenance - Development of diarrheal diseases due to unsanitary toilets	- Sensitize sellers on the formulation of complaints and denunciation - Raise awareness among salespeople about maintenance and hygiene rules
	Technical assistance to improve the management of street traders and design tariff structures adapted to economic activities around BRT stations	No	No	No

Sub-components	Impactful activities	Environmental risks and impacts		Proposed mitigation measures
		Construction phase	Operation phase	
Component 4: Project management and capacity building				
	Project implementation and monitoring	- Risks of social discontent in the event of non-compliance with staff recruitment standards - Non-compliance with meeting times and partial involvement of stakeholders	Failure to respect meeting times and partial involvement stakeholders	- Hold periodic sessions involving all stakeholders - Rigorously implement the PGMO - Ensure the application by companies of the "local employment promotion clause"
	Capacity building and technical assistance	Risk of COVID-19 contamination	Risk of COVID-19 contamination	Apply barrier measures against COVID-19

Environmental and Social Management Framework Plan

The objective of the Environmental and Social Management Plan (ESMP) is to describe the institutional mechanisms relating to:

- the Methodology for the preparation, approval, and execution of activities of the Douala BRT Corridor Implementation Project (Environmental selection process or screening) to allow the identification of potential environmental and social impacts that may arise project activities;
- the monitoring and implementation of mitigation measures;
- capacity building;
- the related cost estimates as well as the chronology.

The matrix below presents a summary of the potential tools to be mobilized within the framework of the CGES according to the components of the project.

Matrix : Summary of tools / instruments to be mobilized within the framework of the CGES according to the components of the project.

Project components	**Tools / Instruments to be mobilized**		
	Unregulated prerequisites	**Regulated prerequisites**	**During the course of the Project**
Transversal		CGES Regional environmental assessment	Audits Environmental and social
Component 1: Support for institutional strengthening and professionalization of existing public transport operators		Institutional audit and organization of the CPP	- Institutional audit and organization of the CPP - Stakeholder Mobilization Plan (PMPP)
Component 3: Transit-oriented development around the BRT system			
Sub-component 3.1: *Improvement of roads and non-motorized infrastructure along feeder routes*			- Summary ESIAs - NIES and - Environmental and social management form
Sub-component 3.2: *Corridor development strategy and improvement of public space around BRT stations*			- Summary ESIAs - NIES and - Environmental and social management form
Component 4: Project management and capacity building		Institutional audit and organization of the CPP	- Institutional audit and organization of the CPP - Stakeholder Mobilization Plan (PMPP) - Workforce Management Procedure (PGMO)

Environmental and social management procedure for sub-projects

ensure that environmental and social concerns are taken into account the following steps are essential:

- ♣ Step 1: environmental and social screening
- ♣ Step 2: Approval of the environmental category
- ♣ Step 3: Preparation of the environmental and social safeguard instrument

- ♣ Step 4: Examination, approval of ESIA or CIES reports and Obtaining the Certificate of Environmental Compliance (CCE)
- ♣ Step 5: Public consultations and dissemination
- ♣ Step 6: Integration of environmental and social provisions in the tender documents and approval of the site ESMPs
- ♣ Step 7: Environmental monitoring of project implementation

Capacity building of the main actors involved in the implementation of the CGES

The implementation of environmental and social measures involves a wide range of players, including:

- the CPC;
- public administrations and in particular the departmental committees for the surveillance and monitoring of ESMPs;
- the borough municipalities crossed by the BRT;
- other programs and projects;
- carriers and transport unions by taxis, mototaxis, buses, etc…;
- service providers;
- civil society organizations.

It is important to ensure that each of these stakeholders has the necessary capacities (human, financial, material) for this proper implementation. Based on a capacity building needs analysis, it is desirable to take measures to address any gaps that may be observed.The following matrix presents the sSummary of the capacity needs of the actors and the proposed reinforcement measures.

Actors	**Capacity assessment**	Corrective measures
CCP	• No monitoring and evaluation function • No communication and stakeholder mobilization function • Limited capacities in Surveillance and monitoring of ESMPs • Limited financial and logistical resources	• Institutional analysis of the PPC • Recruitment of one (1) Responsible for monitoring and evaluation and one (1) Responsible for communication and mobilization of Stakeholders • Provision of sufficient technical and logistical resources • 1 training workshop for the Social Safeguard Specialist on aspects of GBV / EAS / HS and VCE • 1 training workshop for the Environmental and Social Safeguarding team in ESMP Surveillance and Monitoring
Public administrations	• Poor knowledge of World Bank safeguard policies and procedures • Limited logistical and technical resources	• 1 training workshop on World Bank safeguard policies and procedures • Provision of logistical and technical resources
The cities	• Limited capacity in pooling efforts to integrate environmental and social considerations into municipal projects • Limited logistical and technical resources	• 1 training workshop on pooling efforts to integrate environmental and social considerations into municipal projects • Provision of logistical and technical resources
Other programs and projects	• Limited information on other projects; • Limited capacities in pooling efforts to integrate environmental and social considerations	CUD inter-project information and coordination meeting

Actors	Capacity assessment	Corrective measures
Transporters and transport unions by taxis, mototaxis, buses, etc.	• Poor knowledge of World Bank safeguard policies and procedures • Weak capacity to integrate environmental and social considerations into activities - limited capacity to formulate complaints	• 1 training workshop on WB safeguard policies and procedures • 1 training workshop on integrating environmental and social considerations into activities • 1 training workshop on formulating complaints with particular emphasis on complaints related to aspects of GBV / EAS / HS and VCE
Service providers	• Poor knowledge of World Bank safeguard policies and procedures • Low capacity to integrate environmental and social considerations into the works • Low capacity to formulate and manage complaints	• 1 training workshop on World Bank safeguard policies and procedures; • 1 training workshop on the integration of environmental and social considerations in the works • 1 training workshop on the formulation and management of complaints with particular emphasis on complaints related to aspects of GBV / EAS / HS and VCE
Civil society organizations	Poor knowledge of World Bank safeguard policies and procedures	1 training workshop on World Bank safeguard policies and procedures
	• Low capacity to integrate environmental and social considerations into the works • Limited capacities in the environmental and social monitoring and follow-up of projects • Limited capacity to formulate and manage complaints	• 1 training workshop on integrating environmental and social considerations into activities and projects • 1 training workshop on project monitoring and follow-up • 1 training workshop on the formulation and management of complaints

Institutional arrangement for the execution of the environmental and social management procedure

In terms of environmental and social protection, the CPP presents an asset because we note the presence of three (3) managers in environmental and social engineering. However, it is important that the PCC be further strengthened by either recruiting one (1) Monitoring and evaluation manager and one (1) Communication, participation and stakeholder mobilization manager or appointing them to the CUD. or in the form of a service.

In addition, the CPP will have to initiate training for the Social Safeguard Specialist so that he deals with aspects of GBV / EAS / HS and VCE throughout the project. The following Matrix presents the roles and responsibilities with regard to the institutional arrangement for the execution of the environmental and social management of the BRT Project.

Nº	Steps / Activities	Responsible	Support / Collaboration	Service provider
1	**Instruments to be mobilized during the course of the Project**			
	Identification / selection of sub-projects	CPP	Environmental Safeguard Specialist (ESS) Social Safeguard Specialist (SSS)	Beneficiaries
	Environmental categorization (Screening)	HSE SSS	CPP	MINEPDED Municipalities
	Approval of categorization	CPP		MINEPDED world Bank

Nº	Steps / Activities	Responsible	Support / Collaboration	Service provider
	Preparation of TOR	HSE SSS	CPP	
	Approval of TOR	CPP	HSE SSS	MINEPDED world Bank
	Conduct of the study including public consultation	CPP	HSE SSS	Consultants
	Document validation and obtaining the environmental certificate	CPP	HSE SSS	MINEPDED Municipalities world Bank
	Publication of the Document	CPP	HSE SSS Communication Specialist (SCom)	MINEPAT MINEPDED Municipalities world Bank Media Specialized NGOs
2	**Implementation of environmental and social measures**			
	Integration of environmental and social safeguards in the tender documents (DAO)	CPP Procurement Specialist (SPM	HSE SSS SPM	World Bank Service Providers Beneficiaries Civil society
	Integration of non-contractual environmental and social safeguard measures	CPP Procurement Specialist (SPM	HSE SSS SPM	Service providers Beneficiaries Civil society world Bank
3	**Monitoring and follow-up of the implementation of environmental and social measures**			
	Internal monitoring and follow-up of the implementation of environmental and social measures	CPP HSE SSS	SS & Ev	Service providers Beneficiaries Civil society
	Dissemination of the surveillance report and internal monitoring	CPP Coordinator	SCom HSE SSS SS & Ev	
	External monitoring and follow-up of the implementation of environmental and social measures	CPP HSE SSS	Monitoring and Evaluation Specialist (SS & Ev)	World Bank Competent administrations, National Commission of Inspections Departmental ESMP Surveillance and Monitoring Committees
	Dissemination of the surveillance report and external monitoring	CPP Coordinator	HSE SSS SCom SS & Ev	MINEPAT MINEPDED Municipalities world Bank Media Specialized NGOs Auditor consultants
4	Complaints and Conflict Management Mechanism	CPP Coordinator	HSE SSS Scom SS & Ev	Traditional structures for handling complaints and conflicts Traditional and administrative authorities Civil society Administrative and judicial

Nº	Steps / Activities	Responsible	Support / Collaboration	Service provider
				courts
5	Capacity Building	CPP HSE SSS	Scom SS & Ev	Consultants Competent public and private structures world Bank

Monitoring and follow-up program

Environmental monitoring

The primary objective of environmental and social surveillance is to control the proper execution of activities and works during the duration of the project, with regard to compliance with the environmental and social measures that are proposed, the laws and regulations governing environmental assessments in Cameroon and policies. safeguard of the World Bank.

The monitoring program contains:

- the list of elements or parameters requiring environmental monitoring;
- all the measures and means envisaged to protect the environment;
- implementing actors;
- the commitments of the delegated contracting authorities and the prime contractors with regard to the submission of monitoring reports (number, frequency, content).

Environmental monitoring

It will make it possible to monitor the evolution of the state of the environment, in particular the sensitive elements, from relevant indicators on the environmental components established on a consensual basis by the various stakeholders in its implementation. The monitoring indicators as well as certain parameters will have to be re-specified and refined after carrying out the detailed environmental studies.

During the work foreseen in the BRT Project, national legislation and in particular that concerning the environment must be respected. The work must follow the selection procedure and be subject to close monitoring to avoid disruptions related to activities.

Monitoring indicators

The indicators are pre-identified signals that express changes in certain conditions or outcomes related to specific interventions. The following matrix presents these indicators.

Areas of intervention	Indicators
Achievement of the NIES	▪ Number of ToR of ISNs validated ▪ Number of NIES developed
Carrying out summary ESIAs	Validated ESIA reports
Internal monitoring by SSE and SSS	▪ Number and types of indicators monitored ▪ Number of internal monitoring missions ▪ Number of external monitoring missions ▪ Follow-up reports
Project socio-environmental monitoring-evaluation (internal and external mid-term and final)	▪ Number and types of indicators monitored ▪ Number of internal monitoring missions ▪ Number of external monitoring missions Monitoring reports
Technical support in identifying priorities and	Number of sub-projects studied

Areas of intervention	Indicators
preparing sub-projects	
Support for the organization of local consultations	Number of consultations organized
Training on socio-environmental themes defined in the capacity building chapter	▪ Number and type of modules developed ▪ Number of sessions organized ▪ Typology and number of participants trained per group of stakeholders involved ▪ Training reports
Awareness-raising on the themes defined	▪ Typology and number of people sensitized ▪ Number of sessions organized ▪ Number of radio and TV programs produced ▪ Number of press releases produced ▪ Number of paper documents disseminated

Project mechanism for managing environmental and social complaints and conflicts

The typology of complaints and claims: (i) complaints related to work that concern company personnel; (ii) complaints oriented towards GBV / EAS / HS / VCE; (iii) complaints related to compensation and therefore to the activities of CCEs (iv) complaints related to service provision. The actors in the implementation of the complaints management mechanism are as follows:

- the complainant ;
- construction companies, NGOs and associations;
- the CCE observation and evaluation commission;
- the local compliance team (ECL);
- the CPC.

The complaints management system for this project is structured around the stages presented in the following matrix:

Matrix complaint management synoptic

Steps	Entities	Main action	Secondary actions
Step 1	Team at the level of the Chief and the Neighborhood Development Committee	Verification and sorting of complaints according to the deadline for admissibility of complaints	Reception and registration of complaints
	Consulting Engineer / works company / Social Engineer / sub-prefecture		
2nd step	Team at the Commune level	Receipt of complaints and registration in the complaints register	Transfer to the CCP
Step 3	CCP team	Sorting, verification, validation and referral of complaints	- Verification of complaints in the field - transmission to the CCE or management in ad hoc committee
Step 4: treatment procedure	**Types of complaints**		**Treatment organs and actions**
	Omissions, problems of identification and valuation of goods before compensation by decree Problems of amount of compensation, Property disputes		CCE
	Omissions, problems of identification and valuation of goods after compensation by decree, Problems of amount of compensation, Property disputes,		BRT project and ad hoc committee

Steps	Entities	Main action	Secondary actions
	environmental and site management problems		
Step 5: Method of treatment and resolution	- Mediation - Reference to the compensation principles and to the Methodological Note of the CCEs - Conciliation - Facilitation of dialogue - Negotiations - Amicable resolution: additional explanations and arbitrations		- Ad hoc committee (Delegates, members of CCEs and CUD-CPP Working Group) - CCE
Step 6: Legal recourse in the event that conciliatory methods are blocked	Trial at the District Court		Jurisdiction and Municipality or CUD as a civil party

PCGES implementation budget

The estimated costs of taking environmental and social measures into account, for a total estimated amount of **CFAF 901,250,000 (i.e. 1,553,879.31 USD as of 08/24/2021) detailed in the matrix below:**

Forecast costs of the CGES

Activities	Amount	Unit cost	Total cost (FCFA)
1. Estimated costs of institutional, technical and monitoring measures			
Execution of ESIA	2	50,000,000	100,000,000
Realization of NIE	4	4,000,000	16,000,000
Administrative costs of ESIA review (TOR + report)	3	4,500,000	13,500,000
Administrative fees for examining NIEs (TOR + report)	3	250,000	750,000
Creation and implementation of a Communication and Mobilization plan for project stakeholders (PMPP)	1	17,000,000	17,000,000
Realization and implementation of a workforce management procedure (PGMO)	1	20,000,000	20,000,000
Realization of a PMM of the Project	1	20,000,000	20,000,000
Support for filling in forms for environmental and social selection, environmental control and analysis of degrees of environmental sensitivity	20	5,000,000	100,000,000
Recruitment of a SS & Ev	1 x 12x 5	1.5 million	90,000,000
Recruitment of a SCom	1 x 12x 5	1.5 million	90,000,000
Integration of environmental and social clauses tender documents, in project request sheets and in contract models	PM	PM	PM
2. Costs of training and capacity building measures			
Capacity building in environmental monitoring and social (departmental ESMP committees) and transporters, service providers and civil society organizations	12	12,000,000	144,000,000
Training members of the CPC	2	15,000,000	30,000,000
3. Costs of awareness-raising and social mobilization measures			

Activities	Amount	Unit cost	Total cost (FCFA)
Organization of awareness and information campaigns on connection campaigns, Awareness of project risks, Awareness of the risks of accidents and the need to protect infrastructure, awareness of users and employees on the risks of prevention of STIs / HIV / AIDS, COVID 19; GBV, VCE, EAS and sexual harassment	20	5,000,000	100,000,000
Development and production of awareness kits for communication for behavior change	FF	FF	20,000,000
Estimated costs of implementing the MGP	FF	FF	50,000,000
Costs Monitoring and evaluation			
Permanent monitoring (internal)		PM	PM
Mid-term environmental and social audit	1	45,000,000	45,000,000
Environmental and social closing audit	1	45,000,000	45,000,000
Total			**901,250,000**

NB : *The compensation costs of the populations affected by the project will be determined by the RAP document.*

Public consultations

Consultations were held from March 29 to April 2, 2021 with administrative and technical officials, chiefdoms, women's associations, youth associations, transporters and populations in the City of Douala. These consultation sessions with stakeholders and interested actors were organized with a view to informing them about the project (its objective, its components and its potential impacts) on the one hand, and to collect their points of view and concerns. 'somewhere else. These actors were met individually or collectively.

The approach consisted in a general presentation of the project, the activities of the project, the issues, the positive impacts and the probable risks likely to affect the environmental and human components was first made. Then, an overall review of the improvement and mitigation measures was carried out with stakeholders made up of 205 people, including 167 men and 38 women. This was an opportunity to gather the opinions of stakeholders on the project before its implementation.

The minutes and photos of these public consultations are appended to this CGES (see appendix 8, page 149).

I. INTRODUCTION

1.1. Contexte et justificatifs de l'étude

Dans le cadre de l'amélioration de la performance économique des villes africaines, la Banque Mondiale a réalisé un diagnostic sur la compétitivité des Villes de Bamenda, Kribi et Douala, sous trois composantes notamment (i) la description quantitative, (ii) les entretiens qualitatifs et consultations publiques de groupe et (iii) l'analyse du contexte institutionnel. De l'étude approfondie de ces composantes, le transport urbain est apparu comme un enjeu majeur du développement économique pour la Ville de Douala.

En effet, le transport dans la Ville de Douala dépend largement des modes risqués, très peu capacitaires et peu viables économiquement en l'occurrence les mototaxis et taxis, avec un parc de plus en plus vieillissant. Face à cette fragilisation progressive de l'offre de transport, confortée par ailleurs par la faiblesse du transport moderne par bus, il est apparu primordial, de multiplier des leviers d'intervention, en association avec les acteurs nationaux et internationaux, privés ou institutionnels impliqués dans le sous-secteur urbain de la mobilité, dans l'optique de mobiliser et d'optimiser les investissements nécessaires à la transformation de la situation actuelle.

Aussi, dans le cadre de l'Initiative ''Mobilise Your City'', la Ville de Douala s'est dotée d'un Plan de Mobilité Urbaine Soutenable avec le soutien financier et technique de la Coopération pour le Développement et l'Amélioration des Transports Urbains et périurbains (CODATU) et de l'Agence Française de Développement (AFD). Il a pour but d'améliorer la mobilité et réduire les émissions de Gaz à Effet de Serre.

La mise en œuvre des activités de ce Plan de Mobilité Urbaine Soutenable implique la mise en œuvre du corridor pilote de « Bus Rapid Transit » dans la Ville de Douala. Étant donné qu'il s'agit d'un projet relatif aux infrastructures de transport, il s'insère dans la catégorie A car il pourrait avoir des incidences négatives de grande ampleur sur le plan environnemental et social. D'où la nécessite de la réalisation d'un Cadre de Gestion Environnementale et Sociale (CGES). Ce CGES permettra de mieux gérer les risques et impacts des différentes composantes du projet sur les milieux (biophysiques et humains) récepteurs.

Le projet de mise en œuvre du corridor pilote de « Bus Rapid Transit » dans la Ville de Douala étant financé par les fonds IDA, il est soumis obligatoirement aux exigences des politiques de sauvegarde de la Banque Mondiale. Sur les dix (10) politiques opérationnelles de sauvegarde environnementale et sociale qui encadrent les projets et programmes financés entièrement ou partiellement sur les ressources de la Banque mondiale, la mise en œuvre du présent projet va enclencher quatre (04) OP. Il s'agit des : (i) PO 4.01« Evaluation Environnementale » ; (ii) PO 4.04 « Habitats Naturels » ; (iii) PO 4.11 « Ressources culturelles physiques » et (iv) PO 4.12 « Réinstallation Involontaire ».

Outre ces politiques, le présent CGES est conforme à la PO 17.50 d'autant plus qu'il fera l'objet de publication tant au Cameroun et précisément dans la zone d'intervention du Projet que sur le site web de la Banque mondiale. Le projet est classé dans la catégorie « A » des projets financés par la Banque mondiale, projets dont les impacts environnementaux et sociaux sont jugés élevés.

Le présent Cadre de Gestion Environnementale et Sociale (CGES) a été élaboré pour faire en sorte que les préoccupations environnementales et sociales du Projet de mise en oeuvre du corridor pilote de « Bus Rapid Transit » soient bien prises en compte dans la mise en œuvre des activités, y compris le suivi/évaluation.

Il se présente donc comme un instrument de tri permettant de déterminer et d'évaluer les impacts potentiels futurs des activités avant l'évaluation détaillée d'un projet et/ou d'une composante d'un programme.

En outre, le CGES vise à définir un cadre de surveillance ainsi que les dispositions institutionnelles à prendre avant, pendant et après la mise en œuvre du Projet, en vue

d'assurer la maîtrise des risques environnementaux et sociaux défavorables et les supprimer ou les réduire à un niveau acceptable. L'élaboration du CGES n'exclut pas des EIES spécifiques (sommaire, détaillée ou de simples notices) pour les activités qui en sont éligibles.

1.2. Objectifs du CGES

Le Cadre de Gestion Environnementale et Sociale (CGES) du Projet de mise en oeuvre du corridor pilote de « Bus Rapid Transit » dans la Ville de Douala vise à donner une vision générale des conditions environnementales dans lesquelles ledit Projet est mis en œuvre. Il s'agira de fournir la procédure et les dispositions institutionnelles pour le criblage environnemental et social, ainsi que des directives pour la préparation, la mise en œuvre et le suivi des travaux environnementaux (notamment les Etudes d'Impact Environnemental et Social, sommaire ou détaillée / Plans de Gestion Environnementale et Sociale ou Mesures Environnementales).

Les principaux objectifs du CGES sont :

- instituer un processus fiable et effectif de prise en compte de la dimension environnementale et sociale lors de la planification et la mise œuvre des composantes 1, 3, 4 du Projet de Mobilité Urbaine de la Ville de Douala ;
- définir les principes, les règles, les directives et les procédures qui permettront l'évaluation des risques et impacts environnementaux et sociaux du Projet ;
- identifier et analyser les capacités des structures chargées de gérer les risques et impacts environnementaux et sociaux du Projet ;
- définir les modalités institutionnelles pour la mise en œuvre du CGES ;
- proposer des mesures d'atténuation tout en tenant compte à la fois des politiques opérationnelles environnementales et sociales de la Banque Mondiale et de la réglementation nationale en matière de sauvegardes environnementale et sociale ;
- identifier les principales institutions étatiques et non-étatiques impliquées ;
- établir un cadre permettant de déterminer, analyser et évaluer les impacts environnementaux et sociaux potentiels des activités prévues dans le cadre du projet ;

déterminer les implications budgétaires concernant la Gestion Environnementale et Sociale du Projet (GES).

1.3. Démarche méthodologique

Pour mieux répondre aux objectifs de l'étude et accomplir les tâches assignées au consultant, la méthodologie utilisée dans le cadre de cette étude est basée sur une approche participative et interactive avec une implication des principales parties prenantes, des acteurs et partenaires concernés par le projet.

Le contexte biophysique et socioéconomique du projet, le retour d'expérience issu de l'analyse des projets similaires, les exigences des politiques de sauvegarde environnementale et sociale de la Banque Mondiale et les prescriptions de la réglementation nationale ont structuré l'identification des enjeux environnementaux et sociaux du Projet.

Les techniques de collecte et d'analyse des données ont mobilisé la revue documentaire (avec l'exploitation de l'annuaire statistique des transports édition 2019, des rapports des CGES de projets similaires notamment pour le PMUD, des textes juridiques notamment loi n° 96/12 du 05 août 1996, le décret n° 2013/0172/PM du 14 février 2013 et l'arrêté n°0001/MINEPDED du 09 février 2016 et des rapports d'études réalisées dans la Ville de Douala pouvant permettre de collecter des données secondaires pour l'analyse du cadre sociodémographique, économique et culturel de la zone de Projet), les descentes sur le

terrain et les consultations des acteurs clés, le recours aux listes de contrôle des impacts et mesures de gestion des impacts des sous-projets prévus dans le cadre de la mise en œuvre du Projet pilote de « Bus Rapid Transit » dans la Ville de Douala.

Lors des visites de terrain démarrées le 22 mars 2021, il a été réalisé des consultations publiques du 29 mars au 02 avril 2021 (dont les PV se trouvent en annexe 8, page 149) qui ont permis de dégager les perceptions des acteurs, leurs attentes en ce qui concerne le projet. Ces visites et entretiens sont documentés systématiquement et ont permis d'analyser les informations issues de la revue documentaire et les observations de terrain. Des consultations publiques ont été menées dans le cadre de la réalisation de ce CGES pour expliquer les enjeux qui structurent le projet. Les résultats de ces consultations sont compilés en annexe 8 à la page 149 sous forme de PV/compte-rendu et analysés dans le corps du texte. L'identification des impacts/risques a été faite en tenant compte des activités du projet et des composantes environnementales susceptibles d'être affectées.

La procédure de gestion environnementale et sociale proposée a intégré la nécessité de se conformer aux politiques de sauvegarde environnementale et sociale de la Banque mondiale et au cadre juridique international et national.

II. DESCRIPTION DU PROJET

2.1. Composantes du Projet pilote de « Bus Rapid Transit » dans la Ville de Douala

Le Projet de mise en œuvre du corridor pilote de « Bus Rapid Transit » dans la Ville de Douala s'étalera sur une durée de cinq (05) ans. Il s'articule autour des composantes suivantes :

- **Composante 1 : Appui au renforcement institutionnel et à la professionnalisation des opérateurs de transport public existants (15 millions de US$ financés par l'IDA)**

Cette composante financera des assistances techniques et d'autres activités pour l'appui de la réforme institutionnelle et du renforcement de la réglementation, de la professionnalisation des opérateurs formels et informels, notamment un projet pilote de renouvellement de la flotte de transport urbain. Les activités inclurent ce qui suit :

a) assistance technique à l'appui de la réforme institutionnelle pour la mise en place de l'institution de régulation appropriée, l'appui et le renforcement des capacités de la CUD, des ministères centraux, des institutions décentralisées et de l'opérateur officiel de bus SOCATUR ;

b) assistance technique en vue d'améliorer le cadre réglementaire des transports, notamment la procédure de délivrance des licences, les taxes et les permis, etc. ; et les activités de professionnalisation des transporteurs artisanaux ;

c) campagnes de sensibilisation et de communication pour assurer l'adhésion des usagers des transports ;

d) assistance technique pour restructurer le réseau d'autobus et améliorer les liaisons de rabattement sur le réseau de transport public de masse pour la conception d'un système multimodal qui encourage la participation du secteur informel ;

e) appui à la conception et à la mise en œuvre de la première phase du renouvellement du parc de transport urbain sur la base d'un mécanisme de leasing similaire aux meilleures pratiques en vigueur dans d'autres pays.

- **Composante 2 : infrastructure, flotte et systèmes de BRT (200 millions de US$, dont 150 millions financés par l'IDA)**

Cette composante financera les activités suivantes :

a) conception, construction et supervision d'un corridor de transport intégré doté d'un système de BRT, incluant l'infrastructure routière, son système d'assainissement, les égouts et avaloirs, le réseau d'eau potable, l'éclairage, les passages piétons, les aménagements paysagers, les terminaux, dépôts, feux de circulation, etc. La sélection du corridor BRT doit encore être finalisée, mais sa longueur sera d'environ 20 km ;

b) fourniture de systèmes ITS (Système de transport intelligent) et de systèmes de validation (matériel et logiciels) qui permettront un contrôle centralisé de l'exploitation des autobus et de la gestion des tarifs ;

c) Études d'impact environnemental et social pour le corridor BRT ;

d) assistance technique, financière et juridique pour concevoir, structurer et mettre en œuvre un montage PPP pour la construction et/ou la gestion du système BRT, y compris le financement du matériel roulant ; et

e) mise à disposition d'une flotte d'autobus (dans le cadre du montage PPP, la flotte devra être financée entièrement ou au moins partiellement par l'opérateur privé en charge des opérations de BRT).

- **Composante 3 : Développement axé sur le transit autour du système de BRT (45 millions de US$ financés par l'IDA)**
  - ✓ **Sous-composante 3.1 : Amélioration des routes et des infrastructures non motorisées le long des itinéraires de rabattement (37 millions de US$)**

Cette composante financera les activités suivantes :

a) réhabilitation des infrastructures routières le long de certains itinéraires de rabattement, y compris l'éclairage public, l'assainissement, le réseau d'eau potable, le drainage et la gestion du trafic ;

b) identification d'une artère piétonnière clé pour compléter un réseau de trottoirs sur des routes de desserte sélectionnées ;

c) l'amélioration et la création d'espaces réservés aux piétons et aux bicyclettes en tant que mode de transport, en accordant une attention particulière à la sécurité, à la qualité de vie, à l'accessibilité et au plaisir le long de certaines routes de desserte ; et

d) l'amélioration et fourniture de mobilier urbain pour les transports publics (y compris les arrêts de bus, etc.) le long de certains itinéraires de rabattement.

  - ✓ **Sous-composante 3.2 : Stratégie de développement du corridor et amélioration de l'espace public autour des stations BRT (8 millions de US$)**

Ce sous-composante appuiera l'élaboration d'une vision intégrée du développement urbain et économique futur le long du corridor BRT et la création d'espaces publics économiquement dynamiques, inclusifs et attrayants autour de certaines stations BRT en utilisant un développement axé sur le transport en commun, une planification économique inclusive et des principes de conception d'accessibilité. Dans un premier stade, elle financera :

a) la préparation d'une stratégie de développement de corridor pour le corridor BRT et ses stations, qui mobilisera des groupes diversifiés d'intervenants des secteurs public, privé et de la société civile pour établir une vision commune et spatialisée de la croissance urbaine à moyen et long terme le long du corridor BRT qui soutiendra des densités d'habitat et d'emplois plus élevées, un développement plus compact et mixte, un logement abordable et des paysages urbains animés. Le CDS identifiera et décrira également les ensembles de projets prioritaires pour les principaux nœuds de développement le long du corridor BRT.

Dans une deuxième phase, le sous-composant financera la mise en œuvre d'un ou deux projets prioritaires pilotes sélectionnés dans le cadre de la CDS à titre de démonstration. La gestion des commerçants de rue autour des nœuds de transport étant un enjeu majeur à Douala et relevant de la compétence de l'administration municipale, les interventions pilotes seront axées sur le soutien au développement économique inclusif. Les activités suivantes seront financées :

b) préparation de plans d'aménagement des espaces publics autour d'une ou deux stations BRT sélectionnées, qui comprendront des plans détaillés d'usage du sol et des plans à l'échelle des parcelles pour guider les investissements pilotes. Ces plans seront élaborés sur la base d'un processus participatif qui impliquera les acteurs du secteur privé formels et informels, les résidents, les personnes handicapées, les associations de femmes, les usagers du transport en commun, etc. afin de définir des investissements spécifiques qui appuieront un développement économique local inclusif ;

c) conception, construction et supervision des investissements pilotes autour des stations BRT identifiées dans les plans d'aménagement du territoire. Ces investissements pourraient inclure : mobilier urbain et protections solaires, eau et

électricité, toilettes publiques et installations sanitaires, kiosques, marchés et autres infrastructures du commerce, entrepôts, abris, éclairage public, aménagements paysagers, art communautaire, collecte des déchets, trottoirs et passages piétons, réhabilitation des installations publiques existantes et des infrastructures urbaines, etc.;

d) appui à l'organisation de vendeurs de rue/vendeurs informels autour des gares du BRT pour qu'ils participent d'une manière signifiante à la préparation et au processus de conception ; et

e) assistance technique pour améliorer la gestion des commerçants de rue et concevoir des structures tarifaires adaptées aux activités économiques autour des gares BRT en vue d'assurer le fonctionnement et l'entretien de l'infrastructure tout en maintenant un coût d'accès abordable pour les vendeurs informels.

♣ **Composante 4 : Gestion du projet et renforcement des capacités (10 millions de US$ financés par l'IDA)**

Cette composante financera :

a) la mise en œuvre et le suivi du projet ;

b) les activités de renforcement des capacités et d'assistance technique sur des questions intersectorielles importantes, notamment l'égalité des sexes, la participation des citoyens, la sécurité routière, le changement climatique et les risques de catastrophe naturelles.

Le projet étant financé par les fonds IDA, il est soumis obligatoirement aux exigences des politiques de sauvegarde de la Banque Mondiale et aux exigences nationales de la loi N°96/12 du 5 août 1996 portant loi-cadre relative à la gestion de l'environnement.

Ainsi, le présent CGES s'est focalisé sur les composantes 1, 3 et 4 du Projet, car la composante 2 fera directement l'objet d'une EIES détaillée qui sera menée en parallèle.

Les autres études menées dans le cadre des composantes 1,3 et 4 sont confiées à des prestataires distincts. Elles visent :

- une mission d'assistance technique, financière et Juridique pour concevoir, structurer et mettre en œuvre un montage PPP pour la construction et/ou la gestion du système de BRT, y compris le matériel roulant ;
- ***pour la composante 2, une mission d'études techniques, économiques, et d'impact environnemental et social en vue de la mise en œuvre d'un corridor principal ;***
- pour la composante 3, une mission d'étude en vue des aménagements le long du corridor et autour des stations, dans le cadre d'une stratégie de développement (Transit Oriented Development) qui concerne : a) l'aménagement d'infrastructures telles que les routes et voies piétonnes, les voies de desserte (réhabilitation des services publics d'infrastructures routières le long des voies de desserte retenues y compris l'éclairage public, le réseau d'adduction d'eau, l'assainissement, le réseau de trottoir, etc. ; la création d'espace réservés aux piétons et aux bicyclettes comme voie de circulation ; et le mobilier urbain de transport public, y compris les abris pour bus, etc.) ; et b) l'aménagement de l'espace public autour des station de BRT

2.2. Présentation du corridor du Projet pilote de « Bus Rapid Transit » dans la Ville de Douala

Pour faire face aux enjeux de mobilité, la Communauté Urbaine de Douala, dans le cadre de l'Initiative ''Mobilise Your City'', a élaboré son Plan de Mobilité Urbaine Soutenable (PMUS). Sur la base d'un diagnostic synthétique, celui-ci a proposé un système de transport de

masse intégré, construit sur un réseau hiérarchisé propice à la multi modalité, et, à l'inter modalité avec en trame de fond une parfaite adéquation entre transport et urbanisme. Ce système préconise entre autres un réseau public de transport comportant 49 km de lignes de BRT offrant un service métropolitain capacitaire. Il est composé des lignes suivantes : (i) Carrefour Leclerc (Direction des Douanes) -Zone universitaire à PK17 ; (ii) Echangeur BEKOKO- Carrefour Leclerc ; (iii) Rondpoint Déido -Carrefour Ndokoti-Carrefour Nelson Mandela- Futur Stade de Japoma.

Dans le contexte de cette étude, le Projet de Mobilité Urbaine de Douala interviendra sur le tronçon (1) qui part du Carrefour Ndokoti au Carrefour Yassa en passant par le Carrefour Nelson MANDELA et sur le tronçon 2 qui part du Carrefour LECLERC à PK14 en passant par le Carrefour "Cité des palmiers". Les deux lignes ayant pour point de rencontre le Carrefour Ndokoti.

Le tableau 1 ci-après présente les points particuliers suivant les Itinéraires.

Tableau 1 : Points particuliers suivant les itinéraires

Itinéraire	Points particuliers	Longueur
Carrefour Leclerc – Carrefour Ndokoti – PK 14	Carrefour Leclerc Bld Ahmadou Ahidjo, Un important pôle d'échanges à Ndokoti Place de la Bessèkè Place Ahmadou Ahidjo (lieudit Douche municipale) Carrefour Cité des Palmiers Marché PK 14	12 Km
Carrefour Ndokoti – Carrefour Nelson Mandéla –Carrefour Yassa	Carrefour CCC Marché Madagascar Carrefour Nelson Mandela Marché Ndogpassi Carrefour Yassa	16,8 Km

***Source** : TdR de la mission*.

III. DONNEES ENVIRONNEMENTALES ET SOCIALES DE REFERENCE

Les informations présentées dans ce chapitre résultent de l'exploitation des documents produits dans le cadre du Projet ; des publications scientifiques (Universités); des cartes locales, des données collectées auprès des collectivités locales et des personnes ressources. Par ailleurs, les consultations, visites des sites et enquêtes de terrain effectuées ont contribué à l'élaboration de cette « base de données ».

3.1. Environnement biophysique du projet

3.1.1. Aspects climatiques de base

La continentalité, l'altitude, la présence du Mont Cameroun, et la proximité de l'Océan Atlantique sont des facteurs locaux qui interfèrent pour conférer à la Ville de Douala un climat équatorial de type camerounien. Il est caractérisé par deux saisons : une longue saison de pluies qui s'étend sur 9 mois (de mars à novembre) et une courte saison sèche qui ne dure que 3 mois (de décembre à février). Ce climat est défini par des paramètres tels que la pluviométrie, la température, l'évaporation et l'évapotranspiration, l'humidité et le vent.

Le climat de Douala se caractérise par une température à peu près constante, autour de 26°C avec l'amplitude thermique de 3,3°C. Le mois le plus chaud étant celui de février et le moins chaud celui d'août. Les précipitations mensuelles varient de 34 et 703 mm de pluies et le total annuel de précipitations est d'environ 3664 mm de pluies. Des précipitations très abondantes, particulièrement pendant la saison des pluies, de juin à octobre. Ces précipitations sont à l'origine de fréquentes inondations, qui contribuent en outre au développement de maladies telles que le choléra ou le paludisme. Pour remédier à ces difficultés, un projet de drainage des eaux pluviales et d'aménagement de plusieurs quartiers riverains des drains a été lancé en 2019.

Les moyennes mensuelles des paramètres relevés par la Direction Nationale de Météorologie de Douala sont présentées dans le tableau 2.

Tableau 2 : Moyennes mensuelles des paramètres climatiques de la Ville de Douala de 1997 à 2020

Paramètres / Mois	P (mm)	T (°C)	ETP (mm)	ETP bac (mm)	Humidité relative (%)
J	38,10	28,60	165,19	101,20	79
F	65	29,2	159,82	114,20	78
M	155	28,90	174,87	133,50	81
A	222	28,1	156,02	131,90	80
M	267	28,2	151,99	119,10	82
J	498	27,2	127,95	97,30	85
J	602	26,30	120,62	79,70	87
A	703	25,30	112,04	74,80	90
S	573	26,30	115,41	82,30	85
O	365	27,1	127,96	90,60	84
N	131	27,2	135,56	100 ,10	81
D	34	28,1	156,30	92,30	80

Source : *Direction nationale de la météorologie, 2021*

Les termes évaporation et évapotranspiration désignent tous deux des pertes d'eau par retour direct dans l'atmosphère sous forme de vapeur d'eau. Le premier désigne les pertes directes à partir des nappes d'eau libres et le second les pertes provenant de l'évaporation à partir du sol, de l'interception par les feuilles d'arbres et autres obstacles d'une partie des précipitations qui n'atteignent jamais le sol. Les valeurs de l'évaporation obtenues à la station météorologique de Douala évoluent dans le même sens que celles de

l'évapotranspiration, avec les fortes valeurs en mars (174,87 mm) et des faibles en août (112,04 mm).

L'air dans la Ville de Douala est presque constamment saturé d'humidité : 90 % d'humidité relative en saison des pluies, et 78 % en saison sèche.

3.1.2. Milieu atmosphérique

3.1.2.1. Qualité de l'air ambiant

La qualité de l'air est appréciable à travers deux aspects à savoir l'aspect chimique et l'aspect particulaire. Sur le plan chimique, la qualité de l'air dans la Ville de Douala peut être appréciée à travers quelques mesures qui ont été effectuées de 2013 à 2015 et qui sont présentées dans le tableau 3 suivant.

Tableau 3: Qualité de l'air dans quelques quartiers de Douala

Polluant (mg/m^3)	CO_2	CO	NO	NO_2	NO_X	SO_2	H_2S
Bonaberi (sodiko)	2,7	2	0	0	0	0	0
Ndobo	2,5	1	0,5	1	1	0	0
Logbaba	2,3	0	0	0	0	0	0
Bépanda	0	0	0	0	0	0	0
Bonamoussadi	0,001	0	0	0	0	0	0

***Source** : GEOCONSULTOR, 2016*

Ces mesures montrent que la qualité de l'air est relativement bonne. Ce qui pourrait se justifier par le fait que malgré les émissions, les polluants se dissipent correctement dans l'air.

Sur le plan particulaire, l'observation sur le terrain montre que dans la Ville de Douala, l'air est légèrement affecté par les poussières, notamment pendant la saison sèche. Ces poussières sont soulevées par les véhicules et engins en mouvement.

3.1.2.2. Ambiance sonore

En rappel, le bruit est un son indésirable dont l'intensité (volume) se mesure en décibels (dB). Les atteintes à la santé provoquées par l'exposition à un niveau sonore élevé sont nombreuses : baisse d'acuité auditive réversible, surdité, fatigue, diminution des facultés cognitives (attention, vigilance, performance), troubles du sommeil... En règle générale, les nuisances sonores sont classées par niveau de sensation (seuil d'audibilité, calme, supportable, bruyant, difficilement supportable, douleur), allant de 0 à 170 décibel physiologique (ou encore décibel perçu par l'oreille humaine). Un environnement est considéré comme bruyant si le niveau de bruit atteint 75 dB.

Tenant compte des caractéristiques socio-économiques et environnementales de la Ville de Douala, le niveau de bruit est supportable dans l'ensemble, quoique pouvant atteindre des niveaux difficilement supportables mais de manière assez limitée dans le temps et dans l'espace. Ces bruits sont attribuables au trafic routier et quelques activités humaines.

Dans ce sillage, les différentes activités menées le long et dans les corridors sont sources de bruit. Outre le trafic automobile, la présence d'activités économiques tels que les bars, les magasins et boutiques, les caravanes publicitaires, etc. concourent à l'amplification du niveau de bruits. Les zones de marché telles que Mboppi, Ndokoti et PK14 concentrent un grande partie des bruits liées aux activités riveraines.

3.1.3. Relief

La Ville de Douala s'étend sur une zone de basses altitudes allant du niveau de la mer à proximité du fleuve Wouri à environ 100 m au fur et à mesure que l'on progresse vers l'intérieur du continent. La morphologie de détail est constituée par un nombre considérable de petites collines séparées par des vallées pour la plupart à fond plat, humides ou secs. Une coupe de ces collines montre que la majeure partie du sommet présente un arrondi

convexe marqué. La pente est assez forte et, après un point d'inflexion situé vers le bas du versant, la partie inférieure présente un arrondi concave mais assez court. C'est la forme demi-orange, classique en région équatoriale (SEGALEN, 1967)[1]

Les différents tracés des ouvrages de mobilité présentent des zones de pentes faibles, donnant au relief un profil vallonné à l'approche des cours d'eau.

Cette topographie globalement plane rend difficile les conditions de drainage et favorise l'ensablement fréquent des dispositifs d'assainissement, d'où la place primordiale qu'occupent les travaux d'assainissement dans les projets d'infrastructures exécutés à Douala. De plus, la colonisation des zones marécageuses provoque des inondations (Exemple : les pluies torrentielles du 20 juin 2015, s'étant abattues à Douala, ont entrainé des inondations précisément à Douala 3ème et à 5ème).

3.1.4. Formations pédologiques

Deux types de sols sont principalement rencontrés à Douala :

- les sols ferralitiques, les plus abondants, sont situés sur les parties émergées. Ils présentent une texture sableuse ou argilo-sableuse plus ou moins lessivée avec un horizon de faible accumulation argileuse ou ferrugineuse en profondeur et un horizon superficiel généralement humifère ou non (Din, 2001). On en distingue deux variantes à savoir, les sols ferralitiques de couleur jaune dérivant des roches sédimentaires (Ndjigui et al. 1999) et les sols ferralitiques rouges occupant près de 10% du domaine côtier ;
- les sols hydromorphes qui sont de sols à texture argileuse et localisés sur la bordure côtière ; ce sont des sols à gley baignant en permanence dans les eaux saumâtres ou les sols à pseudogley dus à la présence d'une nappe perchée temporaire.

Afin d'éviter d'éventuels tassements de chaussée au droit des zones compressibles (marécageuses), les sols en place sont généralement purgés et remplacés par des matériaux drainant lors des travaux d'aménagement des voies. De même, ces zones du Projet étant vulnérables aux inondations, la mise hors d'eau complète de la chaussée nécessitera un relèvement du terrain naturel par la réalisation de remblais importants.

3.1.5. Réseau hydrographique

Avec un réseau hydrographique très dense, la plaine littorale est découpée par les cours d'eau à régime permanent qui circulent dans les bas-fonds inondables de Douala et drainent les eaux de ruissèlement et probablement celles des nappes d'eau sous-jacentes. Ces cours d'eau s'écoulent en général du Nord-Est et vers le Sud-Ouest, et peuvent être classés en huit bassins versants majeurs à savoir (figure 1) :

- le Mbanya dont les eaux s'écoulent à travers une partie de Deido, Omnisports et d'Akwa Nord pour relier Bépanda au Wouri ;
- le Mboppi qui draine les eaux du Plateau Akwa et des quartiers Congo, Kassalafam, Camp Yabassi, Ngodi-Akwa, Mbopi, Bonamouti et Bessengué ;
- le Béssèkè (Bessoussoukou) qui draine l'essentiel des eaux du Plateau Joss,dans les quartiers Bonanjo, Bali, Nkane, Bonamikengué, Bonadibong et Nkongmondo;
- le Bobongo qui draine les eaux des quartiers Bonapriso, Bonadoumbé, Njong-Mébi, Ngangué, ancien et nouvel Aéroport et Congo-Bonapriso;

[1] P. SEGALEN, 1967 : les sols et la géomorphologie de Cameroun

- le Mgoua qui traverse les quartiers Kassalafam II, New-bell Sebenjongo, Nkololoun, Nkolmintag, Nylon, Brazzaville, Oyak, Soboum, Song-Mahop, Bilongue, Cité-des-Billes et la zone industrielle du plateau Bassa – Ndokoti;
- le Tongo bassa qui draine les eaux du Plateau Bassa dans les localités de Maképé, Bonamoussadi, Logpom, Bonamouang, Bonamoussongo, Bépanda, Ndogbati, Ndogbong, Cité-des-Palmiers, Nyala, Logbaba, Ndogmbe, Pindo, Ndoghem I et II;
- le Longmayangui qui couvre les quartiers Logbaba,Longmayangui, Ndogpassi et la Zone Industrielle de Ndogmbe. Il est exposé aux pollutions de la zone industrielle de Bassa.

Hormis ces principaux tributaires, l'on peut encore citer le Nsape, le Papas et le Kambo.

En plus des écoulements pérennes, le milieu se caractérise par la présence des criques qui se vident et se remplissent au gré des marées. On peut citer entre autres la crique Moungo, la crique du Docteur et la crique Lobé.

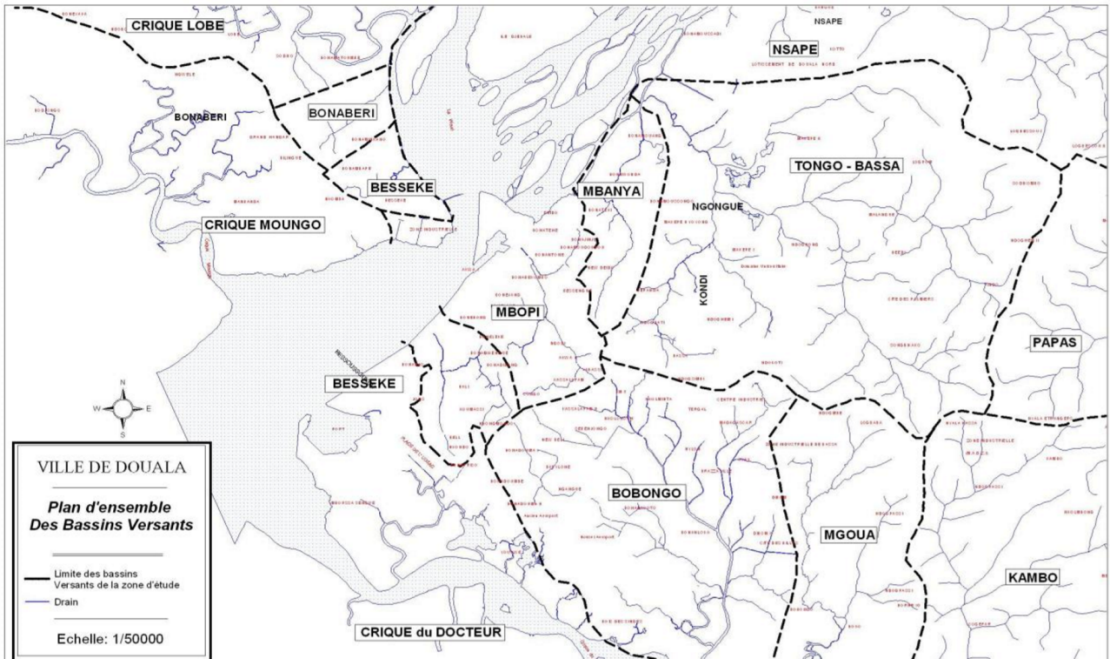


Figure 1: Carte du réseau hydrographique distribué par bassin versant de la Ville de Douala (CUD, novembre 2008)

La zone d'influence du projet concerne principalement pour le tronçon Carrefour Leclerc –PK14,les bassins versants Bessoussoukou dont le drain Leclerc traverse la Place du Général Leclerc (PK0 du Projet) ; le Mboppi dont le bras principal traverse le Boulevard de l'Unité au lieudit « ECOBANK Mboppi », et un bras secondaire à la Place Ahmadou AHIDJO ; le Tongo Bassa dont le drain Tongo Bassa traverse l'Avenue Roger MILLA aux lieudits« Carrefour BP Cité » et « Collège Bénédicte », et le Kondi au lieudit « Carrefour Cité des Palmiers ». Le tronçon Ndokoti – Yassa quant à lui touche les bassins versants Bobongo et Mgoua traversés par la Route Nationale N°3.

3.1.6. Aspect hydrogéologique de la ZIP

Les études effectuées par NJUEYA et al., dans l'optique d'établir une relation entre la lithologie, la qualité et la dynamique des eaux souterraines dans le bassin sédimentaire de Douala, ont montré que la lithologie du bassin entre 0 et 100 m de profondeur comprend les

alluvions, des sables, argiles et grès en alternance (figures 2 et 3). Ces études relèvent la présence de deux principaux aquifères : les nappes superficielles (de 0 à 17 m) et les nappes profondes (de 20 à 73 m)[2].Dans les zones marécageuses, le réseau hydrographique semble en relation étroite avec les eaux souterraines en ce sens qu'il se passe un transfert d'eau entre les deux systèmes. Par conséquent, ces eaux souterraines sont très exposées aux éventuelles contaminations ou pollutions de surface.

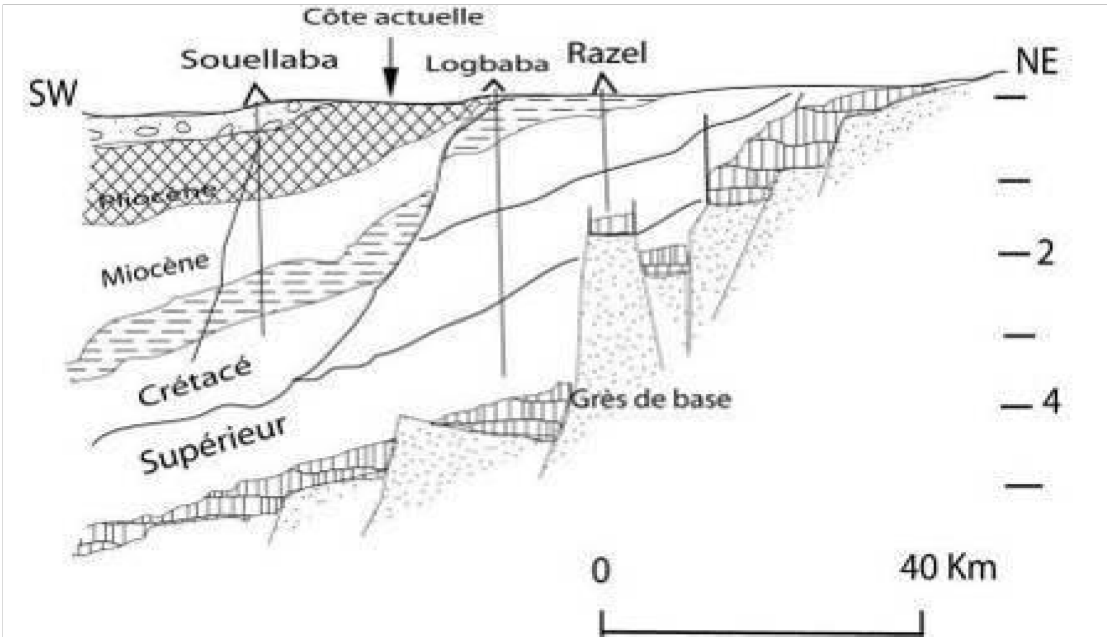


Figure 2: Structure du bassin sédimentaire de Douala (Regnoult, 1986)

[2] Adoua KOPA NJUEYA, Jonathan Daniel Hervé LIKENG et Alexandre NONO, 2012 : Hydrodynamique et qualité des eaux souterraines dans le bassin sédimentaire de Douala (Cameroun): cas des aquifères sur formations Quaternaires et Tertiaires. In : International Journal of Biological and Chemical Sciences Vol 6, No 4

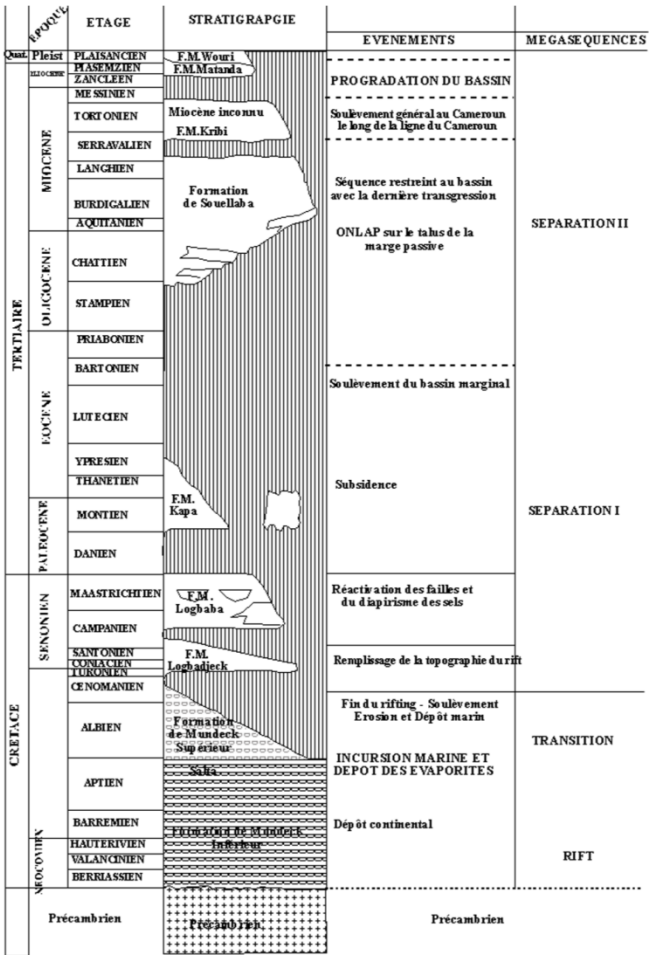


Figure 3 : Colonne lithostrastigraphique du bassin de Douala (SNH/SPT, 1996)

3.2. Ressources biologiques de la ZIP

3.2.1. Flore

La végétation originelle de la zone d'étude s'inscrit dans deux types de formations végétales, particulièrement contrastées et directement liées aux conditions hydromorphiques à savoir la forêt ombrophile de basse altitude sur les sols émergés et la forêt inondable dominée par la mangrove (Suh Neba, 1987)[3].

La forêt de basse altitude est constituée de forêt biafréenne à cesalpiniaceae localisée au niveau de l'estuaire du Wouri et la forêt atlantique littorale à *Lophira alata* et *Saccoglottis gabonensis* couvrant les plaines.

Pour ce qui est de la mangrove, elle est localisée le long de la côte, permanemment inondée à chaque marée et soumise aux influences variables de salinité de l'eau et de sédimentation. Les deux espèces caractéristiques de la mangrove sont les palétuviers à savoir *Rhizophora racemosa (*palétuvier rouge*)* et *Avicennia nitida (*palétuvier noir*)*.

Cette végétation qui jadis formait une forêt dense sempervirente s'est progressivement dégradée au profit de l'urbanisation et a fait place aujourd'hui à une végétation de type herbacée. Actuellement seuls quelques arbustes persistent le long du réseau

[3]**SUH NEBA Aaron (1987)** .Géographie moderne du Cameroun, 2ème Ed ,112 p.

hydrographique, la forêt ayant été défrichée au profit des habitations, des installations industrielles et des infrastructures diverses dans l'espace urbaine.

En ce qui concerne les différentes itinéraires du BRT, la végétation est constituée, pour le peu qui existe, soit des arbres de décoration plantés dans les terre-pleins centraux des grands axes routiers notamment le Boulevard Ahmadou AHIDJO et une section du Boulevard de l'Unité, l'Avenue Roger MILLA, une partie du Boulevard Nelson MANDELA, des arbres fruitiers parsemés dans les cours des habitations ; soit des cultures vivrières aux abords de certaines voies, notamment entre les quartiers PK10 et PK14 ; ou alors de la végétation herbacée sauvage. Les espèces les plus rencontrées sont présentées dans le tableau 4 suivant.

Tableau 4: Espèces végétales courantes de la zone d'étude

Type de plante	Nom commun	Nom scientifiques
Cultures vivrières et arbres fruitiers	Palmiers à huile	*Elaeis guineensis*
	Manioc	*Manihot esculenta*
	Bananiers-plantains	*Musa paradisiaca*
	Safoutiers	*Darcryodes edulis*
	Manguiers	*Mangifera indica*
	Papayer	*Carica papaya*
	Patate douce	*Ipomea batatas*
Flore sauvage	Bébé dort	*Mimosa pudica*
	Roseau	*Phragmites autralis*
		Mucuna benefits
	Kondengui grass	*Chromoléana odorata*
		Lantana camara
Flore ornementale	Saule pleureur	*Salix babylonica*
	Palmier royal	

3.2.2. Faune

Situé en pleine zone urbaine, le Projet ne traverse ni ne jouxte aucune zone d'intérêt cynégétique. La faune de la zone d'étude qui à l'origine était de type forestier constitué de céphalophes, de primates, d'oiseaux migrateurs et bien d'autres est aujourd'hui réduit aux petits rongeurs, insectes, reptiles et quelques espèces d'oiseaux à cause de la destruction de la végétation au profit des installations humaines. Les espèces fauniques couramment rencontrées dans la zone du Projet selon les riverains sont récapitulés dans le tableau 5 ci-après.

Tableau 5: Faune environnante des différents quartiers traversés par le projet

Espèces	Nom scientifique
Souris	*Mus musculus*
Lézards	*Podarcis*
Moineau	*Passer domesticus*
Serpents	*Serpentes*
Moustiques	*Culicidae*

3.3. Environnement socio-économique

3.3.1. Caractéristiques socio-économiques de la zone du littoral

Reprenant différentes données, notamment du SDAU (1983) qui tablait sur une population de 2,7 millions en 2005 et du Recensement Général de la Population et de l'Habitat (2005) qui estimait la population de Douala à 1 907 479 habitants, le PDU (Plan Directeur Urbanisme) a estimé la croissance démographique de Douala entre 1964 et 2005 à + 5,3% par an. Ainsi, la population de Douala passerait de 3,13 millions en 2018 à 4,72 millions en 2032, soit 1,51 fois environ.

La répartition spatiale de cette population fait des arrondissements de Douala 3ème et 5ème les plus peuplés de la ville, concentrant à eux seuls 65% de sa population.

Selon l'enquête sur l'emploi et le salaire de l'INS (2005), environ 71% de la population en âge de travailler est active (80% hommes chez les hommes et 60% chez les femmes). 47% de la population active reçoit un revenu régulier (salaire ou équivalent) ; mais ce salaire est faible et le taux de pluriactivité est estimé entre 15 % et 20 %. 74% des emplois sont fournis par le secteur informel. 36 % des emplois formels du secteur privé sont regroupés à Douala. Le secteur public et parapublic représente 11 % des emplois. Le sous-emploi est estimé à 47,2 % et concerne principalement les femmes dans le secteur informel. Le chômage est estimé à 16,2 % (10,1% pour les hommes et 23,5 % pour les femmes). Néanmoins, estimé à 5,5, Douala affiche le taux de pauvreté le plus bas du Cameroun.

La ville abrite plusieurs industries, parmi lesquelles les industries agroalimentaires, les industries brassicoles et de boissons, tabacs, textiles, les industries du secteur chimique, du ciment et de la métallurgie.

La ZIP est dominée par l'omniprésence de l'activité économique tant formelle qu'informelle. Il s'y observe une diversité d'activités.

3.3.2. Mobilité des personnes et biens dans la Ville de Douala et la zone du Projet

Dans la Ville de Douala, l'offre de transport en commun est constituée de bus, de minibus, de taxis et de mototaxis. D'après la figure 2, issue des résultats des enquêtes d'origine-destination réalisées par la communauté urbaine de Douala (CUD) dans le cadre du Plan de Déplacement Urbain (PDU), la société de bus SOCATUR assure à peine 0,5 % des déplacements de la ville. Avec une part de 55 %, les mototaxis génèrent une grande partie des déplacements en ville, suivis des voitures particulières et des taxis avec des parts égales de 19 % (CUD, 2009)[4].

Le volume de trafic interzonal des 205 zones de Douala a été regroupé en 21 macro-zones. Au centre, la demande de transport est concentrée à Bonanjo, New Bell, Deido, Ndokoti, Yapoma, etc. tandis qu'en périphérie, c'est à Bonabéri et à Yassa que la demande est la plus forte. La population de la Ville de Douala est une population assez mobile. D'après l'étude socioéconomique menée par la Communauté Urbaine en 2001, les motifs de déplacement sont entre autres le parcours domicile-travail (44,5%), visites familiales et amicales (16,6%), les courses domestiques (11,8%), déplacement domicile-école (4,7%), les courses de travail (9,2%), et bien d'autres.

Cette mobilité est effectuée en utilisant plusieurs moyens de déplacement à savoir: motos, voitures personnelles, taxis, bus… Selon l'étude précédemment citée[5], 1231607 véhicules circulent chaque semaine dans la Ville de Douala. Il s'agit des motos, des voitures personnelles, des taxis, des minibus, des bus, des camionnettes et autres. Le tableau 6 suivant présente la proportion des différents types de véhicules.

Tableau 6 : Répartition numérique des types de véhicules dans la Ville de Douala

Types de véhicule	Nombre	Pourcentage
Motos	677384	55%

[4]CUD, 2009. Projet d'infrastructure de Douala : élaboration d'un plan de transport et de déplacements urbains de la Ville de Douala, Rapport final, 267 P. (Non publié).

5 Groupe huit-AS Consultants, PDU de la Ville de Douala (lu dans Communauté urbaine de Douala 2015 : Etudes de certaines voiries secondaires de la Ville de Douala : études socio-économique)

Voitures	236469	19,20%
Taxis	204163	19,50%
Minibus	23401	1,90%
Bus	2463	0,20%
Camionnettes	20937	1,70%
Autres (Camions)	30790	2,50%
Total	**1 231 607**	**100%**

A ces différentes statistiques s'ajoutent les Agence de transports interurbains. Les itinéraires du Projet de BRT en particulier abritent sur la section Carrefour des Douanes - Carrefour AGIP, *quatre (04) agences de voyages (Touristique Express, Finexs, Garanti Express et la Kribienne). Sur la section Carrefour CCC - Carrefour Nelson Mandela (Avenue Nelson Mandela) une agence de voyage a été identifiée (travaux de terrain, 2021).*

3.3.3. Habitat et mode d'urbanisation

Bien que la CUD dispose depuis 2009 son Plan Directeur d'Urbanisme à l'horizon 2025 validé en 2012, des Plans d'Occupation des Sols, ainsi que d'une Stratégie de Développement de la Ville de Douala et de son aire métropolitaine, l'habitat reste très peu harmonieux, et il s'observe une très faible application des mesures de police face au désordre urbain.

3.3.4. Structures sociales à caractère éducatif

La carte scolaire de la Ville de Douala est assez dense. En 2005, la Ville de Douala comptait 1127 établissements scolaires. Dans ce chiffre, Douala 3ème et 5ème en détenaient 713 soit 63 %[6].

Le niveau d'éducation est assez élevé dans la Ville de Douala. D'après le rapport final de MICS5 (2015)[7], le taux d'alphabétisation est de 93,1% chez les jeunes femmes de 15-24 ans et de 92,1% chez les jeunes garçons de la même tranche d'âge. Le taux de préscolarisation est de l'ordre de 88%. Le taux de scolarisation est 56,1%. En somme, le taux de fréquentation des trois niveaux à savoir préscolaire, scolaire et secondaire est d'environ 98,2%.

La ZIP comporte de nombreux établissements scolaires et instituts supérieurs notamment sur la section Carrefour AGIP – Ndokoti.

3.3.5. Système sanitaire

La Ville de Douala comporte 6 districts de santé et 55 aires de santé (tableau 7). Hormis ces formations sanitaires, la ville dispose de 2 hôpitaux de niveau supérieur, l'hôpital Laquintinie et l'hôpital Général. Dans le cadre du secteur privé, il existe une trentaine de cliniques, centres de santé et dispensaires.

Tableau 7: Carte sanitaire de la Ville de Douala

Communes	Districts de santé	Aires de santé	Centres de santé intégrés	Centre de leader	CMA	Hôpitaux de district	Hôpital central	Autres centres de santé
Douala 1er	Deido	12	2	24	/	1	/	61
Douala 2ème	New bell	10	1	/	2	1	/	6
Douala 3ème	Logbaba	7	1	1	/	1	/	10

[6] Communauté urbaine de Douala 2015 : Etudes de certaines voiries secondaires de la Ville de Douala : études socioéconomique

[7] Rapport final de la 5ème série de l'enquête par grappes à indicateurs multiples (MICS).

	Nylon	7	4	5	1	1	/	21
Douala 4ème	Bonassama	11	3	4	/	1	1	13
Douala 5ème	Cité des Palmiers	8	/	/	1	1	1	25
	Total	**55**	**11**	**34**	**4**	**6**	**2**	**136**

***Source** : Délégation régionale de la santé 2008*

L'approvisionnement en médicament se fait dans des pharmacies dont le nombre est assez important dans la ville.

- **Donnée de base sur la typologie des maladies et infections**

Tout comme au niveau national, le paludisme demeure l'endémie majeure et le premier motif de consultation médicale. Viennent ensuite les maladies hydriques et enfin les infections sexuellement transmissibles et VIH/SIDA. Le taux de prévalence du VIH est de 4,6%, la prévalence du paludisme est de 24% dans la région.

L'apparition de la pandémie à Corona Virus constitue un nouveau défi sanitaire pour la ville.

3.3.6. Infrastructures communautaires

Les infrastructures sociocommunautaires dans la Ville de Douala sont constituées des stades (dont le plus connu est le stade de la Réunification situé à Bépanda dans la CAD5 et le tout nouveau stade de Japoma situé dans la CAD3) et des salles de cérémonie appartenant à des privés ou aux municipalités. Le stade de Japoma se situe à environ 2km du carrefour Yassa. Quant au stade de la Réunification, il est situé à environ 1km du carrefour Agip. Il existe aussi de nombreuses salles de cérémonies appartenant aux particuliers. Dans les quartiers concernés par le projet, on dénombre plusieurs aires de jeux qui sont des espaces non aménagés appartenant à des particuliers ou à la communauté villageoise qui à tout moment pourraient les exploiter à d'autres fins.

En ce qui concerne les salles communautaires (foyers), on en dénombre plus d'une dizaine mais, qui reste et demeure l'apanage des associations ethniques.

3.3.6.1. Gestion de l'hygiène

Dans la Ville de Douala, la charge de la collecte, du transport et du traitement des ordures ménagères est attribuée à la société Hygiène et Salubrité du Cameroun (HYSACAM). Elle exécute le travail de collecte à travers des points fixes équipés de bac ou porte à porte de ses camions.

Dans les quartiers qui accueilleront le Projet, cette entreprise se limite lors de la collecte à des zones accessibles. Les zones fortement enclavés ne bénéficient pas de ces services et se débarrassent de leurs ordures ménagères dans les drains et rivières. Pour juguler ces insuffisances ayant un impact environnemental notoire, la CUD a engagé le programme de pré-collecte PROXY CLEAN.

En effet, il existe depuis juin 2019, trois (03) entreprises de droit camerounais qui s'occupent de la pré collecte des ordures ménagères dans des zones à accès difficiles. Il s'agit de Cameroun Alert System pour les CAD 1, 2 et 4 ; BUIL PA BUSCO pour la CAD 3 et GENELCAM pour la CAD 5.

3.3.6.2. Accès à l'eau potable

Le réseau public de distribution d'eau potable suit généralement la voirie en milieu urbain. Les quartiers tramés bénéficient d'un accès facile. La pression démographique a obligé les concessionnaires à approvisionner les zones enclavées longtemps exclues du réseau.

3.3.6.3. Sécurité et structures sécuritaires

La sécurité des personnes est assurée à Douala par les forces de l'ordre à travers la Police et la Gendarmerie.

La zone de projet est parsemée de postes de sécurité de proximité assurée par la police nationale et la CUD. Deux unités de gendarmerie ont été identifiées à Mboppi et à Ndogbati. L'éclairage public intervient comme un facteur qui favorise la lutte contre l'insécurité. Dans la zone d'influence du projet, cet éclairage public fait défaut sur certaines sections. Par conséquent, les populations résidentes déclarent être régulièrement victimes de vols et d'agressions. Des travaux de réhabilitation de l'éclairage public ont été réalisés sur certaines sections à l'instar de l'Avenue Roger MILLA.

3.3.6.4. Equipements marchands et réseaux

Les itinéraires du BRT traversent des zones fortement urbanisées et très fréquentées du fait de l'intense activité et des transactions économiques qui s'y déroulent. Dans les sections où un réaménagement et/ou un élargissement de la plate-forme de la chaussée sera nécessaire un déplacement des réseaux des concessionnaires sera requis. De façon spécifique :

- Au niveau du corridor 1 du BRT précisément sur la Carrefour des Douanes - Douche Municipale (Boulevard Ahmadou AHIDJO), il a été identifié des Centres commerciaux (boutiques + magasins) ;
    - Au niveau de la section allant de la « Douche Municipale » au « Carrefour AGIP » (Boulevard de l'Unité), on retrouve le Marché Mboppi, les marchés Congo et Central (rabattement) ;
    - sur la Section Carrefour AGIP - PK 14 en passant par Ndokoti, on note cinq (05) marchés (Ndokoti, PK8, PK10, PK12 et PK14) et des Centres commerciaux avec une forte concentration à Ndokoti (boutiques + magasins) ;
- Au niveau du corridor 2 du BRT précisément de la section allant de Tunel Ndokoti au Carrefour CCC, on note la présence d'industries ;
    - sur la section Carrefour CCC - Carrefour Nelson Mandela (Avenue Nelson Mandela), on note la présence du Marché de Dakar et du Marché non glacé ;
    - sur la section qui part du Carrefour Nelson Mandela au Carrefour Yassa, on note la présence du Marché Ndogpassi.

La matrice suivante liste les principaux concessionnaires :

Réseaux concernés	Société
Électricité	ENEO
Télécommunications	CAMTEL
Eau	CAMWATER

3.3.7. Régime foncier et accès à la terre

Le droit foncier au Cameroun est caractérisé par la cohabitation du droit coutumier et du droit dit positif ou moderne.

Selon la loi camerounaise les terrains sont classés en trois objets d'un droit de propriété privée ou en cours d'immatriculation ayant reçu l'avis favorable de la commission consultative trente jours après publication dans le Journal Officiel. Les terrains du domaine national de 1ère catégorie sur lesquels la possession coutumière est reconnue aux populations qui en poursuivent l'occupation ou l'exploitation paisible (sur les mises en valeur exclusivement) ; Les terrains domaniaux (domaine public, domaine privé de l'État et domaine national de 2ème catégorie), sur lesquels toute occupation de bonne foi est subordonnée à une autorisation préalable de l'autorité compétente (sur les mises en valeur exclusivement).

Dans les deux corridors BRT, le droit foncier n'établit aucune discrimination entre les femmes et les hommes en matière d'accès à la terre. De même, il ressort des consultations publiques que les coutumes ont évoluées et reconnaissent désormais aux femmes le droit d'accès à la terre, sous forme d'héritage, dons ou legs. Cependant, au sein de certaines familles lorsque la femme décide de se marier, la terre reste dans le patrimoine.

3.3.8. Violence basée sur le genre

Les violences basées sur le genre telles que les viols, les agressions sexuelles, les agressions physiques, les mariages précoces, les dénis de ressource d'opportunité ou de service et les violences psychologiques/émotionnelles ont été signalées dans la zone d'impacts directs du Projet.

La Violence Basée sur le Genre (VGB) est un terme générique pour tout acte nuisible/préjudiciable perpétré contre le gré de quelqu'un, et qui est basé sur des différences socialement prescrites entre hommes et femmes. Il faut noter que la VBG a un impact plus significatif sur les femmes et les filles. L'expression « violence basée/fondée sur le genre/sexe/sexiste » est souvent utilisée de manière interchangeable avec l'expression « violence à l'égard des femmes ».

Certaines régions du pays comme le Littoral où les considérations culturelles créent des différences encore marquées entre les genres, l'ampleur des violences basées sur le genre est de moins en moins perceptible.

Les VBG tiennent également compte des groupes vulnérables notamment les personnes vivant en deçà du seuil de pauvreté, les personnes vivant avec un handicap sévère, car étant dans l'incapacité d'assurer par elles-même tout ou partie des nécessités d'une vie individuelle ou sociale normale, du fait d'une déficience physique ou mentale, congénitale ou non. Ce groupe de personne est à prendre en considération de façon particulière.

L'amélioration de la mobilité urbaine à Douala contribuera à atténuer :

- les violences physiques, principalement exercées par les hommes sur leurs partenaires actuel ou de la femme sur son conjoint du fait des retours tardifs à domicile ;
- les agressions sexuelles ou émotionnelles ;
- les vols et les viols dans les taxis ou mototaxis de malfrats.

Toutefois, il convient de souligner que ces femmes à Douala accèdent assez facilement aux services sociaux de base.

3.4. Enjeux environnementaux et sociaux majeurs en rapport avec le projet

Le projet de mise en œuvre d'un corridor pilote de « Bus Rapid Transit » dans la Ville de Douala et de ses voies de rabattement donnera forcément lieu à des risques et opportunités divers. Dans le cadre du présent CGES, une brève description des enjeux s'impose et permettra de mieux caractériser les potentiels impacts et sources d'impacts aussi bien positifs que négatifs.

Les enjeux majeurs feront l'objet d'une analyse approfondie et peuvent être groupés en trois (3) catégories : les enjeux biophysiques, enjeux socio-économiques et enjeux d'ordre sanitaire et sécuritaire.

3.4.1. Enjeux biophysiques et écologiques

Ces enjeux se traduisent par :

- **la modification du paysage** : pendant la mise en œuvre des travaux, la présence de déchets dans les environs des chantiers et bases-vie, les excavations éventuelles sont susceptibles de couper l'accès des riverains à leurs domiciles ;
- **l'altération de la qualité de l'air** : la montée des poussières, les purges et leur transport, les déversements, etc. sont des éléments qui pourront altérer la qualité de l'air. Des mesures de sécurité permanentes ou temporaires doivent être prises pour réduire autant que faire se peut, les nuisances liées à l'altération de la qualité de l'air aussi bien pour le bien-être des travailleurs que les populations riveraines ;

- **les nuisances sonores et production de secousses** : les activités de construction d'infrastructures constituent une véritable source de production de bruit et de vibrations. Les mouvements réguliers des camions et des autres engins de BTP produisent du bruit et des vibrations dans le sous-sol. Ces vibrations sont nuisibles aux usagers et riverains du site qui y sont exposés. Il sera nécessaire de mettre des panneaux de signalisation sur la voie afin de limiter la vitesse des conducteurs de camions et de sensibiliser autour du plan de circulation et la maintenance des engins ;
- **les inondations :** La Ville de Douala s'étend sur une zone de basses altitudes, allant du niveau de la mer à 40 m. Le relief est plat et les pentes sont faibles, certains points étant à une altitude inférieure au niveau le plus élevé de la mer. Cette planéité à laquelle on peut ajouter les actions anthropiques, est l'une des causes de fréquentes inondations qu'enregistre cette ville. Elle repose sur un bassin sédimentaire dénommé « bassin sédimentaire de Douala ». D'environ 7000 km² de superficie, ce dernier est le plus vaste des bassins sédimentaires côtiers du Cameroun. La lithologie du bassin se présente ainsi, du haut en bas : les sédiments du Quaternaire de type fluvio-deltaïque, principalement des sables à matrice argileuse - les sédiments du Tertiaire constitués essentiellement de formations argileuses - les sédiments du Secondaire constitués de grès et d'argiles schisteuses. Les sols sont de type ferralitique sur les parties émergées et de type hydromorphe en bordure côtière.

L'estuaire du Wouri est colonisé par la forêt biafréenne à *cesalpiniaceae*, tandis que les plaines sont couvertes de forêts atlantiques littorales à *lophiera alata* et *saccoglottis gabonensis*. A l'embouchure du Wouri se trouvent les forêts inondables constituées par des prairies et de forêts marécageuses. Les bordures côtières sont couvertes par les mangroves (ou « *matanda* » en langue locale) dont certains arbres comme les Ahizophora, peuvent atteindre 40 m de hauteur.L'espace urbain qui entoure le BRT est parcouru par un réseau hydrographique dense qui déverse dans Wouri. Cependant, les inondations concernent principalement les habitats anarchiquement installés dans les zones basses et les zones de stagnation d'eau Le Projet de Drainage Pluvial recemment réalisé par la CUD a permis de faciliter l'écoulement des eaux et réduire les inondations dans plusieurs quartiers riverains du Projet de BRT. Il s'agit notamment des quartiers Akwa, Mboppi, Camp Yabassi, Ndogbati, Logbaba, etc.

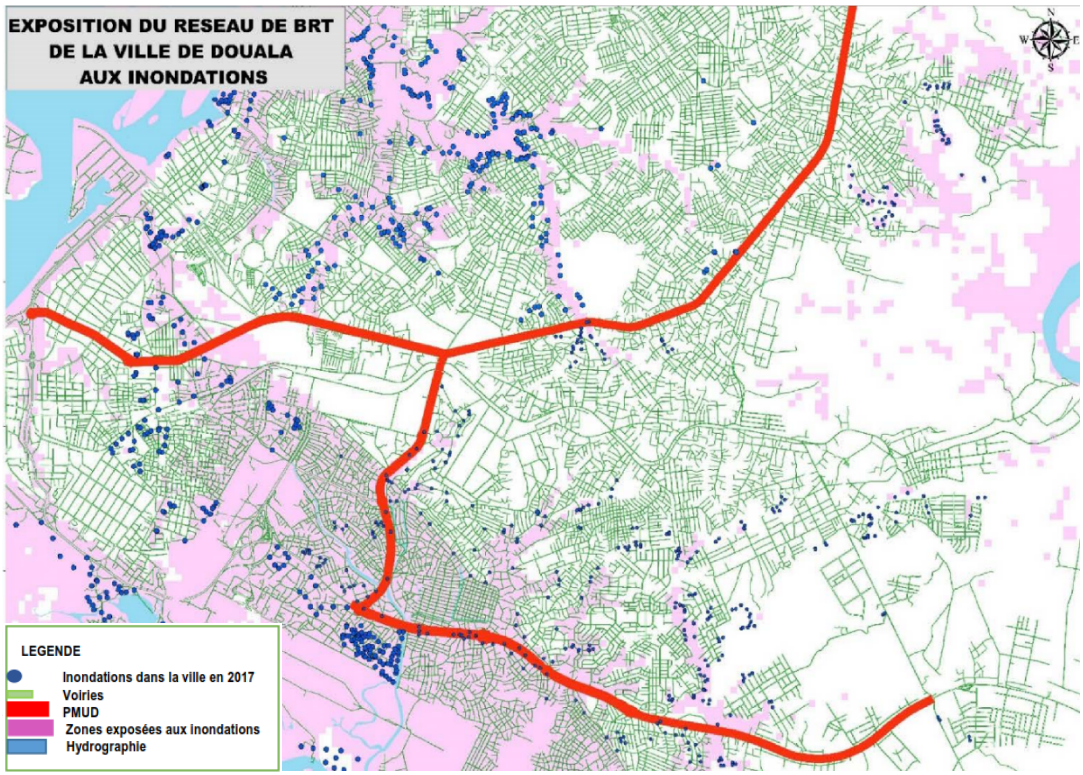


Figure 4 : Cartographie des enjeux liés aux inondations

3.4.2. Enjeux liés à l'amélioration de la mobilité, aux changements climatiques et réduction des émissions de Gaz à Effet de Serre

A Douala, la pollution provient à la fois des transports, des déchets et des industries. Au niveau des transports, la faible offre des transports en commun, la faiblesse du réseau urbain, ainsi que la faiblesse du niveau de vie favorisent le renforcement du secteur de taxi-motos, l'utilisation des voitures d'occasion de plus de 25 ans occasionnant des traînées de fumée permanentes dans la ville notamment aux heures de pointe. Ces traînées de fumées proviennent des imbrûlées des hydrocarbures et autres particules dues aux défauts mécaniques des moteurs. Les données de la documentation disponible indiquent que les polluants émis lors des activités de transport à Douala sont par ordre d'importance le CO_2, le CO, les COV, et le Nox.

Dans l'ensemble, l'absence de traitement moderne adapté des déchets contribue à la pollution atmosphérique de la ville.

La mise en œuvre d'un corridor de BRT contribuera l'augmentation de l'offre en transport public, absorbant une part important des passagers et usagers de la route, et réduisant de ce fait le nombre de véhicule utilisables sur les mêmes itinéraires. La réduction du nombre de véhicule implique automatiquement la diminution des gaz émis par les tuyaux d'échappement dans l'atmosphère et de fait la diminution du rythme de destruction de la couche d'ozone. Le transport représentant un enjeu socioéconomique majeur dans la Ville de Douala, il n'est pas exclu que la mise en œuvre du corridor de BRT s'accompagnement d'une densification de la population dans les zones desservis et d'une fluidification relative des autres zones.

3.4.3. Enjeux socio-économiques et culturels

Ces enjeux concernent :

- **la création d'emplois et de revenus pour les populations locales**. La mise en œuvre du corridor pilote de « Bus Rapid Transit » dans la Ville de Douala nécessitera le recrutement de la main d'œuvre locale et la création d'activités génératrices de

revenus à travers la naissance de petits commerces pour les femmes en l'occurrence.

- **la perturbation des activités :** la présence de nombreuses petites unités commerciales et de petits métiers qui s'ouvrent directement sur la route le long des tracés du corridor du projet se verront perturbées.
- **les patrimoines culturels, lieux de culte et sites funéraires** : en termes de patrimoine archéologique et culturel, la mise en œuvre du corridor peut conduire au déplacement d'équipements socio-culturels et à des découvertes archéologiques. D'emblée quatre églises conventionnelles et plusieurs dites de réveil, ainsi qu'un cimetière ont été identifiées sur le corridor 1. Les différents scénarii d'aménagement devront autant possible minimiser l'impact sur ces équipements.
- **la perte des biens :** la mise en œuvre du Projet pourrait entraîner des déplacements involontaires des populations qui perdraient leurs terres, leurs habitations et même leurs sources de revenus. La réglementation en vigueur au Cameroun en matière d'urbanisme devrait être appliquée pour traiter de l'éligibilité aux indemnisations et compensations diverses. Cependant, du fait de sa rigueur, elle devrait être assouplie par les directives de la Banque Mondiale relatives au déplacement involontaire des personnes.

Enjeux économiques liées au port de Douala : La ville de Douala s'est imposée comme capitale économique du pays par son port qui a permis le développement de près de 80 % de l'activité industrielle du Cameroun. À lui seul, le port draine plus de 95 % du trafic portuaire du pays. Le port de Douala-Bonaberi est jusqu'à ce jour la principale ouverture maritime du Cameroun et de la Communauté économique d'Afrique centrale, CEMAC.

Les principaux produits exportés sont : le bois (du Cameroun et de Centrafrique), les fruits (notamment les bananes) et le pétrole avec des proportions relatives :

- bois débités : 30 %
- bois en grumes : 26 %
- banane : 12 %
- cacao : 8 %
- ferraille : 6 %
- coton : 5 %
- aluminium : 3 %
- café : 2 %
- caoutchouc : 2 %

Le port de Douala assure 95 % du trafic portuaire national camerounais et est le premier port de la CEMAC. Il permet également de desservir les États enclavés du Tchad et de République centrafricaine, grâce à des accords particuliers. À ce titre, les exportations et les importations en provenance ou à destination de ces pays bénéficient de tarifs préférentiels. La capacité du port de Douala est égale à 10,4 millions de tonnes par an, ce qui lui laisse une réserve de 51 %. La réserve du terminal conteneur n'est que de 22 % par rapport à la demande alors qu'il existe une importante demande attendue liée à ce segment. Les plus grandes entreprises du pays ont installé leurs sièges sociaux à Douala plutôt qu'à Yaoundé. La ville abrite également le siège du Centre africain de recherches sur bananiers et plantains.

Enjeux touristiques : La dynamique touristique de Douala dans la production et la construction du lien social local est globale, dans la mesure où le tourisme impacte le quotidien des acteurs locaux tout en permettant de dynamiser les activités économiques jusque-là traditionnelles.

Au regard des échanges entre les locaux et les touristes et avec le développement du paradigme de la compétition, la production touristique dans la zone du projet offre des possibilités d'emplois et la création d'offres de services spécifiques. Les données collectées par diverses sources montrent que la fréquentation touristique de Douala connaît une croissance accompagnée d'une certaine amélioration des infrastructures d'hébergement. En 2004, la fréquentation était de 10 000 touristes annuels, elle atteignait 50 000 en 2010 (Tchindjang, 2011). Le tourisme apparaît bien donc un moteur de développement non négligeable pour la ville de Douala. Son importance dans la ville n'est plus à démontrer avec près de 65 000 arrivées annuelles pour 150 000 nuitées (touristes et visiteurs confondus). Cette augmentation de la fréquentation s'explique également par la croissance de l'activité industrielle dans la ville.

3.4.4. Enjeux d'ordre sanitaire et sécuritaire

La construction et le fonctionnement du corridor pilote de « Bus Rapid Transit » aura plusieurs enjeux sanitaires :

- **la santé des usagers du corridor et des riverains** : ce type d'enjeu fait partie de la santé publique. En effet, mise en œuvre du corridor pilote de « Bus Rapid Transit » dans la Ville de Douala pourrait engendrer le risque d'accroissement et d'élévation du taux de prévalence du VIH/SIDA/IST et de la COVID 19 du fait de l'intensification de la vie sociale. Il importe que des mesures soient prises pour réduire la fréquence ou la multiplication de ces risques.
- **la sécurité des ouvriers, usagers et riverains du corridor BRT** : Ce type d'enjeu fait partie de la sécurité au travail et de la santé publique. Les activités du projet présentent des risques potentiels notamment : les accidents de travail, les accidents de circulation, les incidents impliquant des riverains, etc. La prise de mesures de sécurité adaptées sur les chantiers est donc nécessaire au bon déroulement du projet.
- **la sécurité des installations et investissements** : la sécurité des installations et investissements peut être affectées par les cas de vol ou de vandalisme sur les équipements installés dans le cadre de la mise en œuvre ou du fonctionnement du BRT. Sa maîtrise impose la mise en place d'un système d'éclairage public et de comités de contrôle et de surveillance des infrastructures et des équipements de chantier.
- **Risque de contamination** : le déversement accidentel des produits et huiles usagées peut créer un dégagement d'odeur nauséabonde et contribuer à la pollution des cours et plan d'eau.
- **Enjeux sécuritaires relatifs à la proximité de la zone d'étude avec la zone du sud-d'ouest soumise à la crise anglophone :** La Ville de Douala est sujette depuis 2016, à d'important flux migratoires de populations forcées de quitter les régions du Nord-ouest et du Sud-Ouest du fait de la crise sociopolitique qui y sévit avec pour principal corollaire la montée de l'insécurité. La proximité géographique avec ces deux régions, en particulier celle du Sud-Ouest à fait de Douala la destination privilégiée de ceux que l'opinion commune nomme "déplacés internes". Il est difficile à ce jour de disposer de statiques fiables sur le nombre de personnes ayant migré vers Douala en provenance de ces régions. Cependant, les autorités observent qu'une grande partie s'est installée dans l'arrondissement de Douala 4ème, qui abritait déjà une bonne frange des communautés originaires des régions du Nord-ouest et du Sud-Ouest.

  Quoique les villes de Buea et Limbe géographiquement plus proches de Douala soient relativement plus stables comparer au reste de la Région, la gestion des déplacés internes constitue un défi sécuritaire majeur pour la Ville de Douala. En

effet, l'afflux d'un nombre important de personnes démunies, sans emploi ni source de revenus et parfois sans abri, et animés par l'instinct de survie, a engendré la recrudescence des fléaux tels que la prostitution, la criminalité (vol, agressions, etc.). Selon les investigations en milieu réel, la plus grande concentration s'observe dans l'arrondissement de Douala 4ème avec des incursions dans les zones économiquement attractives telles que : Akwa, Ndokoti Mboppi, Ndogpassi. Les autorités devront par conséquent prendre des mesures exceptionnelles pour le renforcement de la sécurité le long des itinéraires du BRT.

3.4.5. Répartition des enjeux par corridor et par section

Au terme des investigations en milieu réel, l'identification des différents enjeux dans les deux corridors a été faite par section (voir cartographie des enjeux en annexe 12, page 238). Ainsi au niveau du Corridor 1 qui part de Carrefour des Douanes à PK14 (Avenue Roger MILLA), 4 sections ont été identifiées. Il s'agit de :

Section 1 : Carrefour des Douanes - Douche Municipale (Boulevard Ahmadou AHIDJO)

- Pôle de stationnement des camionnettes
- Trois (03) agences de voyages (Touristique, Finexs et Garanti)
- Centres commerciaux
- Banques et établissements de microfinances (SG, ECOBANK, UBA, etc.)
- Une (01) station-service (Total au carrefour Ancien Dalip)
- Site prévu pour l'aménagement de la fôret urbaine

Section 2 : Douche Municipale - Carrefour AGIP (Boulevard de l'Unité)

- Le Marché Mboppi + le Marché Congo + 1 Marché Central (rabattement)
- Quatre (04) stations-service (dont 04 Total et 01 MRS)
- Dépôt de la Société Camerounaise des Dépôts Pétroliers (SCDP)
- Centres commerciaux (boutiques + magasins)
- Stade Omnisport (Rabattement sur Carrefour Agip)
- Deux 02 hôtels
- Banques et établissements de microfinances (CBC, ECOBANK, Banque Atlantique, AFRILAND First Bank, etc.)
- Une (01) agence de voyage (La Kribienne)
- Camp de Gendarmerie

Section 3 : Carrefour AGIP – Ndokoti (Avenue Roger MILLA)

- Quatre (04) marchés (PK8, PK10, PK12 et PK14)
- Cinq (05) stations-service (02 Total + 01 Tradex + 01 Ola + 01 MRS)
- Un (01) cimetière ;
- Etablissements Scolaires et instituts de formations
- Centres commerciaux (boutiques + magasins) ;
- Installation de sociétés publiques (ENEO, CAMWATER, et MATGENIE sur le site visé pour la Zone d'Échange Multimodale),
- Une Brigade de Recherches.
- Banques et établissements de microfinances (SG, ECOBANK, AFRILAND First Bank, etc.)

Section 4 : Ndokoti – PK14

- Quatre (04) marchés (PK8, PK10, PK12 et PK14)
- Quatre (04) stations-service (02 Total + 01 Tradex + 01 Gulfin)
- Centres commerciaux (boutiques + magasins)
- Banques et établissements de microfinances.

Au niveau du Corridor 2 qui part de Ndokoti Tunel au Carrefour Yassa, trois (03) sections ont été identifiées (voir cartographie des enjeux en annexe 12, page 238). Il s'agit de :

Section 1 : Ndokoti Tunel - Carrefour CCC

- Deux (02) stations-service (01 Total + 01 Gulfin)
- Commerces
- Usines (Air Liquide…)

Section 2 : Carrefour CCC - Carrefour Nelson Mandela (Avenue Nelson Mandela)

- Boutiques et magasins
- Marché de Dakar
- Marché non glacé
- Agences de voyage

Section 3 : Carrefour Nelson Mandela - Carrefour Yassa

- Zones inondables
- Quatre (04) stations-service (02 Tradex + 01 MRS + 01 Neptune)
- Marché de Ndogpassi
- Zone multimodale de Yassa
- Accès au stade de Japoma (fin de corridor 2)

IV. CADRE JURIDIQUE ET INSTITUTIONNEL DES EVALUATIONS ENVIRONNEMENTALE ET SOCIALE

Le présent chapitre décrit d'une part le cadre politique, législatif et réglementaire, les politiques de sauvegarde environnementale et sociale de la Banque mondiale applicables au Programme, et d'autre part le cadre institutionnel de mise en œuvre du CGES.

4.1. Cadre politique

4.1.1. En matière de protection de l'environnement

Le développement de la planification environnementale au Cameroun a été amorcé dans les années 80 avec l'élaboration du Plan d'Action Forestier Tropical (1985 à 1988). Il s'est poursuivi dans les années 90 par l'élaboration du Plan d'Action Forestier National (1992 à 1993), et du Plan National de Gestion de l'Environnement (PNGE) en 1996, actualisé en 2008.

Le PNGE constitue le cadre stratégique de référence en matière de planification et de gestion de l'environnement au Cameroun. Ce plan est mis en œuvre à travers des programmes tels le Programme Sectoriel Forêt Environnement élaboré en 1999 et le Programme Environnement élaboré en 2008. Diverses institutions environnementales ont été créées au lendemain de la Conférence des Nations Unies sur l'Environnement et le Développement (CNUED) tenue à Rio en juin 1992 ; notamment :

- le Ministère de l'Environnement et de la Protection de la Nature (MINEP) a été créé en avril 2004. Il est devenu le Ministère de l'Environnement et de la Protection de la Nature et du Développement Durable (MINEPDED) depuis Décembre 2011;
- la Commission Nationale Consultative pour l'Environnement et le Développement Durable (CNCEDD) mise en place en mai 1994 ;
- le Comité Interministériel de l'Environnement (CIE) créé en septembre 1999 ;
- le Fonds National pour l'Environnement et le Développement Durable (FNEDD) créé en février 2008.

Sur le plan juridique, la volonté politique en matière de protection de l'environnement s'est matérialisée par la promulgation en 1994 de la Loi n°94/01 du 20 janvier 1994 portant régime des forêts, de la faune et de la pêche, et en 1996 de la Loi-cadre n°96/12 du 5 août 1996 relative à la gestion de l'environnement.

Au plan sous-régional, le Cameroun a participé à la mise sur pied du Programme Régional de Gestion de l'Information Environnementale. Il est partie prenante du Projet Écosystèmes Forestiers d'Afrique Centrale (ECOFAC) et du Projet Large Marine Écosystème dans le Golfe de Guinée. Il a développé plusieurs coopérations dans le domaine de l'environnement notamment avec la coopération allemande (GIZ), néerlandaise (SNV), britannique, française (AFD) et canadienne.

Le Cameroun est membre de plusieurs institutions sous régionales à connotation environnementale comme le Nouveau Partenariat de Développement Économique pour l'Afrique (NEPAD), la Commission des Forêts d'Afrique Centrale (COMIFAC), le Partenariat pour les Forêts du Bassin du Congo (PFBC), la Commission du Bassin du Lac Tchad (CBLT), l'Autorité du Bassin du Niger (ABN).

Le cadre juridique et institutionnel environnemental a été fondé sur le nouveau principe mondial du développement écologiquement durable qui répond aux préoccupations nationales et intègre les réalités sociales, culturelles, économiques et politiques et leur interrelation (compétition entre individus, groupes, communautés ou institutions, consommation des espaces, utilisations des ressources naturelles renouvelables et non renouvelables).

La mise en œuvre du corridor pilote de « Bus Rapid Transit » dans la Ville de Douala doit respecter les normes environnementales en vigueur, aussi bien au niveau national qu'au niveau international. Le MINEPDED dans ce cadre devra alors s'assurer du respect des normes et des procédures environnementales préalables à la construction des infrastructures, mais aussi en ce qui concerne leur mise en service.

4.1.2. En matière de protection sociale

La politique socio-économique du Cameroun, telle qu'exprimée dans la Stratégie Nationale de Développement 2020-2030 (SND30) vise à mettre en place un cadre intégré de développement humain durable à moyen terme, qui propose un cheminement progressif du pays vers la Vision 2035.

Pour maintenir le cap d'émergence à l'horizon 2035, la SND30 ambitionne de procéder à la transformation structurelle de l'économie en opérant des changements fondamentaux dans les structures économiques et sociales afin de favoriser un développement endogène, inclusif tout en préservant les chances des générations futures.

Les objectifs globaux poursuivis par la SND30 sont : (i) mettre en place les conditions favorables à la croissance économique et l'accumulation de la richesse nationale et veiller à obtenir les modifications structurelles indispensables pour l'industrialisation du pays ; (ii) améliorer les conditions de vie des populations et leur accès aux services sociaux de base en assurant une réduction significative de la pauvreté et du sous-emploi; (ii) renforcer les mesures d'adaptation et d'atténuation des effets des changements climatiques et la gestion environnementale pour garantir une croissance économique et un développement social durable et inclusif ; et (iv) améliorer la gouvernance pour renforcer la performance de l'action publique en vue de l'atteinte des objectifs de développement.

Dans la perspective de renforcer la fonction sociale de l'Etat et de promouvoir le bien-être des populations notamment les plus vulnérables, le Gouvernement entend consolider les acquis et élargir le champ de protection sociale au plus grand nombre, en intégrant progressivement l'ensemble des catégories sociales jusqu'ici en marge du système, à travers la réduction des inégalités sociales, les mesures de protection contre toutes les formes de vulnérabilité, la cohésion et l'inclusion sociales. En matière de Sécurité sociale, il s'agira : (i) de dynamiser le système d'assurance volontaire à travers sa promotion et son élargissement aux personnes actuellement non couvertes notamment les petits agriculteurs, éleveurs, travailleurs du secteur informel ; (ii) d'étendre le champ d'application personnelle et, matérielle du système formel de sécurité sociale aux professions libérales ; (iii) d'améliorer la gestion de la sécurité sociale à travers la mise en place d'une Caisse Nationale des Personnels de l'État (CNPE) ; et (iv) de mettre en place la Couverture Santé Universelle (CSU).

4.2. Cadre juridique

4.2.1. Instruments juridiques sur le plan international

Par la déclaration de Stockholm (1972), la protection et l'amélioration de l'environnement deviennent des questions d'importance majeure, touchant le bien-être des populations. C'est ainsi que plusieurs instruments juridiques visant la protection de l'environnement ont été signés et ratifiés sur le plan international et national.

Le Cameroun a signé et ratifié la plupart des conventions internationales relatives à la conservation des ressources naturelles. Les principaux accords, en rapport avec le projet sont contenus dans les tableaux 8 et 9 ci-dessous. Pour chacun de ces textes, la pertinence avec le projet a été mise en évidence.

Tableau 8 : Conventions et accords ratifiés par le Cameroun sur le plan international en rapport avec les activités du Projet

Convention internationale	Objectif	Action du Cameroun	Pertinence dans le cadre du projet
Convention pour la protection de la couche d'ozone *Adoptée en 1985 à Vienne*	Son objectif final est l'élimination des substances appauvrissant la couche d'ozone	Adhésion en 1986	Pendant les travaux, certaines activités sont de nature à détruire la couche d'ozone. Ce sont les fortes émissions des engins lourds des travaux de terrassement et de préparation de la plateforme de la voirie en projet et la combustion de gaz industriels pour les travaux de ferraillage.
Convention cadre des Nations-Unies sur les changements climatiques	Stabiliser les conventions de gaz à effet de serre dans l'atmosphère à un niveau minimal afin d'éviter	Ratification en 1994	Les émissions atmosphériques du Projet peuvent impacter
Adoptée en 1992 à Rio de Janeiro	Les interférences anthropogéniques avec le système climatique		Le climat
Protocole de Montréal relatif à des substances qui appauvrissent la couche d'ozone *Adopté en1987 à Montréal*	Il vise l'interdiction de la production et l'usage dans les pays développés des gaz nocifs pour la couche d'ozone, au premier rang desquels le CFC (Chlorofluorocarbone)	Adhésion en 1989	Le Projet n'utilisera pas de substances interdites par ce protocole Certaines pratiques peu orthodoxes de chantiers visant généralement à limiter les averses pendant les travaux sont de nature à détruire la couche d'ozone.
Protocole de Kyoto sur les gaz à effet de serre *Adopté en 1997 à Kyoto*	Il met en place des objectifs légalement contraignants et des délais pour réduire les émissions des gaz à effet de serre (GES) des pays industrialisés	Acceptation en 2002	Le Projet va générer en phase de construction et d'exploitation des GES.

Tableau 9 : Conventions et accords ratifiés par le Cameroun sur le plan africain en rapport avec les activités du Projet

Convention internationale	Année d'adoption	Action du Cameroun	Pertinence dans le cadre du projet
Convention africaine sur la conservation de la nature et des ressources naturelles *Adoptée en 1968 à Alger*	Elle vise à promouvoir la conservation et l'utilisation durable des ressources naturelles sur le continent africain	Ratification en 1977	Certaines activités du Projet sont susceptibles d'impacter sur la nature ou les ressources naturelles.

Convention de Bamako sur l'interdiction d'importer des déchets dangereux et le contrôle de leurs mouvements transfrontaliers en Afrique *Adoptée en 1991 à Bamako*	Son objectif est de protéger la santé des populations et l'environnement des pays africains vis-à-vis du transit, du dépôt et de la manipulation des déchets dangereux en provenance d'autres pays	Acceptation en 1991	Les bases vie du Projet stockeront temporairement des déchets dangereux.

4.2.2. Cadre juridique national

Le cadre juridique national relatif à la mise en œuvre du corridor pilote « Bus rapide transit » dans la Ville de Douala est constitué par un ensemble de textes législatifs couvrant plusieurs domaines. L'ensemble des textes mentionnés ci-dessous (tableau 10) sont appliqués au présent projet.

Tableau 10 : Synthèse des textes législatifs et règlementaires

Dispositions législatives applicables au projet	Aspects pertinents à prendre en compte par les parties prenantes
Loi N°96/012 du 05 août 1996 portant loi-cadre relative à la gestion de l'environnement	Les principes fondamentaux devant guider la gestion rationnelle de l'environnement et des ressources naturelles,
La Loi N° 85/009 du 04 Juillet 1985 relative à l'expropriation pour cause d'utilité publique et aux modalités d'indemnisation	Les parties prenantes au Projet doivent si référer pour une indemnisation juste et équitable des personnes affectées,
La Loi N°2004/018 du 22 juillet 2004 fixant les règles applicables aux communes	Cette loi délimite les domaines de compétences des communes et celles de l'Etat,
La Loi N°2004/003 du 23 avril 2004 régissant l'urbanisme au Cameroun	Le Projet se déroulera en milieu urbain. Le droit de l'urbanisme sera sollicité,
La Loi N°96/67 du 08 avril 1996 portant protection du patrimoine routier	Le texte protège juridiquement le patrimoine foncier de l'Etat,
Ordonnance N°74-1 du 6 Juillet 1974 fixant le régime foncier	Ce texte fait la classification du domaine du domaine foncier,
La Loi N° 98/005 du 14 avril 1998 portant régime de l'eau et ses décrets d'application (2001/162 ; 2001/163 ; 2001/216 ; 2005/493)	Elle fixe le cadre juridique de l'eau et les dispositions relatives à sa sauvegarde, sa gestion et à la protection de la santé publique,
La Loi N° 64/LF/23 du 13 novembre 1964 portant protection de la santé publique	La santé publique doit être protégée pendant toutes les phases du projet,
La Loi 98/015 du 14 juillet relative aux établissements classés dangereux, insalubres et incommodes	Les chantiers de construction sont considérés dans la nomenclature comme des établissements classés,
Décret 0171/2013/PM du 13 février 2013 fixant les modalités de réalisation de l'étude d'impact environnemental et social	Respecter toutes les prescriptions réglementaires pour la réalisation de l'EIES,
Le Décret N°99/818/PM du 09 novembre 1999 fixant les modalités d'implantation et d'exploitation des établissements classés dangereux, insalubres ou incommodes	Les chantiers de construction de route sont des établissements classés dangereux, insalubres ou incommodes,
Le Décret N° 2001/165/PM du 08 mai 2001 précisant les modalités de protection des eaux de surface et des eaux souterraines contre la pollution (autorisation de déversement des eaux usées	Lors des travaux de construction les eaux de surface et les eaux souterraines seront très sollicitées. Leur utilisation devra tenir compte de la réglementation,
Le Décret N°2003/418/PM du 25 Février 2003 fixant les tarifs des indemnités à allouer au propriétaire victime de destruction pour cause d'utilité publique de cultures et d'arbres cultivés	Les victimes de destruction pour cause d'utilité publique devront être indemnisées,

Dispositions législatives applicables au projet	Aspects pertinents à prendre en compte par les parties prenantes
Le Décret n°2014/0521/PM du 19 mars 2014 portant règlementation des interventions en matière de voirie et réseaux divers en milieu urbain.	La programmation de tout Projet de voirie et réseaux divers doit respecter les prescriptions des documents de la planification urbaine,
Le Décret n°74/199 du 14 mars 1974 portant réglementation des opérations d'inhumation, d'exhumation et de transfert de corps	Toute exhumation de corps est soumise après avis des services de santé compétents à une autorisation préalable du Préfet du département du lieu d'inhumation provisoire. Sauf motif d'ordre public, la demande d'exhumation doit être faite par le plus proche parent du défunt ou par la justice dans le cadre d'une enquête judiciaire,
Le Décret N°2009/410 du 10 décembre 2009 portant création, organisation et fonctionnement de l'Observatoire national sur les changements climatiques.	Le Projet émettra des GES en phase de construction et d'exploitation
L'Arrêté N°0832/Y.15.1/MINDUH/D000 du 20 Novembre 1987 fixant les bases de calcul de la valeur vénale des constructions frappées d'expropriation pour cause d'utilité publique	La valeur vénale des constructions frappées d'expropriation pour cause d'utilité publique doit constituer la base de l'évaluation des constructions, mais ne devra pas être dépréciée,
L'Arrêté N°001/MINEPDED du 02 février 2016, fixant les catégories d'opérations dont la réalisation est soumise à une étude d'impact environnemental.	Selon l'article 4 du dit arrêté, la construction et la réhabilitation des routes et autoroutes est soumise à l'étude d'impact environnemental,
L'Instruction N°000005/I/Y.2.5/MINDAF/D220 du 29 Septembre 2005 portant rappel des règles de base sur la mise en œuvre du régime de l'expropriation pour cause d'utilité publique	Cette instruction doit s'appliquer aux personnes affectées par le projet,
Décret n° 93/577 du 15 juillet 1993 fixant les conditions d'emploi des travailleurs temporaires, occasionnels ou saisonniers	Ce décret sera pris en compte dans le cadre du présent projet car il met l'accent sur certains aspects clés du droit du travailleur. Selon l'Article 5 alinéa 2 de ce décret, Nul ne peut être considéré comme travailleur temporaire ou occasionnel s'il a effectivement été au service de la même entreprise ou d'un employeur pendant une période de plus de trois (3) mois consécutifs.
Loi n°92-007 du 14 août 1992 portant Code du Travail	Le Code du travail dispose en son Article 86 qu'aucun enfant ne doit être employé dans une entreprise, même comme apprenti, avant l'âge de 14 (quatorze) ans, sauf dérogation expresse accordée par arrêté du ministre chargé du Travail, compte tenu des circonstances locales et des tâches qui peuvent leur être demandées.
Décret N° 2015/0010/ PM du 09 janvier 2015 fixant les modalités d'exercice de certaines compétences transférées par l'Etat aux communes en matière de réinsertion sociale	Ce décret fixe les modalités suivant lesquelles les communes exercent à compter de l'exercice budgétaire 2014, certaines compétences transférées par l'Etat en matière sociale. Les compétences notamment la participation à l'entretien et à la gestion des centres de promotion et de réinsertion sociale et l'assistance aux établissements sociaux. Les Articles 4 et 5 du présent décret présentent de façon explicite ce que l'on entend par centre de promotion et de réinsertion sociale et aussi mettent l'accent sur les établissements concernés par ce décret.
Décret N° 2012/0882/ PM du 27 mars 2012 fixant les modalités d'exercice de certaines compétences transférées par l'Etat aux communes en matière d'environnement	En présentant déjà dans le premier article son champs d'action (l'élaboration des plans d'action pour l'environnement et la lutte contre l'insalubrité, les pollutions et les nuisances), ce décret énumère

Dispositions législatives applicables au projet	Aspects pertinents à prendre en compte par les parties prenantes
	clairement la responsabilité des communes en matière d'environnement selon les compétences que le pouvoir central qu'est l'Etat leur transmet. Ces communes ont la responsabilité d'élaborer et de mettre en œuvre la politique nationale en matière d'environnement et de développement durable ; la détermination des conditions et les modalités techniques de lutte contre la désertification et de restauration des terres dégradées, la lutte contre l'insalubrité etc. Les articles 6, 7, 8, 9, 10 et 11 ressortent de façon précise, la responsabilité des communes s'agissant de la lutte contre l'insalubrité, les pollutions et les nuisances. L'Etat transfère également des ressources nécessaires correspondantes aux compétences transférées aux communes.
Loi 2019/024 Du 24 Décembre 2019 Portant Code Général Des Collectivités Territoriales Décentralisées	Cette loi définit le cadre juridique général de la décentralisation territoriale ; le statut des élus locaux ; les règles d'organisation et de fonctionnement des Collectivités Territoriale ; le régime spécifique applicable à certaines Collectivités Territoriales ; le régime financier des Collectivités Territoriales.

4.3. Cadre institutionnel de l'évaluation environnementale et sociale

4.3.1. Pour l'évaluation environnementale

La gestion de l'environnement faisant appel à des compétences transversales, le gouvernement a institué un Comité Interministériel de l'Environnement (CIE) créé par le Décret N°2001/718/PM du 3 septembre 2001 portant sur son organisation.

Le CIE a pour mission d'assister le gouvernement dans l'élaboration, la coordination, l'exécution et le contrôle des politiques nationales d'environnement et de développement durable.

A ce titre, il :

- veille au respect et à la prise en compte des considérations environnementales, notamment dans la conception et la mise en œuvre des Plans et Programmes économiques, énergétiques et fonciers ;
- approuve le rapport biannuel sur l'état de l'environnement établi par l'administration en charge de l'environnement ;
- coordonne et oriente l'actualisation du plan national de gestion de l'environnement ;
- assiste le gouvernement dans la prévention et la gestion des situations d'urgence ou de crise pouvant constituer des menaces graves pour l'environnement ou pouvant résulter de sa dégradation ;
- émet un avis sur toute étude d'impact sur l'environnement.

Le comité interministériel de l'environnement, opérationnel depuis 2001, est composé des représentants de Départements Ministériels directement concernés par les questions environnementales, notamment : le **MINEPDED, MINFOF, MINADER, MINEPIA, MINEE, MINEPAT, MINRESI, MINSANTE, MINAT, MINDDEVEL MINAT, MINTOUL, MINHDU, MINTP, MINT, MINDEF, MINPMEESA, MINAS, MINPROFF** et **MINDCAF**. Le Président peut, en outre, faire appel à toute personne, en raison de ses compétences sur les points inscrits à l'ordre du jour, pour participer aux travaux du comité.

Bien que la plupart des ministères aient quelque chose à voir avec l'environnement à des degrés divers, certains ont des compétences notoires dans le domaine et peuvent jouer un rôle dans ce Projet.

Il s'agit du :

- **Ministère de l'Environnement, de la Protection de la Nature et du Développement Durable (MINEPDED)** qui approuvera l'étude d'impact environnemental, délivrera le certificat de conformité Environnementale et sera responsable de la surveillance administrative de la mise en œuvre effective du PGES inclus dans l'EIES ;
- **Ministère de l'Habitat et du Développement Urbain (MINHDU)** qui sera en charge du respect des normes en matière d'hygiène et de salubrité, d'enlèvement et/ou de traitement des ordures ménagères ;
- **Cellule de Préparation du PMUD, Tutelle du Projet,** donc chargée de la supervision générale, mise à disposition des fonds et appui-conseil aux municipalités ;
- **Communauté Urbaine de Douala (CUD), Maître d'ouvrage délégué du Projet**, sera chargée de la mise en œuvre et du suivi du PGES du Projet, à travers la CPP ;
- **Observatoire National sur les Changements Climatiques (ONACC),** qui a pour mission de suivre et d'évaluer les impacts socio-économiques et environnementaux, des mesures de prévention, d'atténuation et/ou d'adaptation aux effets néfastes et risques liés aux changements climatiques ;
- **Ministère de la Santé (MINSANTE) (IST-VIH-SIDA-COVID 19)** qui doit donner les agréments aux OSC de sensibilisation ;
- **Ministère de l'Administration Territoriale (MINAT)** qui conduit les opérations des CCE en tant que président et qui constitue la tutelle des CTD qui paient en principe les frais de fonctionnement des C.C.E et les indemnisations ;
- **Ministère de la Décentralisation et du Developpement Local (MINDDEVEL) ;**
- **Ministère des Affaires Sociales (MINAS)** qui va se pencher sur les questions sociales et du genre ;
- **Ministère de la Promotion de la Femme et de la Famille (MINPROFF).**

Sur le plan sectoriel, le Ministère de l'Environnement, de la Protection de la Nature et du Développement Durable est responsable des évaluations environnementales. Celui-ci comprend en son sein la Sous-Direction des évaluations environnementales, composée de deux services :

- un service des études d'impact environnemental et social ;
- un service des audits environnementaux et sociaux.

La Sous-Direction des évaluations environnementales a pour principales missions :

l'élaboration des canevas-types des TDR d'études d'impact et d'audits environnementaux en relation avec les administrations concernées :

- la préparation des rapports techniques sur les termes de référence proposés par les promoteurs de projets ;
- l'examen de la recevabilité des rapports d'EIES et d'audits environnementaux sur la base de leur consistance technique ;
- l'évaluation des mesures proposées dans le plan de gestion environnementale et sociale ;

- la préparation des rapports sur la compatibilité des projets avec les exigences de la protection de l'environnement ;
- la planification et la conduite des audiences publiques ;
- le suivi et l'évaluation de la mise en œuvre des plans de gestion environnementale et sociale l'exploitation de leurs résultats.

Au niveau national, la surveillance environnementale est faite au niveau de la Sous-direction des Plans de Gestion Environnementale et de la Brigade des Inspections Environnementales. Cette surveillance est réalisée sur toute l'étendue du territoire national.

La Sous-direction des Plans de gestion environnementale et sociale et la Brigade des inspections environnementales disposent des cadres qualifiés et compétents pour la surveillance Environnementale qui ont un profil d'Environnementaliste (Bac+3 au moins). Ces structures suivent la mise en œuvre des Plans de Gestion Environnementale et Sociale (PGES) issus des rapports d'EIES.

La sous-direction des Plans de Gestion Environnemental et la Brigade des Inspections Environnementales disposent des démembrements au niveau régional et départemental où certaines opérations de surveillance des PGES sont réalisées ; et à l'issue de celles-ci, des Procès-verbaux sont dressés et archivés pour servir de pièces justificatives dans le cadre des contentieux.

Dans la région du Littoral, le MINEPDED est représenté par la Délégation Régionale de l'Environnement, de la protection de la nature et du Développement Durable basée à Douala. Elle abrite les démembrements des services ci-haut cités et dispose des cadres qualifiés et compétents pour la surveillance Environnementale, notamment de niveau Bac+3 en Environnement et de niveau Cadre contractuel d'administration. Au niveau régional au MINEPDED, les PGES sont suivis par le service de suivi des Plans de Gestion.

Au niveau départemental au MINEPDED, les PGES sont suivis par le Bureau des inspections et des évaluations environnementales.

Les responsables de ces services ont le profil d'Environnementaliste ou de Cadre contractuel d'administration. Certains disposent des kits de surveillance, mais dans l'ensemble, les équipements adéquats sont rares.

Au niveau communal, en dehors du pouvoir récemment conféré aux Magistrats Municipaux de délivrer les NIE sous la supervision technique du Délégué Départemental du MINEPDED d'une part, et l'existence dans l'organigramme de la CUD, d'une Direction de l'Environnement, de la Santé et du Cadre de Vie (DESCV), qui dispose en son sein d'une Sous-direction en charge des Etudes et de la Protection de l'Environnement dont le Service des Etudes Environnementales des Projets de Développement Urbain à pour mission d'assurer la mise en œuvre et le suivi des outils de planification environnementale. Aussi, une Brigade Municipale de l'Environnement, composée d'inspecteur et contrôleur environnentaux assermentés est en cours de création à la CUD.

- ***Le Ministère de l'Habitat et du Développement Urbain***

Le MINHDU est la principale administration concernée par la mise en œuvre du Projet BRT dont il assure d'ailleurs la tutelle fudiciaire. Responsable de la politique du gouvernement en matière d'habitat et du développement urbain et principal interlocuteur de la Banque mondiale, il aura la charge de coordonner l'ensemble des activités et des réalisations qui devront être effectuées dans le cadre de la mise en œuvre du Projet, en droite ligne de la politique gouvernementale d'aménagement des espaces urbains et d'amélioration de l'accès des populations aux services urbains. C'est de son budget d`investissement public et du doigté de ses personnels de terrain (membres de la CCE) que dépend en grande partie le succès du processus de réinstallation.

- ***Le Ministère des Domaines, du Cadastre et des Affaires Foncières***

La mise en œuvre du corridor pilote de « Bus Rapid Transit » dans la Ville de Douala pourrait entraîner dans le cadre de la réalisation des infrastructures, des déplacements de populations. Ces déplacements déclencheront le processus de réinstallation qui englobe l`expropriation, l`indemnisation et le recasement, qui sont du ressort du MINDCAF. De ce point de vue, ce ministère constituera un acteur important de la mise en œuvre du Projet. Dans le même sens, les réserves foncières pourraient être mobilisées par le MINDCAF au niveau des Collectivités Territoriales Décentralisées, pour le recasement des personnes affectées

- ***La Commission de Constat et d'Evaluation (CCE) des biens***

La composition et les missions de cette commission doivent être conformes aux dispositions de la DUP.

- ***Les Chefferies traditionnelles***

Auxiliaires de l'administration dans leurs circonscriptions, c'est aux chefs traditionnels qu'incombera le rôle de facilitateur notamment à travers la mobilisation des populations lors des concertations relatives au choix des infrastructures à réaliser par commune, mais aussi dans le cadre du suivi de leur réalisation et de leur mise en service. Les chefferies traditionnelles auront aussi un rôle à jouer dans la sensibilisation des populations et dans leur participation au processus de réinstallation.

- ***Les populations***

Pour une bonne adhésion et une appropriation effective du Projet par les populations, elles seront appelées à :

- aider à l'examen sur les plans social et environnemental des composantes ;
- assister les autres acteurs dans :
  - la planification des réunions pour s'assurer que les populations sont informées du type d'investissements, de leurs droits, des options relatives aux compensations ;
  - l'identification et l'évaluation des biens affectés ;
  - la planification des réunions de validation des PAR ;
  - la négociation d'acquisitions des terres ;
  - le suivi de la mise en œuvre des mesures compensatoires.

- ***La Commission administrative de conciliation***

Cet Organe composé des autorités traditionnelles et des notabilités désignées par les populations interviendra dans le règlement à l'amiable des requêtes générées par la réinstallation. Le processus pour recevoir, adresser et résoudre les plaintes par la Commission sera joint au plan de communication sociale préparé pour le Projet avant le début de sa mise en œuvre.

4.4. Exigences environnementales et sociales de la Banque Mondiale et des directives du GBM en matière d'environnement, de santé et de sécurité (EHS) applicables au Projet BRT

4.4.1. Analyse des exigences des Politiques de sauvegarde de la Banque Mondiale

Les politiques opérationnelles de la Banque ont pour but d'aider les Emprunteurs à gérer les risques et les effets d'un projet, et à améliorer leur performance du point de vue environnemental et social en appliquant une approche fondée sur les risques et les résultats. Les résultats attendus du projet sont décrits dans les objectifs de chaque politique, puis

suivent des dispositions spécifiques que doivent prendre les Emprunteurs pour réaliser ces objectifs par des moyens tenant compte de la nature et l'envergure du projet et proportionnés aux risques et effets environnementaux et sociaux.

La Banque Mondiale dispose de dix (10) politiques opérationnelles de sauvegarde environnementale et sociale qui encadrent les projets et programmes financés entièrement ou partiellement sur les ressources de la Banque mondiale. La mise en œuvre du présent projet va déclencher quatres (04) politiques de sauvegarde de la Banque mondiale. Il s'agit (i) PO 4.01« Evaluation Environnementale » ; (ii) PO 4.04 « Habitats Naturels » (iii) PO 4.11 « Ressources culturelles physiques » et (iv) PO 4.12 « Réinstallation Involontaire ».

Outre ces politiques, le présent CGES est conforme à la PO 17.50 d'autant plus qu'il fera l'objet de publication tant au Cameroun et précisément dans la zone d'intervention du projet que sur le site web de la Banque Mondiale. Le projet est classé dans la catégorie « A » des projets financés par la Banque Mondiale, projets dont les impacts environnementaux et sociaux sont jugés modérés.

Le tableau 11 présente les exigences des politiques de sauvegarde environnementale et sociale déclenchées par le Projet et les dispositions nationales pertinentes. Cette analyse vise à identifier les insuffisances au niveau de la législation nationale afin de faire des recommandations visant à satisfaire les exigences des politiques opérationnelles applicables au projet.

Tableau 11 : Comparaison entre la législation nationale et la politique de sauvegarde environnementale de la Banque Mondiale

Politiques de la Banque déclenchées par le projet	Exigences de la politique	Dispositions nationales pertinentes	Observations/ Recommandations
PO 4.01« Evaluation Environnementale »	**Évaluation environnementale et Sociales** L'OP 4.01 est déclenchée si un projet va probablement connaître des risques et des impacts environnementaux potentiellement négatifs dans sa zone d'influence.	Loi 96/12 du 5 août 1996 portant Loi-cadre relative à la gestion de l'environnement impose une EIES à tout projet susceptible de porter atteinte à l'environnement.	Conformité entre l'OP 4.01 et la législation nationale
	Examen environnemental **préalable** L'OP 4.01 classifie les projets comme suit : - Catégorie A : impact négatif majeur certain - Catégorie B : impact négatif potentiel - Catégorie C : impact négatif non significatif.	Arrêté N°00001/MINEPDED du 08 février 2016 fixant les différentes catégories d'opérations dont la réalisation est soumise à une évaluation environnementale stratégique ou à une étude d'impact environnemental e social suit ; - EIES détaillée : impact négatif majeur certain - EIES sommaire : impact négatif potentiel - NIE : impact négatif non significatif	Conformité entre l'OP 4.01 et la législation nationale - La catégorie A correspondant à l'EIES détaillée - La catégorie B correspondant à l'EIES sommaire - La catégorie C à une Notice d'impact environnemental
	Participation publique : L'OP 4.01 dispose que pour tous les projets de Catégorie A et B, les groupes affectés par le projet et les ONG locales sont consultés sur les aspects environnementaux du projet, et tient compte de leurs points de vue. Pour les projets de catégorie A, ces groupes sont consultés au moins à deux reprises : a) peu de temps après l'examen environnemental préalable et avant la finalisation des termes de référence de l'EIE ; et b) une fois établi le projet de rapport d'EIE. Par ailleurs, ces groupes sont consultés tout au long de l'exécution du projet, en tant que de besoin.	La Loi dispose également sur la tenue de consultations pour toutes les catégories d'évaluation environnementale ; à cela s'ajoutent les audiences publiques pour les EIES détaillées	Conformité entre l'OP 4.01 et la législation nationale
	Diffusion d'information L'OP 4.01 dispose (voir Annexe 11.4) de rendre disponible le projet d'EIE (pour les projets de la	La loi dispose également sur la diffusion des rapports de l'EIES	Conformité entre l'OP 4.01 et la législation nationale

Politiques de la Banque déclenchées par le projet	Exigences de la politique	Dispositions nationales pertinentes	Observations/ Recommandations
	catégorie A) ou tout rapport EIE séparé (pour les projets de la catégorie B) dans le pays et dans la langue locale à une place publique accessible aux groupes affectés par le projet et aux ONG locales avant l'évaluation. En plus, la Banque mondiale diffusera les rapports appropriés à Info-shop		
PO 4.04 « Habitats Naturels	Cette politique de la BM n'autorise pas le financement de projets dégradant ou convertissant des habitats critiques. Les sites naturels présentent un intérêt particulier et sont importants pour la préservation de la diversité biologique ou à cause de leurs fonctions écologiques. Les habitats naturels méritent une attention particulière lors de la réalisation des études spécifiques	**La loi N° 94/01 du 20 janvier 1994 portant régime des forêts, de la faune et de la pêche** : Cette loi et ses textes d'application fixent les conditions d'une gestion intégrée en assurant la conservation et l'utilisation durables des ressources et des divers écosystèmes. Elle spécifie sur le plan environnemental, en son article 16, alinéa 2 que «la mise en œuvre de tout projet de développement susceptible d'entraîner des perturbations en milieu *forestier ou aquatique* est subordonnée à une étude préalable d'impact sur l'environnement ». Elle exige une gestion intégrée, soutenue et durable des ressources forestières, fauniques et halieutiques.	La loi nationale satisfait cette disposition de la PO 4.04.
PO 4.11 « Ressources culturelles physiques »	La PO 4.11 dispose de promouvoir un développement qui prend ses racines dans les valeurs fondamentales du patrimoine et la diversité des expressions culturelles ; de sauvegarder et promouvoir ce patrimoine et cette diversité afin de forger une dynamique de connaissance et de compréhension, de respect mutuel et de tolérance, facteurs de paix ; d'intégrer les objectifs de la politique culturelle dans les priorités de la stratégie nationale de développement et de la lutte contre la pauvreté ; de renforcer le dialogue interculturel et une coopération cultuelle fondée sur des principes d'égalité et de partage pour un enrichissement	La **°2013/003 du 18 avril 2013 régissant le patrimoine culturel au Cameroun** traduit la volonté du Gouvernement de mieux canaliser les efforts des pouvoirs publics et des populations pour préserver et faire rayonner le patrimoine et les expressions culturelles du pays. Les articles 43 et 44 et cette loi vont plus en détail en ce qui concerne les découvertes archéologiques. **Article 43** : Tous les travaux d'aménagement, d'extraction, d'exploitation ou de construction dans le cadre de grands chantiers ou de projets structurants doivent préalablement faire l'objet de diagnostics, prospection et de sondages archéologiques.	La loi nationale satisfait cette exigence de la PO4.11 de la BM.

Politiques de la Banque déclenchées par le projet	Exigences de la politique	Dispositions nationales pertinentes	Observations/ Recommandations
	mutuel.	**Article 44** : (1) Nul ne peut effectuer des sondages ou des fouilles terrestres ou subaquatiques, dans le but de mettre au jour des biens culturels intéressant la préhistoire, l'archéologie, la paléontologie, ou d'autres branches des sciences historiques, humaines ou naturelles en général, sans en avoir obtenu préalablement l'autorisation conjointe des ministres en charge de la recherche scientifique et du patrimoine culturel. (2) : La délivrance d'une autorisation de recherche archéologique aux institutions scientifiques et chercheurs étrangers est subordonnée à l'épreuve de l'association des institutions scientifiques et chercheurs nationaux aux travaux. (3) : Seuls peuvent être autorisés à effectuer des recherches archéologiques, les institutions scientifiques ou des chercheurs agréés dont les compétences sont reconnues et qui disposent des moyens financiers nécessaires. (4) : Les conditions d'autorisation de recherche archéologique, ainsi que les droits ou obligations de l'archéologue sont déterminés par arrêté conjoint des ministres chargés de la recherche scientifique et du patrimoine culturel.	
PO 4.12 « Réinstallation Involontaire »	**Principe général** Compensations en cas de réinstallation involontaire	Indemnisation en cas de réinstallation involontaire (Loi n° 85/009 du 04/07/1985)	Principe similaire de rétablissement dans les droits
	Assistance aux déplacés Assistance multiforme aux déplacés pour s'assurer que leur moyens d'existences sont au même niveau ou mieux qu'avant le projet.	La loi nationale ne prévoit aucune disposition	Appliquer les dispositions de la BM
	Taux de compensation	A la valeur nette actuelle du bien (le taux tient	Appliquer les dispositions de

Politiques de la Banque déclenchées par le projet	Exigences de la politique	Dispositions nationales pertinentes	Observations/ Recommandations
	La Politique OP 4.12 ne prescrit pas de taux. Elle recommande la compensation à la valeur de remplacement des actifs mis en cause	compte de l'état de dépréciation pour le bâti) (Décret n° 832/4151/MINUH/D000 du 20/11/1987)	la Banque car elle fait clairement référence a « la valeur de remplacement »
	Terres - Valeur au prix dominant du marché + frais pour le transfert du titre, etc. - Compensation en nature (terre contre terre) est préférable	Le taux est plafonné à celui dégagé du coût historique de l'immeuble (Loi 85/ 009 du 4 juillet 1985)	Appliquer les dispositions de la BM en ce qui concerne la valeur du prix dominant du marché
	Cultures Cout de remplacement prenant en compte : - Espèce d'arbres /culture - Age (productivité), - Prix des produits en haute saison (au meilleur coût)	Selon les types de cultures Barèmes officiels (taux figés) (Décret n° 2003/418/PM du 25/02/2003)	Les deux sont d'accord sur la nature des espèces. Mais les taux prévus par la loi sont figés et ne tiennent pas compte des coûts des produits en haute saison (ou d'inflation). Les prix en haute saison (les meilleurs prix doivent être payés)
	Bâti Coût de remplacement prenant en compte : - Le coût des matériaux de Construction - Le coût de la main d'œuvre - Le cout de déplacer la famille	Barèmes officiels en m^2, établis en fonction de : i) La classification (six catégories), ii) Age (taux de vétusté), iii) dimensions et superficie Taux réévalué à 7,5% / an jusqu'en 1990 Pas d'indemnisation pour les immeubles vétustes, ou menaçant ruine, ou construits en enfreignant la règlementation (Loi 85/009 du 04/07/1985 ; art.10, Al.3)	Appliquer les dispositions de la Banque mondiale
	Éligibilité Occupants illégaux du domaine privé de l'État. (Occupants sans aucun droit de propriété) Propriétaires légaux des terrains	(Loi 85/009 du 04/07/1985 ; art.9) **Art. 9**. L'indemnisation des terrains nus et non viabilisés est faite selon les modalités ci-après : 1- Lorsqu'il s'agit d'un terrain résultant d'une détention coutumière ayant donné lieu à l'obtention d'un titre foncier, l'indemnité ne peut dépasser le taux minimum officiel des terrains	Se conformer à la réglementation de la Banque Mondiale qui permet une assistance pour les occupants illégaux non éligible par la réglementation nationale (pas

Politiques de la Banque déclenchées par le projet	Exigences de la politique	Dispositions nationales pertinentes	Observations/ Recommandations
	Propriétaires du terrain coutumier	domaniaux non viabilisée de la localité de situation du titre foncier. 2- Lorsqu'il s'agit d'un terrain résultant d'une transaction normale de droit commun ou d'une acquisition des terrains domaniaux, l'indemnité due égale au prix d'achat, majoré des divers d'acquisition.	d'indemnisation pour la terre, seulement pour leurs biens perdus et les couts de réinstallation) Combiner les deux dispositions pour les PAP des autres catégories
	Paiement des indemnisations Avant la réinstallation	Avant la réinstallation	Se conformer à la réglementation nationale
	Groupes vulnérables La PO 4.12 recommande une attention particulière à porter aux groupes vulnérables au sein des populations déplacées, notamment les personnes vivant en deçà du seuil de pauvreté, les personnes vivant avec un handicap sévère, les travailleurs sans terre, les femmes et les enfants, les personnes âgées, les minorités ethniques, etc.	(Loi 85/009 du 04/07/1985 ; art.13) **Art. 13**. Les tuteurs et représentants légaux des incapables ou interdits expropriés, peuvent être habilités par ordonnance du Président du Tribunal, à accepter l'indemnité offerte par l'Administration.	Appliquer les dispositions de la BM
	Consultation La PO stipule que la consultation publique se fasse avant le déplacement	Prévue par la loi (Décret 87/1872 du 18/12/1987 ; art.9)	Combiner les deux dispositions. La réglementation nationale donne la possibilité aux PAP de choisir entre l'indemnisation en numéraire ou en nature. Aussi la Loi N° 85/0009 du 04 juillet 1985 dans son article 8

4.4.2. Directives environnementales, sanitaires et sécuritaires (Directives ESS) du groupe de la banque mondiale applicables au projet

4.4.2.1. Directives environnementales, sanitaires et securitaires : eaux usées et qualité des eaux ambiantes

Ces directives s'appliquent au projet d'autant plus que celui-ci est susceptible, dans le cadre des activités de construction (terrassement, nivellement, l'exécution des ouvrages de drainage, la mauvaise gestion des déchets) de produire une quantité non négligeable d'eaux usées qui, rejetée dans l'environnement sans traitement préalable, peut être source de pollution des matrices eau et sol. Ces directives fournissent des informations sur des techniques couramment utilisées pour la gestion des eaux usées, la réalisation d'économies d'eau et la réutilisation de l'eau, dans de nombreuses branches d'activité.

4.4.2.2. Directives environnementales, sanitaires et sécuritaires : gestion des déchets

Dans le cadre du présent projet, les activités de construction (terrassement, nivellement, l'exploitation des zones d'emprunts, l'exécution des ouvrages de drainage, la mauvaise gestion des déchets) produiront ou contribueront à produire, de la phase de préparation à la phase de démantèlement en passant par l'exécution du projet, des déchets dangereux et non dangereux dont il faut assurer la gestion écologique, conformes aux dites directives environnementales, sanitaires et sécuritaires.

En effet, les activités de construction, le respect des mesures barrières au COVID-19 à travers le port des masques et autres EPI, le lavage des mains à l'eau et au savon et le traitement des locaux des bases vie concourent à l'augmentation de la production des déchets solides et liquides pour lesquels un plan de gestion sera élaboré.

4.4.2.3. Directives environnementales, sanitaires et sécuritaires : hygiène et sécurité au travail

La mise en œuvre des activités commande l'établissement de conseils et d'exemples de précautions raisonnables relativement à la gestion des principaux risques de tous genres pour la santé et la sécurité au travail, aussi bien dans la phase opérationnelle du projet que dans sa phase de préparation, de construction et de démantèlement. Les présentes directives s'appliquent au projet pour lequel l'ensemble des parties prenantes surtout opérationnelles, sont tenues de prendre toutes les précautions raisonnables pour assurer la protection de la santé et la sécurité des travailleurs.

4.4.2.4. Directives environnementales, sanitaires et sécuritaires : santé et sécurité de la population

Les activités du projet s'inscrivent dans le cadre de la réalisation du corridor BRT dans la Ville de Douala. Elles touchent les aspects liés à la sécurité structurelle des constructions, à la sécurité de la circulation, au transport des matériaux de construction, etc., à la prévention des maladies surtout transmissibles. De ce fait, les présentes directives s'appliquent au projet.

4.4.2.5. Directives environnementales, sanitaires et sécuritaires : construction et fermeture

Ces directives présentent des recommandations supplémentaires sur la prévention et la maitrise des impacts sur la santé et la sécurité de la population qui peuvent se produire lors du lancement d'un nouveau projet, à la fin du cycle d'un projet, ou par suite de l'expansion ou de la modification des installations d'un projet en cours. Ces directives s'appliquent au projet.

V. RISQUES ENVIRONNEMENTAUX ET SOCIAUX POTENTIELS ET MESURES D'ATTENUATION PROPOSEES

Cette section donne en fonction des composantes du projet les risques environnementaux et sociaux potentiels positifs et négatifs, en rapport avec les activités envisagées. Au stade actuel de formulation du projet, il n'est pas possible d'identifier et d'évaluer de manière précise tous les impacts susceptibles d'être générés par le projet. Ainsi, les évaluations environnementales et sociales prévues permettront de mieux dégager les impacts liés au projet et sous projets.

5.1. Sources potentielles de risques et types d'impacts

Les sources potentielles d'impacts concernent les activités resumées dans le tableau 12 ci après :

Tableau 12 : Sources d'impacts

Composantes / Sous-composantes	Activités
Composante 1 : Appui au renforcement institutionnel et à la professionnalisation des opérateurs de transport public existants	
	Assistance technique à l'appui de la réforme institutionnelle pour la mise en place de l'institution de régulation appropriée, l'appui et le renforcement des capacités de la CUD
	Assistance technique en vue d'améliorer le cadre réglementaire des transports, notamment la procédure de délivrance des licences, les taxes et les permis
	Campagnes de sensibilisation et de communication pour assurer l'adhésion des usagers des transports
	Assistance technique pour restructurer le réseau d'autobus et améliorer les liaisons de rabattement sur le réseau de transport public de masse
	Appui à la conception et à la mise en œuvre de la première phase du renouvellement du parc de transport urbain
Composante 3 : Développement axé sur le transit autour du système de BRT	
Sous- composante 3.1: Amélioration des routes et des infrastructures non motorisées le long des itinéraires de rabattement	Réhabilitation des infrastructures routières le long de certains itinéraires de rabattement, y compris l'éclairage public, l'assainissement, le réseau d'eau potable, le drainage et la gestion du trafic
	Identification d'une artère piétonnière clé pour compléter un réseau de trottoirs sur des routes de desserte sélectionnées
	Amélioration et création d'espaces réservés aux piétons et aux bicyclettes en tant que mode de transport, en accordant une attention particulière à la sécurité, à la qualité de vie, à l'accessibilité et au plaisir le long de certaines routes de desserte
	Amélioration et fourniture de mobilier urbain pour les transports publics
Sous- composante 3.2: Stratégie de développement du corridor et amélioration de l'espace public autour des stations BRT	Préparation d'une stratégie de développement de corridor pour le corridor BRT et ses stations
	Préparation de plans d'aménagement des espaces publics autour d'une ou deux stations BRT sélectionnées
	Conception, construction et supervision des investissements pilotes autour des stations BRT (mobilier urbain et protections solaires, eau et électricité, toilettes publiques et installations sanitaires, kiosques, marchés et autres infrastructures du commerce, entrepôts, abris, éclairage public, aménagements paysagers, art communautaire, collecte des déchets, trottoirs et passages piétons, réhabilitation des installations publiques existantes et des infrastructures urbaines)

Composantes / Sous-composantes	Activités
	Appui à l'organisation de vendeurs de rue/vendeurs informels autour des gares du BRT
	Assistance technique pour améliorer la gestion des commerçants de rue et concevoir des structures tarifaires adaptées aux activités économiques autour des gares BRT
Composante 4 : Gestion du projet et renforcement des capacités	
	Mise en œuvre et suivi du projet
	Renforcement des capacités et d'assistance technique

5.2. Impacts environnementaux et sociaux positifs potentiels

Les réalisations prévues dans le cadre du projet vont engendrer des impacts positifs comme l'indique le tableau 13.

Tableau 13 : Analyse des impacts environnementaux et sociaux positifs potentiels

Composantes /Sous-composantes	Impacts Positifs	Mesures d'optimisation
Composante 1 : Renforcement institutionnel et professionnalisation des opérateurs de transport public existants	- Création d'emplois ; - Renouvellement de la flotte - Mise en œuvre social des programmes adaptés de formation et de professionnalisation des opérateurs - Meilleure gestion de la nouvelle flotte	- A compétence égale, accorder la priorité à la main d'œuvre locale - Respecter les normes en matière de mise en place de la flotte (caractéristiques et coûts des véhicules) - Prioriser les opérateurs locaux lors des programmes de formation
Composante 3 : Développement axé sur le transit autour du système de transport de masse		
Sous- composante 3.1: Amélioration des routes et des infrastructures non motorisées le long des itinéraires de rabattement	- Création d'emplois et réduction de la pauvreté ; - Développement des activités commerciales (les activités de restauration et de petits commerces installés) - Réduction de l'occupation anarchique du corridor causant beaucoup de nuisances aux usagers et aux populations riveraines - Réduction des accidents - Modernisation des infrastructures de transport - Amélioration de la fluidité de la circulation dans la Ville de Douala - Meilleur accès aux infrastructures adaptées pour les véhicules de type bus : zones d'embarquement / débarquement, zones de connexion avec d'autres modes - Commodité du transport et amélioration de l'accessibilité aux différents services et réduction du coût de transport - Diminution du coût d'entretien des véhicules (bus) - Développement socio-économique local de la Ville de Douala	- A compétence égale, accorder la priorité à la main d'œuvre locale - Respet du quorum des commerçants avant le démarrage des sensibilisations - Veiller à l'entretien des infrastructures de transport - Développer une approche participative et une implication des populations riveraines des corridors - Suivre rigoureusement le PMPP - Respect du quorum des conducteurs avant le démarrage des sensibilisations - Veiller à l'entretien cyclique des infrastructures de transport -
Sous- composante 3.2: Stratégie de développement du corridor et amélioration de l'espace public autour des stations BRT		
Composante 4 :	- Création d'emplois ;	- A compétence égale, accorder

Gestion du projet et renforcement des capacités	- Renforcement des capacités managériales - Meilleures répartitions des tâches - Atteintes des objectifs du Projet - Disponibilité du corridor BRT et amélioration de la fluidité de la circulation dans la Ville de Douala - Personnel qualifié opérationnel	la priorité à la main d'œuvre locale - Suivre rigoureusement les sociétés d'entretien et d'assainissement du corridor BRT - Organiser périodiquement des descentes inopinées lors des formations

5.3. Impacts environnementaux et sociaux négatifs globaux potentiels

Le risque environnemental et social (RES) est évalué pendant la phase de préparation des documents cadres de sauvegardes (CGES). La prise en compte de ce risque se justifie lorsque des modifications potentiellement dommageables sont susceptibles d'être induites par un projet au sein du milieu (naturel et humain).
Les risques et impacts négatifs environnementaux et sociaux sont respectivement décrits dans les tableaux 14 et 15 ci-dessous.

Tableau 14 : Impacts/ risques environnementaux négatifs

Sous-composantes	Activités source d'impact	Risques et impacts environnementaux		Mesures d'atténuation proposées
		Phase construction	Phase Exploitation	
Composante 1 : Appui au renforcement institutionnel et à la professionnalisation des opérateurs de transport public existants				
	Toutes les activités	Aucun	Aucun	Aucun
Composante 3 : Développement axé sur le transit autour du système de BRT				
Sous- composante 3.1: Amélioration des routes et des infrastructures non motorisées le long des itinéraires de rabattement	Réhabilitation des infrastructures routières le long de certains itinéraires de rabattement, y compris l'éclairage public, l'assainissement, le réseau d'eau potable, le drainage et la gestion du trafic	- Destruction d'espèces ornementales et d'espèces aquatique ; - Risque de dégradation de la structure des sols par tassement (circulation de la machinerie) ; - Risque de pollution des sols et des eaux par les déchets issus des travaux (ciment, sables, déblais) - Erosion due à l'utilisation du sable lagunaire pour la construction des infrastructures - Génération d'ordures lors des travaux de construction - Pollution du milieu par les rejets solides et liquides issus du chantier - Pollution de l'air par les poussières et émissions gazeuses	- Pollution du sol et des eaux suite aux déversements accidentels d'huiles de vidanges (entretien engins) ; - Risques accidents	- Mettre en œuvre le présent CGES - Réaliser une EIES/NIE - Mettre en œuvre correctement les PGES - Intégrer systématiquement les activités de reboisement et restauration des sols dans les PGES - Intégrer des clauses environnementales et sociales dans les DAO des entreprises - Obliger les entreprises à réaliser des PGES chantier
	Identification d'une artère piétonnière clé pour compléter un réseau de trottoirs sur des routes de desserte sélectionnées Amélioration et création d'espaces réservés aux piétons et aux bicyclettes en tant que mode de transport,	- Destruction d'espèces ornementales et d'espaces paysagers et d'espèces aquatique ; - Risque de dégradation de la structure des sols par tassement (circulation de la machinerie) ; - Risque d'électrocution - Génération d'ordures lors des	- Pollutions et nuisances du site et du milieu environnant dues à la génération de déchets solides et liquides issus des activités marchandes - Risques sanitaires avec la vente de produits et aliments non	- Mettre en œuvre le présent CGES - Réaliser une EIES/NIE - Mettre en œuvre correctement les PGES - Intégrer systématiquement les activités de reboisement et restauration des sols

Sous-composantes	Activités source d'impact	Risques et impacts environnementaux		Mesures d'atténuation proposées
		Phase construction	Phase Exploitation	
	en accordant une attention particulière à la sécurité, à la qualité de vie, à l'accessibilité et au plaisir le long de certaines routes de desserte	travaux de construction - Pollutions et Nuisances ; dégradation du cadre de vie ; - Erosion due à l'utilisation du sable lagunaire pour la construction des infrastructures	hygiéniques - Non fonctionnalité des équipements due à un défaut d'exécution des travaux ; - Risques sanitaires liés à une mauvaise gestion des toilettes	dans les PGES - Intégrer des clauses environnementales et sociales dans les DAO des entreprises - Obliger les entreprises à réaliser des PGES chantier
	Amélioration et fourniture de mobilier urbain pour les transports publics	Aucun	Pollution du sol et des eaux suite aux déversements accidentels d'huiles de vidanges, de peintures et d'eau (entretien du mobilier urbain)	- Mettre en œuvre correctement les PGES - Appliquer les mesures de réduction des GES
Sous- composante 3.2: Stratégie de développement du corridor et amélioration de l'espace public autour des stations BRT	- Préparation d'une stratégie de développement de corridor pour le corridor BRT et ses stations - Préparation de plans d'aménagement des espaces publics autour d'une ou deux stations BRT sélectionnées	Aucun	Aucun	Aucun
	Conception, construction et supervision des investissements pilotes autour des stations BRT (mobilier urbain et protections solaires, eau et électricité, toilettes publiques et installations sanitaires, kiosques, marchés et autres infrastructures du commerce, entrepôts, abris, éclairage public, aménagements	- Destruction d'espèces ornementales et d'espaces paysagers et d'espèces aquatique ; - Risque de dégradation de la structure des sols par tassement (circulation de la machinerie) ; - Risque d'électrocution - Génération d'ordures lors des travaux de construction - Pollutions et Nuisances ; dégradation du cadre de vie ;	- Pollutions et nuisances du site et du milieu environnant dues à la génération de déchets solides et liquides issus des activités marchandes - Risques sanitaires avec la vente de produits et aliments non hygiéniques - Non fonctionnalité des	- Mettre en œuvre le présent CGES - Réaliser une EIES/NIE - Mettre en œuvre correctement les PGES - Intégrer systématiquement les activités de reboisement et restauration des sols dans les PGES - Intégrer des clauses environnementales et

Sous-composantes	Activités source d'impact	Risques et impacts environnementaux		Mesures d'atténuation proposées
		Phase construction	Phase Exploitation	
	paysagers, art communautaire, collecte des déchets, trottoirs et passages piétons, réhabilitation des installations publiques existantes et des infrastructures urbaines)	- Erosion due à l'utilisation du sable lagunaire pour la construction des infrastructures	équipements due à un défaut d'exécution des travaux ; - Risques sanitaires liés à une mauvaise gestion des toilettes	sociales dans les DAO des entreprises - Obliger les entreprises à réaliser des PGES chantier
	Appui à l'organisation de vendeurs de rue/vendeurs informels autour des gares du BRT	- Pollutions et Nuisances lors des travaux d'organisation	- Génération d'ordures - Risques sanitaires avec la vente de produits et aliments non hygiéniques	Prévoir et mettre en œuvre le plan de gestion des déchets
	Assistance technique pour améliorer la gestion des commerçants de rue et concevoir des structures tarifaires adaptées aux activités économiques autour des gares BRT	Aucun	Aucun	Aucun
Composante 4 : Gestion du projet et renforcement des capacités				
	Mise en œuvre et le suivi du projet	Aucun	Aucun	Aucun
	Renforcement des capacités et d'assistance technique	Aucun	Aucun	Aucun

Tableau 15 : Impacts/ risques sociaux négatifs

Sous-composantes	Activités source d'impact	Risques et impacts environnementaux		Mesures d'atténuation proposées
		Phase construction	Phase Exploitation	
Composante 1 : Appui au renforcement institutionnel et à la professionnalisation des opérateurs de transport public existants				
	- Assistance technique à l'appui de la réforme institutionnelle pour la mise en place de l'institution de régulation appropriée - Appui et renforcement des capacités de la CUD	- Risque de contamination à la COVID-19	- Mauvais fonctionnement de l'institution de régulation	- Appliquer les mesures barrières contre la COVID-19 ; - Mettre en œuvre du plan de mobilisation des parties prenantes (PMPP) ;
	Assistance technique en vue d'améliorer le cadre réglementaire des transports, notamment la procédure de délivrance des licences, les taxes et les permis	Risque de fraude liée au non-respect de la procédure de délivrance des licences, les taxes et les permis	- Risque d'emprisonnement - Peu de délivrances de licences et permis	- Mettre en œuvre du plan de mobilisation des parties prenantes (PMPP) ; - Respecter la procédure de délivrance des licences, les taxes et les permis - Sanctionner en cas de non-respect de la procédure
	Campagnes de sensibilisation et de communication pour assurer l'adhésion des usagers des transports	- Non identification de toutes les catégories de parties prenantes ; - Non prise en compte des aspects relatifs à l'information et la participation des bénéficiaires notamment la population ou les groupes sociaux cibles et/vulnérables ; - Non prise en compte de la nécessité d'informer les parties prenantes sur les effets environnementaux et sociaux des sous-projets ; - Mauvaise gestion de l'information et désinformation	- Boycott des décisions de la CUD - Soulèvements populaires	- Mettre en œuvre du plan de mobilisation des parties prenantes (PMPP) ; - Identifier l'ensemble des parties prenantes ; - Organiser des consultations des parties prenantes ; - Initier et renforcer la communication populaire et scientifique sur le mode de transport BRT ; - Informer, sensibiliser, mobiliser et rassurer le

Sous-composantes	Activités source d'impact	Risques et impacts environnementaux		Mesures d'atténuation proposées
		Phase construction	Phase Exploitation	
		sur le vaccin et ses effets indésirables.		public cible ; - Tenir des séances d'information périodiques sur le transport BRT ; - Discuter et échanger avec les personnes vulnérables sur les risques sociaux incluant les risques d'EAS/HS - Mettre en œuvre rigoureusement le plan de communication élaboré et actualisé par le Projet
	Assistance technique pour restructurer le réseau d'autobus et améliorer les liaisons de rabattement sur le réseau de transport public de masse	Risque d'une mauvaise restructuration du réseau d'autobus	Risque d'encombrement et d'accident	- Appliquer rigoureusement les mesures techniques de restructuration - Mettre en œuvre du plan de mobilisation des parties prenantes (PMPP) ;
	Appui à la conception et à la mise en œuvre de la première phase du renouvellement du parc de transport urbain	Aucun	Aucun	Aucun
Composante 3 : Développement axé sur le transit autour du système de BRT				
Sous- composante 3.1: Amélioration des routes et des infrastructures non motorisées le long des itinéraires de rabattement	Réhabilitation des infrastructures routières le long de certains itinéraires de rabattement, y compris l'éclairage public, l'assainissement, le réseau d'eau potable, le drainage et	- Perturbation d'activités socioéconomiques - Perturbation des activités des populations riveraines ; - Risques de maladies dus aux nuisances sonores (bruits et vibrations occasionnés par	- Nuisances sanitaires lors du nettoiement des bus - Risques d'accident	- Mettre en œuvre le présent CGES ; - Mettre en œuvre du plan de mobilisation des parties prenantes (PMPP) ; - Réaliser une EIES/NIE

Sous-composantes	Activités source d'impact	Risques et impacts environnementaux		Mesures d'atténuation proposées
		Phase construction	**Phase Exploitation**	
	la gestion du trafic	les engins) ; - Risques de maladie respiratoires dus à la pollution de l'air (émissions de poussières et de gaz d'échappement). - Risque de violence basé sur le genre. - Perte de biens et de revenus d'activités économiques le long de l'emprise du projet. - Risques des plaintes-populations affectées par les travaux.		- Mettre en œuvre du plan de mobilisation des parties prenantes (PMPP) ; - Mettre en œuvre correctement les PGES - Intégrer systématiquement les activités de reboisement et restauration des sols dans les PGES - Intégrer des clauses environnementales et sociales dans les DAO des entreprises - Obliger les entreprises à réaliser des PGES chantier ; - Mettre en œuvre les mesures du CPR et du PAR - Mettre en œuvre le MGP.
	Identification d'une artère piétonnière clé pour compléter un réseau de trottoirs sur des routes de desserte sélectionnées Amélioration et création d'espaces réservés aux piétons et aux bicyclettes en tant que mode de transport, en accordant une attention particulière à la sécurité, à la qualité de vie, à l'accessibilité	- Dégradation de l'environnement par la génération d'énormes quantités de déchets solides (déblais, démolition, etc.) ; - Risque de perturbation d'activités économiques ; - Gènes et nuisances au trafic routier causées par les activités de préparation et de chantiers ; - Perturbation de la circulation pendant les travaux et des	- Dégradation prématurée du cadre de vie (salissures dues à une absence d'entretien). - Risques de propagation des IST/VIH/SIDA et du COVID-19 - Risques d'accident.	- Mettre en œuvre du plan de mobilisation des parties prenantes (PMPP) ; - Elaborer un mécanisme de prévention et de prise en charge des cas de VBG et maltraitance - Développer une approche d'assistance aux personnes vulnérables qui seront affectées par le projet

Sous-composantes	Activités source d'impact	Risques et impacts environnementaux		Mesures d'atténuation proposées
		Phase construction	**Phase Exploitation**	
	et au plaisir le long de certaines routes de desserte	accès riverains ; - Conflit suite à la non utilisation de la main d'œuvre locale ; - Risques liées a la gestions de la main d'œuvre au conditions des travail. - Perturbation des réseaux des concessionnaires (eau, téléphone, électricité) ; - Risques d'accidents - Risque d'atteinte à la propriété foncière - Conflit suite à la destruction des biens privés - Risques de dégradation de vestiges culturels en cas de découvertes fortuite lors des fouilles - Risques de propagation des IST/VIH/SIDA et du COVID-19 - - Risques liés àu VBG/EAS/HS - Risque de travail des enfants sur le chantier - - Risque de travail des enfants sur le chantier - Risque de violence basé sur le genre. - Perte de biens et de revenus d'activités économiques le long de l'emprise du projet.		- Elaborer et mettre en œuvre une procédure « chance find » - Mettre en œuvre les mesures CGES, du CPR et du PAR - Mettre en œuvre le MGP - Mettre en œuvre du plan de mobilisation des parties prenantes (PMPP). - Elaborer le Plan de Gestion de la Main d'Œuvre (PGMO).

Sous-composantes	Activités source d'impact	Risques et impacts environnementaux		Mesures d'atténuation proposées
		Phase construction	Phase Exploitation	
	Amélioration et fourniture de mobilier urbain pour les transports publics		- Nuisances sanitaires lors du nettoiement des bus - Risques de contraction de maladies respiratoires dues aux gaz d'échappement - Risques de maladies dus aux nuisances sonores (bruits des bus) - Risques d'accident	- Mettre en œuvre du plan de mobilisation des parties prenantes (PMPP) ; - Mettre en œuvre correctement les PGES - Appliquer les mesures de réduction des GES
Sous- composante 3.2: Stratégie de développement du corridor et amélioration de l'espace public autour des stations BRT	- Préparation d'une stratégie de développement de corridor pour le corridor BRT et ses stations - Préparation de plans d'aménagement des espaces publics autour d'une ou deux stations BRT sélectionnées	Aucun	Aucun	Les préoccupations des parties prenantes, en particulier ceux des populations directement affectées, risques de n'e pas être prise en compte durant les activités de préparation de la stratégie ainsi que les plans d'aménagement. Mettre en œuvre du PMPP
	Conception, construction et supervision des investissements pilotes autour des stations BRT (mobilier urbain et protections solaires, eau et électricité, toilettes publiques et installations sanitaires, kiosques, marchés et autres infrastructures du commerce,	- Dégradation de l'environnement par la génération d'énormes quantités de déchets solides (déblais, démolition, etc.) ; - Risque de perturbation d'activités économiques ; - Gènes et nuisances au trafic routier causées par les activités de préparation et de	- Dégradation prématurée du cadre de vie (salissures dues à une absence d'entretien). - Risques de contraction de maladies respiratoires dues aux gaz d'échappement - Risques d'accident.	- Mettre en œuvre le présent CGES, du CPR et du PAR ; - Mettre en œuvre du plan de mobilisation des parties prenantes (PMPP) ; - Réaliser une EIES/NIE - Mettre en œuvre

Sous-composantes	Activités source d'impact	Risques et impacts environnementaux		Mesures d'atténuation proposées
		Phase construction	Phase Exploitation	
	entrepôts, abris, éclairage public, aménagements paysagers, art communautaire, collecte des déchets, trottoirs et passages piétons, réhabilitation des installations publiques existantes et des infrastructures urbaines)	chantiers ; - Perturbation de la circulation pendant les travaux et des accès riverains ; - Occupation non autorisée de sites privés pour les bases de chantier - Perturbation des réseaux des concessionnaires (eau, téléphone, électricité) ; - Risques d'accidents - Risque de violence basée sur le genre. - Perte de biens et de revenus d'activités économiques le long de l'emprise du projet. - Risques des plaintes-populations affectées par les travaux. -		correctement les PGES - Intégrer systématiquement les activités de reboisement et restauration des sols dans les PGES - Intégrer des clauses environnementales et sociales dans les DAO des entreprises - Obliger les entreprises à réaliser des PGES chantier
	Appui à l'organisation de vendeurs de rue/vendeurs informels autour des gares du BRT	- Conflit suite à non gestion rationnelle des vendeurs ; - Risque de violence basé sur le genre.	- Risque d'un manque d'hygiène publique en l'absence d'entretien - Développement de maladies diarrhéiques dû à l'insalubrité des toilettes	- Sensibiliser les vendeurs sur la formulation des plaintes et dénonciation - Sensibiliser les vendeurs sur l'entretien et les règles d'hygiène ; - Mettre en œuvre du plan de mobilisation des parties prenantes (PMPP).
	Assistance technique pour améliorer la gestion des commerçants de rue et concevoir des structures tarifaires adaptées aux activités économiques autour	Aucun	Aucun	Aucun

Sous-composantes	Activités source d'impact	Risques et impacts environnementaux		Mesures d'atténuation proposées
		Phase construction	Phase Exploitation	
	des gares BRT			
Composante 4 : Gestion du projet et renforcement des capacités				
	Mise en œuvre et le suivi du projet	- Risques de mécontentement social en cas de non-respect des normes de recrutement du personnel - Non respect des horaires des Réunions et implication partielle des parties prenantes	Non respect des horaires des Réunions et implication partielle des parties prenantes	- Tenir des séances périodiques en impliquant toutes les parties prenantes - Mettre en œuvre rigoureusement la PGMO - Veiller à l'application par les entreprises de la « clause de promotion de l'emploi local » - Mettre en œuvre du plan de mobilisation des parties prenantes (PMPP).
	Renforcement des capacités et d'assistance technique	Risque de contamination à la COVID-19	Risque de contamination à la COVID-19	- Appliquer les mesures barrières contre la COVID-19 - Mettre en œuvre du plan de mobilisation des parties prenantes (PMPP).

5.4. Mesures d'atténuation d'ordre général

Les mesures d'atténuation d'ordre général, à réaliser aussi bien lors de la phase de préparatoire, de construction qu'en période d'exploitation, sont consignées dans le tableau 16 ci-dessous.

Tableau 16 : Mesures d'atténuation générales pour l'exécution du projet BRT Douala

Mesures	Actions proposées
Mesures règlementaires et institutionnelles	• Réaliser le screening environnemental et social puis si nécessaire, des EIES/NIE pour les sous - projets financés dans le cadre du Projet BRT • Intégration des clauses environnementales et sociales dans les DAO des entreprises • Elaboration par les entreprises des PGES chantier
Mesures techniques	• Mener une campagne de communication et de sensibilisation avant les travaux avec des PV (PAP, communautés bénéficiaires, autorités, etc.) ; • Veiller au respect des mesures d'hygiène et de sécurité des installations de chantiers ; • Procéder à la signalisation adéquate des travaux ; • Employer en priorité la main d'œuvre locale ; • Veiller au respect des règles de sécurité lors des travaux ; • Assurer la collecte, le tri et l'élimination des déchets issus des travaux ; • Prévoir dans les sous – projets des mesures d'accompagnement (réhabilitation des écoles, centre de santé ; etc.) ; • Mener des campagnes de sensibilisation sur les IST/VIH/SIDA / COVID-19 et sur la sécurité routière • Mener des campagnes de sensibilisation sur les risques liés aux VBG / EAS / HS • Impliquer étroitement les services des chefferies dans le suivi de la mise en œuvre des sous - projets ; • Renforcer la capacité de la CUD et des acteurs institutionnels en matière de gestion et d'entretien des infrastructures du Projet.
Mesures de suivi	• Surveillance et suivi environnemental et social du Projet
	• Évaluation CGES (interne, à mi-parcours et finale)

VI. PLAN CADRE DE GESTION ENVIRONNEMENTALE ET SOCIALE (PCGES)

L'objectif du Plan de Gestion Environnementale et Sociale (PGES) est de décrire les mécanismes institutionnels relatifs :

- à la Méthodologie pour la préparation, l'approbation, et l'exécution des activités du Projet de mise en œuvre Corridor BRT de Douala (Processus de sélection environnementale ou screening) devant permettre l'identification des impacts environnementaux et sociaux potentiels pouvant découler des activités du projet;
- au suivi et à la mise en œuvre des mesures d'atténuation ;
- au renforcement des capacités ;
- aux estimations des coûts y relatifs ainsi que la chronologie.

Cette procédure s'articule essentiellement autour d'un certain nombre d'outils/instruments mobilisés dont, d'une part, des principales études préalables (le CGES, l'EIES détaillée) et, d'autre part, les études à mener pendant la phase de déroulement du projet (les EIES sommaires, les Notices d'Impact, les fiches de prise en compte des aspects environnementaux et sociaux, les audits environnementaux et sociaux). Certaines des études préalables répondent aux PO de la Banque mondiale, mais ne sont pas formellement règlementées par le Cameroun. Le tableau 17 présente un récapitulatif des outils potentiels à mobiliser dans le cadre du CGES en fonction des composantes du projet.

Tableau 17 : Récapitulatif des outils/instruments à mobiliser dans le cadre du CGES en fonction des composantes du projet.

Composantes du projet	**Outils/Instruments à mobiliser**		
	Préalables non règlementés	**Préalables règlementés**	**Lors du déroulement du Projet**
Transversale		CGES Evaluation environnementale régionale	Audits Environnementaux et sociaux
Composante 1 : Appui au renforcement institutionnel et à la professionnalisation des opérateurs de transport public existants		Audit institutionnel et organisation de la CPP	- Audit institutionnel et organisation de la CPP - Plan de Mobilisation des Parties Prenantes (PMPP)
Composante 3 : Développement axé sur le transit autour du système de BRT			
Sous- composante 3.1: *Amélioration des routes et des infrastructures non motorisées le long des itinéraires de rabattement*			- EIES sommaires - NIES et - Formulaire de gestion environnementale et sociale
Sous- composante 3.2: *Stratégie de développement du corridor et amélioration de l'espace public autour des stations BRT*			- EIES sommaires - NIES et - Formulaire de gestion environnementale et sociale
Composante 4 : Gestion du projet et renforcement des capacités		Audit institutionnel et organisation de la CPP	- Audit institutionnel et organisation de la CPP - Plan de Mobilisation des Parties Prenantes (PMPP) - Procédure de Gestion de la Main d'Œuvre (PGMO)

6.1. Procédure de gestion environnementale et sociale des sous-projets

Le processus décrit ci-dessous vise à garantir l'effectivité de la prise en compte des exigences environnementales et sociales dans tout le processus de planification, de préparation, de mise en œuvre et de suivi des activités du Projet de mise en œuvre Corridor BRT de Douala. Il est important d'abord de :

(i) vérifier comment les questions environnementales sont intégrées dans le choix des sites ;

(ii) apprécier les impacts négatifs potentiels lors de la mise en œuvre.

Ainsi, pour être en conformité avec les exigences environnementales et sociales de la Banque mondiale et de la législation nationale, le screening des sous-projets permettra de s'assurer de la prise en compte des préoccupations environnementales et sociales et comprendra les étapes suivantes :

6.1.1. Etape 1 : screening environnemental et social

L'équipe de Sauvegardes Environnementales et Sociales de la CPP, en relation avec la CUD procèdera au remplissage du formulaire de screening des sous-projets. Tous les sous-projets seront soumis au processus de screening environnemental et social pour identifier si une étude spécifique est requise, puis sera catégorisée conformément à la réglementation. En plus des impacts environnementaux et sociaux potentiels, les résultats du screening indiqueront également les types de consultations publiques qui ont été menées pendant l'exercice de sélection. Dans ce sens, **le décret N° 2013/0171/PM du 14/02/2013 fixant les modalités de réalisation des études d'impact environnemental et social** explicite les modalités de réalisation des études d'impact environnemental et social, précise entre autres le contenu de l'EIES, la procédure d'élaboration et d'approbation des EIES, les modalités de surveillance et du suivi environnemental.

Conformément à l'Arrêté n°00001/MINEPDED du 08 février 2016 fixant les différentes catégories d'opérations dont la réalisation est soumise à une évaluation environnementale stratégique ou à une étude d'impact environnemental et social, ces opérations sont menées en fonction de l'impact du Projet sur l'environnement, ainsi qu'il suit :

- EIES détaillée : impact négatif majeur certain ;
- EIES sommaire : impact négatif potentiel ;
- Notice d'impact environnemental : impact négatif non significatif.

6.1.2. Etape 2 : Approbation de la catégorie environnementale

Sur la base des résultats du screening, l'équipe de Sauvegardes Environnementales et Sociales de la CPP procédera à une revue complète de la fiche et appréciera la catégorie environnementale du sous-projet proposé.

La législation environnementale camerounaise a établi une classification environnementale fixant les différentes catégories d'opérations dont la réalisation est soumise à une évaluation environnementale stratégique ou à une étude d'impact environnemental et social ou à une Notice d'Impact Environnemental.

La Banque mondiale, en conformité avec la PO 4.01, fait une classification en trois catégories

- Catégorie « A » : Projet ou sous-projet avec risque environnemental et social majeur certain ;
- Catégorie « B » : Projet ou sous-projet avec risque environnemental et social modéré

et réversible ou majeur possible (ou risques mineurs cumulatifs de multiples sous-projets) mais gérable ;

- Catégorie « C » : Projet ou sous-projet sans impacts significatifs sur l'environnement.

De cette analyse, il ressort que la catégorisation nationale épouse parfaitement la catégorisation de la Banque mondiale.

Il faut souligner que le Projet de mise en œuvre Corridor BRT a été classé en catégorie « A » au regard de la règlementation nationale et de la PO 4.01 de la Banque mondiale. De ce fait, tous les sous-projets des catégories B, C seront financés par le projet. Les résultats du screening environnemental et social des sous-projets doivent être ensuite validés par le MINEPDED.

6.1.3. Etape 3 : Préparation de l'instrument de sauvegarde environnementale et sociale

a) Lorsqu'une NIE n'est pas nécessaire

Dans ce cas de figure, le spécialiste en sauvegarde environnementale et le spécialiste en sauvegarde sociale du Projet de mise en œuvre Corridor BRT consultent la liste des mesures d'atténuation identifiées dans le présent CGES pour sélectionner celles qui sont appropriées pour le sous-projet concerné.

b) Lorsqu'une EIES ou une NIE est nécessaire

Le spécialiste en sauvegarde environnementale et le spécialiste en sauvegarde sociale de la CPP, effectueront les activités suivantes : préparation des termes de référence pour la NIE/EIES à soumettre à la commune ou le MINEPDED et à la BM pour revue et approbation ; recrutement des consultants agréés pour effectuer l'étude (NIE/EIES) ; conduite des consultations publiques conformément aux termes de référence ; revues et approbation de l'étude (NIE ou EIES).

6.1.4. Etape 4: Examen, approbation des rapports d'EIES ou d'un CIES et Obtention du Certificat de Conformité Environnementale (CCE)

Les rapports d'études de Notice d'Impact Environnemental (NIE) sont examinés et approuvés par le Maire de la commune compétente dans un délai de 45 jours. La commune d'Arrondissement a pour mission de :

- fixer le taux des frais d'examen des rapports de NIE. Ces frais sont payés auprès du receveur de la municipalité ;
- recevoir en six (06) exemplaires le rapport de la NIE ;
- transmettre deux (02) exemplaires du rapport à la délégation départementale compétente ;
- Si le rapport est jugé recevable, la commune est tenue de délivrer au promoteur l'attestation de conformité environnementale.

Quand à la Délégation Départementale du MINEPDED, elle dispose de dix (10) jours pour transmettre son avis technique à la commune

Le Comité Interministériel de l'Environnement (CIE) à pour mission de :

- donner des avis sur les TdR et les rapports des EIES des sous-projets ;
- donner des avis sur les rapports semestriels sur la mise en œuvre des PGES des sous-projets.

S'agissant des rapports d'EIES, la durée pour obtenir le certificat de conformité environnementale est de 90 jours soit trois (03) mois pour les EIES sommaires et 100 jours soit trois (03) mois et 10 jours pour les EIES détaillées à cause des audiences publiques. Ce

certificat est délivré par le ministère en charge de l'environnement qui s'assurera que tous les impacts environnementaux et sociaux ont été identifiés et que des mesures d'atténuation effectives ont été proposées dans le cadre de la mise en œuvre du sous-projet.

La validation des TDR est de 20 jours pour les EIES et de 15 jours pour les NIE.

6.1.5. Etape 5: Consultations publiques et diffusion

L'article 20 du **décret N° 2013/0171/PM du 14/02/2013 fixant les modalités de réalisation des études d'impact environnemental et social** précise l'obligation pour tout promoteur d'organiser les consultations et audiences publiques avec les populations concernées afin de recueillir leurs avis sur le projet. Tout promoteur du projet doit faire parvenir aux représentants des populations, le programme de déroulement de la consultation dans un délai minimum de 30 jours. Une large diffusion en est faite et chaque réunion est sanctionnée par un procès-verbal signé du promoteur du projet et des représentants des populations. Une copie du procès-verbal est jointe au rapport de l'étude.

Ce même décret en son article 23 fait exception des projets relevant de la sécurité et de la défense nationale qui ne sont pas soumis aux consultations publiques.

Pour satisfaire aux exigences de consultation et de diffusion de la Banque Mondiale, la CUD qui assure la coordination du projet produira une lettre de diffusion dans laquelle elle informera la Banque Mondiale de l'approbation de l'EIES et NIE, la diffusion effective de l'ensemble des rapports produits (EIES, NIE) à tous les partenaires concernés et, éventuellement, les personnes susceptibles d'être affectées. Elle adressera aussi une autorisation à la Banque pour que celle-ci procède à la diffusion de ces documents sur le site web de la Banque mondiale. Toutes ces étapes conduisant à la divulgation de documents de sauvegarde devront être terminées avant l'évaluation du projet conformément aux exigences contenues dans le document BP 17.50 relatif à la Politique de Divulgation de la Banque.

6.1.6. Etape 6 : Intégration des dispositions environnementales et sociales dans les Dossiers d'appels d'offres et approbation des PGES-chantier

En cas de réalisation d'EIES ou de NIE, la CPP veillera à intégrer les recommandations et autres mesures de gestion environnementale et sociale en ligne avec les Directives ESS et la Note de Bonne Pratique EAS/HS et issues de ces études dans les Dossiers d'Appel d'Offres et d'exécution des travaux par les entreprises. Des clauses contraignantes devraient être ressorties avec des sanctions en cas de non mise en œuvre des mesures environnementales.

Avant le démarrage des travaux, l'entreprise devrait soumettre un Plan de Gestion Environnementale et Sociale de chantier (PGES-Chantier) au Bureau de contrôle et à la CPP pour validation. Après validation, ce PGES-Chantier devrait être mis en œuvre conformément aux prescriptions environnementales contenues dans le DAO.

6.1.7. Etape 7: Suivi environnemental de la mise en œuvre du projet

Le suivi environnemental permet de vérifier et d'apprécier l'effectivité, de l'efficacité et de l'efficience de la mise en œuvre des mesures environnementales du Projet BRT.

- la supervision des activités sera assurée par le Spécialiste en Sauvegarde Environnementale (SSE) et le Spécialiste en Sauvegarde Sociale (SSS) de la CPP et les structures compétentes ou des prestataires privés qui seront impliqués dans la mise en œuvre du projet. La CPP partagera ses rapports avec la CUD, le MINEPDED et la Banque mondiale ;
- la surveillance (suivi interne de proximité) de l'exécution des mesures environnementales du projet sera assurée par les spécialistes en sauvegarde environnementale et sociale de la CPP ;

- le suivi sera effectué par le MINEPDED et ses démembrements (avec l'implication d'autres services techniques et les collectivités locales) ;
- l'évaluation sera faite des consultants indépendants.

Par ailleurs, les missions de contrôle doivent fournir des rapports mensuels sur l'exécution des clauses environnementales et sociales par les entreprises. Sur la base des rapports mensuels des missions de contrôle et de ses missions de supervision, la CPP fournit des rapports périodiques pour informer le MINEPDED et la Banque mondiale sur l'exécution du PCGES global du projet.

Tableau 18 : Synthèse de la procédure de gestion environnementale et sociale des sous-projets

Procédure	Etape	Exigences de sauvegarde correspondantes		Responsabilites de mise en œuvre
Soumission des sous projets	**Remplissage du formulaire**	Remplissage du formulaire socio-environnemental		CPP Sectoriel MINEPDED
	Classification des sous projets par type (nature)	Identification du sous-projet Examen du formulaire Classification du sous projet dans la catégorie B ou C		Spécialiste en Sauvegarde Environnementale (SSE) Spécialiste en Sauvegarde Sociale (SSS)
Évaluation socio environnementale du sous projet	**Triage et Détermination du risque (faible ; modéré)**	Risque faible ou projet sans impacts significatifs	Catégorie C : NIES /Application de simples mesures d'atténuation	Spécialiste en Sauvegarde Environnementale (SSE) Spécialiste en Sauvegarde Sociale (SSS)
		Risque modéré et réversible ou majeur possible mais gérable	Catégorie B : EIES sommaire	
	Réalisation de la NIES et éventuellement de l'EIES sommaire du sous-projet	Sélection du consultant Élaboration des TdR de la NIES Soumission des TdR de la NIES à la commune puis au départemental MINEPDED pour validation Réalisation de la NIES par un consultant		CPP Consultant Sectoriel départemental du MINEPDED Commune concernée
Examen et Approbation du sous-projet	**Examen et approbation de la NIES et éventuellement de l'EIES sommaire**	Soumission de la NIES à la commune puis au départemental MINEPDED pour validation		CPP Sectoriel départemental du MINEPDED Commune concernée
Consultation et Diffusion	**Consultation et Diffusion**	Consultation des parties prenantes Diffusion de la NIES		CPP Sectoriel départemental du MINEPDED Commune concernée
Exécution du sous-projet	**Intégration des dispositions environnementales et sociales dans les Dossier**	Intégration des dispositions environnementales et sociales dans les Dossiers d'appel d'offre et d'exécution des activités		CPP

Procédure	Etape	Exigences de sauvegarde correspondantes	Responsabilites de mise en œuvre
	d'appel d'offre et d'exécution des activités		
	Mise en œuvre des mesures d'atténuation du sous-projet	Exécution des mesures d'atténuation du PGES du sous-projet Formation du personnel local, des fonctionnaires locaux et des communautés à l'exécution des PGES	CPP
Suivi évaluation de la mise en œuvre des mesures environnementales et sociales	**Suivi interne**	Élaboration des indicateurs de suivi Supervision des activités de mise en œuvre des mesures	SSE et SSS Prestataires de services
	Suivi externe	Mission d'inspection environnementale et sociale Édiction des mesures correctives Mise en œuvre des mesures correctives par la CPP	Comités départementaux de suivi des PGES composés des sectoriels des départements ministériels techniques concernés
	Audit	Audits annuels Audit à mi-parcours Audit à la fin du projet	Consultant individuel

6.2. Programme de surveillance et de suivi

6.2.1. Exigences nationales

Au plan national, les rapports de surveillance et de suivi environnemental doivent aussi être remis au MINEPDED ou à ses démembrements.

Par ailleurs, un cahier de surveillance environnementale devra être mis en place par la CPP au niveau des entreprises en charge des travaux ou des commissions. Ce registre mentionne toutes les activités environnementales et sociales entreprises durant le cycle des sous-projets considérés.

La surveillance environnementale et sociale a pour objectif premier de contrôler la bonne exécution des activités et travaux pendant la durée du projet, et ce, au regard du respect des mesures environnementales et sociales qui sont proposées, des lois et règlements régissant les évaluations environnementales au Cameroun et des politiques de sauvegarde de la Banque mondiale. Le premier niveau du suivi concerne la surveillance ou le contrôle de proximité. Il est essentiellement réalisé par les missions de contrôle simultanément à leur mission technique, sous l'autorité de la CUD qui doit s'assurer que le prestataire respecte ses clauses contractuelles. Elles doivent avoir un expert en évaluation environnementale dans leur personnel. Les missions de contrôle doivent fournir des rapports mensuels sur l'exécution des clauses environnementales et sociales par les entreprises. Sur la base des rapports mensuels des missions de contrôle et de ses missions de supervision, la CUD avec la CPP fournit des rapports périodiques pour informer le MINEPDED et la Banque mondiale sur l'exécution du PGES global du projet.

Le MINEPDED est la structure nationale qui a le mandat régalien du suivi environnemental et social des projets et programmes sur la base des rapports d'évaluation environnementale et sociale approuvés par l'Administration en charge de l'Environnement sur les EIES et la délivrance d'un Certificat de conformité environnementale. Pour exécuter ses missions de contrôle et de suivi sur les sites du projet, le MINEPDED impliquera ses représentants des

services déconcentrés mais également principalement la CUD pour faire des visites plus fréquentes sur le terrain.

La Banque mondiale, dans le cadre de ses missions de supervision, effectuera des visites de terrain pour évaluer le niveau de mise en œuvre du CGES.

Les actions de renforcement des capacités à mener, incluent les formations au profit de ces différents acteurs en vue d'assurer une appropriation du contenu du PGES global du projet. Elles concernent également les missions de terrain dans le cadre de la mise en œuvre du programme de surveillance et de suivi environnemental.

6.2.2. Programme de suivi environnemental et social

Le suivi et l'évaluation sont complémentaires. Le suivi vise à corriger « en temps réel », à travers une surveillance continue, les méthodes d'exécution des interventions et d'exploitation des réalisations. Quant à l'évaluation, elle vise (i) à vérifier si les objectifs ont été atteints et (ii) à tirer les enseignements d'exploitation pour modifier les stratégies futures d'intervention.

Le programme de surveillance et de suivi comprend :

6.2.2.1. Contrôle ou la surveillance environnementale et sociale

Le contrôle permanent (surveillance) de la mise en œuvre des mesures environnementales et sociales sur le terrain est fait par le bureau de contrôle qui devra avoir en son sein, un responsable ayant une sensibilité environnementale et sociale.

La mission de contrôle doit consigner par écrit (fiches de conformité ou de non-conformité) les ordres de faire les prestations environnementales, leur avancement et leur exécution suivant les normes. La mission de contrôle doit aussi saisir la CPP pour tout problème environnemental particulier non prévu.

Les missions de contrôle, doivent remettre à une fréquence prévue dans leur contrat, un rapport sur la mise en œuvre des engagements contractuels de l'entreprise en matière de gestion environnementale et sociale.

6.2.2.2. La supervision

La supervision est faite par le Spécialiste en sauvegarde Environnementale (SSE) et le Spécialiste en Sauvegarde Sociale (SSS) de la CPP :

- sur la base de la vérification des rapports qui leur sont remis, soit par des descentes sur les sites du projet soit, du fait de la remontée des informations par les populations ou les communes ;
- au moment de la réception provisoire des travaux.

En cas de non-respect ou de non application des mesures environnementales et sociales, le SSE et le SSS de la CPP, en relation avec le bureau de contrôle, initient le processus de mise en demeure adressée à l'entreprise. Les SSE et SSS de la CPP produisent trimestriellement un rapport de synthèse de l'état de la gestion environnementale et sociale des sous-projets, des difficultés rencontrées et des décisions prises en vue d'une gestion environnementale et sociale adéquate de ces sous projets. Ce rapport trimestriel est envoyé à la Banque mondiale par la Coordinatrice de la CPP.

6.2.2.3. Suivi environnemental et social

Quant au suivi environnemental, il permettra de vérifier, sur le terrain, la justesse de l'évaluation de certains impacts et l'efficacité de certaines mesures d'atténuation ou de compensation prévues par le PGES, et pour lesquelles subsiste une incertitude.

Les connaissances acquises avec le suivi environnemental permettront de corriger les mesures d'atténuation et éventuellement de réviser certaines normes de protection de l'environnement. Le Programme de suivi décrit : (i) les éléments devant faire l'objet d'un

suivi ; (ii) les méthodes/dispositifs de suivi ; (ii) les responsabilités de suivi ; (iv) la période de suivi.

Pour la vérification de l'exécution des mesures environnementales, il est proposé de l'effectuer à deux niveaux :

- au niveau du Maître d'Ouvrage Délégué par le biais de son chef de projet ou tout autre technicien jugé capable ;
- au niveau communal, par leurs agents techniques en charge de l'environnement, et par les populations par l'entremise d'un cahier de conciliation (cahier des plaintes) qui permet aux personnes en désaccord avec la gestion environnementale et sociale du projet de s'exprimer.

Le programme de surveillance doit faire l'objet d'un suivi ainsi que les résultats de la mise en œuvre des mesures d'atténuation. De ce fait, il est nécessaire d'élaborer un système de suivi permettant dans un premier temps, de suivre et d'évaluer le fonctionnement et la qualité du programme de surveillance et dans un second temps, de contrôler si les mesures d'atténuation mises en place ont permis d'atteindre les objectifs fixés.

Les indicateurs de suivi aideront dans la mise en application des mesures d'atténuation, le suivi et l'évaluation de l'ensemble du projet en vue d'évaluer l'efficacité des activités. Ces indicateurs seront élaborés par des consultants dans le cadre des NIE à réaliser.

6.3. Indicateurs de suivi

Les indicateurs sont des signaux pré-identifiés qui expriment les changements dans certaines conditions ou résultats liés à des interventions spécifiques. Ce sont des paramètres dont l'utilisation fournit des informations quantitatives ou qualitatives sur les impacts et les bénéfices environnementaux et sociaux du Projet BRT. Les indicateurs de suivi des mesures du CGES sont récapitulés dans le tableau 19 ci-après :

Tableau 19 : Indicateurs de suivi des mesures du CGES

Mesures	Domaines d'intervention	Indicateurs	Acteurs de mise en œuvre
Mesures techniques (études)	Réalisation des NIES	▪ Taux en % (nombre d'études réalisées par rapport au nombre total d'études prévues pour être réalisées) ▪	Consultants
	Réalisation des EIES sommaires	Rapports des EIES validés	Consultants
Mesures de suivi et d'évaluation des sous-projets	Suivi interne par le SSE et le SSS	▪ Taux de mise en œuvre en % (nombre d'études mise en œuvre /nombre total d'études prévues pour être mise en œuvre) ▪ Taux de mise en œuvre en % (nombre mesures d'atténuation mise en œuvre /nombre total mesures d'atténuation prévues pour être mise en œuvre)	Comités départementaux de mise en œuvre du CGES
	Suivi-Évaluation socio-environnemental du Projet (interne et externe à mi-parcours et final)	▪ Taux de mise en œuvre en % (nombre d'études mise en œuvre /nombre total d'études prévues pour être mise en œuvre) ▪ Taux de mise en œuvre en % (nombre mesures	Comités départementaux de mise en œuvre du CGES

Mesures	Domaines d'intervention	Indicateurs	Acteurs de mise en œuvre
		d'atténuation mise en œuvre /nombre total mesures d'atténuation prévues pour être mise en œuvre)	
	Appui technique dans l'identification des priorités et la préparation des sous-projets	Nombre de sous –projets étudiés	Organismes d'appui locaux
	Appui à l'organisation de consultations locales	Nombre de consultations organisées	Organismes d'appui locaux
Formation	Formation sur les thématiques socio-environnementales définies au chapitre renforcement de capacités	▪ Nombre et nature des modules élaborés ▪ Nombre de sessions organisées ▪ Typologie et nombre de participants formés par groupe de parties prenantes impliquées ▪ Rapports de formation	Consultants
Information/ sensibilisation	Sensibilisation sur les thématiques définies	▪ Typologie et nombre des personnes sensibilisées ▪ Nombre de sessions organisées ▪ Nombre d'émissions radio-télé réalisés ▪ Nombre de communiqués presses réalisés ▪ Nombre de documents papiers diffusés	Organismes d'appui locaux

6.4. Plan de communication/consultation du public avant et pendant la vie du Projet

La politique opérationnelle OP/BP 4.01 : Évaluation Environnementale, inclut des prescriptions spécifiques en matière d'engagement des parties prenantes dans les projets, notamment la communication externe et la gestion des griefs. Cette politique met l'accent sur les aspects suivants :

- s'assurer que les personnes susceptibles d'être affectées par le projet ou pouvant y avoir un intérêt, sont impliquées comme parties prenantes, avec une attention particulière pour les groupes vulnérables et/ou défavorisés ;
- développer la communication externe de manière à atteindre les parties prenantes concernées et faciliter le dialogue entre le projet et ces parties prenantes ;
- adapter l'engagement des parties prenantes aux spécificités du projet et à celles des communautés affectées, en s'assurant qu'une approche d'information et de consultation ajustée au contexte local et efficace soit mise en œuvre ;
- diffuser les informations pertinentes relatives au projet pour aider les parties prenantes à appréhender les risques, impacts et opportunités y afférant. Il s'agit notamment des enjeux relatifs à l'objectif, la nature, l'échelle, la durée du projet, les potentiels impacts environnementaux et sociaux associés ainsi que les mesures d'atténuation proposées, le processus d'engagement des parties prenantes et le mécanisme de gestion des plaintes et griefs du projet ;

- s'assurer qu'un processus d'information et de consultation est mené, dès le début de la phase de planification du projet auprès de toutes les parties prenantes concernées : qu'il soit mené de manière appropriée d'un point de vue culturel, libre de toute intimidation ou coercition ; et qu'il soit dûment documenté ; que les parties prenantes soient en mesure d'exprimer leur opinion et que cette dernière soit véritablement prise en compte par le projet.

En outre,durant les consultations, le projet veillera à la mise en place d'un espace sûr et culturellement approprié pour les consultations avec les femmes et les filles de même qu'avec les autres groupes traditionnellement marginalisés et très vulnérables. Cela inclut le recours à des méthodes participatives accessibles et cible les groupes qui ont des difficultés à obtenir des informations et à s'exprimer, tels que les non-lecteurs, les femmes , les enfants et les jeunes, les personnes âgées, les minorités ethniques et religieuses, les personnes déplacées, réfugiées, et les personnes avec des handicaps. Les consultations, notamment celles avec les femmes, respecteront les considérations déontologiques relatives au recueil des données sur la VBG. Il convient de ne recueillir aucune donnée sur la prévalence de la VBG ni sur les incidents individuels de VBG.

Ce plan de communication vise à favoriser la divulgation de toutes les informations pertinentes en relation avec le projet. Ceci permet de mettre sur pied et de rendre fonctionnelle la plateforme d'échange entre les différentes entités du projet dans le but d'une part, de prendre en compte et d'apporter des réponses aux différents griefs qui pourront survenir, et d'autre part de mettre à profit toutes contributions pertinentes qui pourront faire avancer le projet durant toute sa durée de vie. Le plan de communication sera élaboré juste avant le démarrage du projet par le responsable en charge de cette question au niveau de la CPP.

La divulgation des informations environnementales et sociales du projet devra se faire dès le début du projet. De ce fait, des ateliers de lancement et une série d'annonces publiques sont à prévoir. Des comités locaux pourront être constitués au sein de chaque commune cible afin de faciliter l'appropriation sociale du projet et de mobiliser l'ensemble des parties prenantes concernées par le projet en cas de besoins. Le plan de consultation se déroulera au niveau de l'ensemble des différentes parties prenantes au projet notamment lors des journées de convenance avec ces parties prenantes. Il est important que l'ensemble des parties prenantes disposent du même niveau d'information, spécifiquement pour ce qui concerne les aspects sociaux et environnementaux, le CGES pourra être mis à la disposition du public au travers de divers canaux à l'instar des différentes réunions entre les parties prenantes, les ateliers de lancement, site Web du Projet PMUD, Info-shop de la Banque mondiale.

6.4.1. Renforcement des capacités spécifiques et bien ciblé

6.4.1.1. Evaluation des besoins en renforcement des capacités des acteurs

La mise en œuvre des mesures environnementales et sociales fait intervenir une gamme variée d'acteurs au rang desquels :

- la CCP ;
- les administrations publiques et notamment les Comités départementaux de surveillance et de suivi des PGES ;
- les communes d'arrondissement traversées par le BRT ;
- les autres programmes et projets ;
- les transporteurs et les syndicats de transport par taxis, mototaxis, bus, etc… ;
- les prestataires de service ;

- les organisations de la société civile.

Il importe de s'assurer que chacun de ces intervenants possède les capacités nécessaires (humaine, financière, matérielle) pour cette bonne mise en œuvre. Sur la base d'une analyse de besoin en renforcement des capacités, il est souhaitable de prendre des mesures pour combler les lacunes éventuelles qui pourraient être constatée.

6.4.1.2. Renforcement des capacités de la CPP

La procédure de mise en œuvre de la gestion environnementale et sociale du Projet de mise en œuvre du Corridor BRT de Douala indique que la CPP devrait s'impliquer à tous les niveaux de la chaîne, notamment en ce qui concerne :

- le suivi de la conformité avec les politiques de sauvegarde de la Banque Mondiale ;
- la détermination des sous-composantes ou interventions qui nécessiteront un PGES spécifique (identification de sous-composantes ou activités, remplissage du formulaire de caractérisation et catégorisation) ;
- le suivi des procédures des EIES et des études spécifiques (préparation et validation des TdRs avec le cas échéant l'avis de non objection de la Banque Mondiale, recrutement des consultants avec le cas échéant l'avis de non objection de la Banque Mondiale, réalisation et validation de l'étude avec le cas échéant l'avis de non objection de la Banque Mondiale ,Consultations publiques) ;
- le renforcement des capacités des autres acteurs ;
- la mise en œuvre des prescriptions environnementales et sociales ;
- l'opérationnalisation d'une fonction de mobilisation des parties prenantes et de communication ;
- l'opérationnalisation d'un MGP en particulier les aspects de VBG/EAS/HS et VCE ;
- la surveillance de la mise en œuvre des mesures environnementales et sociales ;
- le suivi de l'efficacité des mesures environnementales et sociales.

La CP/PMUD à travers la CUD, bras séculier de l'Etat pour la valorisation des potentialités de développement de Douala, a une expérience avérée en matière d'élaboration et de mise en œuvre des projets financés aussi bien par l'Etat du Cameroun que par la Banque Mondiale ou des partenaires similaires. Dans le cadre du Projet de Mobilité Urbaine de Douala les personnels de la CUD ont été désignés dans la CPP. Elle est ainsi constituée de :

- un (1) Coordonnateur ;
- un (1) Responsable Administratif Financier et Comptable ;
- un (1) Responsable Passation des Marchés ;
- un (1) Responsable Etudes Urbaines ;
- un (1) Responsable Infrastructures /Transport ;
- trois (3) Responsables en Ingénierie Sociale et Environnementale ;
- un (1) Responsable Système d'Information Géographique ;
- un (1) Assistant Projet ;
- un (1) Agent de liaison.

En matière de sauvegarde environnementale et sociale, la CPP présente un atout car on note la présence de trois (3) Responsables. Toutefois, il importe que la CPP soit renforcée encore en procédant soit au recrutement d'un (1) Responsable de suivi-évaluation et d'un (1) Responsable de communication, participation et mobilisation des parties prenantes soit à la désignation à la CUD soit sous la forme d'une prestation de service.

Par ailleurs il va falloir que la CPP initie des formations à l'endroit du Spécialiste en Sauvegarde Sociale pour qu'il s'occupe des aspects de VBG/EAS/HS et VCE tout au long du projet. Il faudra renforcer toute l'équipe de Sauvegarde Environnementale et Sociale sur :

- le nouveau cadre environnemental et social de la Banque Mondiale ;
- l'élaboration et la mise en œuvre d'un plan de surveillance et suivi des PGES suivant les récentes orientations du ministère en charge de l'environnement ;
- l'élaboration et la mise en œuvre d'un observatoire de suivi des projets et programmes existants, en cours d'exécution ou en gestation dans sa zone d'intervention pour mieux mutualiser les efforts des uns et des autres et faire jouer les synergies en matière de gestion environnementale et sociale.

6.4.1.3. Renforcement des capacités des administrations publiques

Les administrations publiques interviennent à différent niveau dont :

- le pilotage du Projet de mise en œuvre Corridor BRT de Douala qui sera mis en place lors de la mise en œuvre du Projet et sera placé sous la tutelle de la CUD et assisté par un comité de pilotage interministériel ;
- la signature de l'accord de prêt par le MINEPAT ;
- la plate-forme institutionnelle mise en place ;
- la validation des TdRs et des rapports des EIES détaillées et sommaires par le MINEPDED ;
- la délivrance du certificat de conformité environnemental par le MINEPDED ;
- la surveillance et le suivi par le MINEPDED et les administrations compétentes, les Comités départementaux de surveillance et de suivi des PGES, la commission nationale des inspections des établissements classés.

Les déficits en capacités sont identifiés au niveau de la compréhension des exigences des politiques de sauvegarde de la Banque Mondiale qui nécessite dans certains cas l'obtention des non-objections à certaines phases des procédures. On relève aussi le manque de moyens financiers, et logistiques pour réaliser correctement le travail de surveillance et de suivi.

En particulier en ce qui concerne le Comité départemental de surveillance et de suivi des PGES du Projet de mise en œuvre Corridor BRT de Douala, son existence a été constatée, comme celle de tous les autres du Pays, par le Ministre en charge de l'environnement, mais il n'est pas encore opérationnel.

Dans ce contexte, il est recommandé dans le cadre de ce projet de prévoir des possibilités d'organiser des sessions de sensibilisation, d'information et de formation à l'intention de ces acteurs notamment sur les politiques opérationnelles de la Banque Mondiale et de prévoir des moyens pour faciliter et rendre plus efficace la surveillance et le suivi.

6.4.1.4. Renforcement des capacités des communes

Les communes interviennent comme bénéficiaires et comme administrateurs de la procédure des notices d'impact environnemental. Elles sont appuyées par le PNDP (programme financé par la Banque Mondiale) dans l'intégration des considérations environnementales et sociales dans les projets de développement. Cet appui concerne aussi

bien la mise à disposition d'un agent communal en charge des aspects environnementaux et sociaux que des moyens de travail.

Dans le cadre de ce projet, il est surtout question, en plus de contribuer à pallier au déficit en moyens logistiques et techniques, de veiller à la mutualisation des efforts d'intégration des considérations environnementales et sociales dans les PCD des communes.

6.4.1.5. Renforcement des capacités des autres programmes et projets

Il est important que la présence des autres programmes ou projets facilite et bonifie la mise en œuvre des mesures environnementales et sociales. Dans le cadre de ce projet des mesures pour faciliter la compréhension des exigences des politiques de sauvegarde environnementale et sociale par les projets et programmes non financés par la Banque Mondiale doivent être prise au travers des cadres de concertation des acteurs existants. Au-delà, il convient aussi de prendre des mesures pour faire jouer les synergies entre les actions environnementales et sociales des différents projets et programmes.

6.4.1.6. Renforcement des capacités des transporteurs et des syndicats de transport

Les transporteurs, en tant que bénéficiaires interviennent au niveau des consultations publiques pour l'identification des activités, pour l'élaboration des termes de référence et des rapports des EIES ou études spécifiques, ainsi que pour la mise en œuvre des mesures environnementales et sociales, la surveillance et le suivi de la mise en œuvre des mesures environnementales et sociales.

Certains peuvent déjà avoir bénéficié des appuis venant des programmes et projets financés par la Banque Mondiale, mais il importe de se rassurer, dans le cadre de ce projet que toutes ont une bonne compréhension des politiques de sauvegarde environnementale et sociale de la Banque Mondiale et qu'elles ont les moyens de contribuer efficacement à la mise en œuvre des mesures environnementales et sociales. Les thèmes de renforcement pourraient concerner la sensibilisation, l'information et la formation sur les exigences des politiques de sauvegarde environnementale et social de la Banque Mondiale, les aspects à prendre en compte pour l'intégration des considérations environnementales et sociales dans les activités, les indicateurs de surveillance et de suivi, les mécanismes de rapportage, de dénonciation et de plaintes en lien avec le respect des exigences environnementales et sociales.

6.4.1.7. Renforcement des capacités des prestataires de service

Les prestataires de service peuvent intervenir à toutes les étapes depuis l'identification de l'activité jusqu'à la surveillance et au suivi de la mise en œuvre des mesures environnementales et sociale. Certains peuvent avoir des compétences suffisantes en la matière et une bonne compréhension des politiques de sauvegarde de la Banque Mondiale. Quoi qu'il en soit, pour tous les prestataires (y compris l'assistance technique chargée d'appuyer la gestion dans le cadre d'une approche par étapes au niveau de la composante, le bureau d'étude spécialisé mandaté pour développer les services d'appui-conseil, etc.), il importe de se rassurer que tous ont une bonne compréhension des politiques de sauvegarde de la Banque Mondiale et qu'ils ont les moyens de contribuer efficacement à la mise en œuvre des mesures environnementales et sociales. Les thèmes de renforcement pourraient concerner la sensibilisation, l'information et la formation sur les exigences des politiques de sauvegarde de la Banque Mondiale, les aspects à prendre en compte pour l'intégration des considérations environnementales et sociales dans les activités, les indicateurs de surveillance et de suivi, les mécanismes de rapportage, de dénonciation et de plaintes en lien avec le respect des exigences environnementales et sociales, Contrôle, Surveillance et Suivi Environnementaux des projets d'Infrastructure, sensibilisation sur la Responsabilité

Sociale des Entreprises (RSE). Ces actions de renforcement de capacité s'intègrent bien au niveau du présent projet BRT.

6.4.1.8. Renforcement des capacités des organisations de la société civile

Les organisations de la société civile peuvent intervenir comme prestataire dans l'encadrement des populations ou comme des lanceurs d'alerte. A ce titre, elles peuvent également intervenir à toutes les étapes depuis l'identification de l'activité jusqu'à la surveillance et au suivi de la mise en œuvre des mesures environnementales et sociales. Certaines peuvent avoir des compétences suffisantes en la matière et une bonne compréhension des politiques de sauvegarde de la Banque Mondiale, mais il importe que le Projet de Mobilité Urbaine de Douala se rassure que, celles avec lesquelles il collabore, ont une bonne compréhension des politiques de sauvegarde environnementale et sociale de la Banque Mondiale en mettant un accent particulier sur les aspects de VBG/EAS/HS et VCE et qu'elles ont les moyens de contribuer efficacement à la mise en œuvre des mesures environnementales et sociales. Comme bénéficiaires, prestataires de service et lanceur d'alerte les thèmes de renforcement de leurs capacités pourraient concerner la sensibilisation, l'information et la formation sur les exigences des politiques de sauvegarde environnementale et sociale de la Banque Mondiale, les aspects à prendre en compte pour l'intégration des considérations environnementales et sociales dans les activités, les indicateurs de surveillance et de suivi, les mécanismes de rapportage, de dénonciation et de plaintes en particulier les aspects de VBG/EAS/HS et VCE.

6.4.1.9. Synthèse des besoins en capacités des acteurs et mesures de renforcement proposées

Le tableau 20 synthétise les besoins en capacités des différents acteurs et les mesures de renforcement proposées.

Tableau 20 : Synthèse des besoins en capacités des acteurs et des mesures de renforcement proposées

Acteurs	**Evaluation de la capacité**	Mesures de correction
CCP	• Pas de Fonction suivi-évaluation • Pas de Fonction communication et mobilisation des parties prenantes • Capacités limitées en Surveillance et suivi des PGES • Faible connaissance de risques EAS/HS relative au lieu de travailRessources financières et logistiques limitées	• Analyse institutionnelle de la CPP • Recrutement d'un (1) Responsable de suivi-évaluation et d'un (1) Responsable de communication et Mobilisation des Parties Prenantes • Dotation des Moyens techniques et logistiques suffisants • 1 atelier de formation du personnel de la CCP par le Spécialiste Genre/VBG sur les aspects de VBG/EAS/HS et VCE. • 1 atelier de formation de l'équipe de Sauvegarde environnementale et sociale en Surveillance et Suivi des PGES
Les administrations publiques	• Faible connaissance des politiques et procédures de sauvegarde de la Banque mondiale • Moyens logistiques et techniques limités	• 1 atelier de formation sur les politiques et procédures de sauvegarde de la Banque mondiale • Dotation des moyens logistiques et techniques
Les communes	• Capacités limitées dans la mutualisation des efforts d'intégration des	• 1 atelier de formation sur la mutualisation des efforts d'intégration des considérations environnementales et sociales des projets

	considérations environnementales et sociales des projets des communes • Moyens logistiques et techniques limités	des communes • Dotation des moyens logistiques et techniques
Les autres programmes et projets	• Informations limitées sur les autres projets ; • Capacités limitées dans la mutualisation des efforts d'intégration des considérations environnementales et sociales	Réunion d'information et de coordination inter projets de la CUD Session de sensibilisation sur le MGP du projet
Les transporteurs et les syndicats de transport par taxis, mototaxis, bus, etc.	• Faible connaissance des politiques et procédures de sauvegarde de la Banque mondiale • Faible capacité d'intégrations des considérations environnementales et sociales dans les activités - capacités de formulation de plaintes limitées	• 1 atelier de formation sur les politiques et procédures de sauvegarde de la BM • 1 atelier de formation sur l'intégration des considérations environnementales et sociales dans les activités y compris seensibilation sur le MGP • Session de sensibilisation sur le MGP du projet • 1 atelier de formation sur la formulation des plaintes avec un accent particulier sur les plaintes liées aux aspects de VBG/EAS/HS et VCE
Les prestataires de service	• Faible connaissance des politiques et procédures de sauvegarde de la Banque mondiale • Faible capacité d'intégration des considérations environnementales et sociales dans les travaux • Faible capacité de formulation et gestion des plaintes	• 1 atelier de formation sur les politiques et procédures de sauvegarde de la Banque mondiale ; • 1 atelier de formation sur l'intégration des considérations environnementales et sociales dans les travaux y compris sensiibilisation sur le MGP • 1 atelier de formation sur la formulation et gestion des plaintes avec un accent particulier sur les plaintes liées aux aspects de VBG/EAS/HS et VCE
Les organisations de la société civile	Faible connaissance des politiques et procédures de sauvegarde de la Banque mondiale	1 atelier de formation sur les politiques et procédures de sauvegarde de la Banque mondiale
	• Faible capacité d'intégration des considérations environnementales et sociales dans les travaux • Capacités limitées dans la surveillance et le suivi environnemental et social des projets • Capacités de formulation et gestion des plaintes limitées	• 1 atelier de formation sur l'intégration des considérations environnementales et sociales dans les activités et projets • 1 atelier de formation sur la surveillance et le suivi des projets • 1 atelier de formation sur la formulation et la gestion des plaintes et le MGP.

6.4.1.10. Synthèse des modules de formation par groupe cible

Le tableau 21 synthétise les modules de formation. Pour chaque cible, il donne les objectifs des modules, les thèmes, le timing et le coût.

Tableau 21 : Synthèse des modules de formation par groupe cible

Cibles	Modules	Objectifs	Thématiques	Formes	Responsables
CPP	Mutualisation des efforts avec les autres projets et programmes et les communes	Capitaliser les synergies et les complémentarités avec les autres projets et programmes et les communes en matière de gestion environnementale et sociale	Mutualisation des efforts d'intégration des considérations environnementales et sociales avec les communes et les autres projets et programmes	Réunion de concertation avec les services techniques des communes et des autres programmes et projets	Consultant (à recruter)
	Surveillance et suivi environnemental et social	Réaliser efficacement les missions de surveillance et suivi environnementaux et sociaux	Astuces de surveillance et suivi environnementaux et sociaux La procédure « chance find »	Session de formation	Consultant (à recruter)
			Mobilisation sociale et genre (VBG/EAS/HS et VCE, les mariages forces etc.) : Quoi comprendre ?		
	Elaboration et Mise en œuvre d'un observatoire de suivi des programmes et projets de la zone d'intervention de la CPP	Capitaliser les synergies et les complémentarités avec les autres projets et programmes et les communes en matière de gestion environnementale et sociale	Mutualisation des efforts d'intégration des considérations environnementales sociales avec les communes et les autres projets et programmes	Session de Formation et coaching	Consultant (à recruter)
Administration publique	Les politiques de sauvegarde environnementale et sociale de la Banque mondiale	Comprendre les exigences des politiques de sauvegarde environnementale et sociale de la Banque	Les procédures environnementales et sociales de la Banque mondiale et rôle de la non objection de la Banque mondiale	- réunions de coordination régionales - Demi-journée de formation dédiée	- Spécialistes CPP -Consultant (à recruter)
Commune	Mutualisation des efforts d'intégration des considérations environnementales et sociales dans le développement de la Commune.	Faire jouer les synergies entre les efforts des uns et des autres	Mutualisation des efforts d'intégration des considérations environnementales et sociales dans le développement de la Commune.	Réunion de concertation avec les services techniques des communes	Consultant (à recruter) -PNDP et CPP
Les autres projets et programmes	Mutualisation des efforts d'intégration des considérations	Faire jouer les synergies entre les efforts des uns et des autres	Les procédures environnementales et sociales de la Banque mondiale	- réunions de coordination inter programmes et	Consultant (à recruter)

Cibles	Modules	Objectifs	Thématiques	Formes	Responsables
	environnementales et sociales des différents projets et programmes		Mutualisation des efforts d'intégration des considérations environnementales et sociales avec les autres programmes et projets	projets	
Les transporteurs et les syndicats de transport par taxis, mototaxis, bus, etc	Gestion environnementale et sociale des activités	Intégrer les considérations environnementales et sociales dans les activités des bénéficiaires	Exigences des textes nationaux et des politiques de sauvegarde environnementale et sociale de la Banque mondiale les aspects à prendre en compte pour l'intégration des considérations environnementales et sociales dans les activités les indicateurs de surveillance et de suivi environnementaux et sociaux formulation des plaintes en lien avec le respect des exigences environnementales et sociales.	Session de formation	Consultant (à recruter)
Prestataires de service	Gestion environnementale et sociale des activités	Intégrer les considérations environnementales et sociales dans les activités des bénéficiaires	Exigences des textes nationaux et des politiques de sauvegarde environnementale et sociale de la Banque mondiale Les aspects à prendre en compte pour l'intégration des considérations environnementales et sociales dans les activités Interprétation du cahier de charge environnemental et social des chantiers Les indicateurs de surveillance et de suivi environnementaux et sociaux	Session de formation et de sensibilisation	- Spécialistes CPP

Cibles	Modules	Objectifs	Thématiques	Formes	Responsables
			Mode de dénonciation et de plaintes en lien avec le respect des exigences environnementales et sociales.		
Organisations de la société civile	Gestion environnementale et sociale des activités	Intégrer les considérations environnementales et sociales dans les activités des bénéficiaires	Exigences des textes nationaux et des politiques de sauvegarde environnementale et sociale de la Banque mondiale	Session de formation et de sensibilisation	Consultant (à recruter)
			les aspects à prendre en compte pour l'intégration des considérations environnementales et sociales dans les activités		
			Interprétation du cahier de charge environnemental et social des chantiers		
			les indicateurs de surveillance et de suivi environnemental et social		
			Formulation des plaintes en lien avec le respect des exigences environnementales et sociales.		

6.4.2. Mécanisme de gestion des plaintes et conflits environnementaux et sociaux du projet

6.4.2.1. Contexte du mécanisme de gestion des plaintes

La plainte est l'expression vocale de la douleur et de la peine à travers des paroles ou des cris, gémissements, hurlements, lamentations, pleurs, soupirs, etc. Le Mécanisme de Gestion des Plaintes est un outil efficace, participatif et accessible à toutes les parties prenantes, pour prévenir, et résoudre les plaintes par négociation, par dialogue et par des enquêtes conjointes, etc.

Pendant la mise en œuvre du corridor pilote de "Bus Rapid Transit" dans la Ville de Douala, des cas d'insatisfaction en ce qui concerne l'application de certaines mesures (système d'arrosage des déviations, système de recrutement de la main d'œuvre local, respect des us et coutumes…), peuvent être posés par les populations affectées. Pour cela, le projet

doit donc mettre à la disposition des populations de la ZIP un mécanisme leur permettant de soumettre et de résoudre les cas d'insatisfaction.

6.4.2.2. Typologie des plaintes et réclamations

La mise en œuvre du Projet génèrera un ensemble d'impacts dans les communautés et même en entreprise et au sein de l'équipe du Projet. Ces impacts seront à l'origine de quatre principales catégories de plaintes à savoir : (ii) les plaintes liées aux travaux qui concernent le personnel des entreprises ; (iii) les plaintes orientées vers les VBG/EAS/HS/VCE ; (i) les plaintes liées aux indemnisations donc aux activités des CCE (iv) les plaintes liées aux prestations de service.

Les plaintes liées aux travaux

- Ces plaintes porteront entre autres sur :
- les conditions de travail ;
- l'altération de la qualité de l'air ;
- les nuisances sonores et production de secousses ;
- les risques d'érosion et de dégradation du sol ;
- la mauvaise gestion des déchets liquides (eaux usées et huiles usagées) ;
- la mauvaise gestion des déchets solides
- le non-respect des déviations
- la couverture sociale des travailleurs ;
- la prise en charge sanitaire des travailleurs ;
- les contrats de travail ;
- le paiement des salaires ;
- les conditions de prévention de COVID-19 ;
- les dommages causés par une malfaçon des travaux ou par les manœuvres des engins de chantier ;
- le non-respect des limites de l'emprise du Projet ;
- les interactions des travailleurs avec les riverains ;

Plaintes liées aux indemnisations

Les plaintes et litiges liés aux indemnisations porteront principalement sur :

- l'omission des biens par la CCE ;
- la sous-évaluation des biens ;
- l'indemnisation partielle des biens ;
- les cas d'homonymie et double identité ;
- l'indemnisation des tombes ;
- les erreurs dans l'identification et l'évaluation des biens ;
- les désaccords sur des limites de parcelles ;
- les conflits sur la propriété d'un bien (deux personnes affectées, ou plus, déclarant être le propriétaire d'un même bien) ;
- les désaccords sur l'évaluation d'une parcelle ou d'un autre bien ;
- les désaccords sur les mesures d'indemnisation ou de compensation des déplacées économiques ;
- les désaccords entre héritiers ou membres d'une même famille, sur la propriété, ou sur les parts de propriété, d'un bien donné ;
- les conflits entre ayants-droits à la suite de successions à problèmes ;
- les discordes résultant des cas de divorce, et autres disputes familiales.

Les plaintes liées aux VBG/EAS/HS/VCE

On peut citer dans ce registre :

- requêtes liées à l'attribution des indemnisations d'une veuve à un membre de la famille du défunt mari ;

- plaintes d'exploitation et abus sexuels et divers du personnel des entreprises sur les jeunes filles/femmes ;
- plaintes de discriminations diverses orientées vers le genre tant en entreprise que dans les communautés et même au sein de l'équipe Projet ;
- plaintes de refus de participation des femmes aux activités d'autonomisation et d'émancipation des jeunes filles mis en œuvre par le Projet ;
- plaintes liées au développement de la prostitution dans la zone du Projet ;
- plaintes d'abandons de foyers par le personnel intervenant dans le Projet ;
- plaintes de violences conjugales dans les foyers où un partenaire intervient dans le Projet ;
- plaintes de viol ou d'agression sexuelle ;
- harcèlement sexuel en milieu de travail (entre collègues ou vers la communauté riveraine).

Les plaintes liées aux prestations de service

Cette catégorie de plainte sera principalement orientée vers :

- le processus de passation des marchés
- les délais d'attribution de marché ;
- le paiement des factures ;
- la qualité des prestations ;
- les délais d'exécution des prestations.

Les acteurs de mise en œuvre du mécanisme de gestion des plaintes sont les suivants :

- **le plaignant** : Il initie la réclamation auprès du point de collecte le plus proche de lui. Le préjudice ou l'injustice pour lequel la réclamation est formulée doit pouvoir être vérifiable à travers des éléments factuels tels que l'exige le critère d'objectivité ci-dessus. Par ailleurs, le plaignant a la possibilité de contester la solution qui lui est présentée. Dans ce cas il doit exprimer les éléments justifiant les raisons de la contestation. Dans le cas où une conciliation se trouve impossible à la suite de la contestation, il a la possibilité de recourir à une action judiciaire suivant les dispositions prévues par la réglementation ;
- **les entreprises d'exécution des travaux, les ONG et associations** : elles accompagnent le processus dans la résolution des griefs à travers la collecte des plaintes, la fourniture d'informations et documents relevant de leurs activités pour besoins d'enquêtes, elles peuvent participer aux sessions de résolutions et caravanes de gestion des plaintes si le besoin s'impose. En outre, la responsabilité civile incombant au chef d'entreprise, l'employeur est tenu de respecter la réglementation du travail en vigueur au Cameroun par conséquent toutes les charges liées à l'exécution des décisions prises par l'unité de résolution des griefs sont de la responsabilité de l'employeur (compensations, indemnisation, frais médicaux etc.). Elles devront également s'assurer de la signature des codes de conduite à elles destinés ainsi qu'à leur personnel ;
- **la commission de constat et d'évaluation CCE** : dans tout son ensemble (pour les plaintes parvenues avant la publication des décrets d'expropriation et d'indemnisation), constituée des autorités administratives de ressort, des autorités traditionnelles de ressort, des comités de développement des quartiers de ressort, des élus locaux de ressort, d'une personnalité ressource de ressort, des collectivités territoriales décentralisées de ressort, des services sectoriels de ressort. Elle sera en charge du traitement de toutes réclamations relatives aux processus d'indemnisation (nues propriétés, foncier, culture, constructions). Les membres de la CCE sont également représentés au sein des ECL afin de mieux adresser les plaintes relatives aux expertises effectuées par la CCE. Elle sera en charge du traitement de toutes réclamations relatives aux processus d'indemnisation (nues propriétés, foncier,

culture, constructions). Les membres de la CCE sont également représentés au sein des ECL afin de mieux adresser les plaintes relatives aux expertises effectuées par la CCE ;

- **l'équipe de conformité locale (ECL)** : Mis en place au niveau local, l'équipe de conformité locale est une unité opérationnelle qui représente la plaque tournante de mise en œuvre du présent MGP. Plus proche des communautés et prestataires différents, elle assure l'opérationnalisation du présent mécanisme à l'échelle locale tout en assurant la liaison avec l'équipe de conformité centrale.

  Elle est donc tenue :

  - de s'assurer de l'exécution du MGP ;
  - de l'application des dispositions du MGP par tous les intervenants locaux ;
  - de s'assurer de la préparation des MGP ainsi que les plans d'actions de prévention, atténuation des risques, et réponses au cas de VBG/EAS/HS/VCE au sein des entreprises ;
  - de veiller à la signature des codes de conduite par tous les intervenants du Projet ;
  - de veiller au respects des exigences et principes de traitement des plaintes y compris celle de VBG/EAS/HS/VCE dans les délais prévus (un(e) survivant(e) doit être référé (e) aux services légaux, médicaux, et psychosociaux dans les 48 heures après avoir reçu leur cas);
  - de veiller à la sensibilisation permanente et continue des acteurs sur les risques de VBG/EAS/HS/VCE ;
  - d'assurer la vulgarisation, la sensibilisation et la communication du MGP et de son mode opératoire auprès de toutes les parties prenantes du

    Projet ;

  - de traiter les plaintes et veiller à la mise en œuvre des résolutions et sanctions arrêtées ;
  - d'obtenir l'approbation du Plan d'actions de prévention, atténuation des risques, et réponses au cas de VBG/EAS/HS/VCE de la part de la Direction de l'entreprise ;
  - d'organiser et exécuter les missions d'enquête de collecte et vérification d'informations relatives aux plaintes ;
  - de s'assurer que les statistiques des plaintes au sujet des VBG/EAS/HS/VCE sont à jour et soient incluses dans les rapports réguliers du Projet ;
  - de préparer et transmettre les PV de traitement des plaintes et les rapports d'activités de gestion des plaintes à l'ECC ;
  - de tenir des sessions périodiques (mensuelle, bimensuelle ou trimestrielle) de traitement des plaintes.

- **la CPP ou CCP (à la mise en œuvre)** : elle est l'organe de coordination et de planification du MGP au niveau national. Elle est tenue :

- de coordonner les activités de toutes les ECL ;
- d'élaborer et actualiser le MGP dans sa globalité en intégrant les spécificités liées aux VBG/EAS/HS/VCE ;
- d'approuver tout changement apporté aux Codes de conduite en matière de VBG/EAS/HS/VCE figurant dans le présent document, après approbation de la part de la Banque mondiale ;
- de préparer les budgets et les Plans d'actions MGP, VBG/EAS/HS/VCE reflétant les Codes de conduite, qui comprennent les Procédures relatives aux allégations de VBG/EAS/HS/VCE, les mesures de responsabilité et confidentialité, une stratégie de sensibilisation, un protocole d'interventions ;
- d'obtenir les autorisations de la Banque mondiale pour le Plan d'action de prévention, atténuation des risques, et réponses au cas de VBG/EAS/HS/VCE avant la pleine mobilisation ;
- de réceptionner et d'assurer le suivi des résolutions et sanctions concernant les plaintes reçues y compris celles de VBG/EAS/HS/VCE liées au Projet ;
- d'organiser des missions périodiques de gestion des plaintes quand cela est nécessaire ;
- de s'assurer que les indicateurs de performance du MGP et les statistiques des plaintes y compris celles des VBG/EAS/HS/VCE sont à jour et soient inclus dans les rapports réguliers du Projet.

Les étapes de gestion des plaintes

Les étapes d'une bonne gestion des plaintes dans le cadre de chaque composante de ce projet, sont les suivantes :

Les acteurs du mécanisme de gestion des plaintes sont les suivants :

(i) Composante non judiciaire

- **les entreprises d'exécution des travaux, les ONG et associations** et l'Ingénieur Conseil (Mission de Contrôle). **:**
- **la commission de constat et d'évaluation CCE** : Dans tout son ensemble (pour les plaintes parvenues avant la publication des décrets d'expropriation et d'indemnisation), constituée des autorités administratives de ressort, des autorités traditionnelles de ressort, des comités de développement des quartiers de ressort, des élus locaux de ressort, d'une personnalité ressource de ressort, des collectivités territoriales décentralisées de ressort, des services sectoriels de ressort dont le MINHDU, le MINPMEESA ou le MINCOMMERCE ;
- **l'équipe de conformité locale (ECL)** :
- **la CPP ou CCP** composé du SSE et SSS et du SS&Ev;

Au niveau de chaque commune cible, toute personne se sentant lésée par le processus d'évaluation des biens et d'indemnisation, ou victime de destruction, de dommage ou de nuisances dans le cadre des travaux du Projet, pourra déposer une plainte ou une requête auprès de la Commune cible. Les plaintes peuvent également être déposées soit à la chefferie de ressort, soit au Comité de développement du quartier de ressort, soit à la Sous-

préfecture de ressort, soit auprès de l'Ingénieur Social ou de l'Ingénieur Conseil (Mission de Contrôle). Toutefois, toutes ces plaintes et requêtes devront être orientées pour être centralisées à la commune de ressort, dans un registre de plaintes. Un formulaire d'enregistrement des plaintes est joint en Annexe 11, page 234 et sera déposé à ces différents endroits pour y être renseigné (par le Comité de développement de quartier, l'ingénieur Social ou l'agent de la commune).

Dans le cadre du Projet BRT Douala, les plaintes et conflits venant des PAP pourront apparaître à différents moments du déploiement du Projet :

- avant le démarrage des travaux ;
- pendant et après les travaux de construction du BRT.

Les procédures d'enregistrement et de traitement doivent être transparentes.

Le mécanisme de gestion des plaintes est mis en œuvre de façon à répondre efficacement et en temps voulu aux préoccupations formulées par les personnes affectées ou se sentant lésées par le Projet. Chaque Commune cible mettra en place un registre des plaintes.

L'existence de ce registre et les conditions d'accès à ce registre seront diffusées aux PAP et aux populations dans le cadre d'une communication en langue française ou anglaise et en langue locale (comment formuler une plainte, où retirer le formulaire de plainte, où déposer la plainte, comment formuler l'objet de la plainte, les informations requises, la procédure de traitement, etc.).

Ces informations seront diffusées dans le cadre du plan général de communication du projet (pendant les campagnes d'information sur le Projet, les campagnes de sensibilisation précédant les travaux des CCE, les consultations publiques et les audiences publiques ; à travers des courriers individuels et des communiqués collectifs, par affichages et par messages radiodiffusés).

En règle générale, les plaintes devront être déposées directement auprès des communes, qui les inscriront dans le registre, délivreront un récépissé de dépôt de plainte aux PAP plaignantes et les transmettront à la Cellule de coordination du Projet (CCP) lors de la mise en oeuvre.

La CCP, après tri et avis, informera les PAP de la suite réservée à leurs plaintes au plus tard sept (07) jours après la réception de leurs plaintes à la CCP. Un courrier signé du Coordonnateur de la CCP leur sera adressé via le Comité de développement de quartier avec copie à la commune de ressort.

(ii) Composante judiciaire

Il convient de rappeler que lorsque les conflits ne trouvent pas de solutions au niveau de la commune, de la CCP, le recours au tribunal de la localité sera effectué. Le recours à la Justice est ouvert seulement en cas d'échec de la voie de résolution à l'amiable. C'est une voie qui n'est pas recommandée pour le Projet car pouvant occasionner des blocages et des retards des activités. C'est pourquoi dans ces cas de figure, il est suggéré que le Projet puisse prendre les mesures pour éviter cet espace.

Le tableau 22 suivant donne la représentation synoptique du traitement des plaintes.

Tableau 22 : de la Présentation synoptique du traitement des plaintes

Etapes	Entités	Action principale	Actions secondaires
Etape 1	Equipe au niveau du Chef et du Comité de développement de quartier	Vérification et tri des plaintes en fonction de la date butoir de recevabilité des plaintes	Réception et enregistrement des plaintes
	Ingénieur Conseil/entreprise		

Etapes	Entités	Action principale	Actions secondaires
	des travaux / Ingénieur Social/sous-préfecture		
Etape 2	Equipe au niveau de la Commune	Réception des plaintes et inscription au registre des plaintes	Transfert à la CCP
Etape 3	Equipe de la CCP	Tri, vérification, validation et orientation des plaintes	- vérification des réclamations sur le terrain -transmission à la CCE ou - gestion en Comité ad hoc
Etape 4 : procédure de traitement	**Types de réclamations**		**Organes de traitement et actions**
	Omissions, problèmes d'identification et d'évaluation des biens **avant compensations** par décret Problèmes de montant d'indemnisation, Conflits de propriété		CCE
	Omissions, problèmes d'identification et d'évaluation des biens **après compensations** par décret, Problèmes de montant d'indemnisation, Conflits de propriété, problèmes environnementaux et de gestion des chantiers		Projet BRT et Comité ad hoc
Etape 5 : Méthode de traitement et de résolution	- Médiation - Référence aux principes d'indemnisation et à la Note méthodologique des CCE - Conciliation - Facilitation du dialogue - Négociations - Résolution à l'amiable : explications supplémentaires et arbitrages		- comité ad hoc (Délégués membres des CCE et Groupe de travail CUD-CPP) - CCE
Etape 6 : Recours judiciaire en cas de blocage des méthodes conciliatoires	Procès au Tribunal de ressort		Tribunal de ressort et Commune ou CUD comme partie civile

La gestion des plaintes dans ces cas-là relève de l'organisation interne des tribunaux qui gèrent en interne leur chronogramme et leurs délais. Toutefois, les PAP qui auront saisi la CUD ou le MINHDU de sa procédure judiciaire sera accompagnée pendant le procès par les services juridiques des dits acteurs.

L'exécution des différentes activités du MGP obéit à des exigences de délais. Le tableau 23 ci-dessous fixe la durée maximale pour chaque étape du mécanisme. Cette durée de traitement des dossiers reste indicative et peut connaître des ajustements en fonction de la complexité et de la sensibilité de certaines plaintes.

Tableau 23 : Durée maximale pour chaque étape du MGP

Etapes	Type de plainte	Durée (jour)	Observation
Collecte Enregistrement Accusé de réception	VBG//EAS/HS/VCE	1	RAS
	Autres	1	RAS
Tri Orientation	VBG//EAS/HS/VCE	1	RAS
	Autres	2	RAS

Référencement			
Prise en charge Traitement Vérification/enquête	VBG//EAS/HS/VCE	15	En fonction des cas
	Autres	30	En fonction des cas
Suivi évaluation	VBG//EAS/HS/VCE	Non applicable	Jusqu'à la clôture
	Autres	Non applicable	RAS
Clôture	VBG//EAS/HS/VCE	1	RAS
	Autres	1	RAS

6.4.2.3. Mécanisme de création du CGP et son fonctionnement

Les plaintes qui ne sont résolues par le Maître d'Ouvrage seront résolues par le CGP. Pour ce faire un Comité de Gestion des Plaintes (CGP) indépendant est à mettre en place. Le CGP se réunit en session en ad hoc pour statuer sur les cas non résolus par le Maître d'Ouvrage. Le CGP a pour mission de :

- constater les décisions rendues par le Maître d'Ouvrage (l'Agent de Gestion des Plaintes) ;
- statuer sur les cas dont la procédure est restée pendante.

Le CGP est composé de :

- La Coordonnatrice du Projet ou son représentant (présidente),
- 01 AGP (secrétaire),
- 01 Représentant de l'entreprise (membre)
- 01 Représentant des travailleurs (membre),
- 01 Représentant des bureaux d'écoute (membre),
- 01 Observateur indépendant, Représentant de la société civile, ONG ou autorité religieuse (membre),
- 01 Autorité Administrative (invité),
- 01 Autorité Traditionnelle (invité),
- 01 Délégué Régional du Ministère concerné (invité),

Des travaux du CGP il résulte deux (02) situations possibles

1. Il y a conciliation, dans ce cas, un rapport de conciliation en trois (03) exemplaires est dressé par le Secrétaire du CGP, et signé par les parties. Le Président, en sa qualité de responsable du CGP, signe le rapport pour le compte du CGP. Ce rapport une fois signé met fin à la plainte. Un exemplaire dudit rapport est remis à chacune des parties et le troisième est conservé dans les archives du bureau du CGP.

2. Aucun accord n'est trouvé, le Secrétaire du CGP dresse un rapport de non conciliation en quatre (04) exemplaires, ce rapport est signé par les parties. Le Président, en sa qualité de responsable du CGP, signe le rapport pour le compte du CGP. Un exemplaire est remis à chaque partie, le troisième est conservé aux archives bureau du CGP et le quatrième est joint au dossier, puis ce dossier est transmis à l'administration compétente pour suite de procédure.

Fonctionnement du CGP

a) Bureau de gestion des plaintes

Le Maître d'Ouvrage mettra la disposition du CGP des locaux pour les sessions ad hoc.

b) Moyens humains

Le Maître d'Ouvrage désignera parmi les spécialistes en sauvegarde environnementale et sociale ou tout autre employé du Projet un Agent de Gestion des Plaintes.

Cet agent sera appuyé dans ses fonctions par les autres spécialistes en sauvegarde environnementale et sociale pour les investigations sur le terrain.

c) Moyens opérationnels

Les charges de fonctionnement du CGP devront intégrer l'acquisition du matériel suivant pour faciliter l'identification des personnes éligibles, l'établissement des procès-verbaux etc. Il s'agira, entre autre :

- Une imprimante multifonction pour scanner et faire des photocopies des pièces d'identification.
- Un Laptop pour la restitution des données et les types d'information à recueillir.
- Un appareil numérique pour les prises de photo des bénéficiaires ;
- Les EPI pour les investigations sur le terrain
- Du matériel roulant en cas de besoin

d) Besoins en formation

Une formation/initiation au mécanisme de gestion des plaintes et à ses outils devra être organisée en interne avec l'appui du service juridique pour former l'Agent de Gestion des Plaintes ainsi que le personnel d'appui.

e) Campagne d'information et de sensibilisation des populations à réaliser

Il est recommandé que les spécialistes en sauvegarde environnementale et sociale du Projet organisent une séance d'information ouverte à tous au niveau de tous les quartiers impliqués si nécessaire.

Contenu synthétique de la séance d'information

Les séances d'information devront prendre en compte à minima les éléments suivants en fonction du niveau d'avancement du projet :

- Présentation du Projet avec carte à l'appui ;
- Explication des principales phases du Projet avec des repères temporels et des descriptions techniques simples ;
- Présentation du système de gestion des plaintes et localisation des bureaux d'écoute et du bureau de gestion des plaintes clairement expliqués ;
- Présentation des modes de règlement des plaintes.

6.4.3. Arrangement institutionnel pour l'exécution de la procédure de gestion environnementale et sociale

Comme indiqué à la section de renforcement de capacités, la mise en œuvre des mesures environnementales et sociales fait intervenir une gamme variée d'acteurs au rang desquels :

- la CPP ;
- les administrations publiques et notamment les Comités départementaux de surveillance et de suivi des PGES ;
- les communes d'arrondissement traversées par le BRT ;
- les autres programmes et projets ;
- les transporteurs et les syndicats de transport par taxis, mototaxis, bus, etc… ;
- les prestataires de service ;
- les organisations de la société civile.

La CPP : La procédure de gestion environnementale et sociale déclinée indique que la mise en œuvre du CGES est sous la responsabilité de la CUD à travers la CPP qui devrait s'impliquer à tous les niveaux de la chaîne notamment en ce qui concerne :

- le suivi de la conformité avec les politiques de sauvegarde de la Banque Mondiale ;
- la détermination des sous-composantes ou interventions qui nécessiteront un PGES spécifique (identification de sous-composantes ou activités, remplissage du formulaire de caractérisation et catégorisation) ;
- le suivi des procédures des EIES et des études spécifiques (préparation et validation des TdRs avec le cas échéant l'avis de non objection de la Banque Mondiale, recrutement des consultants avec le cas échéant l'avis de non objection de la Banque Mondiale, réalisation et validation de l'étude avec le cas échéant l'avis de non objection de la Banque Mondiale ,Consultations publiques) ;
- le renforcement des capacités des autres acteurs ;
- la mise en œuvre des prescriptions environnementales et sociales ;
- l'opérationnalisation d'une fonction de mobilisation des parties prenantes et de communication ;
- l'opérationnalisation d'un MGP en particulier les aspects de VBG/EAS/HS et VCE ;
- la surveillance de la mise en œuvre des mesures environnementales et sociales ;
- le suivi de l'efficacité des mesures environnementales et sociales.

La CPP sera appuyé par la Banque mondiale notamment à travers la revue des documents pour l'octroi de l'avis de non objection, les missions de supervision, de suivi et d'évaluation.

En matière de sauvegarde environnementale et sociale, la CPP présente un atout car on note la présence de trois (3) Responsables en ingénierie environnementale et sociale. Toutefois, il importe que la CPP soit renforcée encore en procédant soit au recrutement d'un (1) Spécialiste en Suivi-Évaluation (SS&Ev) et d'un (1) Spécialiste de communication, participation et mobilisation des parties prenantes (SCom) soit à la désignation à la CUD soit sous la forme d'une prestation de service. Par ailleurs il va falloir que la CPP initie des formations à l'endroit du Spécialiste en Sauvegarde Sociale pour qu'il s'occupe des aspects de VBG/EAS/HS et VCE tout au long du projet.

Les administrations publiques interviennent à différents niveaux dont :

- le pilotage du Projet de mise en œuvre Corridor BRT de Douala qui sera mis en place lors de la mise en œuvre du Projet et sera placé sous la tutelle de la CUD et assisté par un comité de pilotage interministériel ;

- la signature de l'accord de prêt par le MINEPAT ;
- la plate-forme institutionnelle mise en place ;
- la validation de TdRs et des rapports des EIES détaillées et sommaires par le MINEPDED ;
- la délivrance du certificat de conformité environnemental par le MINEPDED ;
- la surveillance et le suivi par le MINEPDED et les administrations compétentes, les Comités départementaux de surveillance et de suivi des PGES, la commission nationale des inspections des établissements classés.

Les communes interviennent comme bénéficiaires et comme administrateur de la procédure des notices d'impact environnemental.

Les autres programmes ou projets existants dans la zone devraient agir en synergie et en complémentarité avec le Projet BRT pour faciliter et bonifier la mise en œuvre des mesures environnementales et sociales.

Les transporteurs et les syndicats de transport par taxis, mototaxis, bus, etc…, en tant que bénéficiaires interviennent au niveau des consultations publiques pour l'identification des activités, l'élaboration et la validation des termes de référence et des rapports des EIES ou études spécifiques, de la mise en œuvre des mesures environnementales et sociales, la surveillance et le suivi de la de la mise en œuvre des mesures environnementales et sociales.

Les prestataires de service peuvent intervenir à toutes les étapes depuis l'identification de l'activité jusqu'à la surveillance et au suivi de la mise en œuvre des mesures environnementales et sociales des sous-projets.

Les organisations de la société civile peuvent intervenir comme prestataire dans l'encadrement des populations ou comme des lanceurs d'alerte.

Le tableau 24 synthétise la Matrice des rôles et responsabilités au regard de l'arrangement institutionnel pour l'exécution de la gestion environnementale et sociale du Projet BRT. Il permet au Management de la CPP de savoir qui fait quoi, quand et avec quel partenaire externe.

Tableau 24 : Matrice de synthèse des rôles et responsabilités de mise en œuvre du CGES

Nº	Etapes/Activités	Responsable	Appui/Collaboration	Prestataire
1	**Instruments à mobiliser pendant le déroulement du Projet**			
	Identification/sélection des sous- projets	CPP	Spécialiste en Sauvegarde Environnementale (SSE) Spécialiste en Sauvegarde Sociale (SSS)	Bénéficiaires
	Catégorisation environnementale (Screening)	SSE SSS	CPP	MINEPDED Communes
	Approbation de la catégorisation	CPP		MINEPDED Banque mondiale
	Préparation des TDR	SSE SSS	CPP	
	Approbation des TDR	CPP	SSE SSS	MINEPDED Banque mondiale
	Réalisation de l'étude y compris consultation du	CPP	SSE SSS	Consultants

Nº	Etapes/Activités	Responsable	Appui/Collaboration	Prestataire
	publique			
	Validation du document et obtention du certificat environnemental	CPP	SSE SSS	MINEPDED Communes Banque mondiale
	Publication du Document	CPP	SSE SSS Spécialiste en Communication (SCom)	MINEPAT MINEPDED Communes Banque mondiale Média ONGs spécialisées
2	**Mise en œuvre des mesures environnementales et sociales**			
	Intégration des mesures de sauvegarde environnementale et sociale dans le dossier d'appel d'offres (DAO)	CPP Spécialiste de Passation des marchés (SPM)	SSE SSS SPM	Banque mondiale Entreprises de prestation de service Bénéficiaires Société civile
	Intégration des mesures de sauvegarde environnementale et sociales non contractualisées	CPP Spécialiste de Passation des marchés (SPM)	SSE SSS SPM	Entreprises de prestation de service Bénéficiaires Société civile Banque mondiale
3	**Surveillance et suivi de la mise en œuvre des mesures environnementales et sociales**			
	Surveillance et suivi interne de la mise en œuvre des mesures environnementales et sociales	CPP SSE SSS	SS&Ev	Entreprises de prestation de service Bénéficiaires Société civile
	Diffusion du rapport de surveillance et suivi interne	CPP Coordonnateur	SCom SSE SSS SS&Ev	
	Surveillance et suivi externe de la mise en œuvre des mesures environnementales et sociales	CPP SSE SSS	Spécialiste en Suivi-Évaluation (SS&Ev)	Banque mondiale Administrations compétentes, Commission nationale des Inspections Comités Départementaux de surveillance et de Suivi des PGES
	Diffusion du rapport de surveillance et suivi externe	CPP Coordinatrice	SSE SSS SCom SS&Ev	MINEPAT MINEPDED Communes Banque mondiale Média ONGs spécialisées Consultants auditeurs
4	Mécanisme de gestion des plaintes et des conflits	CPP Coordinatrice	SSE SSS Scom SS&Ev	Structures traditionnelles de gestion des plaintes et des conflits Autorités traditionnelles et administratives Société civile Tribunaux administratifs et judicaires

Nº	Etapes/Activités	Responsable	Appui/Collaboration	Prestataire
5	Renforcement des capacités	CPP SSE SSS	Scom SS&Ev	Consultants Structures publiques et privées compétentes Banque mondiale

6.4.4. Budget de mise en œuvre du PCGES

Les coûts estimatifs de la prise en compte des mesures environnementales et sociales, d'un montant global prévisionnel de **901 250 000 FCFA (soit 1 553 879,31 USD à la date du 24/08/2021)** comprennent essentiellement : (i) Les coûts estimatifs des mesures institutionnelles, techniques et de suivi ; (ii) Les coûts des mesures de formation et de renforcement de capacités ; (iii) Les couts des mesures de sensibilisation et de mobilisation sociale ; (iv) Les coûts de mise en œuvre du mécanisme de gestion des plaintes. Ces coûts sont la charge de l'actuelle CPP qui deviendra CCP à la mise en œuvre.

Tableau 25 : Coûts prévisionnels de la mise en œuvre du CGES

Activités	Quantité	Coût Unitaire	Coût total (FCFA)
1. Coûts estimatifs des mesures institutionnelles, techniques et de suivi			
Réalisation d'EIES	2	50 000 000	100 000 000
Réalisation de NIE	4	4 000 000	16 000 000
Frais administratifs d'examen des EIES (TDR +rapport)	3	4 500 000	13 500 000
Frais administratifs d'examen des NIE (TDR +rapport)	3	250 000	750 000
Réalisation et mise en œuvre d'un plan de Communication et de Mobilisation des parties prenantes du projet (PMPP)	1	17 000 000	17 000 000
Réalisation et mise en œuvre d'une procédure de gestion de la main d'oeuvre (PGMO)	1	20 000 000	20 000 000
Réalisation d'un MGP du Projet	1	20 000 000	20 000 000
Appui au remplissage des formulaires de sélection environnementale et sociale, de contrôle environnemental et l'analyse des degrés de sensibilité environnementale	20	5 000 000	100 000 000
Recrutement d'un SS&Ev	1 x 12x 5	1 500 000	90 000 000
Recrutement d'un SCom	1 x 12x 5	1 500 000	90 000 000
Intégration des clauses environnementales et sociales les dossiers d'appels d'offres, dans les fiches de demande de projet et dans les modèles de contrats	PM	PM	PM
2. Coûts des mesures de formation et de renforcement de capacités			
Renforcement des capacités en suivi environnemental et social (comités départementaux PGES) et des transporteurs, des prestataires et des organisations de la société civile	12	12 000 000	144 000 000
Formation des membres de la CPP	2	15 000 000	30 000 000
3. Coûts des mesures de sensibilisation et de mobilisation sociale			
Organisation des campagnes de sensibilisation et d'information sur les compagnes de branchements, Sensibilisation sur les risques du projet, Sensibilisation aux risques d'accident et sur la nécessité de protéger les infrastructures, la sensibilisation des usagers et employés sur les risques de prévention des IST/HIV/SIDA, COVID 19; VBG, VCE, EAS et harcèlement sexuel	20	5 000 000	100 000 000

Activités	Quantité	Coût Unitaire	Coût total (FCFA)
Élaboration et production des kits de sensibilisation pour une communication pour le changement de comportement	FF	FF	20 000 000
Coûts estimatifs de mise en œuvre du MGP	FF	FF	50 000 000
Coûts Suivi et évaluation			
Suivi permanent (interne)		PM	PM
Audit environnemental et social à mi-parcours	1	45 000 000	45 000 000
Audit environnemental et social de clôture	1	45 000 000	45 000 000
Total			**901 250 000**

NB : La source de financement reste la CPP

6.4.5. Calendrier pour la mise en œuvre du CGES

Le calendrier de mise en œuvre et de suivi des activités environnementales et sociales du projet s'établira comme suit :

Tableau 26 : Calendrier de mise en œuvre du CGES

Actions	Responsable (s)	Année				
		A1	A2	A3	A4	A5
Mise en place du Comité de pilotage du Projet (Début mise en oeuvre)	CUD	X				
Mise en place de CPP	CUD	X				
Développement et mise en œuvre du plan de renforcement technique de la CPP	CPP/Banque mondiale	X	X	X		
Recrutement de SS&Ev, SCom	PP/Banque mondiale	X				
Constitution du fichier des consultants à mobiliser en cas de besoin	CPP/CUD	X				
Développement des partenariats en vue d'une meilleure gestion des diligences environnementales et sociales des sous projets	CPP	X	X	X	X	X
Supervision de la conduite des Évaluations environnementales et sociales des sous projets avec PGES inclus	SSE/SSS	X	X			
Paiement des frais d'examen des TdR et rapports des EIES et des NIE	CPP	X	X	X		
Intégration des clauses environnementales et sociales dans les DAO	SSE/SSS	X	X			
Formation des délégués départementaux, préfets et élus locaux des localités affectées par les ouvrages.	SSE/SSS	X				
Formation des membres des comités départementaux de suivi du PGES	SSE/SSS	X	X	X		
Mise en œuvre des PGES et des mesures simples d'atténuation et surveillance environnementale et sociale	Entreprises, CPP, MINEPDED, MINAS, BM	X	X	X	X	
Élaboration du projet d'information et	CPP	X				

de communication environnementale (ICE)						
Développement d'une base de données géo référencées, la base géographique du Projet	SSE/SSS / Spécialiste en SIG					PM
Appui au développement des communautés d'accueil	CPP, CUD et Autorités locales			X	X	
Suivi-Evaluation interne	CPP, CUD et SS&Ev		X	X	X	X
Suivi-Evaluation externe (Audit Environnemental et social à mi-parcours et de clôture)	Consultants Auditeurs		X			X

6.4.6. Résumé des consultations publiques

Dans le cadre du bon aboutissement du présent CGES, il a été organisé neuf (09) consultations publiques près des groupes cibles**.** L'objet de cette démarche est de présenter le projet à travers ses objectifs et composantes, ses potentiels impacts puis de recueillir les points de vue et les avis du public et des personnes riveraines afin d'envisager des mesures pour atténuer et compenser les impacts négatifs du projet. Au point des débats, les participants ont exprimé clairement leurs préoccupations, inquiétudes et points de vue sur le sous-projet.

♣ **Objectif de la consultation**

L'objectif global des présentes consultations publiques dans le cadre des évaluations environnementales, est d'associer les représentants des populations ou les parties prenantes à la prise de décision finale concernant le projet. Les objectifs spécifiques poursuivis par une telle démarche sont de :

- fournir premièrement aux acteurs intéressés, une information juste et pertinente sur le projet, notamment son objectif, sa description assortie de ses impacts tant positifs que négatifs ainsi que les mesures de mitigation qui s'y rapportent ;
- inviter les acteurs à donner leurs avis et suggestions sur les propositions de solutions et instaurer un dialogue ;
- asseoir les bases d'une mise en œuvre concertée et durable des actions prévues par le projet.

Les consultations ont été tenues du 29 mars au 02 avril 2021 avec les responsables administratifs, techniques, les chefferies, les associations de femmes, les associations des jeunes, des transporteurs et les populations dans la Ville de Douala.

♣ **Démarche adoptée**

Des séances de consultations avec les parties prenantes et les acteurs intéressés, ont été organisées en vue de les informer sur le projet (son objectif, ses composantes et ses impacts potentiels) d'une part, et de recueillir leurs points de vue et préoccupations d'autre part. Ces acteurs ont été rencontrés individuellement ou collectivement. Les photos de quelques acteurs rencontrés lors des consultations sont annexées au présent CGES (annexe 8, page 149). Les différentes consultations se sont déroulées suivant le calendrier ci-après (tableau 27)

Tableau 27 : Calendrier et nombre de participants aux consultations publiques

Arrondissement	Lieu de consultation	Date de déroulement	Nbre de femme	Nbre d'homme	Total
Douala 1	Akwa-Bessengué	Lun. : 29/03/2021 à 15h00	04	17	21
Douala 2	Mboppi - Camp Yabassi	Mar. : 30/03/2021 à 09h00	-	24	24
	Ndogbati 2	Ven. : 02/04/2021 à 09h00	-	19	19
Douala 3	Sodikombo - PK13	Mar. : 30/03/2021 à 12h00	01	11	12
	Sobikago - PK9	Mar. : 30/03/2021 à 15h00	06	19	25
	Ngodi-Bakoko	Mer. : 31/03/2021 à 12h00	01	11	12
	Bonanloka	Mer. : 02/04/2021 à 15h00	03	42	45
	Chefferie PK 9 (Associations des femmes)	Jeu. : 01/04/2021 à 12h00	22	03	25

Douala 5	Ngobati 1 et Ndogsimbi	Jeu. : 01/04/2021 à 09h00	01	21	22
Total			**38**	**167**	**205**

♣ Résultat de la consultation

Dans chaque localité traversée par le projet, à l'entame de la consultation, les représentants du consultant ont expliqué l'un après l'autre l'objet de la rencontre et décrit le sous-projet dans sa globalité. A la suite de leur intervention, les perceptions, préoccupations et attentes suivantes ont été recueilles dans le rang des participants.

Pour l'essentiel, les acteurs et bénéficiaires du projet ont globalement apprécié le projet. La synthèse des résultats de ces consultations est présentée dans le tableau 28.

Tableau 28 : Synthèse des résultats des consultations publiques

Acteurs	Points discutés : impacts négatifs	Réactions et avis	Recommandations / Actions
Les services techniques des ministères et les Délégués Régionaux	Pertes de terre	- Les populations risquent de se retrouver à la rue sans domicile et cela va constituer un problème pour les différentes communes. - Les déguerpissements peuvent diminuer le nombre d'administrés des communes, ce qui est en soit un manque à gagner pour les différentes communes en termes de budget.	- Il faut trouver des sites de recasement avec des mesures d'accompagnement (dédommagement) - Il faudra que le projet consulte les différents arrondissements impactés pour trouver des sites de réinstallation dans ces localités impactées.
	Perte de revenus	- Les différents services techniques et administratifs sont inquiets car les populations qui perdront leurs revenus deviendront des charges pour eux.	- Dédommager les personnes qui du fait du projet, perdront leurs revenus parce que leurs activités sont perturbées.
	Gestion des déchets et assainissement	- Les déchets sont toujours des problèmes pour les chefferies de la zone du projet. Les chefferies n'ont pas assez de moyens de s'occuper des déchets générés par les travaux du projet.	- Les chefferies souhaitent être accompagnées pour mieux exécuter la gestion des déchets (formation des nettoyeurs, machines etc…) ; - Renforcer le budget alloué à la gestion des déchets afin de mieux prendre en compte les déchets
	Conflits potentiels	- Les services administratifs affirment qu'il existe peu de chances qu'il y'ait des conflits du fait de la mise en œuvre du projet car à ce niveau les acteurs sont prêts à accompagner pleinement le projet et les populations ont compris le bien fondé du projet.	- Mettre et vulgariser un mécanisme de gestion des plaintes qui doit être adapté au mécanisme existant dans les chefferies
	Obstruction des voies	- Cela risque d'augmenter les embouteillages dans les différentes localités et de gêner l'activité économique.	- Créer des voies d'accès et de déviation pour faciliter la circulation et impliquer fortement les services de la mairie et de la police pour réguler la circulation ; - Sensibiliser les usagers par la radio et la télévision ;
	Violence faite sur les personnes vulnérables	- Il est déploré le fait que très souvent les personnes vulnérables soient négligées dans la réalisation de ce type de projet ; - Dans des villes comme Douala, il est difficile d'observer des cas de violences sexuelles. C'est surtout dans les villages que ce phénomène est récurrent.	- Attention particulière doit être accordée aux personnes vulnérables avant le démarrage des travaux du projet et après réalisation du projet ; - Sensibiliser les travailleurs sur les Violences faites sur les personnes vulnérables et privilégier le recrutement de la main d'œuvre locale
	Risque des accidents, d'incendie et d'explosion, Nuisances sonore et olfactive, de l'air	- Les parcs automobiles de transport sont vieillissants, entrainant des accidents, d'incendie et d'explosion, des nuisances sonores et olfactives et la pollution de l'air ; - Les causes d'accident sont aussi dues à des excès de vitesse.	- Renforcer les mesures de contrôles des véhicules ; - Prévoir des mesures de limitation de vitesse ; - Créer des voies en sites propres pour la circulation des BRT : possibilité que ces voies soient souterraines ou aériennes aux différentes intersections

Acteurs	Points discutés : impacts négatifs	Réactions et avis	Recommandations / Actions
	Dégradation du sol et risque d'érosion	- Les excavations lors de la réalisation des travaux favoriseront la dégradation du sol, voire des risques d'érosion.	- Mettre en place un plan de lutte contre l'érosion - Promouvoir le reboisement
	Propagation des IST/VIH/SIDA	- Développement des maladies sexuellement transmissibles à travers des relations sexuelles directes avec les jeunes filles des localités impactées ; - Probabilité de propagation des IST/VIH/SIDA	- Mettre en place un budget de sensibilisation des populations dans chaque localité
Populations (leaders religieux et coutumiers, associations des jeunes et des femmes.)	Problèmes foncier et gestion du foncier	- Inexistence de sites de réinstallation dans les localités impactées par le projet pour le moment.	- Prévoir la purge des droits coutumiers en cas de mise à la disposition de terre par les responsables coutumiers - Les chefferies souhaitent l'aménagement de sites de réinstallation avant le démarrage des travaux du projet.
	Perte de biens (terres, arbres fruitiers, revenus	- Il faudra échanger avec les personnes affectées et trouver un consensus en se basant sur la loi. - Les indemnisations devraient se faire avant le début des travaux.	- Indemniser les populations impactées
	Gestion des déchets	- Eduquer la population et responsabiliser les collectivités pour la collecte des déchets.	- Eduquer la population et responsabiliser les collectivités pour la collecte des déchets.
	Emprise des vestiges culturels	- les cimetières : si des lieux de culte sont profanés ; cela peut poser des problèmes aux populations car ceux-ci font parties de leurs cultures.	- Les populations souhaitent que des mesures soient prises par le projet pour sensibiliser les leaders
	Conflits potentiels du fait de la mise en œuvre du projet	- En cas de conflit, concertation entre les chefs de quartier, le chef de village, les responsables religieux et coutumiers avec l'appui des autorités afin de trouver un règlement à l'amiable	- Privilégier l'implication des chefs de quartiers ou de villages dans le règlement des conflits avec l'appui des autorités ; - Recruter prioritairement les jeunes de la zone du projet - Mettre en place un mécanisme de gestion des plaintes
	Obstruction des pistes et perturbation des accès aux domiciles	- Très souvent les voies de contournement sont en mauvais état et créent des embouteillages ; - Aussi les usagers ne sont-ils pas informés de l'existence de ces voies de contournement	- Aménager des voies de déviation et informer les usagers par la radio et la télévision ; - Prévoir des passerelles d'accès aux domiciles

Acteurs	Points discutés : impacts négatifs	Réactions et avis	Recommandations / Actions
	Violence faite sur les personnes vulnérables	- Ce phénomène est dû au fait que les entreprises ne recrutent pas au niveau local.	- Recruter localement la main d'œuvre
Associations des transporteurs et conducteurs	Baisse du chiffre d'affaires (recettes) des transporteurs	- L'avènement BRT réduira conséquemment les passagers des transporteurs et conducteurs artisanaux	- Faciliter l'accès des transporteurs artisanaux a d'autres métiers ou recruter les prioritairement dans les emplois générés
Femmes	Perte des biens (terres, arbres fruitiers, revenus)	- Le Projet doit procéder au dédommagement en accord avec les personnes concernées	- Procéder au dédommagement
	Violence faite sur les personnes vulnérables	- Il faudra prévoir des sanctions comme la radiation de l'ouvrier de l'entreprise. - Une des causes de cette violence est due à la vulnérabilité des femmes (pauvreté)	- Radier les travailleurs de l'entreprise reconnus coupables - Mettre en place un fonds pour les activités génératrices des femmes

CONCLUSION ET RECOMMANDATIONS

Le présent Cadre de Gestion Environnementale et Sociale a été rédigé pour faciliter la prise en compte des premières mesures visant à protéger l'environnement récepteur du Projet de mise en œuvre du corridor pilote de « Bus Rapid Transit » dans la Ville de Douala. Ce projet qui comprend 4 composantes sera mis en œuvre dans des zones où les activités commerciales sont représentatives et importantes. À cet effet, la CPP prendra toutes les dispositions décrites dans le présent CGES pour mener à bien la mise en œuvre des activités prévues. Ce document donne les orientations visant à s'assurer que la sélection, l'évaluation et l'approbation des activités et leur mise en œuvre sont conformes aux standards nationaux et internationaux.

La mise en œuvre du Projet de « Bus Rapid Transit » dans un environnement sensible du point de vue environnemental et social contribuera à l'amélioration des conditions de vie à travers les impacts positifs qu'elle apportera. Elle engendrera également des impacts négatifs pour lesquels des mesures d'atténuation ont été proposées.

Le projet va contribuer de manière significative et déterminante à l'amélioration des conditions de vie des populations à travers la création d'emplois, la modernisation des infrastructures de transport, l'amélioration de la fluidité de la circulation dans la Ville de Douala ainsi au développement des activités économiques.

Les phases de réalisation et d'exploitation du projet pourraient engendrer certains impacts négatifs qui devront être traités à travers la mise en œuvre des mesures d'atténuation qui seront identifiées et analysées dans le cadre des EIES et NIE en se référant au présent CGES. La mise en application des préoccupations environnementales et sociales interpelle des acteurs publics, privés et de la société civile à divers niveaux pour toutes les phases du projet.

Du reste, en appliquant les quatre (04) politiques de sauvegarde de la Banque mondiale. Il s'agit des : (i) PO 4.01« Evaluation Environnementale » ; (ii) PO 4.04 « Habitat Naturel » ; (iii) PO 4.11 « Ressources culturelles physiques » et (iv) PO 4.12 « Réinstallation Involontaire » couplées avec les Directives Environnementales, Sanitaires et Sécuritaires (Directives ESS) de la Banque Mondiale et les politiques nationales en matière de gestion de l'environnement et du social, les effets négatifs induits par le projet sur l'environnement et les populations seront atténués.

Pour le suivi, il s'agira d'organiser régulièrement des missions de suivi environnemental et social, élargies à tous les acteurs identifiés et faire respecter la mise en œuvre des mesures d'atténuation recommandées par le CGES ou les simples mesures à appliquer le cas échéant. Il s'agira aussi de déterminer des mesures de bonnes pratiques environnementales et sociales à insérer dans les dossiers d'appel d'offres.

Pour une bonne mise en œuvre et un suivi efficace du présent CGES, il faudra s'assurer que les parties prenantes sont bien formées sur les exigences du Projet BRT en matière environnementale et sociale. D'où la nécessité d'un plan de renforcement des capacités qui prévoit, à côté des séances de formation en évaluation et suivi environnemental et social, des supports de diffusion de l'information comme par exemple un dépliant sur les pratiques de sauvegardes.

La durabilité des actions de mise en œuvre du corridor pilote de « Bus Rapid Transit » dans la Ville de Douala dépendra de la mise en œuvre effective des mesures d'atténuation et de compensation des impacts négatifs, de celles de prévention et de gestion des risques inhérents au projet ainsi que celles de minimisation des non-conformités environnementales, sociales et techniques.

Les principales recommandations des populations bénéficiaires ainsi que celles des responsables des structures impliquées dans la mise en œuvre du Projet de « Bus Rapid Transit » sont

consignées dans les PV des consultations publiques et permettront d'atténuer les impacts et risques négatifs des activités du Projet.

Le coût estimatif de mise en œuvre du présent Cadre de Gestion Environnementale et Sociale (CGES) s'élève à **901 250 000 FCFA (soit 1 553 879,31 USD à la date du 24/08/2021).** ***Ce*** coût n'inclut pas les coûts de compensation des populations affectées par le projet qui seront déterminés par le document de PAR.

BIBLIOGRAPHIE

- **MINFI,** (1997) ; Enquête camerounaise auprès des ménages. Volume II, résultats. Tome 1 : conditions de vie des ménages au Cameroun en 1996. Tome 2 : distribution des revenus et consommation des ménages au Cameroun en 1996. 81 pages.
- **Aide-mémoires**, (2018) : Mission conjointe Cameroun-Banque mondiale pour discussion et consolidation de certains aspects techniques et environnementaux du projet d'aménagement des infrastructures hydroagricoles dans la Vallée de la Bénoué, MEADEN, Région du Nord, du 12 au 22 février 2018. 17p.
- Assessment of Greenhouse Gas Emissions in Cameroon's Road Transport Sector in Universal Journal of Environmental Research and Technology, P475-488.
- **Banque Mondiale** (2005) : Cadre de Gestion Environnementale et Sociale pour les Projets comportant de multiples sous-projets de petite taille, un jeu d'outils : Région Afrique
- **Banque mondiale**, (1999) : Manuel d'évaluation environnementale. Volume II : Lignes directrices sectorielles. Édition française 1999. 317p.
- **Banque mondiale**, (1999) : Manuel d'évaluation environnementale. Volume I: Politiques, procédures et questions intersectorielles. Édition française 1999. 301p.
- **Banque mondiale,** (2000) : Guide pour la préparation et la revue des évaluations environnementales (EE), Octobre 2000.
- **Banque mondiale,** (2004) : Etude sur la qualité de l'air en milieu urbain ; le cas de Douala. Synthèse du rapport final. Working Paper No. 17-A. 16 pages.
- **Banque mondiale**, (2007) : Directives environnementales, sanitaires et sécuritaires (EHS), Avril 2007, 113p.
- **Banque Mondiale** (2015), Cadre environnemental et social, Elaboration des normes environnementales et sociales dans le cadre du financement des projets d'investissement, deuxième version pour consultation, Juillet 2015.
- **Bim,** (2007) : Etude d'impact et du suivi environnemental relatifs aux différentes constructions des infrastructures communautaires pour le compte du PARFAR. Réalisé par le Bureau d'Ingénierie et de Management (BIM), Septembre 2007, 110p.
- Communauté Urbaine de Douala, 2015 : Etudes de certaines voiries secondaires de la Ville de Douala : études socioéconomiques.
- **Groupe Huit-as consultants**, (2015) : PDU de la Ville de Douala (lu dans Communauté Urbaine de Douala 2015 : Etudes de certaines voiries secondaires de la Ville de Douala : études socio-économique).
- **Institut National de la Statistique** (2001); Deuxième enquête camerounaise auprès des ménages : pauvreté et marché du travail au Cameroun en 2001, Octobre 2002, 23 pages.
- **Institut National de la Statistique** (2004), troisième enquête démographique santé (EDS III), novembre 2004, 250 pages.
- **Mindhu/PDVI,** (2016) : Etudes techniques (APS/APD) et production de dossiers d'Appel d'offres (DAO) pour la réalisation des travaux de voiries et équipements structurants dans les arrondissements de Douala 3ème et 5ème. Rapport APS, 250 p.
- **Tamba J. G. Njomo D. Nsouandele J.L. Bonoma B. et Bogning Dongue S.,** (2012):
- **Wognon J.-M. E.,** (2010) : Les Basaa du Cameroun, Monographie historique d'après la tradition orale.

.

ANNEXE

ANNEXE 1 : PROCÈS-VERBAL DE RÉUNION DE DÉMARRAGE

PROCÈS-VERBAL DE LA RÉUNION DE DÉMARRAGE DE L'ÉTUDE RELATIVE À L'ÉLABORATION DU CADRE DE GESTION ENVIRONNEMENTALE ET SOCIALE EN VUE DE LA MISE EN ŒUVRE D'UN CORRIDOR PILOTE DE BRT DANS LA VILLE DE DOUALA

L'an deux mil vingt et un, et le neuf du mois de Mars dès 9h30 minutes, s'est tenue dans la salle de réunions du Cercle Municipal et Multimédia de Bonanjo, la réunion de démarrage de l'étude relative à l'élaboration du Cadre de Gestion Environnementale et Sociale (CGES) en vue de la mise en œuvre d'un corridor de « BUS RAPID TRANSIT » dans la Ville de Douala. La réunion a été Présidée par Mme TENE MBIMI Prisca Epse OLINGA, Coordonnatrice de la Cellule de Préparation du Projet de Mobilité Urbaine de la Ville de Douala (PMUD), assistée de Monsieur OSSONGO Joël Hervé, Responsable Ingénierie Sociale et Environnementale (RISE) du PMUD. Le Consultant prenait part à ladite réunion en visioconférence.

Ont pris part à la réunion : ***voir feuille de présence en annexe***

Étaient inscrits à l'ordre du jour :

- Le mot introductif ;
- Le rappel de quelques éléments des termes de référence ;
- L'intervention de la Banque mondiale ;
- La présentation de la méthodologie du consultant et de ses attentes ;
- Les échanges.

1. Mot introductif

Dans son mot introductif, la Coordonnatrice du PMUD a tout d'abord remercié les participants pour leur présence. Elle a ensuite initié un tour de table afin de permettre à chaque participant de se présenter, avant de présenter l'objet de la réunion qui s'inscrit dans le cadre du suivi des études de sauvegarde environnementales et sociales et plus particulièrement du CGES qui devra encadrer et orienter les mesures de gestion des impacts environnementaux et sociaux du Projet. Après son introduction, le Coordonnateur a passé la parole à Monsieur OSSONGO pour le rappel de quelques éléments des termes de référence.

2. Rappel de quelques éléments des termes de référence

M. OSSONGO a rappelé que le délai contractuel d'exécution de la mission est de huit (08) semaines à compter de la date de notification de l'Ordre de Service (OS) de démarrage de la prestation, réparties comme suit :

(i) Une semaine d'analyse, de synthèse et de préparation du rapport de CPR (y compris coordination avec le Consultant du CGES) ;

(ii) Quatre (04) semaines d'organisation de la consultation avec toutes les parties prenantes concernées (autorités, acteurs opérant dans les zones du projet, etc.) et préparation des résultats et recommandations pour tenir compte des commentaires ;

(iii) Deux semaines d'élaboration du Rapport provisoire du CPR ;

(iv) Une semaine de finalisation du Rapport définitif du CPR suivant les observations et recommandations.

Il achèvera son propos en soulignant que les livrables devront être soumis dans les délais et en nombre suivant les spécifications des termes de références.

3. Présentation de la méthodologie du consultant et de ses attentes

Le Consultant Dr Guy WOKOU, a décliné sa méthodologie en 04 points :

- Recherche et analyse documentaire ;
- Investigations en milieu réel ;
- Analyse et traitement des données ;
- Élaboration du CGES

a) Recherche et l'exploitation documentaire

Le consultant a souligné qu'il a entamé l'exploitation des documents en rapport non seulement avec le Projet de Mobilité urbaine de Douala, mais aussi d'autres CGES projets similaires financés par la Banque Mondiale, les textes juridiques en matière d'environnement et les acteurs institutionnels parties prenantes, et les rapports d'études réalisées dans la ville de Douala pouvant permettre la connaissance de l'environnement sociodémographique, économique et culturel de la zone de projet.

b) Investigations en milieu réel

Elles comporteront :

- Des entretiens avec différents acteurs parties prenantes ;
- Des réunions avec des entités ciblées ;
- Des consultations publiques et des entretiens de groupe ;
- Élaboration du CGES.

En vue de la conduite des entretiens et consultations publiques, le Consultant a sollicité du Maître d'Ouvrage une lettre d'introduction qui lui facilitera l'accès aux différentes parties prenantes.

c) Traitement et analyse des données

Cette activité concernera l'identification des risques/enjeux environnementaux et sociaux majeurs ; l'évaluation des impacts environnementaux et sociaux liés au projet ; l'analyse du cadre institutionnel et juridique du Projet, et la proposition des mesures concrètes de gestion des risques et impacts.

d) Élaboration du CGES

Le Consultant a indiqué que l'élaboration du CGES obéira au canevas décrit dans les termes de références de l'étude.

4. Intervention de la Banque Mondiale

Mme Charlie FOYET, représentant de la Banque Mondiale a précisé à l'attention du Consultant que le CGES devrait aborder :

- la contribution du Projet à la réduction des émissions des gaz à effet de serre ;
- la question des déplacés économique dans les impacts sociaux.

Par ailleurs, le Consultant devrait tenir compte du contexte de crise sanitaire et proposer une approche adaptée en optimisation les canaux de communication et de diffusion de l'information anti-COVID 19.

Au terme de sa présentation, le Consultant a indiqué n'avoir pas encore reçu toute la documentation sollicitée auprès de la Cellule de Projet.

5. Échanges

A la suite de Madame Charlie FOYET, M. OSSONGO a attiré l'attention du Consultant sur la prise en compte des Violences Basées sur le Genre (VBG). Le Consultant devrait en dresser un état des lieux et ressortir l'impact du projet sur les VBG.

Le Consultant a tenu à relever que le niveau d'information actuel ne permet pas de prendre en compte les impacts potentiels du Projet de façon détaillée. Il rappellera par conséquent les éléments dont il aurait besoin dans le cadre de l'exécution de sa mission :

- Les documents du Projet ;
- Le manuel d'exécution ;
- L'organigramme de la CUD et celui du Projet ;
- Le rapport du Plan d'Engagement des Parties Prenantes ;
- Le Mécanisme de Gestion des Plaintes et Litiges ;
- La liste détaillée des sous-projets.

Il lui a été indiqué que tous les éléments demandés ne sont pas encore disponibles. Néanmoins, ceux des éléments disponibles lui seront transmis. Aussi, en l'absence des certains éléments et, étant donné que les corridors sont connus, il devra se mobiliser avec son équipe afin de collecter le maximum de données nécessaires à l'identification des enjeux et la détermination des impacts. Il pourrait si nécessaire s'attacher l'assistance d'un expert SIG, et toute autre expertise nécessaire.

Enfin, il a été rappelé au Consultant que le 1er livrable de son contrat à savoir la méthodologie et le plan de travail est déjà attendu suivant la date de notification de l'OS de démarrage le 12 février 2021.

Au terme de la réunion, les participants ont souhaité recevoir à l'avenir la documentation à examiner avant la tenue des réunions.

Signataires :

Le Consultant Dr. Guy C. WOKOU CONSULTANT SENIOR INDIVIDUEL Tél:(+229) 97 60 60 98 / (+223) 77265766 Email: segla1645@gmail.com
La Cellule de Préparation du PMUD Hervé Joel Cassoyo Sociologue TENE MBIMI Prisca Lablonde Epse. OLINGA Ing Génie Civil Coordonnatrice du Projet de Mobilité Urbaine de Douala
Le Représentant du Maître d'Ouvrage TENE MBIMI Prisca Lablonde Epse. OLINGA Ing Génie Civil Coordonnatrice du Projet de Mobilité Urbaine de Douala

Cellule de Coordination du Projet de Développement des Villes Inclusives et Résilientes
Inclusive and Resilient Cities Project Coordination Unit

DOUALA
Communauté Urbaine
City Council

Banque Mondiale
World Bank

Coopération Cameroun – Banque Mondiale
Cameroon – World Bank Cooperation

Projet de Mobilité Urbaine de Douala

Douala Urban Mobility Project

Avance de préparation n° IDAV2830-CM

REUNION DE DEMARRAGE DES ETUDES DE SAUVEGARDE SOCIALES ET ENVIRONNEMENTALES

CARDE DE GESTION ENVIRONNEMENTALE ET SOCIALE (CGES)

Mardi, 09/03/2021

Salle de réunions : Cercle Municipal Multimédia de Bonanjo

FEUILLE DE PRESENCE

N°	NOM & PRENOM Name & surname	FONCTION & ORGANISME	TELEPHONE (Phone number)	ADRESSE ELECTRONIQUE (E-mail)	SIGNATURE
01	TENE MBIMI epse OLINGA	Coordonnateur /PMUD	694747816	mbimilablonde@yahoo.fr	
02	DJENGUE NK. epse ETAME TCHECK Delph	Délégué Départemental MINAS/WI	699863337	tchedphina@yahoo.fr	
03	OSSONGO Joël Hervé	RISE /PMUD	699594059	joel.ossongo@gmail.com	
04	NGOUBOU SERGE	R. DD/MINEPDED/W	690489386	sergengoubou@gmail.com	
05	MEJONG MEDJO Serge	juriste /PMUD	694803256	sergemejong5@gmail.com	

Réunion de démarrage des études de sauvegarde sociales et environnementales - CGES – le 09/03/2021

N°	NOM & PRENOM Name & surname	FONCTION & ORGANISME	TELEPHONE (Phone number)	ADRESSE ELECTRONIQUE (E-mail)	SIGNATURE
06	TCHAGOUE W. Merleau	Environnementaliste/PNUD	67660 1356	merleau12@gmail.com	
07	WOKOU Guy	Consultant	+229 97606078	seglaneur@gmail.com	

ANNEXE 2 : TERMES DE RÉFÉRENCES

DOUALA, VILLE COMPETITIVE :
PREPARATION DU PROJET DE MOBILITE URBAINE GLOBALE DE LA VILLE DE DOUALA
-=-=-=-=-=-=-=-

TERMES DE REFERENCE
ELABORATION DU CADRE DE GESTION ENVIRONNEMENTALE ET SOCIALE DANS LE CADRE DE LA MISE EN OEUVRE D'UN CORRIDOR PILOTE DE BRT DANS LA VILLE DE DOUALA

Février 2020

Sommaire

I- Contexte et justification 107
II- Généralités sur la zone d'étude 108
1. Cadre géographique et démographique 108
2. Cadre de la mobilité urbaine à Douala 108
2.1. Offre de transport public 108
2.2. Réseau principal de transport public proposé dans le PMUS 111
III- Objectifs de la mission 111
IV- Approche méthodologique de la prestation 112
V- Missions du prestataire et livrables 112
VI- Profil du consultant 118
VII- Phasage et durée de l'étude 118
VIII- Délais des études et livrables 119
IX- Modalités d'exécution de la mission 119
a. Coordination et supervision de la mission 119
b. Interlocuteurs du Consultant 119
c. Obligations du Consultant 120
d. Obligations du client 120

I. Contexte et justification

ans le cadre de l'amélioration de la performance économique des villes africaines, la Banque Mondiale a réalisé un diagnostic sur la compétitivité des Villes de Bamenda, Kribi et Douala, sous trois composantes notamment (i) la description quantitative, (ii) les entretiens qualitatifs et consultations publiques de groupe et (iii) l'analyse du contexte institutionnel. De l'étude approfondie de ces composantes, le transport urbain est apparu comme un enjeu majeur du développement économique pour la Ville de Douala.

En effet, le transport dans la Ville de Douala dépend largement des modes risqués, très peu capacitaires et peu viables économiquement en l'occurrence les mototaxis et taxis, avec un parc de plus en plus vieillissant. Face à cette fragilisation progressive de l'offre de transport, confortée par ailleurs par la faiblesse du transport moderne par bus, il est apparu primordial, de multiplier des leviers d'intervention, en association avec les acteurs nationaux et internationaux, privés ou institutionnels impliqués dans le sous-secteur urbain de la mobilité, dans l'optique de mobiliser et d'optimiser les investissements nécessaires à la transformation de la situation actuelle.

Aussi, dans le cadre de l'Initiative Mobilise Your City, la Ville de Douala s'est dotée d'un Plan de Mobilité Urbaine Soutenable avec le soutien financier et technique de la Coopération pour le Développement et l'Amélioration des Transports Urbains et périurbains (CODATU) et l'Agence Française de Développement (AFD). Il a pour but d'améliorer la mobilité et réduire les émissions de Gaz à Effet de Serre.

Dans ce contexte, à la demande du Gouvernement du Cameroun, la Banque mondiale a engagé la préparation d'un projet de mobilité urbaine (N° P167795) avec pour principal objectif d'améliorer la mobilité urbaine et de soutenir le développement économique inclusif le long des couloirs des Transports Communs à Site Propre par autobus et de ses lignes de rabattement à Douala.

Le projet s'articule autour des composantes suivantes :

(i) **Composante 1 :** Renforcement institutionnel et professionnalisation des opérateurs de transport public existants ;

(ii) **Composante 2 :** Infrastructures, flotte et systèmes de transport de masse (BRT) ;

(iii) **Composante 3 :** Développement axé sur le transit autour du système de transport de masse ;

(iv) **Composante 4 :** Gestion du projet et renforcement des capacités.

Le projet étant financé par les fonds IDA, il est soumis obligatoirement aux exigences des politiques de sauvegarde de la Banque Mondiale et aux exigences nationales de la loi N°96/12 du 5 août 1996 portant loi-cadre relative à la gestion de l'environnement.

Suivant la politique opérationnelle OP/BP 4.01 : Évaluation Environnementale, le projet est classé en catégorie A de risques environnementaux et sociaux majeurs. Cette politique instruit également la réalisation de Cadre de Gestion Environnementale et Sociales (CGES), objet des présents TDRs, pour les projets dont les composantes ou les sous-projets ne sont pas encore connus et identifiés de façon précise au stade de préparation du projet.

Il est à noter que le Cadre de Gestion Environnemental et Social (CGES) est conçu comme étant un mécanisme d'identification préalable des impacts environnementaux et sociaux des projets d'investissements ou sous-projets prévus dans le cadre d'un programme. Il se présente donc comme un instrument de tri permettant de déterminer et d'évaluer les impacts potentiels futurs des activités avant l'évaluation détaillée d'un projet et/ou d'une composante d'un programme.

En outre, le CGES vise à définir un cadre de surveillance ainsi que les dispositions institutionnelles à prendre avant, pendant et après la mise en œuvre du programme, en vue d'assurer la maitrise des risques Environnementaux et Sociaux défavorables et les maintenir à un niveau acceptable. L'élaboration du CGES n'exclut pas des EIES spécifiques (sommaire, détaillée ou de simples notices) pour les activités qui en sont éligibles

Ainsi, le CGES à réaliser couvrira les composantes 1, 3 et 4 du projet, la composante 2 fera directement l'objet d'une EIES détaillée qui sera menée en parallèle.

Les autres études menées dans le cadre des composantes 1,3 et 4 sont confiées à des prestataires distincts. Elles visent :

- une mission d'assistance technique, financière et Juridique pour concevoir, structurer et mettre en œuvre un montage PPP pour la construction et/ou la gestion du système de BRT, y compris le matériel roulant ;
- pour la composante 2, une mission d'études techniques, économiques, et d'impact environnemental et social en vue de la mise en œuvre d'un corridor principal;
  pour la composante 3, une mission d'étude en vue des aménagements le long du corridor et autour des stations, dans le cadre d'une stratégie de développement Transit Oriented Development qui concerne : a) l'aménagement d'infrastructures telles que les routes et voies piétonnes, les voies de desserte (réhabilitation des services publics d'infrastructures routières le long des voies de desserte retenues y compris l'éclairage public, le réseau d'adduction d'eau, l'assainissement, le réseau de trottoir, etc. ; la création d'espace réservés aux piétons et aux bicyclettes comme voie de circulation ; et le mobilier urbain de transport public, y compris les abris pour bus, etc.) ; et b) l'aménagement de l'espace public autour des station de BRT

Généralités sur la zone d'étude

1. Cadre géographique et démographique

La Ville de Douala est située à l'intérieur de « l'estuaire du Cameroun » et s'est développée sur les deux rives du fleuve Wouri, à un point de resserrement, qui facilitait le dragage naturel d'un chenal nécessaire à l'implantation d'un futur port. Les limites naturelles du site actuel de la ville sont : à l'Est, la Dibamba ; à l'Ouest, les criques Bomono et Moungo ; au Nord, le bassin versant de la Nsapé ; au Sud, la Baie de Manoka, où la Dibamba rejoint le Wouri.
En rive droite, le relief est, dans l'ensemble, caractérisé par sa platitude. L'altitude varie de zéro au niveau des mangroves, à un mètre à Mambanda, et à 2-3 mètres à la Pointe Bonabéri et Bonendalé… L'urbanisation s'est très peu étendue sur cette rive, surtout du fait de la présence de criques, de mangroves et de nombreuses zones marécageuses encerclant les rares petites zones aménageables. Certes, des installations industrielles ou résidentielles s'y sont implantées, mais au prix d'importants travaux de franchissement des criques (Moungo, Lobé, Bomono…) et/ou de remblais des zones marécageuses (Bodjongo, Mambanda…).
En rive gauche, on distingue 3 types de terrains :
• Des zones basses : L'altitude n'excède jamais 5 mètres et les terrains, dépôts sédimentaires récents, sont facilement inondables.
• Un vaste plateau sédimentaire en arrière-plan. Ce plateau, d'altitude moyenne de 13 mètres, a été raviné, au cours du temps, par des drains, laissant ainsi en place quelques cuvettes marécageuses. Il concerne les quartiers de Bonanjo, Akwa, Bonapriso, New-Bell, Deido, Congo, Yabassi, Kassalafam, Bonantoné,…
• Des petits plateaux et collines. A partir d'un rayon de 5 à 6 km comptés depuis le Port, se dessine un relief assez mouvementé.

2. Cadre de la mobilité urbaine à Douala

2.1. Offre de transport public

La Ville de Douala concentrait en 2011 une **population de 2 409 459 habitants** avec un taux d'accroissement de 4,8% (Bureau Central de Recensement et d'Etude de la population, 2011). Les études du Plan Directeur d'Urbanisme (PDU) montrent que **cette population triplerait d'ici à l'an 2035 pour passer à environ 6 millions d'habitants.**

Aussi, **la croissance et/ou l'extension du tissu urbain** se fait-elle à la périphérie de la ville, dans les directions de l'Est, du Nord-est et de l'Ouest. Cet étalement observé de la ville provoque **d'importants déplacements de ses habitants sur de longues distances.** Ainsi, l'on voit également augmenter le développement des motos taxis et minibus pour les desservir.

En outre, l'extension de la ville dans les périphéries, couplée aux mouvements pendulaires des déplacements urbains conduit à l'augmentation des émissions de gaz à effets de serre, à la congestion du trafic, et entraine d'importants risques d'accidents.

De même, l'Annuaire statistique du Cameroun (2013) indique que sur le plan national, l'on enregistre une immatriculation de **70 000 véhicules chaque année,** dont 51% sont des motos et 38% des véhicules légers. Les modes individuels sont les voitures personnelles qui représentent **environ 19,5 % du trafic à Douala** avec un taux de remplissage de 2.3 passagers. Le diagnostic relève également un parc automobile vieillissant et, un accroissement incontrôlé des véhicules d'occasion en provenance majoritairement de Belgique et de France. Des études approfondies pourraient établir le rapport entre cette situation avec la macroéconomie et la pollution atmosphérique.

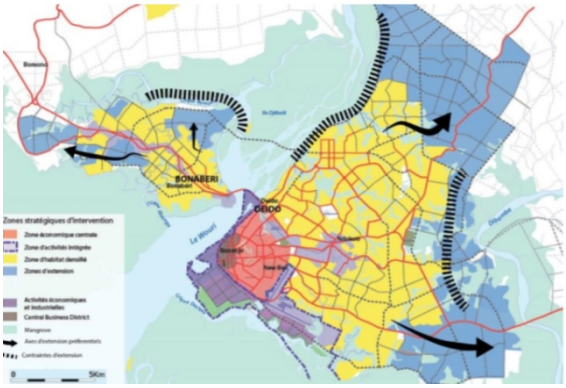


Figure : Axes d'extension de la Ville de Douala

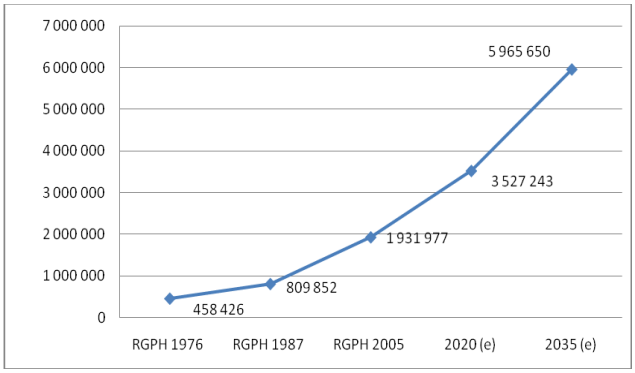


Figure : Evolution de la population de la Ville de Douala

Aussi, le transport en commun est- il assuré respectivement par les mototaxis, les taxis collectifs et les bus. Ce qui caractérise ce secteur est la prédominance du transport artisanal dont l'un des traits marquants est la place du chauffeur au sein du système ; qui peut être simultanément propriétaire et conducteur, s'assure lui-même de l'état de son véhicule et fixe les tarifs à bord. Le mode opératoire est généralement le « ramassage », le « dépôt » et les « courses ». L'offre de transport est assurée par 45 bus en services sur 10 lignes opérationnelles et 9 000 taxis en 2016. Cette **offre est manifestement insuffisante comparativement à** la forte demande de déplacement de la population de la Ville de Douala. Il conviendrait tout même noter que **l'activité croissante des mototaxis n'est toujours pas encadrée**.

Les services offerts par les trois principaux modes de transport en commun peuvent se comparer sur le graphique suivant :

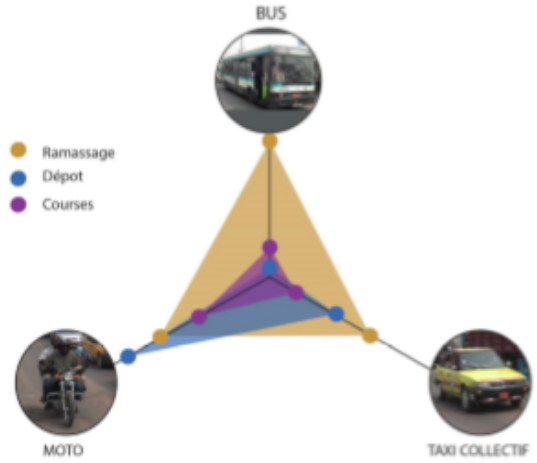
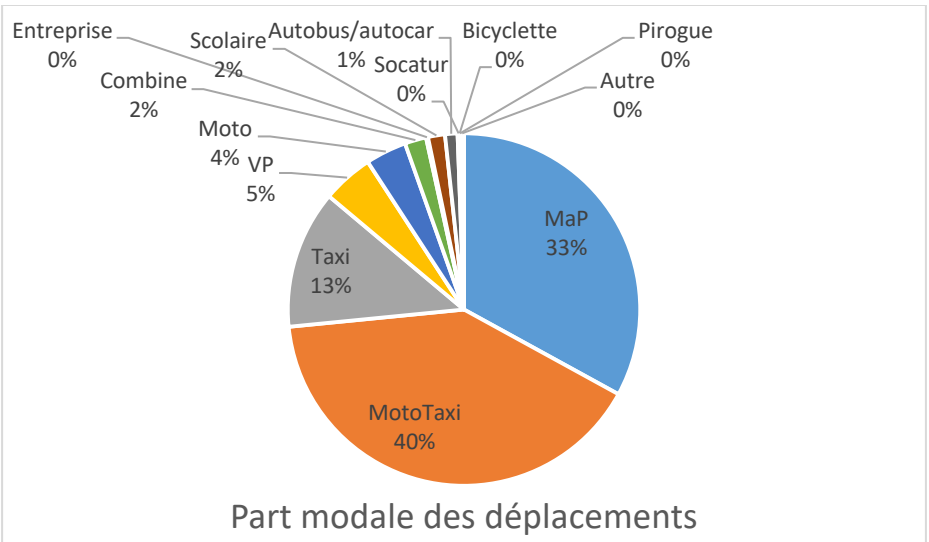
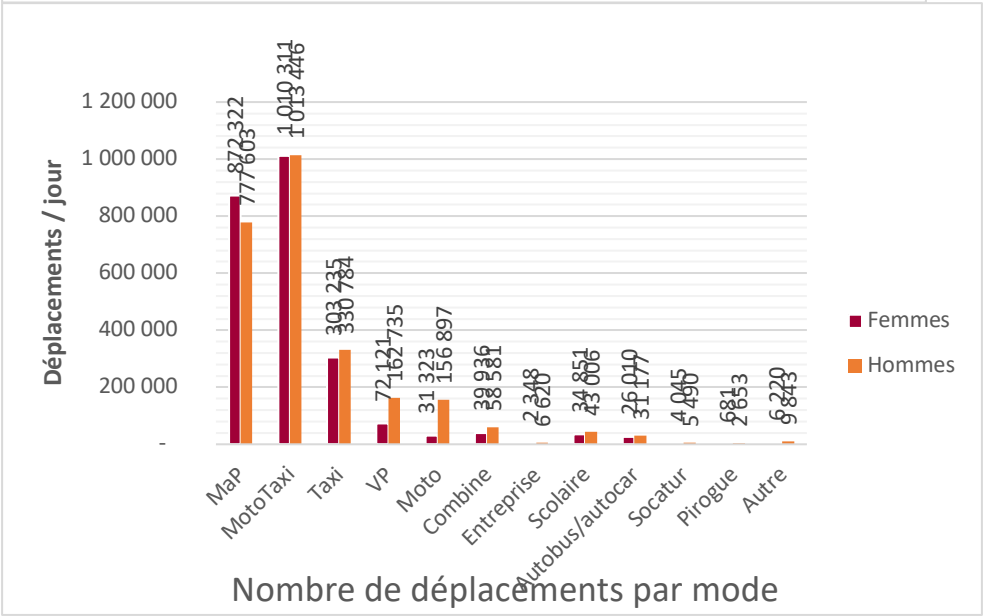


Figure : Services offerts par les différents modes dans la Ville de Douala

Notons également d'une part, les diminutions de capacité des voies, liées à certains flux gênants (tournes à gauche gênants ; carrefours non régulés, etc.…) et au stationnement anarchique le long des axes routiers.
Les parts modales des déplacements sont les suivantes :

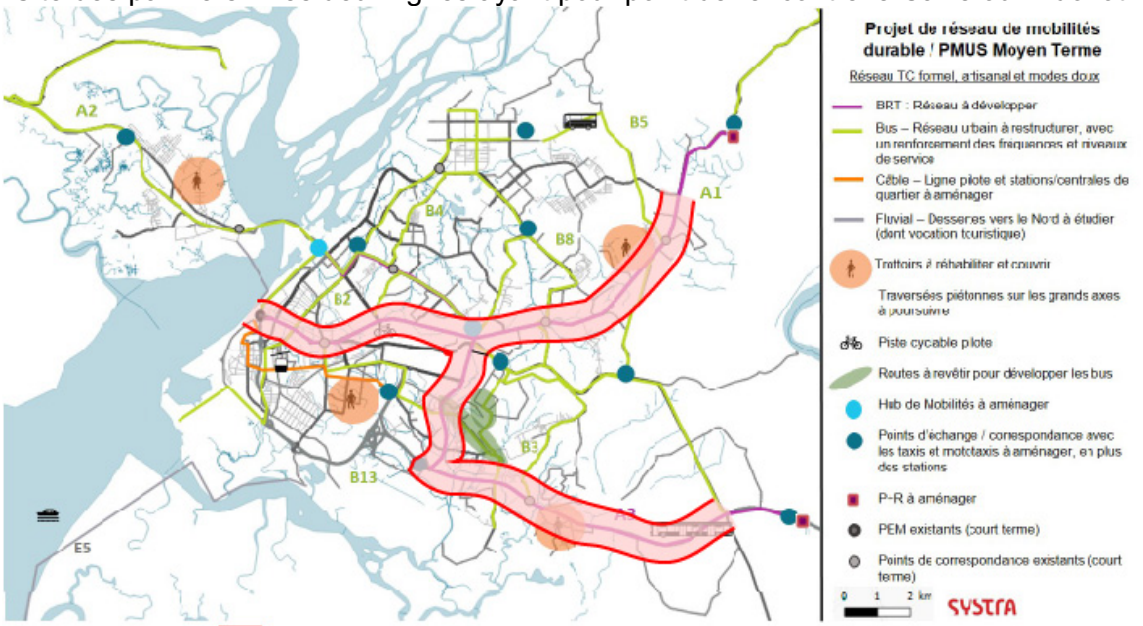




Source: Plan de Mobilité Urbaine Soutenable,2018

2.2. Réseau principal de transport public proposé dans le PMUS

Pour faire face aux enjeux de mobilité, la Communauté Urbaine de Douala, dans le cadre de l'Initiative Mobilise Your City, a élaboré son Plan de Mobilité Urbaine Soutenable (PMUS). Sur la base d'un diagnostic synthétique, celui-ci a proposé un système de transport de masse intégré, construit sur un réseau hiérarchisé propice à la multimodalité, et, à l'intermodalité avec en trame de fond une parfaite adéquation entre transport et urbanisme. Ce système préconise entre autres un réseau public de transport comportant 49 km de lignes de BRT offrant un service métropolitain capacitaire. Il est composé des lignes suivantes : (i) Carrefour Leclerc (Direction des Douanes) -Zone universitaire à PK17 ; (ii) Echangeur BEKOKO- Carrefour Leclerc ; (iii) Rondpoint Déido -Carrefour Ndokoti-Carrefour Nelson Mandela- Futur Stade de Japoma.
Dans le contexte de cette étude, le Projet de Mobilité Urbaine de Douala interviendra sur le corridor (1) du Carrefour Ndokoti au Carrefour Yassa en passant par le Carrefour Nelson MANDELA et sur le corridor (2) du Carrefour LECLERC à PK14 en passant par le Carrefour "Cité des palmiers". Les deux lignes ayant pour point de rencontre le Carrefour Ndokoti.



Itinéraire	Points particuliers	Longueur
Carrefour Leclerc – Carrefour Ndokoti – PK 14	Bld Ahmadou Ahidjo, Un important pôle d'échanges a Ndokoti Place de la Bessèkè Place Ahmadou Ahidjo (lieudit Douche municipale) Carrefour Cité des Palmiers Marché PK 14	12 Km
Carrefour Ndokoti – Carrefour Nelson Mandéla – Carrefour Yassa	Carrefour CCC Marché Madagascar Carrefour Nelson Mandela Marché Ndogpassi Carrefour Yassa	16,8 Km

II. Objectifs de la mission

Le Cadre de Gestion Environnementale et Sociale (CGES) du Projet de Mobilité Urbaine Global de la Ville de Douala vise à donner une vision générale des conditions environnementales dans lesquelles ledit Projet est mis en œuvre. Il s'agira de fournir la

procédure et les dispositions institutionnelles pour le criblage environnemental et social, ainsi que des directives pour la préparation, la mise en œuvre et le suivi des travaux environnementaux (notamment les Etudes d'Impact Environnemental et Social, sommaire ou détaillée / Plans de Gestion Environnementale et sociale ou mesures environnementales).
Les principaux objectifs du CGES sont :

- Instituer un processus fiable et effectif de prise en compte de la dimension environnementale et sociale lors de la planification et la mise œuvre des composantes 1, 3, 4 du projet de mobilité urbaine de la Ville de Douala.
- Définir les principes, les règles, les directives et les procédures qui permettront l'évaluation des risques et impacts environnementaux et sociaux du projet.
- Identifier et analyser les capacités des structures chargées de gérer les risques et impacts environnementaux et sociaux du projet ;
- Définir les modalités institutionnelles pour la mise en œuvre du CGES.

Les propositions faites dans le cadre du CGES devront tenir compte à la fois des politiques opérationnelles environnementales et sociales de la Banque mondiale et de la réglementation nationale en matière de sauvegardes environnementale et sociale.

- Identifier les principales institutions étatiques et non-étatiques impliquées ;
- Établir un cadre permettant de déterminer, analyser et évaluer les impacts environnementaux et sociaux potentiels des activités prévues dans le cadre du projet ;
- Déterminer les implications budgétaires concernant la Gestion Environnementale et Sociale du Projet (GES).

III. Approche méthodologique de la prestation

La conduite de l'étude sera basée d'une part sur l'exploitation et l'analyse de la documentation existante sur le site du projet, sur les thématiques traitées et sur le Projet ; et d'autre part sur les investigations approfondies dans la zone du projet et la consultation des diverses parties prenantes, surtout les acteurs locaux opérant le long du corridor ciblé.

Le Consultant réalisera son mandat sera en conformité avec les normes de travail exigées par les politiques Opérationnelles de la Banque mondiale applicables au projet et la législation nationale.
Il devra :

Proposer une méthodologie de travail incluant sa compréhension des TDRs. Il démontrera la valeur ajoutée spécifique qu'il entend apporter, y compris les outils de collecte des données ;

Proposer un programme de travail qui sera validé par l'équipe de suivi des études du projet ;

Revoir les documents pertinents sur le projet et la zone du projet notamment sur les localités situées le long du corridor ;

Consulter un échantillon de parties prenantes (société civile et administration) aux niveaux local, régional et national ;

Tenir une consultation publique avec les représentants des principales parties prenantes pour présenter et discuter les analyses et les recommandations de la version préliminaire du document dans le cadre de la préparation du CGES.

IV. Missions du prestataire et livrables

A. Missions

Suivant les objectifs sus évoqués, les principales activités du Consultant consisteront à :

- **Analyser les enjeux environnementaux, et la situation socio-économique des populations affectées dans la zone du projet**– tout détail monographique pourra être en annexe. Enjeux biophysiques majeurs par zone ou écosystème ; Traits démographiques et socioculturels majeurs (relations, conflits, aspects genre, etc.) ;

Principales activités et opportunités économiques, et tendance de la pauvreté (**variable – Maxi 8-10 pages**) ;

- **Intégrer dans l'analyse des enjeux environnementaux**, la prise en compte spécifique de l'exposition de certaines zones au phénomène des inondations en vue d'en réduire l'impact sur le Projet ;

- **Décrire et analyser la structure administrative du projet, gestion et mise en œuvre (**<u>*5 à 10 pages*</u>)
    - Caractériser le cadre juridique et réglementaire sur la gestion des risques professionnels (sante et sécurité au travail) et des impacts sociaux et environnementaux ;
    - Cadre juridique et institutionnel national en matière d'environnement, du social et des risques professionnels du projet ;
    - Décrire le mécanisme et les dispositions institutionnelles pour la mise en œuvre du projet, administration de tutelle et du CGES en précisant les rôles et les responsabilités des agences et de tous les acteurs (centraux, départementaux/régionaux/locaux, municipaux) impliqués dans la mise en œuvre (approbation, supervision)
    - Processus de revue et d'approbation (prise de décision) spécifique au projet
    - Dispositions environnementales et sociales incorporées dans le cycle de sélection des sous-projets
    - Décrire les mécanismes/procédures globaux de consultation, de communication et de participation du public.
    - Développer un cadre pour le suivi et l'évaluation participatifs des sous-projets pour garantir une mise en œuvre effective et efficace des questions environnementales et sociales soulignées dans le CGES, en tenant compte de l'implication attendue des femmes et filles adolescentes;
    - Conduire les consultations du public sur les aspects de sauvegarde environnementale et sociale du projet en tenant compte de l'aspect genre afin d'assurer que les femmes puissent s'exprimer en sécurité et librement.

- **Décrire l'environnement socio-économique et culturel ;**
  Démographie, peuplement, groupes ethniques, minorités locales, langues, activités, structure communautaire, emploi, savoir – faire, utilisation des sols, distribution des revenus des biens et des services, traditions, biens culturels, activités de développement prévues ou en cours, et infrastructures socio-économiques devront être identifiés. Devront également être identifiés, les sites géographiques et culturels qui seront potentiellement impactés par le Projet.
  En outre, le Consultant devra élaborer une procédure explicite de gestion des découvertes archéologiques durant la mise en œuvre des travaux, suivant la législation camerounaise et la Directive Opérationnelle OP 4.11 de la Banque Mondiale.
- **Présenter l'approche d'analyse des risques et des impacts (4 à 6 pages)**
    - Décrire l'approche de tri environnemental et social (analyse non requise, analyse sommaire, analyse complète) synchronisée avec le système de sélection/approbation globale des sous-projets ;
    - Décrire le Lien/Renvoi au Cadre de Politique de Réinstallation (CPR), au Cadre de Procédures (CP) en cas de restrictions d'accès à une aire spécifique, si applicable;
    - Décrire la cohérence du cadre réglementaire de l'environnement avec le système;
    - Décrire les différences entre le système national (législation environnementale et sociale) avec les politiques de sauvegarde de la Banque applicables au projet (+ Tableau synthèse).

- Dresser un état des lieux sur les violences basées sur le genre, l'exploitation et les abus sexuels, et le travail des enfants, avant d'analyser l'impact éventuel du Projet sur ces aspects spécifiques. Le Consultant devra enfin proposer les mesures adéquates de leur gestion à intégrer dans les mesures d'atténuation ou d'optimisation des impacts.

- **Élaborer le Plan-cadre de gestion environnementale et sociale (PCGES** *10 à 15 pages***)**

  Le consultant devra :
  - Identifier les sous-projets spécifiques (si connus) qui nécessiteront un PGES spécifique
  - Identifier le responsable de l'approbation des PGES spécifiques de sous-projets
  - Déterminer si des clauses contractuelles environnementales et sociales seront nécessaires, et les décrire le cas échéant
  - Déterminer le responsable de la mise en œuvre des mesures environnementales de sous-projet spécifique
  - Déterminer le calendrier et le coût de ces procédures pour tout sous-projet
  - Identifier le système de rapportage annuel (périodique) du projet et la manière d'y inclure des aspects de suivi environnemental **(***4 à 6 pages***)**

Le PCGES devra prendre en compte les directives de la Banque Mondiale en matière d'Environnement, Santé et Sécurité.

- **Proposer un arrangement institutionnel clair pour l'exécution de la procédure de gestion environnementale et sociale des sous-projets**, y compris les rôles et responsabilités au sein de l'entité de mise en œuvre, synthétisés dans un tableau de synthèse (*cf. modèle ci-dessous*) qui permet surtout à la Coordinatrice de la CPP de savoir ''qui fait quoi, quand, comment'' et quel partenaire externe collabore/participe/prête service.

Tableau xx : Matrice des rôles et responsabilités (au regard de l'arrangement institutionnel de mise en œuvre du CGES)

N°	Etapes/Activités	Responsable	Appui/Collaboration	Prestataire
1.	Identification de la localisation/site et principales caractéristiques techniques du sous-projet (Filtre E&S ???)	xxxx	xxxxx	xxxxx
2.	Sélection environnementale (Screening-remplissage des formulaires), et détermination du type d'instrument spécifique de sauvegarde	Spécialiste Sauvegarde Environnementale et Sociale (SSES) de l'UP	Bénéficiaire ; Maire SSES/UP xxx	
3.	Approbation de la catégorisation par l'entité chargée des EIE et la Banque	Coordonnateur du Projet	SSES/UP	Entité nationale chargée des EIE (EN-EIE) Banque mondiale
4.1.	Préparation de l'instrument spécifique de sauvegarde E&S de sous-projet de catégorie A			
	Préparation, approbation et publication des TDR	SSES/UP	EN-EIE	Banque mondiale
	Réalisation de l'étude y compris les consultations		Spécialiste passation de	Consultant

N°	Etapes/Activités	Responsable	Appui/Collaboration	Prestataire
	publiques		marché (SPM); EN-EIE ; Maire	
	Validation du document et obtention du certificat de conformité environnemental		SPM, Maire	EN-EIE, Banque mondiale
	Publication du document		Coordonnateur	Media ; Banque mondiale
4.2.	Préparation de l'instrument spécifique de sauvegarde E&S de sous-projet de catégorie B ou C			
	Préparation et approbation des TDR	Spécialistes en sauvegarde environnementales et sociales (SSES) de l'UP		Banque mondiale
	Réalisation de l'étude y compris consultation du publique		Spécialiste passation de marché (SPM); EN-EIE ; Maire	Consultant
	Validation du document et obtention du certificat environnemental		SPM, Maire	EN-EIE, Banque mondiale
	Publication du document		Coordonnateur	Media ; Banque mondiale
5.	Intégration dans le dossier d'appel d'offres (DAO) du sous-projet, de toutes les mesures de la phase des travaux contractualisables avec l'entreprise	Responsable technique (RT) de l'activité	SSES SPM	
6.	Exécution/Mise en œuvre des mesures non contractualisées avec l'entreprise de construction	SSES	SPM RT Responsable financier (RF) Maire xxxx	Consultant ONG Autres
7.	Surveillance interne de la mise en œuvre des mesures E&S	SSES	Spécialiste en Suivi-Evaluation (S-SE) RF Mairie xxxx	Bureau de Contrôle
	Diffusion du rapport de surveillance interne	Coordonnateur	SSES	
	Surveillance externe de la mise en œuvre des mesures E&S	EN-EIE	SSES	
8.	Suivi environnemental et social	SSES/UP	Autres SSES S-SE xxxxx	Laboratoires /centres spécialisés ONG
9.	Renforcement des capacités des acteurs en mise en œuvre E&S	SSES/UP	Autres SSES SPM	Consultants Structures publiques compétentes
11.	Audit de mise en œuvre des mesures E&S	SSES/UP	Autres SSES SPM	Consultants

N°	Etapes/Activités	Responsable	Appui/Collaboration	Prestataire
			S-SE EN-EIE Maire	

- **Evaluer les capacités des agences d'exécution gouvernementales et locales impliquées dans la mise en œuvre du CGES** et la sensibilisation sur les enjeux environnementaux et sociaux, santé et sécurité au travail du projet et proposer des mesures aux acteurs ; **proposer le Renforcement des capacités spécifiques et bien ciblé, y compris (selon le cas) la communication pour le changement de comportement** ; (3 à 4 pages)
    - Vérifier si l'entité de mise en œuvre du projet à une expérience de mise en œuvre des dispositions réglementaires/procédures relatives à l'environnement et aussi une expérience des projets financés par la Banque ou tout autre partenaire ayant des politiques similaires
    - Résumé de la qualité de mise en œuvre des dispositions/procédures concernées, et le profil et la qualité du staff disponible pour la mise en œuvre
    - En cas de déficience, identifier les mesures correctrices (ressources humaines requises, profils requis, budget requis)
    - Identifier un ensemble de modules de formation pouvant améliorer la connaissance et les capacités de gestion environnementale et sociale du projet à tous les niveaux de mise en œuvre (national, régional et local), en incluant les principaux objectifs spécifiques et thèmes pour chaque module identifié;
    - Définir les groupes cibles, le timing des sessions, les responsables de la mise œuvre et les coûts estimatifs.
- **Proposer un Mécanisme de gestion des plaintes et conflits environnementaux et sociaux du projet (géré principalement par l'un ou l'autre des spécialistes en** sauvegarde selon la nature environnementale ou sociale du sujet) et indiquant : les types de plaintes probables liés au projet, les mécanismes de gestion des conflits existants (coutumiers ou modernes, y compris le système judiciaire du pays), les compléments éventuels pour répondre aux besoins de conciliation dans le cadre du projet, les rôles et responsabilités au sein de l'unité de gestion du projet (qui reçoit les plaintes, qui assure que les discussions ont lieu, comment/quand/qui notifie les parties, qui archive, qui clôture le cas, qui informe les autres acteurs concernés le cas échéant, etc.). Ceci devrait comprendre une cartographie des acteurs travaillant dans la prise en charge des cas de VBG/EAS/HS, ainsi qu'une identification des canaux d'entrée pour ces plaintes sensibles;

- **Développer un programme de consultation et de participation publique** impliquant tous les acteurs du projet dont les principaux bénéficiaires et les personnes directement affectées par le projet, dont les femmes, les jeunes et les groupes vulnérables. Le plan de consultation et de participation communautaire doit être inclus dans l'annexe du CGES ;
- **Budget de mise en œuvre du PCGES**, qui n'inclue pas les coûts de recrutement et les rémunérations des deux spécialistes en sauvegarde (Environnement, Social) de l'entité de mise en œuvre du projet ;

- **Indicateurs pertinents** (5 en moyenne) de mise en œuvre du PCGES.

- **Conclusion et recommandations** (1 à 2 pages)

B. Livrables

A l'issu de son étude, le Consultant soumettra **un rapport final d'étude** portant sur le Cadre de Gestion Environnementale et Sociale.

C. Contenu du Rapport portant Cadre de Gestion Environnementale et Sociale (50 pages)

Le CGES devra être structuré suivant le canevas ci-dessous :

a) Sommaire/Table des matières
b) Liste des Sigles et Acronymes
c) Résumé exécutif en français
d) Résumé exécutif en anglais
e) Introduction *(1 à 2 pages),* y compris rappel des politiques de sauvegarde de la Banque déclenchées de commun accord après la phase d'identification du projet
f) Brève description du projet **(***1 à 3 pages***)**
g) Brève description des enjeux et risques environnementaux et sociaux majeurs/critiques dans les zones d'implantation potentielle du projet ;
h) Cadre juridique et institutionnel des évaluations environnementale et sociale du Cameroun et mention des OP de la Banque dont les exigences sont satisfaites par le CGES ;
i) Enumération des impacts/risques génériques par type d'activités/sous-projets ;
j) Plan Cadre de Gestion Environnementale et sociale :
    - Enumération des mesures génériques de gestion environnementale et sociale ;
    - Procédure de gestion environnementale et sociale du projet, partant de l'examen au suivi-rapportage du PGES, y compris de façon spécifique des critères conformément à la procédure administrative nationale et aux compléments de revue/commentaire/non-objection de la Banque ;
        - Identifier les sous-projets spécifiques (si connus) qui nécessiteront un PGES spécifique
        - Identifier le responsable de l'approbation des PGES spécifiques de sous-projets
        - Déterminer si des clauses contractuelles environnementales et sociales seront nécessaires, et les décrire le cas échéant
        - Déterminer le responsable de la mise en œuvre des mesures environnementales de sous-projet spécifique
        - Déterminer le calendrier et le coût de ces procédures pour tout sous-projet
        - Identifier le système de rapportage annuel (périodique) du projet et la manière d'y inclure des aspects de suivi environnemental
    - Plan de communication/consultation du public avant et pendant la vie du programme ;
    - Renforcement des capacités spécifiques et bien ciblé, y compris la communication pour le changement de comportement ;
        - Vérifier si l'entité de mise en œuvre du projet à une expérience de mise en œuvre des dispositions réglementaires/procédures relatives à l'environnement et aussi une expérience des projets financés par la Banque ou tout autre partenaire ayant des politiques similaires
        - Résumé de la qualité de mise en œuvre des dispositions/procédures concernées, et le profil et la qualité du staff disponible pour la mise en œuvre
        - En cas de déficience, identifier les mesures correctrices (ressources humaines requises, profils requis, budget requis)
        - Identifier un ensemble de modules de formation pouvant améliorer la connaissance et les capacités de gestion environnementale et sociale du projet à tous les niveaux de mise en œuvre (national, régional et local), en incluant les principaux objectifs spécifiques et thèmes pour chaque module identifié;
        - Définir les groupes cibles, le timing des sessions, les responsables de la mise œuvre et les coûts estimatifs.

- Mécanisme de gestion des plaintes et conflits environnementaux et sociaux du programme ;
- Enumération de quelques principaux indicateurs (pas plus de 5) de mise en œuvre du CGES ;
- Arrangement institutionnel clair pour l'exécution de la procédure de gestion environnementale et sociale du programme, y compris les rôles et responsabilités au sein de l'entité de mise en œuvre ;
- Budget global estimatif prévu pour la mise en œuvre de toutes les mesures environnementales et sociales y compris les provisions pour les compensations ;
- Consultations menées ;

k) Conclusion.

Conclusion et recommandations (*1 à 2 pages***)**
Annexes essentielles (*illimitée***)**

- Diagramme de sélection et approbation des microprojets incluant le tri environnemental et social
- Fiches de screening par type de sous-projets connus
- Listes de contrôles, matrices, guides techniques, etc. spécifiques à chaque sous projet incluant les impacts et risques clés ainsi que les mesures d'atténuation génériques
- Description d'un plan de gestion environnementale et sociale (PGES) type
- Procédure de suivi-évaluation du promoteur y compris les revues, les obligations, et les audits requis pour les sauvegardes environnementales et sociales
- Contenu (sommaire) des rapports périodiques d'avancement incluant les aspects de sauvegarde environnementale et sociale;
- Tout autre élément de détail sur le milieu biophysique et humain de mise en œuvre du projet; etc.
- Arrêté ministériel portant Déclaration d'Utilité Publique des travaux du Projet de Mobilité Urbaine de Douala.

V. Profil du consultant

Le Consultant devra avoir le profil d'Environnementaliste BAC+5 en sciences environnementales ou équivalent, ayant une expérience d'au moins 15ans dans la gestion environnementale et sociale des projets ; il devra avoir une bonne maitrise de la législation nationale et des Politiques de sauvegarde de la Banque Mondiale en matière de gestion environnementale ; des expériences dans la zone du Projet ou en Afrique au Subsaharienne seront un atout.

Pour la réalisation de la mission, il sera assisté :

- **d'un spécialiste en sciences sociales** (sociologue, socio-économiste, ou équivalent), de niveau BAC+5, ayant une expérience d'au moins 10 années dans la gestion sociale des projets; une bonne maitrise de la législation nationale et des Politiques de sauvegarde de la Banque Mondiale en matière de gestion environnementale et sociale des projets. Une expérience dans des projets de prévention, atténuation des risques, et réponses aux violences basées sur le genre serait un plus.
- **d'un juriste**, de niveau BAC+5, ayant au moins 5 années d'expérience dans la mise en œuvre de projets de développement et notamment sur les questions foncières ; syndicats professionnels ; mobilisation de masse/parties prenantes, arbitrage de litiges Etat/administrations contre privés/populations. Il devra avoir une bonne maîtrise de la législation nationale et des Politiques de sauvegarde de la Banque Mondiale en matière en matière de gestion environnementale.

VI. Phasage et durée de l'étude

La mission s'effectuera en huit (08) semaines à compter de la date de démarrage de la prestation, réparties comme suit :

i. Trois (03) semaines d'analyse, de synthèse et de préparation du rapport de CGES (y compris coordination avec le Consultant du CPR) ;
ii. Deux (02) semaines d'organisation de la consultation avec toutes les parties prenantes concernées (autorités, acteurs opérant dans les zones du projet, etc.) et préparation des résultats et recommandations pour tenir compte des commentaires ;
iii. Deux (02) semaines d'élaboration du Rapport provisoire du CGES ;
iv. Une (01) semaine de finalisation du Rapport définitif du CGES suivant les observations et recommandations.

VII. Délais des études et livrables

Un délai de 08 (six) semaines est accordé au Consultant pour la réalisation de sa mission. Le cocontractant de l'administration fournira les rapports dans les délais et en nombre suivants :

N°	Nature des documents	Délais	Nombre d'exemplaires
01	Méthodologie et programme de travail	1 semaine à partir de l'OS de démarrage	**05**
02	Rapport provisoire du CGES	6 semaines à partir de la validation de la méthodologie et du programme de travail (le maître d'ouvrage dispose de 2 semaines pour donner son avis sur le rapport provisoire)	**05**
03	Rapport définitif du CGES	1 semaine après validation du rapport provisoire (le maître d'ouvrage dispose de2 semaines pour donner son avis sur le rapport définitif)	**10**

Les livrables devront être préparés en Français, avec un résumé exécutif en anglais. Ils seront produits suivant le calendrier suivant :

- Une version provisoire du CGES avec les annexes sera remise sous format papier en cinq (05) exemplaires, accompagnée d'une copie électronique pour revue, quatre (04) semaines après le démarrage de la mission. Cette première version sera présentée et validée lors d'un atelier de restitution, où seront conviées toutes les parties prenantes du projet, notamment les acteurs locaux avant sa transmission par le Client à la Banque Mondiale pour commentaires et non objection éventuelle.

La version finale du CGES sera transmise par le consultant en dix (10) exemplaires, accompagnée des fichiers numériques.

VIII. Modalités d'exécution de la mission

a. Coordination et supervision de la mission

La mission du Consultant sera réalisée sous la supervision technique de la Communauté Urbaine de Douala qui apportera son assistance notamment lors des investigations sur le terrain.

b. Interlocuteurs du Consultant

La CUD sera l'interlocuteur du Consultant pour toutes les questions techniques relatives à l'exécution de la prestation. Elle s'assurera de la conformité des services fournis par le Consultant avec les termes de référence et organisera les séances de validation des livrables. L'Unité de préparation du Projet sera l'interlocuteur du Consultant pour toutes les questions fiduciaires en rapport avec l'exécution de la mission.

c. Obligations du Consultant

Le Consultant prendra toutes les dispositions nécessaires pour la bonne exécution dans les délais impartis des études. Le Consultant a l'entière responsabilité des études y compris les parties réalisées par ses sous-traitants. Il programmera et spécifiera les tâches à exécuter sur l'étendue de la prestation en accord avec le Client.

Le Consultant s'engagera à réaliser les prestations attendues avec le sérieux requis conformément aux règles et normes admises internationalement et par le Client.

d. Obligations du client

La CUD mettra à la disposition du Consultant tous les documents et études en sa possession, disponibles et nécessaires à la bonne exécution des études.

ANNEXE 3 : OUTILS DE COLLECTES

ANNEXES

QUELQUES IMAGES RETENUES LORS DES CONSULTATIONS PUBLIQUES

Ville		
Quartier		
Date		
Titre et commentaire	**Consultations publiques à ……..**	

MISSION : ELABORATION DU CADRE DE GESTION ENVIRONNEMENTALE ET SOCIALE DANS LE CADRE DE LA MISE EN ŒUVRE D'UN CORRIDOR DE « BUS RAPID TRANSIT » DANS LA VILLE DE DOUALA

Points à aborder avec les participants	**Avis des participants**	**Recommandations des participants**
Quelles est votre perception générale sur projet ?	-	-
Quels sont les enjeux environnementaux du Projet ?	-	-
Quels sont les enjeux sociaux du Projet ?	-	-
Quels sont les impacts et risques potentiels environnementaux négatifs que vous envisagez ? 1. Pollution du sol 2. Pollution des eaux 3. Nuisances sonores 4. Pollution de la nappe	-	-
Quels sont les impacts et risques sociaux négatifs que vous envisagez ? 1. La perte des terres 2. La perte des batis 3. La perte des biens culturels 4. La perte des infrastructures sociocommunautaires (écoles, centre de santé, pompe forage…) 5. La perte des revenus et la reconstitution des moyens d'existence 6. La perte des revenus liés à la perte du site de certaines activités 7. ect.		-
Les mesures et approches à adopter pour atténuer chacun de ces impacts	-	-
Dans l'emprise du Projet Quels sont les violences Basées sur le Genre les plus observées ? : 1. Discrimination des femmes à l'accès au foncier et aux services de base 2. Discrimination des femmes à l'accès aux services de base 3. Discrimination des femmes à la scolarité 4. Exploitation et l'Abus Sexuels ? 5. Harcèlement Sexuel ? 6. Les travaux des enfants ?	-	-
Les mesures et approches à adopter pour favoriser une large inclusion sociale et une accessibilité pour tous aux avantages du projet (l'information,	-	-

Points à aborder avec les participants	Avis des participants	Recommandations des participants
les soins de prévention et de prises en charge)		
Avez-vous connaissance des personnes vulnérables dans l'emprise du projet ? Quel est votre souhait pour leur prise en charge de ces personnes vulnérables ?	-	-
Quelles sont vos attentes et suggestions dans le cadre de la mise en œuvre des activités entrant dans le cadre de la mise en œuvre d'un corridor de « Bus Rapid Transit »?	-	-

ANNEXE 4 : DEMARCHE METHODOLOGIQUE DETAILLEE

2.1. Réunion de démarrage

Après la réunion de démarrage tenue avec les acteurs impliqués dans le projet et la Banque Mondiale le 9 février 2021, la phase d'exploitation de la documentation a été déclenchée.

Elle visait l'analyse des différentes activités prévues dans le cadre du projet et l'identification des composantes qui pourraient avoir des impacts environnementaux et sociaux positifs et/ou négatifs, au regard des sensibilités et des enjeux environnementaux et sociaux notamment dans les zones ciblées par le projet.

2.2. Approche méthodologique pour l'élaboration du CGES

Dans le cadre de l'exécution des missions assignées, la démarche méthodologique proposée s'articule autour des points suivants :

- recherche et analyse documentaire ;
- investigations en milieu réel (cadrage de mission avec le commanditaire, entretien avec les acteurs institutionnels concernés, entretiens ou focus group avec les bénéficiaires du projet, etc.) :
    - observations directes ;
    - entretiens individuels et focus group ;
    - consultations publiques.
- analyse et traitement des données :
    - analyse des forces et faiblesses du cadre institutionnel et juridique (législatif et règlementaire) de gestion environnementale et sociale y compris la législation et les politiques relatives aux Violences Basées sur le Genre (VBG) mises en exergue en vue de leur prise en compte dans la formulation des recommandations du CGES ;
    - analyse de l'environnement socio-économique et culturel initial de la ZIP ;
    - identification et analyse des enjeux environnementaux et sociaux de la ZIP ;
    - identification des impacts potentiels négatifs y compris les risques liés aux VBG/EAS/HS pouvant être exacerbés par le projet ainsi que les impacts positifs des activités du projet ;
- élaboration du CGES
    - proposition des mesures d'atténuation ainsi que leurs coûts de mise en œuvre ;
    - proposition du cadre législatif et institutionnel pour la mise en œuvre de ces mesures ;
    - élaboration du Plan Cadre (PCGES), en vue de l'atténuation des impacts potentiels du Projet ;
    - élaboration d'un plan de suivi et de surveillance environnementale ;
    - identification des besoins de renforcement des capacités.

2.1.1. Recherche et analyse documentaire

La revue documentaire a porté sur l'analyse des documents pertinents existants sur le projet, l'annuaire statistique des transports (synthèse des données édition 2019), les rapports d'études antérieures des projets financés par la Banque Mondiale, les rapports des CGES de projets similaires, les textes juridiques et les acteurs institutionnels (parties prenantes du Projet, etc.), les rapports d'études réalisées dans la Ville de Douala pouvant permettre de

collecter des données secondaires pour l'analyse du cadre sociodémographique, économique et culturel de la zone de Projet.

Globalement, ont été examinés à ce jour :

- loi n° 96/12 du 05 août 1996 portant loi-cadre relative à la gestion de l'Environnement ;
- décret n° 2013/0172/PM du 14 février 2013 fixant les modalités de réalisation de l'audit environnemental et social ;
- arrêté n°0001/MINEPDED du 09 février 2016 définissant les différentes catégories d'opérations dont la réalisation est soumise à une évaluation environnementale stratégique ou à une étude d'impact environnemental et social.
- décret n° 2013/0171/PM du 14 février 2013 fixant les modalités de réalisation des études d'impact environnemental et social ;
- arrêté n°00004/MINEP du 03 juillet 2007 fixant les conditions d'agrément des bureaux d'études à la réalisation des études d'impact et audits environnementaux ;
- la note méthodologique relative au fonctionnement de la CCE élaborée par la CUD ;
- la note méthodologique portant sur les déplacés économiques.

Cette recherche documentaire a été complétée auprès des administrations sectorielles parties prenantes sur des aspects qui les concernent.

2.1.2. Investigations en milieu réel

Dans le cadre des investigations en milieu réel, le consultant a procédé par des observations directes sur site, des entretiens individuels et/ou de groupe et des consultations publiques (une série d'entretiens avec les principaux acteurs et les populations bénéficiaires). Les entretiens ont été effectués avec les représentants des différentes entités publiques et privées (parties prenantes).

- **Cadrage avec la Cellule de Préparation du Projet (CPP)**

Le cadrage avec la CPP a consisté en des séances de travail avec les responsables en vue de préparer les rencontres avec les différents acteurs et la collecte de données sur le terrain. Lesdites séances de travail ont permis d'affiner l'identification des parties prenantes ; préparer des lettres d'introduction auprès des différentes autorités administratives, locales et traditionnelles, les services déconcentrés des administrations sectorielles, et les populations ; la coordination des interventions avec le consultant chargé de l'élaboration du CPR.

- **Entretiens avec les différents acteurs**

Les entretiens ont été réalisés avec des acteurs ciblés sur des questions spécifiques relevant de leur domaine de compétences. Il s'agit entre autres du MINEPDED, du MINAS, du MINHDU et du MINDCAF, des chefs traditionnels (de quartiers ou villages traversés par le Projet), des ONG, des Organisations de la Société Civile, des associations et regroupements locaux. Les entretiens ont porté sur :

- la perception du Projet ;
- les impacts probables du Projet sur la dimension spécifique.

- **Consultations publiques et entretiens du groupe**

La participation du public au processus d'évaluation environnementale et sociale du Projet a été faite suivant plusieurs étapes garantissant une large implication des populations riveraines susceptibles d'être affectées par la mise en œuvre de ce projet dans les zones d'influence.

Dans un premier temps, il a été procédé à la tenue des focus group avec quelques catégories d'acteurs clés. Ici, il s'agira des séances de travail avec les chefs traditionnels situés dans la ZIP assistés de leur notables et des différents chefs de blocs, et des recontres avec les groupes sociaux spécifiques tels que les jeunes, les femmes, et les personnes vulnérables

La consultation publique qui est l'une des activités les plus décisives du processus, a été la dernière étape d'implication de la population. Elle constitue une étape fondamentale. Plusieurs consultations du public ont été organisées par le consultant durant toute la phase de réalisation de cette mission. Elles ont permis d'évaluer l'acceptabilité sociale du projet par les populations riveraines, et de préparer la mise en œuvre d'un plan de communication pour éviter d'éventuels conflits sociaux et faciliter l'adhésion sociale du projet. À ce titre, un accent particulier a été mis sur le volet information et sensibilisation en vue de recueillir l'avis de toutes les parties prenantes du projet sur les mesures à prendre.

L'approche s'est basée sur la concertation et la participation, associant tous les acteurs (la Cellule de Coordination du projet, les services techniques en charge de la gestion des questions environnementales, les autres partenaires du projet, l'administration locale, les collectivités territoriales, les chefferies traditionnelles, la société civile et les représentants des bénéficiaires) qui ont des intérêts dans les sous-projets ou dans leurs retombées afin d'aboutir à la formulation de recommandations réalistes permettant la mise en valeur rationnelle de la zone du projet et l'amélioration des conditions de la mobilité et de vie des bénéficiaires.

Les consultations ont débuté avant l'amorce de l'enquête sur des données socio-économiques et culturelles référentielles.

De façon pratique, du fait des restrictions liées à la lutte contre le COVID 19, plusieurs approches ont été mises en exergue. Il s'agit entre autres de :

- multiplier les réunions de consultation publique avec un nombre très réduit de participants dans le strict respect des mesures barrières ;
- tenir les consultations prioritairement avec les représentants des populations (Chefs de quartiers, chefs de blocs, leaders associatifs, etc.) qui serviront également de relais pour la diffusion des informations au sein des quartiers.

Un Procès Verbal (voir format type en annexe) a été dressé à l'issue de chaque consultation. Il devra mettre en exergue les principaux problèmes soulevés et déterminer comment les avis, attentes et préoccupations de toutes les parties ont été abordés.

2.1.3. Traitement et analyse des données

- **Identification des risques/enjeux environnementaux et sociaux majeurs dans la zone d'intervention du projet**

Pour atteindre ce résultat, la collecte des données s'est faite à travers la recherche documentaire et les investigations de terrain (enquêtes de terrain et consultations publiques). Les documents portant sur la présentation des caractéristiques de l'environnement socio-économique et culturel des localités bénéficiaires du Projet ont été consultés.

La seconde phase de collecte des données se a été faite sur le terrain où une série d'entretiens avec des personnes ressources a été menée. Les entretiens ont été faits avec les responsables techniques et administratifs. Un échantillon de populations bénéficiaires ou non des sous-projets a été identifié et investigué. Ces investigations ont été complétées par des consultations publiques qui ont été organisées dans les milieux d'intervention du projet.

Du reste, les enjeux environnementaux à identifier ont été liés aux éléments sensibles ou valorisés de l'environnement dans la zone d'influence du projet et aux contraintes que peut créer ce dernier dans le cadre de la mise en œuvre du projet. L'identification de ces enjeux va permettre de connaître les composantes du milieu qui méritent une attention particulière.

Ils vont permettre de discuter de façon approfondie avec les communautés concernées afin d'éviter ou de réduire au mieux les impacts négatifs sur l'environnement y compris les risques liés aux VBG/EAS/HS pouvant être exacerbés par le projet.

En raison de la nature des ouvrages à réaliser ainsi que des activités afférentes à leur réalisation, les principaux risques auxquels se sont exposés la ZIP et la communauté riveraine se traduisent par :

- **pollution des composantes** : air, eau, sol, etc. pendant les differentes phases du projets ;
- **risques d'augmentation de la vulnérabilité des populations défavorisées ou pauvres** habitants ou ayant des activités dans les zones d'influence du projet **;**
- **pertes des biens et perturbations des activités** de groupes de personnes habitants ou ayant des activités dans les zones d'influence du sous projet ;
- **les risques d'accident et d'augmentation** des maladies transmisibles ;
- **etc.**

En lien avec les risques sus-décrits, les principaux enjeux afférents ont été décrits suivant le canevas du tableau :

Tableau : Canevas pour l'identification des principaux risques et enjeux socio-environnementaux et culturels du projet

Risques	ENJEUX	PHASES DU PROJET

Ces enjeux représentent des défis à relever par les responsables de mise en œuvre du projet.

- **Evaluation des impacts environnementaux et sociaux lies au projet**

Pour obtenir ce résultat, les documents de base du projet, les rapports d'études antérieures des projets financés par la Banque Mondiale, les ouvrages relatifs à la protection de l'environnement, les documents des projets et les rapports d'évaluation d'impact environnemental des projets similaires ont été collectés et analysés.

Dans un premier temps, un point exhaustif des composantes du Projet a été fait. A partir de ce point, il a été procédé, dans un second temps, à l'identification et évaluation des impacts environnementaux et sociaux négatifs y compris les risques liés aux VBG/EAS/HS pouvant être exacerbés par le projet.

Cette identification des impacts potentiels partira d'un processus qui permettra de décrire les risques et impacts environnementaux et sociaux potentiels, positifs et négatifs y compris les risques liés aux VBG/EAS/HS, en rapport avec les activités à financer dans le cadre du Projet de Mobilité Urbaine globale de la Ville de Douala notamment dans le cadre de la mise en œuvre d'un corridor pilote de BRT dans la Ville de Douala.

La méthodologie de qualification des impacts qui a été utilisée dans le cadre de cette étude s'est référée aux Politiques Opérationnelles de la Banque Mondiale et celles des exigences environnementales et sociales du Cameroun, en tenant compte de la nature de l'impact, de son étendue (ponctuelle, locale ou général), de sa durée (temporaire ou permanente), le critère majeur étant l'intensité de l'impact (positif ou négatif), qualifiée de :

1. forte quand l'élément est atteint dans son ensemble au point où sa qualité est considérée altérée de façon irréversible ;
2. moyenne quand l'élément est atteint mais pas dans son ensemble ou de façon irréversible ;
3. faible quand l'élément n'est atteint que de façon marginale et sur une courte durée.

L'analyse a été faite en fonction des différentes composantes de l'environnement susceptibles d'être affectées par la mise en œuvre des sous-projets. Le tableau conceptuel 2 suivant a été utilisé à cet effet.

Tableau : Format type à utiliser

Etapes de mise en œuvre du projet	Déterminants	Risques						
		Santé publique	Environnement					Personnel
			Eau	Air	Sol	Végétation	Biodiversité	

- **Analyse du cadre institutionnel et juridique du projet en matière de gestion de l'environnement**

Pour atteindre cet objectif, le consultant a comparé les lois et réglementations en vigueur au Cameroun et les Politiques Opérationnelles de la Banque Mondiale en matière d'environnement. Dans ce cadre, la recherche documentaire a été principalement conduite dans les structures et institutions spécialisées. A l'issue de cette recherche documentaire, une synthèse des exigences de la politique environnementale du Cameroun applicable au Projet de Mobilité Urbaine de la Ville de Douala, et notamment à la mise en œuvre d'un corridor pilote de BRT a été faite.

De même, les dispositions constitutionnelles ainsi que les engagements internationaux pris par le Cameroun à travers les ratifications des conventions et accords internationaux en matière d'environnement ont été synthétisés et analysés.

Par ailleurs, le financement des activités du Projet de Mobilité Urbaine de la Ville de Douala notamment dans le cadre de la mise en œuvre d'un corridor pilote de BRT dans la Ville de Douala étant assuré par la Banque Mondiale, il a été soumis aux Politiques de Sauvegarde de cette institution. Dans le cadre de la présente étude, il a été procédé à une analyse succincte des Politiques Opérationnelles de la Banque Mondiale pour statuer sur la conformité du Projet et des activités prévues avec lesdites Politiques.

Tableau : Applicabilité de la politique environnementale de la Banque Mondiale au Projet

N°	Politiques/ Directives/ Procédures	*Principe général de l'OP*	Applicabilité au Projet

Au terme de cette analyse, un point global des forces et faiblesses du cadre règlementaire et institutionnel qui régit l'environnement au Cameroun a été fait. De même, les différents textes nationaux et internationaux applicables au projet ont été collectés et analysés. La cohérence du cadre réglementaire au Cameroun en rapport avec les Politiques Opérationnelles de la Banque Mondiale a été analysée.

Après examen, des mesures appropriées pour renforcer le cadre politique, légal et réglementaire, surtout les procédures d'évaluation d'impact et les procédures de

réinstallation, pour mieux garantir l'efficience de la mise en œuvre du CGES ont été proposées.

2.1.4. Proposition des mesures concrètes de gestion des risques et impacts

Les différentes mesures ont été élaborées en fonction des impacts potentiels de chaque étape de mise en œuvre du Projet et de la composante environnementale et sociale affectée. Elles comprennent les orientations relatives au renforcement des impacts positifs et d'autres relatives à la prévention et l'atténuation des impacts négatifs y compris les risques liés aux VBG/EAS/HS pouvant être exacerbés par le projet. A cet effet, sur la base des impacts potentiels de la mise en œuvre du Projet, il a été procédé à un tri.

2.1.5. Procédure d'analyse et de tri pour chaque sous projet

Pour atteindre ce résultat, le consultant a inclu une procédure d'analyse et de tri qui a permis de déterminer, pour chaque site d'accueil des sous projets et ou chaque activité, quels niveaux et types d'analyses environnementales sont requis. Ainsi, le projet devra faire objet de réalisation systématique d'une EIES en fonction de l'importance des activités. Le format du tableau 4 a été utilisé pour l'analyse et le tri de chaque sous projet proposé.

Tableau : Format d'analyse et de tri pour chaque sous projet proposé

N°	Activités du sous Projet	Impacts environnementaux		Impacts sociaux		Types d'EIES	Recommandations
		Positif	Négatif	Positif	Négatif		
1							
2							
3							
Etc.							

Au regard de ces impacts et des types d'EIES requises, le PCGES a permis d'identifier le cadre d'orientation des interventions futures en termes de priorités nationales de gestion environnementale et sociale, en tenant compte des exigences des politiques de la Banque Mondiale.

2.1.6. Elaboration du Plan Cadre de Gestion Environnementale et Sociale (PCGES) du Projet

Le Plan Cadre présente les lignes directrices majeures pour la gestion environnementale et sociale du Projet, dégagées à partir des priorités nationales présentées et des exigences des politiques de sauvegarde de la banque mondiale. Ces directives comprennent des orientations relatives au renforcement des impacts positifs et d'autres relatives à la prévention, les mesures d'atténuation et la compensation des impacts négatifs y compris les risques liés aux VBG/EAS/HS pouvant être exacerbés par le projet. Ainsi, tout en considérant les milieux d'accueil du Projet de Mobilité Urbaine globale de la Ville de Douala notamment dans le cadre de la mise en œuvre d'un corridor pilote de BRT dans la Ville de Douala

Le Plan Cadre de Gestion Environnementale et Sociale (PCGES) a été présenté sous forme d'une matrice conformément aux exigences de la législation camerounaise et les politiques relatives aux VBG et aux recommandations des guides de l'Entité nationale chargée des EIE (EN-EIE). Il précise les rôles et responsabilité des différents acteurs associés à la mise en œuvre, le calendrier et le budget de mise en œuvre (tableau 5).

Tableau : Canevas d'élaboration du Plan Cadre de Gestion Environnementale et Sociale (PCGES)

N°	**Sous activités du Projet**	**Types d'EIES**	**Recommandations**	**Responsabilité**		**Echéancier**	**Prévisions des coûts**
				Surveillance	Suivi		

Composante 1 :							
1							
2							
3							
Composante 3 :							
4							
5							
6							
Composante 4 :							
7							
8							

2.1.7. Proposition d'un programme de surveillance et de suivi pour la mise en œuvre du Plan Cadre de Gestion Environnementale et Sociale (PCGES)

La surveillance et le suivi environnemental constituent des mécanismes d'optimisation de la mise en œuvre des mesures d'atténuation, de compensation et de maximisation proposées. Ils ont pour but d'améliorer la performance environnementale du projet à court, moyen et long terme. Ils visent à déterminer les impacts réels les plus préoccupants du Projet comparativement aux pronostics d'impacts réalisés lors de l'étude d'impact afin de pouvoir apporter, le cas échéant, les correctifs nécessaires aux mesures d'atténuation préconisées.

Le programme de surveillance et de suivi environnemental et social pour la mise en œuvre du PCGES avec le suivi-évaluation approprié propose des mesures permettant de vérifier l'exactitude de l'évaluation et l'efficacité des mesures d'atténuation proposées au regard des principaux effets environnementaux du projet.

2.3. Démarche de mise en œuvre du CGES

Il s'agira dans le cadre de cette étude de déterminer les différentes étapes de mise en œuvre des actions proposées dans le CGES. La description synthétique de cette démarche a fait ressortir les étapes de démarche, les activités constitutives de chaque étape, les acteurs impliqués, les moyens nécessaires, et le temps requis pour l'exécution de chaque activité/étape.l

2.3.1. Proposition d'un arrangement institutionnel clair pour l'exécution de la procédure de gestion environnementale et sociale des sous-projets

Ce dispositif a été élaboré sur la base de la revue documentaire, de l'analyse des parties prenantes et les données collectées auprès des différents acteurs. Les rôles et responsabilités usuels des acteurs ont été analysés afin de déterminer leur niveau d'implication dans la procédure, et l'éventuelle nécessité de définir de nouvelles responsabilités ou d'étendre le champ de responsabilités des acteurs existants.

Toujours dans le cadre de l'obtention de ce résultat, un certain nombre d'indicateurs environnementaux et sociaux de suivi, simples et mesurables relatifs aux activités prévues ont été élaborés. La responsabilité des différentes parties prenantes à la mise en œuvre des mesures du CGES a été précisée et leurs coûts ainsi que ceux liés à la mise en œuvre des mesures de renforcement de capacités des parties prenantes du Projet sur la base des besoins identifiés lors des entretiens avec les acteurs du Projet. L'évaluation des coûts a été faite sur la base des standards et en se fondant sur les données collectées en milieu réel et auprès des personnes ressources ayant développées récemment des évaluations de coûts similaires pour des projets similaires.

2.3.2. Proposition d'un Mécanisme de Gestion des Plaintes et Conflits (MGP) environnementaux et sociaux du projet

Pour obtenir le résultat, le consultant a mené une analyse documentaire et des cadres de gestion des plaintes institutionnels ou populaires existants aux fins de dresser la typologie de plaintes et conflits probables dans le cadre du Projet, de proposer l'arrangement institutionnel et la procédure de gestion des plaintes et conflits.

L'ensemble de ces étapes constitue un système complet de gestion des plaintes. Ce plan comporte les activités/actions à mener, les acteurs à associer ainsi que les dispositions financières nécessaires à prendre pour l'exécution de ces activités.

Par ailleurs, la synthèse de la démarche méthodologique est présentée au tableau 6.

Tableau : Synthèse de la démarche méthodologique du CGES

Tâche	Méthodologie proposée	Outils de Collecte	Moyens matériels	Moyens humains
- Identification des parties prenantes - revue du cadre juridique et institutionnel relatif à l'environnement - collecte des données secondaires sur le cadre sociodémographique, économique et culturel de la zone de Projet.	Recherche et analyse documentaire		01 laptop	Consultant + 01 juriste + Spécialiste sciences sociales
Collecter les données sur les impacts potentiels du Projet sur les populations riveraines à travers : § pollution des composantes : air, eau, sol, etc. pendant les différentes phases du projet ; § risques d'augmentation de la vulnérabilité des populations défavorisées ou pauvres habitants ou ayant des activités dans les zones d'influence du projet ; § pertes des biens et perturbations des activités de groupes de personnes habitants ou ayant des activités dans les zones d'influence du sous projet ; § les risques d'accident et d'augmentation des maladies transmissibles ;	• Entretiens avec les différentes parties prenantes et Entretiens de groupe (Focus Group Discussion) • Consultations publiques	Canevas d'entretien	- 01 véhicule - 01 laptop - 01 imprimante - guides d'entretien - plaquette de présentation du projet, - Rétroprojecteur ; - Appareil photo.	
- Identification des risques/enjeux environnementaux et sociaux majeurs dans la zone d'intervention du projet	• Observations directes sur site • Recherche et analyse documentaire	- fiches d'observation - Canevas d'identification des principaux risques et enjeux socio-environnementaux et culturels du projet	- 01 véhicule - 01 laptop - 01 imprimante - guides d'entretien - fiche d'observation - Rétroprojecteur ; - Appareil photo.	Consultant + Spécialiste sciences sociales + 03 Enquêteurs

Tâche	Méthodologie proposée	Outils de Collecte	Moyens matériels	Moyens humains
Intégrer dans l'analyse des enjeux environnementaux, la prise en compte spécifique de l'exposition de certaines zones au phénomène des inondations en vue d'en réduire l'impact sur le Projet	• Recherche et analyse documentaire (Loi-Cadre Régissant l'environnement et textes particuliers, Directives de la Banque Mondiale : OP 4.01, etc.), • traitement et analyse des données	- Canevas d'identification des principaux risques et enjeux socio-environnementaux et culturels du projet		Consultant
Décrire et analyser la structure administrative du projet, gestion et mise en œuvre	• exploitation et analyse documentaire : organigramme de la CUD et Organigramme du PMUD ; • Entretiens avec les responsables de l'équipe PMUD • Traitement et analyse des données	Guides d'entretien	- 01 véhicule - 01 laptop - 01 imprimante - guides d'entretien - Appareil photo.	Consultant + 03 Enquêteurs
Proposer un arrangement institutionnel clair pour l'exécution de la procédure de gestion environnementale et sociale des sous-projets	• Identification des parties prenantes ; • entretien avec les sectoriels parties prenantes (MINEPDED, MINAS, MINPROFF, équipe-Projet, autorités loacles et traditionnelles) ; • Consultations auprès des populations riveraines.	- Guides d'ntretien - Matrice des rôles et responsabilités	- 01 véhicule - 01 laptop - 01 imprimante - guides d'entretien - plaquette de présentation du projet, - Rétroprojecteur ; - Appareil photo.	Consultant + 03 Enquêteurs
• Evaluer les capacités des agences d'exécution gouvernementales et locales impliquées dans la mise en œuvre du CGES	• Analyse des parties prenantes • exploitation et analyse documentaire : organigramme de la CUD et Organigramme du PMUD ;	- fiches de poste - guides d'entretien		Consultant

Tâche	Méthodologie proposée	Outils de Collecte	Moyens matériels	Moyens humains
• Proposer un Mécanisme de gestion des plaintes et conflits environnementaux et sociaux du projet	• Exploitation et analyse documentaire ; • consultations auprès des populations riveraines ; • entretiens avec les représentants des populations (Chefs de quartiers, chefs de Blocs, autorités administratives et communales, etc.)	- Guides d'ntretien - Matrice des rôles et responsabilités	- 01 véhicule - 01 laptop - 01 imprimante - guides d'entretien - plaquette de présentation du projet, - Rétroprojecteur ; - Appareil photo.	Consultant + 03 Enquêteurs
• Développer un programme de consultation et de participation publique	• information des autorités traditionnelles, administratives et locales, • rencontre avec lesdites autorités en vue de la programmation des consultations ; • tenue des consultations avec les ménages affectés	- Guides d'entretien	- lettres d'introduction - 01 véhicule - 01 laptop - 01 imprimante - guides d'entretien - plaquette de présentation du projet, - Rétroprojecteur ; - Appareil photo.	Consultant + 03 Enquêteurs
§ Proposition de mesures concrètes de gestion des risques et impacts ; § Analyse du cadre institutionnel et juridique du projet en matière de gestion de l'environnement § Procédure d'analyse et de tri pour chaque sous projet	• traitement et analyse des données		- 01 laptop - 01 imprimante	Consultant
Décrire les mécanismes de gestion des plaintes des personnes affectées par le Projet (PAPs) par les impacts négatifs du projet, ou permettant d'accéder à des informations concernant les avantages du Projet. Évaluer l'accessibilité des populations aux mécanismes de gestion des plaintes (par exemple du point de vue de la langue, la distance et les coûts, etc.).	• - Exploitation et analyse documentaire ; • - consultations auprès des populations riveraines ; • - entretiens avec les représentants des populations (Chefs de quartiers, chefs de Blocs, autorités administratives	- Guides d'entretien	- 01 véhicule - 01 laptop - 01 imprimante - guides d'entretien - Blocs notes - plaquette de présentation du projet, - Rétroprojecteur ; - Appareil photo.	Consultant + 04 enquêteurs

Tâche	Méthodologie proposée	Outils de Collecte	Moyens matériels	Moyens humains
	et communales, etc.)			

ANNEXE 5 : CAHIER DES CLAUSES ENVIRONNEMENTALES ET SOCIALES Y COMPRIS, CLAUSES SUR LES VIOLENCES BASEES SUR LE GENRE ET LE TRAVAIL DES ENFANTS A INSERER DANS LES DAO DES TRAVAUX, AINSI QUE LES BUDGETS

ANNEXE DU CAHIER DES CLAUSES ENVIRONNEMENTALES ET SOCIALES Y COMPRIS CLAUSES SUR LES VIOLENCES BASEES SUR LE GENRE ET LE TRAVAIL DES ENFANTS A INSERER AUX DIFFERENTS DAO DES TRAVAUX, AINSI QUE LES BUDGETS

Ces clauses sont destinées à optimiser la protection de l'environnement et du milieu socio-économique durant les diverses phases du projet.

Ces prescriptions portent sur toutes les activités pouvant être sources de nuisances environnementales et sociales sur les chantiers des travaux et le voisinage immédiat.

REGLES GENERALES

L'Entreprise devra accepter et appliquer les lois et règlements sur l'environnement en vigueur au Cameroun et les Directives de la Banque Mondiale bailleurs de fonds du projet. Dans l'organisation journalière de son chantier, il devra prendre toutes les mesures appropriées en vue de minimiser les atteintes à l'environnement en appliquant les prescriptions du contrat et veiller à ce que son personnel, ses sous-traitants et toute personne en visite sur les chantiers, les respectent et les appliquent.

L'Entrepreneur a les obligations environnementales et sociales suivantes :

- Préparation du PGESC ou PGESE en conformité avec les obligations du CCES et avec les principes de la Norme ISO 14001 ou d'une Norme internationale équivalente reconnue ;

- Mise en œuvre du PGES pendant toute la période qui s'étend de la signature du contrat à la réception définitive des travaux par le Maître d'ouvrage ou son Délégué ;

- Mise en place d'une organisation et de moyens dédiés pour assurer : (i) la préparation de la documentation environnementale, (ii) le suivi environnemental et social des activités de construction, (iii) la définition des mesures correctives en situation de non-conformité ainsi que la prévention des non-conformités, (iv) la communication entre les diverses parties concernées ;

- Respect des critères de performance et des principes de bonnes pratiques environnementales et sociales définis dans le CCES ;

- Respect du cadre règlementaire Camerounais applicable à la protection des individus et de l'environnement ;

- Respect des Directives de la Banque mondiale relatives à la Santé et la Sécurité ainsi que les Politiques de sauvegarde applicables de la Banque mondiale.

- Transfert de l'intégralité des obligations environnementales et sociales à tous les sous-traitants (supplychaincompliance).

L'élaboration d'un code de conduite à annexer **au contrat de chaque employé recruter au chantier.**

PROGRAMME D'EXECUTION

Le Titulaire devra établir et soumettre à l'approbation du Maître d'œuvre un programme détaillé de gestion environnementale et sociale, comportant les indications suivantes :

Plan de Gestion Environnementale et sociale du Chantier (PGESC) ;

Le titulaire est tenu de fournir un Plan de Gestion Environnementale et sociale du Chantier (PGESC) dans un délai de 30 jours à compter de la date de notification de son marché. Le PGESC devra être approuvé par le Maître d'œuvre dans un délai de 15 jours. Il doit comporter au minimum :

- Code de conduite du personnel

- L'organigramme du personnel affecté à la gestion environnementale avec désignation du responsable environnemental du projet ;

- La description des méthodes de réduction des impacts sur l'environnement biophysique et socio-économique ;

- Le plan de gestion et de remise en état des zones d'emprunts et de carrières ; - Le plan de gestion de l'eau et de l'assainissement.

Plan de Protection Environnementale et sociale du Site (PPES)

Le titulaire est tenu de préparer et de soumettre au maître d'œuvre un Plan de Protection de l'Environnement (PPES) détaillé des sites d'installation du chantier et, éventuellement, d'extraction de matériaux. Le PPES doit comporter au minimum :

- La localisation et le plan général du site à l'échelle et des accès/voies d'évacuation des populations/ouvriers en cas d'urgence

- L'ensemble des mesures de protection du site et le programme d'exécution des dites mesures ;

- La description des méthodes d'évitement et de réduction des pollutions, des incendies ; des accidents de la route sur et autour du chantier ;

- Les infrastructures sanitaires et d'assainissement ;

- La réglementation du chantier concernant la protection de l'environnement et la sécurité ;

- Le plan prévisionnel d'aménagement du site en fin des travaux.

Plans Techniques Sectoriels (PTS)

Dans le cadre de ce projet les plans suivants sont exigés :

1. Plan de gestion des déblais et matériaux
2. Plan de gestion des sites de carrières et zones d'emprunt,
3. Plan de gestion du défrichement
4. Plan de gestion des déchets
5. Plan de formation/sensibilisation environnementale et sociale
6. Plan de gestion de la santé du personnel
7. Plan de gestion des recrutements du personnel et des entreprises de sous-traitance
8. Plan de contrôle et de suivi de la qualité des ressources en eau

Sécurité sur les chantiers

Le titulaire sera soumis aux régimes particuliers d'hygiène et de sécurité définis par la réglementation en vigueur au Cameroun. Il organisera un service médical courant d'urgence à sa base-vie adapté à l'effectif de son personnel. De plus, il devra disposer dans son équipe d'un responsable hygiène-sécurité- environnement qui veillera à la mise en œuvre des mesures du PGES et assurera la formation/sensibilisation du personnel, le suivi des mesures de sécurité et d'hygiène sur les chantiers et dans la base-vie, tant pour les travailleurs que pour la population riveraine et les autres personnes en contact avec les chantiers.

Accès aux infrastructures sociocommunautaires

Au cours des travaux de construction de l'usine, le Titulaire du marché devra mettre en œuvre des mesures appropriées pour appuyer autant que faire se peut les infrastructures sociocommunautaires existantes dans le voisinage.

Journal du chantier

Le journal du chantier reprendra tous les relevés des faits manquants ou accidents ayant occasionné une incidence significative sur l'environnement ou à un accident ou incident avec la population riveraine et les mesures correctives engagées pour y remédier.

Moyens pour l'élaboration et la mise en œuvre du PGES

L'équipe E&S mise en place par l'Entrepreneur disposera de moyens matériels nécessaires à la réalisation des objectifs fixés par le PGES :

- Véhicules de transport ;
- Bureaux avec équipement informatique : ordinateurs, scanner, imprimantes, photocopieurs, etc… ; - Equipements de terrain : appareils photo numériques, GPS, décamètre, etc.
- Qualité des eaux (Kit ou contrat avec une structure spécialisée)

Le Soumissionnaire décrira dans son offre les moyens mobilisés pendant la période de construction au regard des activités détaillées de suivi, d'inspection et de maintenance.

PRESCRIPTIONS TECHNIQUES

Réunions de démarrage des travaux

Les autorités administratives, les collectivités et les populations locales devront être informées sur la consistance des travaux qui seront réalisés et leurs observations ou préoccupations devront être prises en compte. Les informations sur les travaux préciseront aussi bien les itinéraires que les emplacements susceptibles d'être affectés par les travaux et leur durée. Des précisions seront données aux populations sur les conditions et modalités de dédommagement en cas de besoin. Des contacts seront pris avec le service du MINFOF territorialement compétent pour définir la date d'une visite des sites pour l'identification des espèces végétales protégées se trouvant dans l'emprise des travaux et la détermination des solutions adéquates.

Emploi de la main-d'œuvre locale

Le Titulaire est tenu d'engager (en dehors de son personnel cadre technique) le plus de main- d'œuvre possible dans la zone où les travaux sont réalisés. Il respectera, autant que possible, la parité Homme/Femme dans le processus de recrutement. À défaut de trouver le personnel qualifié sur place, il pourra recruter la main-d'œuvre à l'extérieur de la zone du projet. A compétence égale lors des recrutements, priorité sera accordée à la main d'œuvre locale

Choix des sites d'implantation des infrastructures

Les voies d'accès devront limiter l'abattage des arbres, la destruction des habitations. Ils devront être choisis en dehors des zones sensibles.

DISPOSITIONS RELATIVES A L'HYGIENE, A LA PROPRETE DES CHANTIERS ET DE LA BASE VIE ET A LA PREVENTION DES POLLUTIONS

Les dispositions utiles relatives à l'hygiène, à la propreté des chantiers et de la base vie et à la prévention des pollutions seront insérées dans le règlement intérieur de l'Entreprise chargée des travaux. Le règlement intérieur mentionnera entre autres :

- L'interdiction d'enfouir des déchets et des matériaux de rebut sur les chantiers ;

- L'interdiction d'évacuer, de déverser les matériaux de rebut ou de matériaux volatiles comme les essences minérales et les diluants pour l'huile ou la peinture sur le sol ou dans les cours d'eau ;

- L'obligation d'une collecte régulière des déchets liquides du chantier et de la base vie et leur élimination par des méthodes appropriées et utilisées en la matière ;

- Le Titulaire est tenu de prendre toutes les dispositions utiles pour éviter que les abords des chantiers, ne soient souillés par la poussière, les boues, les déblais ou matériaux provenant des travaux ;

- Le Titulaire est tenu de limiter les bruits de chantier susceptibles d'importuner gravement les riverains, soit par une durée exagérément longue, soit par leur prolongation en dehors des heures normales de travail. Toutes les opérations sources de bruit doivent avant d'être entamées, faire l'objet d'un accord avec l'ingénieur, dans la perspective de réduire au minimum les gênes pour les riverains ;

- Le Titulaire assurera le contrôle du niveau de bruit des engins lourds ;

- Le Titulaire réalisera les travaux pendant les horaires autorisés par la réglementation camerounaise ;

- Le Titulaire assurera l'exécution sous surveillance de toute manipulation de substances dangereuses ;

- Le Titulaire assurera l'entreposage des substances dangereuses dans des récipients étanches, dans des aires sécurisées et à l'épreuve des intempéries ; il en fera une surveillance et inventaire régulier;

- Le Titulaire évitera dans les travaux la formation d'obstacles qui entravent le ruissellement naturel.

DISPOSITIONS RELATIVES A LA PROTECTION DE LA FAUNE ET DE LA FLORE

Le Titulaire doit protéger toute végétation et champ de cultures qui de l'avis de l'Ingénieur, ne gênent pas les travaux. Dans le cas où le Titulaire endommage la végétation hors de la servitude prévue et que la remise en état n'est pas comprise dans les travaux, il doit la remplacer, à ses frais et à la satisfaction de l'Ingénieur.

Le Titulaire doit bien baliser les espaces à préserver, particulièrement les formations végétales et les écosystèmes à protéger, n'enlever des arbres que dans les zones désignées par l'Ingénieur.

Au cours des travaux d'excavation et de terrassement, le Titulaire doit protéger les racines des arbres désignées jusqu'à la ligne d'égouttement, afin qu'elles ne soient pas déplacées ni endommagées.

Le Titulaire devra identifier dès le démarrage des chantiers, des repreneurs desdits déchets parmi les populations riveraines (fourrage, bois de service, bois de chauffe, etc.).

Le Titulaire doit éviter les feux de brousse et ne faire le brûlage des déchets sur les chantiers qu'avec l'autorisation de l'Ingénieur.

Le Titulaire doit prendre les mesures nécessaires pour assurer la surveillance et la protection contre les incendies, selon les directives fournies.

PRESCRIPTIONS ENVIRONNEMENTALES ET SOCIALES SPECIFIQUES

Installation de la base vie et des aires de stationnement des engins

Ces installations seront de préférence localisées dans les zones dégagées de toute végétation.

Les installations seront aussi placées loin des habitations pour éviter les nuisances telles que les bruits, les odeurs d'hydrocarbures, etc. Le Titulaire évitera aussi les zones inondables.

La base vie sera installée à plus de 200 m des points d'eau de surface, afin de parer à la pollution des eaux.

Les aires de stockage des produits et matériaux de construction devront être aménagées afin d'assurer une protection efficace du sol et du sous-sol.

Débroussaillage

Au moment du débroussaillage, l'emprise sera arrosée pour éviter les envols de poussière. Par ailleurs, on évitera de détruire les bornes topographiques et autres ouvrages relevant du cadastre.

Chargement, transport et dépôt des matériaux d'apport

Lors de l'exécution des travaux, Le Titulaire doit :

- Prendre les mesures nécessaires pour limiter la vitesse des véhicules sur les chantiers par l'installation de panneaux de signalisation et des porteurs de drapeaux ;

- Charger les camions de manière à éviter les pertes de matériaux au cours du transport ;

- Arroser régulièrement les voies de circulation dans les zones habitées ;

- Prévoir des déviations par des pistes ou voies existantes dans la mesure du possible ;

- Organiser la répartition du dépôt de matériaux d'un seul côté de la piste sur des distances restreintes ; - Prendre en compte l'accès aux habitations.

Prélèvement d'eau

Lorsque l'Entreprise envisage de prélever l'eau au niveau des points d'eau à utilisation multiples (activités domestiques, pastorales, etc.), elle devra en demander l'autorisation des différents utilisateurs. Cette concertation permettra de prévenir les conflits liés à l'usage.

Les motopompes utilisées devront être en bon état de fonctionnement afin d'éviter les fuites de carburant et des huiles susceptibles de polluer l'eau affectée à la consommation humaine et animale.

Le Titulaire doit s'interdire tous déversements ou rejets d'eaux usées, d'hydrocarbures et de polluants de toutes natures dans les eaux de surface, les puits, et sur le sol.

Repli du chantier et du matériel

À la fin des travaux, le Titulaire réalisera tous les travaux nécessaires à la remise en état des lieux. Le Titulaire devra replier tout son matériel (engins et matériaux). Il ne pourra abandonner aucun équipement ni matériaux sur le site ni dans les environs. Après le repli du matériel, un procès-verbal constatant la remise en état du site devra être dressé et joint au PV de la réception des travaux.

EVALUATION DE LA NON-CONFORMITE

La Non-conformité sera fondée sur le non-respect des mesures environnementales et sociales à mettre en œuvre par l'entreprise de construction.

Les anomalies sont classées, après analyse de la Non-conformité, en trois catégories :

- Non-conformité critique : anomalie présentant un danger pour la sécurité des riverains, des employés ; des usagers de la route et du milieu biophysique. C'est une anomalie qui peut entrainer la suspension du contrat de l'entreprise et des pénalités sur les décomptes. Les mesures telles que : la non signalisation des travaux; le non équipement des ouvriers en EPI, l'utilisation des produits interdits au Cameroun, la non gestion des risques (pollutions par des produits très toxiques, accidents, explosion, incendies), etc. sont concernées.

- Non-conformité majeure : anomalie inacceptable pour la non application de la mesure préconisée, mais ne présentant pas forcément un grand danger/risque pour la santé des populations (riverains, employés, autres) ; ceci concernera certaines non-conformités relatives à l'application des bonnes pratiques générales des mesures relatives à l'hygiène, à la formation du personnel, aux mesures de gestion des déchets et des conflits, etc. ;

- Non-conformité mineure : anomalie secondaire donc la non application de la mesure n'affecte pas de manière significative la sécurité des populations et de l'environnement biophysique. Ceci concernera essentiellement des exigences règlementaires particulières telles que la non application des mesures visant à éviter les déversements accidentels des hydrocarbures, etc.

La reconnaissance des non-conformités sera réalisée par l'expert environnementaliste de la mission de contrôle des travaux, qui ont reçu une formation appropriée. Elle se réalisera en 4 étapes :

- Identification des actions/activités non conformes ;

- Description de la non-conformité, compte tenu des spécifications de l'action/activité et des tolérances, - Évaluation de l'impact ;

- Classement éventuel de la non-conformité (critique, majeure ou mineure) en fonction de l'impact. Deux cas seront à envisager :

- La non-conformité qui peut être corrigée pour atteindre une valeur acceptable ; la mesure appropriée est alors réalisée et la conformité est contrôlée après cette mesure ;

- La non-conformité ne peut être corrigée par l'entreprise ; il y a alors arrêt des travaux et on fait appel à une structure extérieure spécialisée pour corriger l'anomalie.

Toutes les mesures présentées sont généralement définies dans les procédures de HSE des entreprises. Elles ne nécessitent donc pas de coût supplémentaire pour leur mise en place.

La vérification et le contrôle des mesures sur le plan HSE vont concerner plusieurs domaines :

- **Les pratiques HSE** : le responsable HSE de la mission de contrôle effectuera des visites périodiques de chantier. Ces visites auront pour but de mettre à jour l'identification des risques et vérifier l'efficacité et l'adaptabilité des règles HSE définies ;

- **Les matériels de sécurité** : le responsable du HSE de la mission de contrôle s'assurera du bon fonctionnement et de la disponibilité des matériels HSE (extincteurs, émulseur, matériels de secourisme) ;

- **La signalisation** : le responsable HSE de la mission de contrôle s'assurera que la signalisation prévue est bien en place et vérifiera que les règles HSE pour les locaux à risque sont affichées.

Lorsqu'un écart ou un risque sera identifié, le responsable HSE proposera :

- Des actions pour revenir à une situation normale ;
- Des actions préventives pour éviter que l'écart ne se produise.

Selon la non-conformité, une analyse des causes est réalisée pour éviter que la même non-conformité se reproduise. Lorsque ceci conduit à mettre en œuvre des mesures correctives, une analyse des dangers est effectuée pour évaluer toutes les conséquences de cette modification. Cela peut conduire à une nouvelle validation des mesures de maîtrise. Les informations résultant de cette analyse des causes sont utilisées notamment lors de la vérification du système de management, lors des actions d'amélioration, des revues de direction, etc. Ces opérations seront relevées dans une fiche de non-conformité qui sert d'enregistrement. La personne habilitée (HSE) prend une décision sur leur devenir. Les décisions prises seront notées sur la fiche de non-conformité et toutes les informations permettant de prouver le traitement de la non-conformité seront référencées.

En cas de non-conformité pouvant avoir une incidence pour la santé des populations, il faut prendre contact sans délai avec les services officiels de contrôle.

La procédure à suivre est la suivante :

1. Le responsable HSE notifie aux responsable de l'entreprise l'anomalie constatée ;
2. Les responsable HSE dit à l'entreprise dans combien de temps cette anomalie doit être corrigée ;
3. A l'échéance le responsable HSE vérifie si le responsable de l'entreprise a déposé un rapport de redressement ;
4. S'il y a rapport, le responsable HSE de la mission de contrôle va vérifier sur le terrain comment la mesure a été exécutée ;
5. Si la mesure est mal exécutée on non exécutée, la mesure passe au niveau supérieure et on applique les sanctions qui peuvent aller de l'arrêt des travaux jusqu'aux sanctions pécuniaires.

Selon le niveau de l'anomalie (non-conformité) observée, les sanctions suivantes sont prévues : observation ; avertissement, blâme, non-paiement des décomptes, exclusion des marchés publics au Cameroun, action judiciaire.

DISPOSITIONS DIVERSES ET FINALES

Information, sensibilisation du personnel du chantier sur les enjeux environnementaux du projet, les réalités socioculturelles, les risques éventuels d'accidents et de transmission des IST et du SIDA

Le comité de surveillance des travaux conduira une campagne d'information et de sensibilisation des riverains et du personnel de chantier pendant toute la durée des travaux.

Afin de minimiser les risques d'accidents et les nuisances diverses pour les populations et la faune, le règlement intérieur doit mentionner spécifiquement :

- Les règles de sécurité (vitesse des véhicules, l'interdiction de la circulation des engins lourds durant la nuit dans les agglomérations) ;

- L'interdiction de la chasse, l'utilisation abusive de bois de chauffe ;
- Le respect des us et coutumes des populations et des relations humaines d'une manière générale ;
- Les mesures de préservation contre les IST et le SIDA.

☞ **Prévention contre les IST/VIH/SIDA, la COVID-19 et les maladies liées aux travaux**

Le Contractant doit informer et sensibiliser son personnel sur les risques liés aux IST/VIH/SIDA et à la COVID 19. Il doit mettre à la disposition du personnel des préservatifs contre les IST/VIH-SIDA et l'observation stricte des mesures barrières à la COVID-19. Le Contractant doit prévoir des mesures de prévention suivantes contre les risques de maladie : (i) instaurer le port de masques, d'uniformes et autres chaussures adaptées ; (ii) installer systématiquement des infirmeries et fournir gratuitement au personnel de chantier les médicaments de base nécessaires aux soins d'urgence. Pour ce qui concerne la COVID 19, le Contractant doit :

- Mesurer la température des ouvriers avant l'entrée sur le chantier et noter leurs noms et données de contact.
- Mettre à disposition des équipements pour se laver les mains, du savon pour les mains et des solutions hydro-alcooliques (contenant entre 60 et 95 % d'alcool), et exiger qu'ils soient utilisés à l'entrée et à la sortie du site du projet et durant les pauses. Communiquer à l'aide de panneaux simples rédigés en langues locales et assortis d'images.
- Fournir des masques faciaux et d'autres EPI appropriés à tous les travailleurs du projet à l'entrée du site du projet. Toute personne présentant des signes d'une maladie respiratoire non accompagnée de fièvre devrait être obligée à porter un masque facial.

De même, le Contractant doit faire le plaidoyer en tant que stratégie de communication qui consiste à mettre en évidence la problématique de la vaccination contre la COVID-19 et obtenir le soutien des autorités tant au niveau central que déconcentré pour l'adhésion des travailleurs.

☞ **VBG/EAS/HS**

Évaluer les risques d'EAS / HS et développer un plan d'action pour atténuer les risques et y répondre. S'assurer que les travailleurs signent des codes de conduite avec un langage clair et sans ambiguïté sur les comportements interdits liés aux EAS / HS et suivent des cours de formation pertinents qui seront fournis sur les aspects environnementaux et sociaux du contrat, y compris sur les questions de santé et de sécurité, et l'EAS /HS. Divulguer tout cas antérieur d'EAS / HS, y compris des informations sur la façon dont ils ont été résolus.

Le règlement intérieur devra être affiché visiblement dans les diverses installations.

Sécurité du chantier par rapport aux tiers

Des dispositions de sécurité seront prises pour les populations riveraines des sites : les chantiers seront balisés et signalés par un pancartage.

Des barrières ou des clôtures seront réalisées pour empêcher le public et les personnes étrangères de pénétrer dans les chantiers.

Dispositions liées à la protection du personnel de chantier

Le Titulaire doit munir ses ouvriers des équipements de sécurité nécessaires et adéquats, notamment pour les postes de travail de :

- Carrières : avec masques à poussière, casques antibruit, chaussures de sécurité ; - Terrassement : masques à poussière, bottes ; - Ferraillage et soudure : gants, lunettes, bottes.

Notification des infractions

Toute infraction aux présentes prescriptions doit être notifiée au Titulaire par la mission de Contrôle et doit être redressée. La reprise des travaux ou les travaux supplémentaires découlant du non-respect des clauses environnementales et sociales est à la charge du Titulaire.

Sanctions et Pénalités

En vertu des dispositions contractuelles des travaux, le non-respect des présentes clauses dans le cadre de l'exécution d'un projet expose le contrevenant, lorsqu'il refuse de signer le procès-verbal de réception provisoire ou définitive des travaux, par la commission de réception, à l'application à son encontre des pénalités pécuniaires à déterminer en réunion de lancement et au blocage de la retenue de garantie de bonne fin.

Relation entre les Parties

Tous les aspects environnementaux et sociaux relatifs aux chantiers seront traités entre le Responsable Environnement de l'Entrepreneur et le Responsable Environnement de la Mission de Contrôle dans le strict respect des obligations du PGES et du CCES.

Le Responsable Environnement de l'Entrepreneur sera responsable du respect des obligations du PGES par ses sous-traitants.

Le Responsable Environnement de l'Ingénieur rendra compte de la situation à sa hiérarchie ainsi qu'au Responsable Environnement du MOA.

Les équipes Environnement de l'Entrepreneur et de l'Ingénieur tiendront des réunions sur une base hebdomadaire afin de s'accorder sur l'état de mise en œuvre des prescriptions environnementales et sociales du chantier, des éventuelles difficultés rencontrées et des solutions adoptées ou envisagées pour les résoudre.

Les Responsables Environnement de l'Ingénieur et de l'Entrepreneur participeront aussi à la réunion hebdomadaire d'avancement des travaux.

En dehors des inspections de routine des sites effectuées régulièrement par les Inspecteurs E&S de l'Ingénieur ou de l'Entrepreneur, l'Ingénieur et l'Entrepreneur organiseront une visite mensuelle conjointe des sites à la fin de chaque mois. C'est sur la base des inspections de routine et des résultats de cette visite conjointe que l'Ingénieur se prononcera sur l'acceptabilité du décompte mensuel.

Par ailleurs, afin de maintenir ou restaurer les conditions de salubrité dans la zone affectée, l'élimination des déchets contenant des agents chimiques biologiques et cancérigènes, doit s'effectuer sans créer de nouveaux risques pour les travailleurs.

CLAUSES SUR LES VIOLENCES BASEES SUR LE GENRE ET LE TRAVAIL DES ENFANTS

Codes de conduite et plan d'action pour la mise en œuvre des normes ESHS et SST et prévention de la violence basée sur le genre et violence contre les enfants

1. Contexte

L'objectif de ces codes de conduite et plan d'action pour la mise en œuvre des normes ESHS et SST et la prévention de la violence basée sur le genre (VBG) et la violence contre les enfants (VCE) est d'introduire un ensemble de définitions clés, codes de conduite et directives pour :

i. Définir clairement les obligations de tout le personnel du projet (y compris les sous-traitants et les journaliers) en ce qui concerne la mise en œuvre des exigences environnementales, sociales, d'hygiène et de sécurité (ESHS) et de santé et sécurité au travail (SST) et ;

ii. Aider à prévenir, signaler et traiter la VBG et le VCE sur le lieu de travail et dans les communautés environnantes.

L'application de ces codes de conduite contribuera à assurer que le projet atteigne ses objectifs ESHS et SST, ainsi qu'à prévenir et/ou atténuer les risques de VBG et VCE sur le projet et dans les communautés locales.

Ces codes de conduite doivent être adoptés par ceux qui travaillent sur le projet et sont destinés à :

i. Sensibiliser aux attentes ESHS et SST sur le projet ;

ii. Créer une conscience commune de la VBG et de la VCE et :

a) Assurer une compréhension commune du fait que ces violences n'ont pas leur place dans le projet ; et,

b) Créer un système clair d'identification, de réponse et de sanction des incidents de VBG et de VCE.

S'assurer que tout le personnel du projet connait les valeurs du projet, comprend ce qui est attendu de lui, et reconnaît les conséquences des violations de ces valeurs, contribuera à une mise en œuvre du projet plus harmonieuse, plus respectueuse et productive, garantissant ainsi la réalisation des objectifs du projet.

2. Définitions

Les définitions suivantes s'appliquent :

Environnement, Social, Hygiène et Sécurité (ESHS): terme générique couvrant les questions liées à l'impact du projet sur l'environnement, les communautés et les travailleurs.

Santé et Sécurité au Travail (SST) : La santé et la sécurité au travail visent à protéger la sécurité, la santé et le bien-être des personnes exerçant un emploi. La jouissance de ces normes au plus haut niveau est un droit humain fondamental qui devrait être accessible à chaque travailleur.

Violence Basée sur le Genre (VBG) : terme générique désignant tout acte préjudiciable perpétré contre la volonté d'une personne et **fondé sur les différences sociales (c'est-à-dire entre les sexes) entre les hommes et les femmes**. Cela comprend les actes qui infligent des souffrances ou des préjudices physiques, sexuels ou mentaux, les menaces de tels actes, la coercition et d'autres privations de liberté. Ces actes peuvent survenir en public ou en privé. Le terme VBG est utilisé pour souligner l'inégalité systémique entre les hommes et les femmes (qui existent dans chaque société dans le monde) et agit comme une caractéristique unificatrice et fondamentale de la plupart des formes de violence perpétrées contre les femmes et les filles. La Déclaration des Nations Unies sur l'élimination de la violence à l'égard des femmes de 1993 définit la violence contre les femmes comme « tout acte de violence sexiste qui entraîne ou risque d'entraîner des souffrances ou préjudices physiques, sexuels ou psychologiques ou des souffrances pour les femmes ». Les six principaux types de VBG sont :

- **Viol :** pénétration non consensuelle (même légère) du vagin, de l'anus ou de la bouche avec un pénis, une autre partie du corps ou un objet,

- **Exploitation sexuelle :** Le fait de profiter ou de tenter de profiter d'un état de vulnérabilité, d'un rapport de force inégal ou de rapports de confiance à des fins sexuelles, y compris mais non exclusivement en vue d'en tirer un avantage pécuniaire, social ou politique (Glossaire des Nations Unies sur l'exploitation et les atteintes sexuelles, 2017, p.6).
- **Abus sexuelle :** Toute intrusion physique à caractère sexuel commise par la force, sous la contrainte ou à la faveur d'un rapport inégal, ou la menace d'une telle intrusion (Glossaire des Nations Unies sur l'exploitation et les atteintes sexuelles, 2017, p. 5).
- **Agression sexuelle :** toute forme de contact sexuel non consensuel qui n'entraîne pas ou n'inclut pas la pénétration. Les exemples incluent : la tentative de viol, ainsi que les baisers non désirés, les caresses, ou le toucher des organes génitaux et des fesses.
    - **Harcèlement sexuel** : ce sont des avances sexuelles non désirées, des demandes de faveurs sexuelles et d'autres comportements verbaux ou physiques de nature sexuelle. Le harcèlement sexuel n'est pas toujours explicite ou évident, il peut inclure des actes implicites et subtils mais implique toujours une dynamique de pouvoir et de genre dans laquelle une personne au pouvoir utilise sa position pour harceler une autre selon son sexe. La conduite sexuelle est importune chaque fois que la personne qui la subit la considère comme indésirable (par exemple, regarder quelqu'un de haut en bas, embrasser, hurler ou claquer des sons, traîner quelqu'un, siffler et crier, dans certains cas, donner des cadeaux personnels).
    - **Faveurs sexuelles** : est une forme de harcèlement sexuel et consiste à faire des promesses de traitement favorable (par exemple promotion) ou de traitement défavorable (perte d'emploi, par exemple) dépendant d'actes sexuels ou d'autres comportements humiliants, dégradants ou exploiteurs.
- **Agression physique** : un acte de violence physique qui n'est pas de nature sexuelle. Exemples : frapper, gifler, étouffer, couper, bousculer, brûler, tirer ou utiliser des armes, des attaques à l'acide ou tout autre acte entraînant des douleurs, des malaises ou des blessures ;
- **Mariage forcé** : le mariage d'un individu contre sa volonté.
- **Déni de ressources, d'opportunités ou de services** : refus d'accès légitime aux ressources / ressources économiques ou aux moyens de subsistance, à l'éducation, à la santé ou à d'autres services sociaux (par exemple, une veuve empêchée de recevoir un héritage, une femme empêchée d'utiliser des contraceptifs, une fille empêchée d'aller à l'école, etc.).
- **Abus psychologique/émotionnel** : infliction de douleur ou de blessures mentales ou émotionnelles. Exemples : menaces de violence physique ou sexuelle, intimidation, humiliation, isolement forcé, harcèlement, attention non désirée, remarques, gestes ou écrits de nature sexuelle et / ou menaçante, destruction de choses chéries, etc.

Violence Contre les Enfants (VCE) : est défini comme un préjudice physique, sexuel, émotionnel et/ou psychologique, négligence ou traitement négligent d'enfants mineurs (moins de 18 ans), y compris l'exposition à un tel préjudice, qui entraîne des dommages réels ou potentiels à la santé, la survie, le développement ou la dignité de l'enfant dans le cadre d'une relation de responsabilité, de confiance ou de pouvoir. Cela inclut l'utilisation des enfants pour le profit, le travail, la gratification sexuelle, ou un autre avantage personnel ou financier. Cela inclut également d'autres activités telles que l'utilisation d'ordinateurs, de téléphones portables, de caméras vidéo et numériques ou de tout autre moyen d'exploiter ou de harceler les enfants ou d'accéder à la pornographie mettant en scène des enfants.

Toilettage : ce sont des comportements qui permettent à un agresseur de se procurer un enfant pour une activité sexuelle. Par exemple, un délinquant peut établir une relation de confiance avec l'enfant, puis chercher à sexualiser cette relation (par exemple en encourageant des sentiments romantiques ou en exposant l'enfant à des concepts sexuels à travers la pornographie).

Toilettage en ligne : est l'acte d'envoyer un message électronique avec un contenu indécent à un destinataire que l'expéditeur croit être mineur, avec l'intention de procurer le destinataire pour s'engager ou se soumettre à une activité sexuelle avec une autre personne, y compris mais pas nécessairement expéditeur.

Mesures de responsabilisation : les mesures mises en place garantissant la confidentialité des survivants et obligent les entrepreneurs, les consultants et le client à mettre en place un système équitable de traitement des cas de VBG et VCE.

Plan de gestion environnementale et sociale des entrepreneurs (PGES-E) : plan élaboré par l'entrepreneur décrivant la manière dont il mettra en œuvre les travaux conformément au plan de gestion environnementale et sociale (PGES) du projet.

Enfant : est utilisé de manière interchangeable avec le terme « mineur » et se réfère à une personne de moins de 18 ans. Ceci est conforme à l'article 1 de la Convention des Nations Unies relative aux droits de l'enfant.

Protection de l'enfance (PE) : est une activité ou une initiative conçue pour protéger les enfants de toute forme de préjudice, en particulier découlant de VCE.

Consentement : est le choix éclairé qui sous-tend l'intention libre et volontaire d'un individu, son acceptation ou son accord à faire quelque chose. Aucun consentement ne peut être trouvé lorsque cette acceptation ou cet accord est obtenu en utilisant des menaces, la force ou d'autres formes de coercition, d'enlèvement, de fraude, de tromperie ou de fausse déclaration. Conformément à la Convention des Nations Unies relative aux droits de l'enfant, la Banque mondiale considère que le consentement ne peut être donné par des enfants de moins de 18 ans, même si la législation nationale du pays dans lequel le Code de conduite est introduite a un âge inférieur. Une croyance erronée concernant l'âge de l'enfant et le consentement de l'enfant n'est pas un moyen de défense.

Consultant : c'est une entreprise, une organisation ou un autre établissement qui a obtenu un contrat pour fournir des services de consultants au projet et qui a embauché des gestionnaires et/ou des employés pour effectuer ce travail.

Entrepreneur : Est 'une entreprise, une organisation ou un autre établissement qui a obtenu un contrat pour exécuter des travaux de développement d'infrastructure pour le projet et a embauché des gestionnaires et/ou des employés pour effectuer ce travail. Cela comprend également les sous-traitants embauchés pour entreprendre des activités au nom de l'entrepreneur.

Employé : toute personne offrant de la main-d'œuvre à l'entrepreneur ou consultant dans le pays sur ou hors du site de travail, sous un contrat de travail formel ou informel, généralement, mais pas nécessairement (y compris les stagiaires et bénévoles non rémunérés), en échange d'un salaire, sans responsabilité de gérer ou de superviser d'autres employés.

Procédure d'Allégation VBG et VCE : est la procédure à suivre pour signaler les incidents de VBG ou VCE.

Codes de conduite VBG et VCE : Les codes de conduite adoptés pour le projet couvrent l'engagement de l'entreprise et les responsabilités des gestionnaires et des individus en matière de VBG et VCE.

Equipe de conformité VBG et VCE (ECVV) : une équipe mise en place par le projet pour traiter les questions de VBG et VBG.

Mécanisme de règlement des griefs (MRG) : est le processus établi par un projet pour recevoir et traiter les plaintes.

Gestionnaire : toute personne offrant son travail à l'entrepreneur ou au consultant, sur ou hors du lieu de travail, en vertu d'un contrat de travail formel ou informel et en échange d'un salaire, et ayant la responsabilité de contrôler ou de diriger les activités d'une équipe, unité, division ou similaire de l'entrepreneur ou du consultant, et de superviser et de gérer un nombre prédéfini d'employés.

L'auteur : la ou les personnes qui commettent ou menacent de commettre un acte ou des actes de VBG ou VCE.

Protocole de réponse : les mécanismes mis en place pour répondre aux cas de VBG et de VCE.

Survivant / Survivants : la ou les personnes touchées par la VBG ou la VCE. Les femmes, les hommes et les enfants peuvent être des survivants de la VBG ; les enfants peuvent être des survivants de la VCE.

Site de travail : c'est le lieu où les travaux de développement d'infrastructure sont menés, dans le cadre du projet. Les missions de consultant sont considérées comme ayant les zones dans lesquelles elles sont actives en tant que sites de travail.

Alentours du site de travail : est la « zone d'influence du projet » qui est une zone, urbaine ou rurale, directement affectée par le projet, y compris toutes les implantations humaines qui s'y trouvent.

3. Codes de Conduite

Ce chapitre présent trois codes de conduite à utiliser :

i. **Code de conduite de l'entreprise** : engage l'entreprise à traiter les questions de VBG et VCE ;

ii. **Code de conduite du gestionnaire** : engage les gestionnaires à mettre en œuvre le code de conduite de l'entreprise, ainsi que ceux signés par des individus ; et,

iii. **Code de conduite individuel** : Code de conduite pour toute personne travaillant sur le projet, y compris les gestionnaires.

Code de conduite de l'entreprise

Mise en œuvre des normes ESHS et SST

Prévenir la violence basée sur le genre et la violence contre les enfants

L'entreprise s'engage à veiller à ce que le projet soit mis en œuvre de manière à minimiser les impacts négatifs sur l'environnement local, les communautés et les travailleurs. Cela se fera en respectant les normes environnementales, sociales, d'hygiène et de sécurité (ESHS) et en veillant à ce que les normes appropriées en matière de santé et de sécurité au travail (SST) soient respectées.

L'entreprise s'engage également à créer et maintenir un environnement dans lequel la violence basée sur le genre (VBG) et la violence contre les enfants (VCE) n'ont pas leur place et où elles ne seront tolérées par aucun employé, sous-traitant, fournisseur, associé ou représentant de l'entreprise.

Par conséquent, pour s'assurer que tous les participants au projet sont conscients de cet engagement, l'entreprise s'engage à respecter les principes fondamentaux et les normes de comportement suivants qui s'appliquent à tous les employés, associés et représentants de l'entreprise, y compris les sous-traitants et les fournisseurs, sans exception :

Général

1. L'entreprise - et donc tous les employés, associés, représentants, sous-traitants et fournisseurs - s'engage à se conformer à toutes les lois, règles et réglementations nationales pertinentes.
2. L'entreprise s'engage à mettre en œuvre intégralement son « Plan de gestion environnementale et sociale des entrepreneurs » (PGES-E).
3. L'entreprise s'engage à traiter les femmes, les enfants (personnes de moins de 18 ans) et les hommes avec respect quelle que soit leur race, couleur, langue, religion, opinion politique ou autre, origine nationale, ethnique ou sociale, propriété, handicap, naissance ou un autre statut. Les actes de VBG et de VCE sont en violation de cet engagement.
4. L'entreprise doit s'assurer que les interactions avec les membres de la communauté locale sont faites avec respect et sans discrimination.
5. Le langage et le comportement avilissants, menaçants, harcelants, abusifs, culturellement inappropriés ou sexuellement provocateurs sont interdits chez tous les employés, associés et représentants de l'entreprise, y compris les sous-traitants et les fournisseurs.
6. L'entreprise suivra toutes les instructions de travail raisonnables (y compris en ce qui concerne les normes environnementales et sociales).
7. L'entreprise protégera et assurera l'utilisation appropriée des biens (par exemple, pour interdire le vol, la négligence ou le gaspillage).

Santé et sécurité

8. L'entreprise veillera à ce que le plan de gestion de la santé et de la sécurité au travail (SST) du projet soit mis en œuvre efficacement par le personnel de l'entreprise, ainsi que par les sous-traitants et les fournisseurs.

9. L'entreprise veillera à ce que toutes les personnes sur le site portent un équipement de protection individuelle (EPI) approprié et prescrit, empêchant les accidents évitables et les conditions ou pratiques de déclaration qui présentent un danger pour la sécurité ou qui menacent l'environnement.

10. L'entreprise s'engage à :

    i. interdire l'usage de l'alcool pendant les activités de travail.

    ii. interdire l'usage de stupéfiants ou d'autres substances qui peuvent altérer les facultés en tout temps.

11. L'entreprise veillera à ce que des installations d'assainissement adéquates soient disponibles sur le site et dans tous les logements des travailleurs fournis aux personnes travaillant sur le projet.

Violence basée sur le Genre et Violence Contre les Enfants

12. Les actes de VBG ou VCE constituent une faute grave et sont donc des motifs de sanctions, qui peuvent inclure des sanctions et/ou la cessation d'emploi, et si nécessaire le renvoi à la police pour d'autres mesures.

13. Toutes les formes de VBG et VCE, y compris le toilettage, sont inacceptables, qu'elles aient lieu sur le site de travail, aux alentours du site de travail, dans les camps de travailleurs ou dans la communauté locale.

    i. Le harcèlement sexuel - par exemple, faire des avances sexuelles inopportunes, des demandes de faveurs sexuelles et d'autres comportements verbaux ou physiques, de nature sexuelle, y compris des actes subtils d'un tel comportement, est interdit.

    ii. Les faveurs sexuelles - par exemple, faire des promesses ou un traitement favorable dépendant d'actes sexuels - ou d'autres formes de comportement humiliant, dégradant ou d'exploitation sont interdites.

14. Le contact ou l'activité sexuelle avec des enfants de moins de 18 ans, y compris par le biais des médias numériques, est interdit. Une croyance erronée concernant l'âge d'un enfant n'est pas une défense. Le consentement de l'enfant n'est pas non plus une défense ou une excuse.

15. À moins d'un consentement total de toutes les parties impliquées dans l'acte sexuel, les interactions sexuelles entre les employés de l'entreprise (à tous les niveaux) et les membres des communautés entourant le lieu de travail sont interdites. Cela inclut les relations impliquant la retenue / la promesse d'une prestation réelle (monétaire ou non monétaire) aux membres de la communauté en échange de rapports sexuels - une telle activité sexuelle est considérée comme « non consensuelle» dans le champ d'application de ce Code.

16. En plus des sanctions imposées aux entreprises, des poursuites judiciaires seront engagées contre ceux qui commettent des actes de VBG ou de VCE, le cas échéant.

17. Tous les employés, y compris les bénévoles et les sous-traitants, sont fortement encouragés à signaler les actes présumés ou réels de VBG et /ou VCE par un collègue, que ce soit dans la même entreprise ou non. Les rapports doivent être faits conformément aux procédures d'allégation VBG et VCE du projet.

18. Les gestionnaires sont tenus de signaler et de prendre des mesures pour contrer les actes présumés ou réels de VBG et /ou VCE, car ils ont la responsabilité de respecter les engagements de l'entreprise et de tenir leurs subordonnés directs responsables.

La mise en œuvre

Pour s'assurer que les principes ci-dessus sont mis en œuvre efficacement, l'entreprise s'engage à assurer que :

19. Tous les gestionnaires signent le « code de conduite du gestionnaire » du projet, détaillant leurs responsabilités pour la mise en œuvre des engagements de l'entreprise et l'application des responsabilités dans le « code de conduite individuel ».

20. Tous les employés signent le « Code de conduite individuel » du projet, confirmant qu'ils acceptent de se conformer aux normes ESHS et SST, et de ne pas s'engager dans des activités aboutissant à la VBG ou au VCE.

21. Afficher le code de conduite de l'entreprise et le code de conduite individuel dans les camps de travailleurs, les bureaux et dans les zones publiques de l'espace de travail. Des exemples de zones comprennent les zones d'attente, de repos et d'accueil des sites, des zones de cantine et des centres de santé.
22. S'assurer que les copies postées et distribuées du code de conduite de l'entreprise et du code de conduite individuel sont traduites dans la langue utilisée dans les zones de travail ainsi que pour tout le personnel international dans leur langue maternelle.
23. Une personne appropriée est désignée comme « point focal » de l'entreprise pour traiter les questions de VBG et de VCE, y compris pour représenter l'entreprise au sein de l'équipe de conformité VBG et VCE (ECVV) composée de représentants du client, de l'entrepreneur, de la mission de contrôle et des fournisseur (s) de services locaux.
24. S'assurer qu'un plan d'action efficace en matière de VBG et de VCE est élaboré en consultation avec la ECVV, ce qui comprend au minimum
    i. **Procédure d'allégation de VBG et de VCE** pour signaler les problèmes de VBG et de VCE par le biais du mécanisme de règlement des griefs du projet ;
    ii. **Mesures de responsabilisation** pour protéger la confidentialité de toutes les parties concernées ; et,
    iii. **Protocole de réponse** applicable aux survivants et auteurs de VBG et de VCE.
25. Que l'entreprise mette en œuvre efficacement le plan d'action final sur la VBG et la VCE convenu, en fournissant des commentaires à la ECVV pour des améliorations et des mises à jour, le cas échéant.
26. Tous les employés suivent un cours de formation initiale avant de commencer à travailler sur le site afin de s'assurer qu'ils connaissent les engagements de l'entreprise envers les normes ESHS et SST et les codes de conduite VBG et VCE du projet.
27. Tous les employés suivent un cours de formation obligatoire une fois par mois pour la durée du contrat à compter de la première formation initiale avant le début des travaux pour renforcer la compréhension des normes ESHS et SST du projet et du code de conduite VBG et VCE.

Je reconnais par la présente avoir lu le Code de Conduite de l'Entreprise et, au nom de l'entreprise, j'accepte de me conformer aux normes qui y sont contenues. Je comprends mon rôle et mes responsabilités pour soutenir les normes SST et ESHS du projet, et prévenir et répondre à la VBG et à la VCE. Je comprends que toute action incompatible avec le présent Code de conduite de l'Entreprise ou l'omission d'agir conformément au présent Code de conduite de l'Entreprise peut entraîner des mesures disciplinaires.

Nom de l'entreprise : _____

Signature : _____

Nom en caractères d'imprimerie : _____

Titre : _____

Date : _____

Code de conduite du gestionnaire

Mise en œuvre des normes ESHS et SST

Prévenir la violence basée sur le genre et la violence contre les enfants

Les gestionnaires de tous les niveaux ont la responsabilité de respecter l'engagement de l'entreprise à mettre en œuvre les normes ESHS et SST, et de prévenir et combattre la VBG et le VCE. Cela signifie que les gestionnaires ont la responsabilité de créer et de maintenir un environnement qui respecte ces normes et empêche la VBG et la VCE. Les gestionnaires doivent soutenir et promouvoir la mise en œuvre du code de conduite de l'entreprise. À cette fin, les gestionnaires doivent respecter le présent code de conduite du gestionnaire et signer le code de conduite individuel. Ceci les engage

à soutenir la mise en œuvre du PGES-E et du plan de gestion de SST, et à développer des systèmes qui facilitent la mise en œuvre du Plan d'action sur la VBG et le VCE. Ils doivent maintenir un environnement de travail sûr, ainsi qu'un environnement exempt de VBG et de VCE sur le lieu de travail et dans la communauté locale. Ces responsabilités incluent mais ne sont pas limitées à :

La mise en œuvre

1. Pour assurer une efficacité maximale du code de conduite de l'entreprise et du code de conduite individuel :

    i. Afficher bien en évidence le code de conduite de l'entreprise et le code de conduite individuel dans les camps de travailleurs, les bureaux et dans les zones publiques de l'espace de travail. Des exemples de telles zones comprennent les zones d'attente, de repos et d'accueil des sites, les zones de repas et des centres de santé.

    ii. S'assurer que toutes les copies postées et distribuées du code de conduite de l'entreprise et du code de conduite individuel sont traduites dans la langue utilisée dans les zones de travail ainsi que pour tout le personnel international dans leur langue maternelle.

2. Expliquer verbalement et par écrit le code de conduite individuel et le code de conduite de l'entreprise à tout le personnel.

3. Assurez-vous que :

    i. Tous les subordonnés directs signent le « Code de conduite individuel », y compris la reconnaissance qu'ils ont lu et accepté le Code de conduite.

    ii. Des listes du personnel et des copies signées du code de conduite individuel sont fourNIE au gestionnaire SST, à l'Équipe de Conformité VBG et VCE (ECVV) et au client.

    iii. Participer à la formation et s'assurer que le personnel participe également comme indiqué ci-dessous.

    iv. Mettre en place un mécanisme permettant au personnel de :

        (a) signaler les préoccupations relatives à conformité ESHS ou SST ; et,

        (b) Signaler confidentiellement les incidents de VBG ou de VCE par l'entremise du mécanisme de règlement des griefs (MGR)

    v. Le personnel est encouragé à signaler les problèmes ESHS, SST, VBG ou VCE suspectés ou réels, en soulignant la responsabilité du personnel envers l'entreprise et le pays d'accueil, et en insistant sur le respect de la confidentialité.

1. En conformité avec les lois applicables et au mieux de vos capacités, empêchez les auteurs d'exploitation et d'abus sexuels d'être embauchés, réembauchés ou déployés. Utilisez les vérifications d'antécédents et de références criminelles pour tous les employés.

2. S'assurer lors d'engagement dans des accords avec des partenaires, des sous-traitants, des fournisseurs ou des accords similaires, que ces accords :

    i. Incorporent les codes de conduite ESHS, SST, VBG et SST en pièce jointe.

    ii. Incluent le langage approprié exigeant que ces entités adjudicatrices et individus, ainsi que leurs employés et bénévoles, se conforment au code de conduite individuel.

    iii. Déclarent expressément que l'incapacité de ces entités ou individus, selon le cas, à assurer la conformité aux normes ESHS et SST, prendre des mesures préventives contre la VBG et VCE, enquêter sur les allégations, ou prendre des mesures correctives lorsque la VBG ou VCE a eu lieu, non seulement constituent des motifs de sanctions et de pénalités conformément aux codes de conduite individuels, mais aussi la résiliation des accords pour travailler sur ou fournir le projet.

3. Fournir un soutien et des ressources à la ECVV pour créer et diffuser des initiatives de sensibilisation interne grâce à la stratégie de sensibilisation dans le cadre du Plan d'action sur la VBG et le VCE.

4. Veiller à ce que tout problème de VBG ou de VCE justifiant une action de la police soit immédiatement signalé à la police, au client, et à la Banque mondiale.

5. Signaler et agir conformément au protocole de réponse tout acte suspecté ou réel de VBG et/ou de VCE étant donné que les gestionnaires ont la responsabilité de faire respecter les engagements de l'entreprise et de tenir leurs subordonnés directs responsables.

6. S'assurer que tout incident ESHS ou SST important est signalé au client et à la mission de contrôle immédiatement.

Formation

7. Les gestionnaires doivent :

    i. S'assurer que le plan de gestion de SST est mis en œuvre, avec une formation appropriée requise pour tout le personnel, y compris les sous-traitants et les fournisseurs ; et,

    ii. S'assurer que le personnel a une bonne compréhension du PGES-E et qu'il est formé de manière appropriée pour mettre en œuvre les exigences du PGES-E.

8. Tous les gestionnaires doivent assister à une formation d'initiation pour les gestionnaires avant de commencer à travailler sur le site pour s'assurer qu'ils sont familiers avec leurs rôles et responsabilités dans le respect des éléments VBG et VCE de ces codes de conduite. Cette formation sera distincte du cours de formation initiale obligatoire pour tous les employés et fournira aux gestionnaires la compréhension et le soutien technique nécessaires pour commencer à élaborer le plan d'action sur la VBG et VCE pour aborder les questions de VBG et de VCE.

9. Les gestionnaires sont tenus d'assister et de soutenir les cours de formation mensuels facilités par le projet pour tous les employés. Les gestionnaires seront tenus de présenter les formations et d'annoncer les auto-évaluations, y compris la collecte de sondages de satisfaction pour évaluer les expériences de formation et fournir des conseils sur l'amélioration de l'efficacité de la formation.

10. Veiller à ce que le temps soit fourni pendant les heures de travail et que le personnel avant de commencer les travaux sur le site assiste à la formation d'initiation facilitée par le projet obligatoire sur :

    iii. SST et ESHS ; et,

    iv. VBG et VCE requis pour tous les employés.

11. Pendant les travaux de génie civil, s'assurer que le personnel suit une formation continue en SST et ESHS, ainsi que le cours de recyclage obligatoire mensuel exigé de tous les employés pour combattre le risque accru de VBG et VCE.

Réponse

12. Les gestionnaires seront tenus de prendre les mesures appropriées pour traiter les incidents liés à l'ESHS ou à la SST.

13. En ce qui concerne la VBG et le VCE :

    i. Fournir des commentaires sur les procédures d'allégation VBG et VCE et le protocole d'intervention élaborés par l'ECVV dans le cadre du plan d'action final sur la VBG et la VCE.

    ii. Une fois adopté par l'entreprise, les gestionnaires respecteront les mesures de responsabilisation énoncées dans le plan d'action VBG et VCE afin de préserver la confidentialité de tous les employés qui signalent (ou prétendument) commettent des cas de VBG et VCE (sauf si une rupture des règles de confidentialité est nécessaire pour protéger des personnes ou des biens d'un préjudice grave ou lorsque la loi l'exige).

    iii. Si un responsable développe des inquiétudes ou des soupçons concernant une forme de VBG ou de VCE par l'un de ses subordonnés directs, ou par un employé travaillant pour un autre contractant sur le même lieu de travail, il est tenu de signaler le cas.

    iv. Une fois qu'une sanction a été décidée, le (s) gestionnaire (s) concerné (s) est (sont) personnellement responsable (s) de l'exécution effective de la mesure, dans un délai maximum de 14 jours à compter de la date de sanction.

v. Si un gestionnaire a un conflit d'intérêts en raison de ses relations personnelles ou familiales avec le survivant et/ou l'auteur de l'infraction, il doit aviser l'entreprise concernée et l'ECVV. L'entreprise sera tenue de nommer un autre gestionnaire sans conflit d'intérêts pour répondre aux plaintes.

vi. Veiller à ce que tout problème de VBG ou de VCE justifiant une action de la police soit immédiatement signalé à la police, au client et à la Banque mondiale.

14. Les gestionnaires qui échouent à traiter les incidents ESHS ou SST, ou qui ne déclarent pas ou ne respectent les dispositions relatives à la VBG et à la VCE peuvent faire l'objet de mesures disciplinaires, déterminées et promulguées par le directeur général de l'entreprise ou l'équivalent du plus haut responsable de l'entreprise. Ces mesures peuvent inclure :

    i. Avertissement informel.

    ii. Avertissement formel.

    iii. Formation supplémentaire.

    iv. Perte de jusqu'à une semaine de salaire.

    v. Suspension de l'emploi (sans paiement de salaire), pour une période minimale de 1 mois jusqu'à un maximum de 6 mois.

    vi. Cessation d'emploi.

15. En fin de compte, le fait de ne pas répondre efficacement aux cas ESHS, SST, VBG et VCE sur le lieu de travail par les directeurs de l'entreprise peut donner lieu à des poursuites judiciaires par les autorités.

Je reconnais par la présente avoir lu le Code de conduite du gestionnaire, accepter de me conformer aux normes qui y sont énoncées et comprendre mes rôles et responsabilités pour prévenir et répondre aux exigences ESHS, SST, VBG et VCE. Je comprends que toute action incompatible avec le code de conduite de ce gestionnaire ou l'omission d'agir conformément au code de conduite du gestionnaire peut entraîner des mesures disciplinaires.

Signature : _____

Nom en caractères d'imprimerie : _____

Titre : _____

Date : _____

Code de conduite individuel

Mise en œuvre des normes ESHS et SST

Prévenir la violence basée sur le genre et la violence contre les enfants

Je, soussigné(e) _____, reconnais qu'il est important de respecter les normes environnementales, sociales, d'hygiène et de sécurité (ESHS), de respecter les exigences de santé et de sécurité au travail (SST) du projet et de prévenir la violence basée sur le genre (VBG) et la violence contre les enfants (VCE).

L'entreprise considère que le non-respect des normes ESHS et SST ou la participation à des activités VBG ou VCE, que ce soit sur le lieu de travail, aux alentours du lieu de travail, dans les camps de travailleurs ou dans les communautés avoisinantes, constituent des fautes graves, et sont donc passibles de sanctions, des pénalités ou d'une éventuelle cessation d'emploi. Des poursuites par la police contre les auteurs de VBG ou de VCE peuvent être engagées si nécessaire.

Je suis d'accord que tout en travaillant sur le projet, je dois :

1. Assister et participer activement à des cours de formation liés à ESHS, SST, VIH / SIDA, VBG et VCE comme demandé par mon employeur.
2. Porter mon équipement de protection individuelle (EPI) en tout temps sur le lieu de travail ou dans le cadre d'activités liées au projet.

3. Prendre toutes les mesures pratiques pour mettre en œuvre le plan de gestion environnementale et sociale de l'entrepreneur (PGES-E).
4. Mettre en œuvre le plan de gestion de la SST.
5. Adhérer à une politique sans alcool pendant les activités de travail et s'abstenir d'utiliser des stupéfiants ou d'autres substances qui peuvent altérer les facultés en tout temps.
6. Consentir à la vérification des antécédents de la police.
7. Traiter les femmes, les enfants (personnes de moins de 18 ans) et les hommes avec respect sans distinction de race, couleur, langue, religion, opinion politique ou autre, origine nationale, ethnique ou sociale, propriété, handicap, naissance ou autre statut.
8. Ne pas utiliser de langage ou de comportement envers les femmes, les enfants ou les hommes qui soient inapproprié, harcelant, abusif, sexuellement provocant, avilissant ou culturellement inapproprié.
9. Ne pas se livrer au harcèlement sexuel - par exemple, faire des avances sexuelles importunes, des demandes de faveurs sexuelles et d'autres comportements verbaux ou physiques, de nature sexuelle, y compris des actes subtils de ce genre (par exemple, regarder quelqu'un de haut en bas, embrasser, hurler ou claquer des sons, traîner quelqu'un, siffler et faire des appels, donner des cadeaux personnels, faire des commentaires sur la vie sexuelle de quelqu'un, etc.).
10. Ne pas se livrer à des faveurs sexuelles - par exemple, faire des promesses ou un traitement favorable dépendant d'actes sexuels - ou d'autres formes de comportement humiliant, dégradant ou d'exploitation.
11. Ne pas participer à un contact ou une activité sexuelle avec des enfants - y compris le toilettage ou le contact par le biais des médias numériques. Une croyance erronée concernant l'âge d'un enfant n'est pas une défense. Le consentement de l'enfant n'est pas non plus une défense ou une excuse.
12. À moins d'avoir le plein consentement de toutes les parties impliquées, je n'aurai pas d'interactions sexuelles avec les membres des communautés environnantes. Cela inclut les relations impliquant la retenue ou la promesse de prestation effective de bénéfices (monétaires ou non) aux membres de la communauté en échange de rapports sexuels - une telle activité sexuelle est considérée comme « non consensuelle » dans le champ d'application de ce Code.
13. Envisager de signaler par l'intermédiaire du mécanisme de règlement des griefs ou de mon directeur toute VBG ou VCE présumée ou réelle par un collègue, qu'il soit ou non employé par mon entreprise, ou toute violation de ce Code de Conduite.
14. En ce qui concerne les enfants de moins de 18 ans :
15. Dans la mesure du possible, je dois m'assurer qu'un autre adulte est présent lorsque je travaille à la proximité d'enfants.
16. Ne pas inviter des enfants non accompagnés sans lien avec ma famille dans ma maison, à moins qu'ils ne courent un risque immédiat de blessure ou de danger physique.
17. N'utiliser aucun ordinateur, téléphone portable, caméra vidéo ou numérique ou tout autre support pour exploiter ou harceler des enfants ou accéder à de la pornographie enfantine.
18. S'abstenir de punir physiquement ou de discipliner les enfants.
19. S'abstenir d'embaucher des enfants pour des travaux domestiques ou autres, en dessous de l'âge minimum de 14 ans, sauf si la législation nationale spécifie un âge plus élevé, ou qui les exposent à un risque important de blessure.
20. Respecter toutes les lois locales pertinentes, y compris les lois du travail relatives au travail des enfants et les politiques de sauvegarde de la Banque mondiale sur le travail des enfants et l'âge minimum.
21. Etre prudent lorsque je photographie ou filme des enfants.

Utilisation d'images d'enfants à des fins professionnelles

22. Avant de photographier ou filmer un enfant, évaluer et s'efforcer de suivre les traditions locales ou les restrictions concernant la reproduction d'images de personnes.
23. Avant de photographier ou filmer un enfant, obtenir le consentement éclairé de l'enfant et d'un parent ou du tuteur de l'enfant. En faisant cela, je dois expliquer comment la photo ou le film seront utilisés.
24. Veiller à ce que les photographies, les films, les vidéos et les DVD présentent les enfants de manière digne et respectueuse et non de manière vulnérable ou soumise. Les enfants doivent être vêtus de manière adéquate et ne pas avoir de poses pouvant être considérées comme sexuellement suggestives.
25. Assurer que les images sont des représentations honnêtes du contexte et des faits.
26. S'assurer que les étiquettes de fichiers ne révèlent pas d'informations d'identification sur un enfant lors de l'envoi d'images par voie électronique.

Sanctions

Je comprends que si je ne respecte pas ce Code de conduite individuel, mon employeur prendra des mesures disciplinaires qui pourraient inclure :

1. Avertissement informel.
2. Avertissement formel.
3. Formation supplémentaire.
4. Perte d'un maximum d'une semaine de salaire.
5. Suspension de l'emploi (sans paiement de salaire), pour une période minimum de 1 mois jusqu'à un maximum de 6 mois.
6. Cessation d'emploi.
7. Faire rapport à la police si nécessaire.

Je comprends qu'il est de ma responsabilité de veiller à ce que les normes environnementales, sociales, d'hygiène et de sécurité soient respectées. Que je vais adhérer au plan de gestion de la santé et de la sécurité au travail. Que je vais éviter les actions ou les comportements qui pourraient être interprétés comme VBG ou VCE. De telles actions constitueront une violation de ce code de conduite individuel. Je reconnais par la présente avoir lu le Code de conduite individuel ci-dessus, j'accepte de me conformer aux normes qui y sont énoncées et comprendre mes rôles et responsabilités pour prévenir et répondre aux questions ESHS, SST, VBG et VCE. Je comprends que toute action incompatible avec ce code de conduite individuel ou toute omission d'agir conformément au présent code de conduite peut entraîner des mesures disciplinaires et affecter mon emploi actuel.

Signature : _____

Nom en caractères d'imprimerie : _____

Titre : _____

Date : _____

Sous Annexe - Procédures potentielles pour traiter la VBG et VCE

Responsabilisation : Les mesures visant à préserver la confidentialité peuvent être réalisées grâce aux actions suivantes :

1. Informer tous les employés que la confidentialité des informations personnelles des survivants de VBG/VCE est de la plus haute importance.
2. Fournir à l'ECVV une formation sur l'écoute empathique et sans jugement.
3. Prendre des mesures disciplinaires, y compris le renvoi, contre ceux qui violent la confidentialité du survivant (sauf si une violation de la confidentialité est nécessaire pour protéger le survivant ou une autre personne d'un préjudice grave ou lorsque la loi l'exige).

Les procédures d'allégation VBG et VCE doivent spécifier :

1. Qui les survivants peuvent demander des informations et de l'aide.
2. Le processus permettant aux membres de la communauté et aux employés de déposer une plainte par l'intermédiaire du GRM devrait être présumé être la VBG ou la VCE.
3. Le mécanisme permettant aux membres et aux employés de la communauté d'escalader une demande de soutien ou de notification de violence si le processus de déclaration est inefficace en raison de l'indisponibilité ou de la non-réponse ou si la préoccupation de l'employé n'est pas résolue.

Les soutiens financiers et autres aux survivants peuvent inclure :

1. Prêts à faible intérêt ou sans intérêt
2. Avances salariales.
3. Paiement direct des frais médicaux.
4. Couverture de tous les frais médicaux liés spécifiquement à l'incident.
5. Les paiements initiaux pour les frais médicaux seront ultérieurement récupérés auprès de l'assurance maladie de l'employé.
6. Fournir ou faciliter l'accès à la garde d'enfants.
7. Fournir des mises à niveau de sécurité à la maison de l'employé.
8. Fournir des moyens de transport sécuritaires pour accéder aux services de soutien ou à l'hébergement.

Basé sur les droits, les besoins et les souhaits du survivant, les mesures de soutien aux survivants pour assurer la sécurité du survivant qui est un employé peuvent inclure :

1. Changement de la durée des heures ou du modèle des heures et/ou des horaires de travail de l'auteur ou du survivant.
2. Redéfinir ou changer les devoirs de l'auteur ou du survivant.
3. Modification du numéro de téléphone ou de l'adresse e-mail du survivant pour éviter tout contact avec le harceleur.
4. Relocaliser le survivant ou l'agresseur sur un autre lieu de travail/lieux alternatifs.
5. Fournir un transport sûr vers et à partir du travail pour une période spécifiée.
6. Soutenir le survivant pour demander une ordonnance de protection provisoire ou le référer à un soutien approprié.
7. Prendre toutes les autres mesures appropriées, y compris celles qui sont prévues par les dispositions existantes pour des modalités de travail favorables à la famille et flexibles.

Les options de congé pour les survivants qui sont des employés peuvent inclure :

1. Un employé victime de VBG doit être en mesure de demander un congé spécial payé pour assister à un rendez-vous médical ou psychosocial, une procédure judiciaire, une réinstallation dans un lieu sûr et d'autres activités liées à la VBG.

2. Un employé qui prend en charge une personne confrontée à la VBG ou à la VCE peut le faire à partir des soins, y compris, mais sans y limiter, les accompagner à la cour ou à l'hôpital, ou prendre soin des enfants.
3. Les employés qui occupent un emploi occasionnel peuvent demander un congé spécial non payé ou des personnes non rémunérées.
4. Le nombre de jours de congé est déterminé en fonction de la situation de la personne au moyen de consultations avec l'employé, la direction et l'ECVV, le cas échéant.

Sanctions potentielles pour les employés auteurs de VBG et de VCE inclus :

1. Avertissement informel
2. Avertissement formel
3. Formation supplémentaire
4. Perte d'un maximum d'une semaine de salaire.
5. Suspension de l'emploi (sans paiement de salaire), pour une période minimum de 1 mois jusqu'à un maximum de 6 mois.
6. Cessation d'emploi.

Renvoi à la police ou à d'autres autorités si justifiées.

ANNEXE 6 : MODELE/PLAN DETAILLE DE L'EIES, PGES ET AUTRES INSTRUMENTS APPROPRIES DE SAUVEGARDE POUR LES SOUS-PROJETS

Plan détaillé type d'une EIES sommaire

Le contenu d'une étude d'impact environnemental sommaire comprend, tel que le stipule l'article 9 du décret n°2013/0171/PM du 14 février 2013 fixant les modalités de réalisation des EIES :

1. Résumé du rapport en langage simple en français et en anglais

2. Description de l'environnement du site et de la région o Environnement physique : géologie, relief, sols, climat et météorologie, air ambiant, hydrologie des eaux superficielles, et souterraines, paramètres côtiers et océanographiques, sources existantes d'émissions atmosphériques, rejets de polluants dans l'eau, qualités des exutoires, etc.

   - o Environnement biologique : flore, faune, espèces rares ou menacées, habitats sensibles comprenant parcs ou réserves et sites naturels importants, espèces d'importance commerciale et celles susceptibles d'être facteur de nuisance, vecteurs de maladies dangereuses, etc. o Environnement socioéconomique et humain : populations, occupations des sols, activités de développement, structure de la communauté, emploi, répartition des revenus, des biens et des services, loisirs, santé publique, patrimoine culturel, groupes ethniques, coutumes, aspirations et attitudes, etc.

3. Description du projet o Emplacement - Plan d'ensemble - Taille - Capacité - Activités de pré-construction et de construction

   - o Calendrier - Effectifs nécessaires - Installations et services
   - o Activités d'exploitation et d'entretien - Investissement hors site nécessaire et durée de vie

4. Revue du cadre juridique et institutionnelle o Cadre juridique international o Cadre juridique national o Cadre institutionnel

5. Rapport de la descente sur le terrain ; o Information du public en langage simple et non technique o Coordination des activités avec d'autres agences gouvernementales

   - o Recherche des opinions des populations (autochtones, minorités, etc.), des organisations non gouvernementales locales et autres groupes concernés
   - o Consignation des réunions, des communiqués, des observations et des commentaires des parties prenantes sur les mesures d'atténuation et de bonification proposées

6. Inventaire et description des impacts de projet sur l'environnement ; o Effets positifs et négatifs - Impacts directs et indirects - Impacts immédiats et à long terme o Effets irréversibles et réversibles o Effets par rapport aux coûts et avantages que représente l'environnement o Valeur économique des impacts

   - o Effets socioéconomiques, notamment sur les droits traditionnels des peuples autochtones et des minorités dans la zone du projet.

7. Description des mesures d'atténuation envisagées o Mesures pour prévenir, supprimer ou atténuer à des niveaux acceptables, les effets négatifs o Estimation de la portée et des coûts de ces mesures

   - o Indemnisation des parties touchées par les effets ne pouvant être atténués o Compensation pour les effets résiduels
   - o Mesures visant le respect des droits traditionnels des peuples autochtones et des minorités dans la zone du projet

8. Plan de gestion environnemental et social

Annexes

1. Référence bibliographiques y relatives
2. Termes de référence de l'étude
3. Procès-verbal des consultations publiques avec la liste des personnes rencontrées

Plan détaillé type d'une EIES détaillée

Le contenu d'une étude d'impact environnemental détaillée comprend, tel que le stipule l'article 10 du décret n°2013/0171/PM du 14 février 2013 fixant les modalités de réalisation des EIES :

1. Résumé du rapport en langage simple en français et en anglais ;
2. Description et analyse de l'état initial du site et de son environnement physique, biologique, socioéconomique et humain ;
3. Description du projet et les raisons de son choix parmi les solutions possibles ;
4. Revue du cadre juridique et institutionnel ;
5. Identification et évaluation des effets possibles de la mise en œuvre du projet sur l'environnement naturel et humain ;
6. Indication des mesures prévues pour éviter, réduire ou éliminer les effets dommageables du projet sur l'environnement ;
7. Programme de sensibilisation et d'information ainsi que les procès-verbaux des réunions tenues avec les populations, les organisations non gouvernementales, les syndicats, les leaders d'opinion et autres groupes organisées, concernés par le projet ;
8. Plan de gestion environnementale et sociale comportant les mécanismes de surveillance du projet et de son environnement et, le cas échéant, le plan de compensation ;
9. Plan de gestion environnemental et social

Annexe

- Termes de références de l'étude - Références bibliographiques.
- Procès-verbal des consultations publiques avec la liste des personnes rencontrées

Plan détaillé type d'un audit environnemental et social

Le rapport d'un audit environnemental doit comporter entre autres :

1) Le résumé du rapport en langage simple en français et en anglais ;
2) La présentation de l'établissement notamment le promoteur, la localisation, les objectifs, la justification, les installations, les processus de fonctionnement, de transformation des matières premières, produits, sous-produits, déchets et effluents ;
3) La présentation de la méthodologie utilisée pour la réalisation de l'audit ainsi que les analyses des laboratoires effectués le cas échéant ;

4) La description et l'analyse de l'environnement de l'établissement notamment de tous les éléments naturels, humains et socioculturels affectés par les activités dudit établissement ;

5) L'identification et l'analyse des impacts sur l'environnement ;

6) Le champ d'intervention, incluant la compatibilité avec les lois, les règlements et les politiques, la gestion, l'hygiène, santé, sécurité et environnement ;

7) La revue du cadre juridique et institutionnel ;

8) Le plan de gestion environnemental et social ;

9) Le programme de sensibilisation et d'information ainsi que les rapports et les procès-verbaux des consultations publiques tenues avec les populations, les organisations non gouvernementales, les syndicats, les leaders d'opinion et autres groupes organisés concernés par les activités de l'entreprises ;

10) Les conclusions et les recommandations ;

11) Les termes de références de l'audit ainsi que les références bibliographiques.

Plan détaillé type d'une Notice d'impact environnemental (NIE) tel que prévu par l'article 4 de l'Arrêté N°00002/MINEPDED du 08 Février 2016 définissant le caneva type des termes de référence et le contenu de la Notice d'Impact Environnemental

1) Résumé de la NIE en français et en anglais ;

2) Description de l'établissement ou du Projet et les raisons de son choix parmi les solutions possibles ;

3) Présentation du cadre juridique et institutionnel ;

4) Description et analyse de l'état initial du site du Projet et de son environnement physique, biologique, socioéconomique et humain ;

5) Identification des impacts possibles ;

6) la prescription des mesures d'atténuation/bonification ;

7) L'enquête du voisinage ;

8) Le Cahier de Charges Environementales et Sociales ;

9) Le Annexes :

- Références bibliographiques.
- Termes de références de l'étude approuvé par la Commune compétente
- Tout document relatif au foncier
- Procès-verbal des enquêtes du voisinage avec la liste des personnes rencontrées

Plan détaillé du PGES

1. Introduction

1.1 Contexte et justification du PGES
1.2 But et objectifs du PGES
1.3 Rappel méthodologique
1.4 Brève description du projet
1.5 Organisation du PGES

2. Bref rappel de l'environnement du projet

2.1 Localisation administrative du site du projet
2.2 Milieu physique
2.3 Milieu biologique
2.4 Milieu humain et socio-économique

3. Présentation du projet et de la consistance des travaux

3.1 Localisation et historique du projet
3.2 Composante du projet
3.3 Consistance des travaux
3.4 Intrants du projet
3.5 Choix et aménagement du site d'installations de chantier
3.6 Choix des agrégats et emprunts
3.7 Installation de chantier
3.8 Intervenants du projet et du Marché
3.9 Mobilisation du cocontractant

4. Bref rappel du cadre juridique, institutionnel et spécifications du marché en matière de protection de l'environnement

4.1 Cadre juridique
4.2 Cadre institutionnel
4.3 Spécification du marché en matière d'environnement

5. Résumé des impacts du projet

5.1 Synthèse des impacts positifs et négatifs en phase conception dans le projet technique
5.2 Synthèse des impacts positifs et négatifs en En phase travaux
5.3 Synthèse des impacts positifs et négatifs en En phase exploitation

6. Mesures environnementales et sociales et coûts de mise en œuvre

6.1 Mesures générales classiques et coûts
6.2 Mesures spécifiques et coûts à intégrer en phase conception dans le projet technique
6.3 Mesures spécifiques et coûts à mettre en œuvre en phase travaux
6.4 Mesures spécifiques et coûts à mettre en œuvre en phase exploitation

7. Programme de mise en œuvre des mesures environnementales

7.1 Plan de contrôle et de surveillance
7.2 Plan de gestion des déchets sur les chantiers
7.3 Plan de gestion de l'eau à usage domestique et des eaux usées sur les chantiers
7.4 Procédure d'expropriation et sécurisation des emprises du projet
7.5 Procédures de recrutement, réception et de suivi des plaintes et griefs
7.6 Procédure de détection et de traitement des non-conformités
7.7 Programme d'information, de sensibilisation et de formation sur les chantiers
7.8 Programme de participation du public

8. Synthèse du PGES

8.1 Tableau synoptique du PGES
8.2 Coût de mise en œuvre du PGES

ANNEXE 7 : PLAN DETAILLE POUR LA GESTION DES DECOUVERTES ARCHEOLOGIQUES ACCIDENTELLES

ANNEXE 2 : PLAN DETAILLE POUR LA GESTION DES DECOUVERTES ARCHEOLOGIQUES ACCIDENTELLES

Ce plan donne au Projet BRT et à ses sous-traitants les directives et les actions à entreprendre en cas de découverte de matériaux archéologiques déjà perturbés ou intacts lors de la construction.

I. Objectif du plan

Proposer des actions qui permettent de minimiser non seulement les dommages aux ressources archéologiques mais aussi les risques de rupture du calendrier des travaux de construction.

II. Principe

Le principe à la base de ce mini plan est la mise en place d'une procédure permettant une remontée rapide de l'information vers l'autorité compétente en cas de découverte archéologique, en vue de la sécurisation de la découverte, de l'enclenchement des actions de sauvetage et d'études tout en limitant au maximum l'impact sur le déroulement des travaux.

III. Activités source d'impact

Les activités de fouille et d'excavation sont de nature à perturber les ressources archéologiques des sites d'insertion. Il est rappelé aux utilisateurs de ce plan que la gestion des ressources archéologiques est régie par la loi N°2013/003 du 18 avril 2013 qui a pour objet de favoriser la connaissance, la conservation, la protection, la valorisation, la promotion et la transmission du patrimoine culturel, dans l'intérêt public et dans la perspective du développement durable.

IV. Actions à entreprendre en cas de découverte archéologique accidentelle

IV.1 Réponse initiale par l'entrepreneur en cas de découverte archéologique accidentelle

Etape 1 :

- ✓ Cesser immédiatement toute activité sur et autour de la zone concernée
- ✓ Eviter de déplacer les vestiges et de recouvrir les découvertes de matériaux inertes

Etape 2 :

- ✓ Informer immédiatement le chef chantier, l'environnementaliste de l'entreprise et le contrôleur des travaux/ingénieur résident,
- ✓ Contacter immédiatement le coordonnateur du Projet BRT et l'expert environnementaliste respectivement aux numéros+237 699838301 et +237 695696528. Ils conseilleront les actions à entreprendre.

IV.2 Action initiale par l'entrepreneur et le Projet BRT

En fonction de la nature de la situation, les actions suivantes pourront être entreprises :

- ✓ Sur la base d'une description au téléphone de l'incident, le Projet BRT peut décider qu'il n'y a pas d'autres préoccupations, ce qui permet les travaux de continuer comme prévu
- ✓ Le Projet BRT informe par écrit les autorités locales et déclare par écrit la découverte accidentelle au MINAC (Cela devra se faire tout au plus dans les 24h qui

suivent le moment de la découverte) et une descente d'investigation par l'environnementaliste avec l'appui technique d'un archéologue est recommandée.

V. Options de gestion

L'archéologue consultant du Projet BRT en concertation avec les groupes affectés et l'ingénieur de l'entreprise devront entreprendre une évaluation préliminaire rapide de la découverte et du site. Il devra considérer les options suivantes dans le processus de prise de décision des options à entreprendre.

Option 1 : Evitement à travers une relocalisation partielle ou complète de l'emprise du projet BRT. Cela garantit un impact minimal sur le site archéologique. Les sites à éviter ont généralement une importance avérée (**grande densité et/ou variété d'artefacts reposés en contexte primaire)** et ont souvent besoin de recherches archéologiques approfondies. Les conditions d'autorisation des fouilles (**voir paragraphe V ci-dessous**) et recherche, ainsi que les droits et obligations de l'archéologue seront déterminées par l'arrêté conjoint du MINAC et du MINRESI. Avec cette option, le Projet BRT devra mobiliser par appel d'offres national une équipe de recherche archéologique.

Option 2 ***:*** Fouilles des sites de moindre importance par l'archéologue consultant du Projet BRT (site isolé et trouvailles isolées sont difficiles à interpréter parce qu'un échantillon représentatif du matériel est nécessaire).

Option 3 : Application des mesures de protection du site. Quadriller, fermer et protéger le secteur en créant un périmètre de sécurité. En fonction de la situation, un service de garde devra être mis sur place jusqu'à la décision de gestion.

VI. Fouille du site et l'étude du matériel collecté

- ✓ Inventaire des sites, objets et données collectées
- ✓ Cartographie du site (échelle 1/20)
- ✓ Ouverture d'un pourcentage adapté de la surface totale du site
- ✓ Décapage par couches artificielles de 10 cm d'épaisseurs
- ✓ Tamisage de tous les sédiments à travers une maille de 0, 5 cm
- ✓ Pendant les fouilles, tous les artefacts comme les tessons de poterie, l'outillage lithique et les débris de débitage sont collectés
- ✓ Au cours du décapage les grands artefacts ou les structures sont laissés en place le plus longtemps possible pour être cartographiés et photographiés
- ✓ Les ossements, coquillages, charbon de bois sont collectés systématiquement pour datation radiocarbone
- ✓ Des échantillons de sol sont collectés pour analyse par flottation
- ✓ Les couleurs des sédiments sont identifiées selon le Munsell Soil Color Chart.
- ✓ Prise de notes complètes et précise des procédures de terrain et des résultats, avec illustration par photo, plans, profils et dessins
- ✓ Etude des artefacts et des données associées en laboratoire
- ✓ Publication des données (rapport, articles scientifiques) par la Projet BRT et le MINAC

Enregistrer les données suivantes pour chaque site archéologique :

- ✓ Coordonnées GPS

- ✓ Date de découverte et heure d'arrêt des travaux Extension approximative du site Contexte géomorphologique.
- ✓ Artefacts/structures observés
- ✓ Photographie d'un échantillon d'artefacts.
- ✓ Photographie générale du site

VII- propriétaire et conservation du matériel collecté

Tout le matériel archéologique collecté lors des travaux du projet appartient à l'État camerounais et devra donc être remis au MINAC pour conservation.

VIII. Prérequis pour la mise en œuvre effective du plan

Pour faciliter la gestion des découvertes archéologiques accidentelles, le Projet BRT devra en amont :

- ✓ Recruter en CDD un consultant archéologue. Il devra lancer un appel manifestation d'intérêt pour constituer un fichier de consultants archéologues qu'il pourra au besoin mobiliser ;
- ✓ Veiller à ce que les employés et ouvriers soient sensibilisés au respect des mesures de précaution établies pour préserver les ressources archéologiques sur les chantiers.

Une réponse concertée devra toujours être recherchée entre le Projet BRT, l'entrepreneur, le Ministère des Arts et de la culture, le Ministère de la Recherche Scientifique et de l'innovation (MINRESI) et les groupes affectés.

ANNEXE 8 : PROCÈS-VERBAL DES CONSULTATIONS PUBLIQUES ET LISTES DE PRÉSENCE

BESSENGUE AKWA

PROCÈS VERBAL DE LA SEANCE DE CONSULTATION PUBLIQUE

COMMANDITAIRE : PDVIR / PMUD

MISSION : ELABORATION DU CADRE DE GESTION ENVIRONNEMENTALE ET SOCIALE (CGES) DANS LE CADRE DE LA MISE EN ŒUVRE D'UN CORRIDOR DE « BUS RAPID TRANSIT »

Date : 29 /03/ 2021

Heure du début de la séance : 15 h

Heure de la fin de la séance : 18 h

Commune : Douala 1er

Village/quartier : BESSENGUE AKWA

Lieu : Chefferie 3ème Dégré

Langue de travail : Français

A. DEROULEMENT DE LA SEANCE

L'an deux mil vingt et un et le lundi 29 mars 2021 s'est tenue dans la salle de réunion de la chefferie de Bessengué Akwa (Douala 1er), la consultation publique des représentants des leaders d'opinions (voir liste de présence en annexe) sur la mission du CGES en objet. A l'entame de la séance, l'ordre du jour a été présenté et se présente comme suit :

- mot de bienvenu de Sa Majesté ;
- présentation du Projet et des objectifs de la séance par le représentant du Projet ;
- présentation des résultats des potentiels impacts environnementaux par le Consultant ;
- débats.

Mots de bienvenus du Chef

Dans son allocution de bienvenue, Sa Majesté EYANGO MANDENGUE a remercié les participants pour avoir répondu à leur invitation malgré leurs multiples occupations.

Il a remercié les membres de la délégation pour l'organisation de cette séance qui permettra aux populations de mieux s'imprégner des impacts potentiels du Projet de mise en œuvre d'un corridor de « Bus Rapid Transit » qui va traverser sa chefferie.

Il a pour finir invité les participants à prêter une oreille attentive aux présentations et à poser des questions d'éclaircissement et/ou de compréhension.

Présentation du Projet

En prélude à cette présentation, les membres de la délégation se sont présentés à l'assistance.

Intervenant en premier à cette étape Monsieur Joël OSSONGO et Madame Ingrid TABI ont présenté le contexte et les objectifs du Projet et justifié l'importance de la présente consultation publique.

Du fait, d'une part de l'urbanisation non contrôlée et de l'insuffisance des mesures de police face à l'incivisme habitants, et d'autre part des perspectives de développement visant à améliorer sa compétitivité économique, la Ville de Douala est confrontée à l'épineux problème de présence dans les sites et emprises nécessaires à la réalisation des projets, d'occupants tant légaux qu'irrégulièrement installés. A cet égard le déplacement des populations est devenu une réalité inhérente à la mise en œuvre de tout projet d'infrastructures dans la Ville de Douala, qu'il s'agisse de ceux réalisés sur ressources propres, que de ceux bénéficiant de l'aide publique au développement ou même des financements privés.

C'est dans ce contexte particulier que s'insère le Projet de Mobilité Urbaine Globale de Douala. Les corridors retenus sont présentés dans le tableau ci-après :

Itinéraire	Points particuliers	Longueur
Carrefour Leclerc – Carrefour Ndokoti – PK 14	Bld Ahmadou Ahidjo, Un important pôle d'échanges a Ndokoti Place de la Bessèkè Place Ahmadou Ahidjo (lieudit Douche municipale) Carrefour Cité des Palmiers Marché PK 14	12 Km
Carrefour Ndokoti – Carrefour Nelson Mandéla –Carrefour Yassa	Carrefour CCC Marché Madagascar Carrefour Nelson Mandela Marché Ndogpassi Carrefour Yassa	16,8 Km

Présentation des résultats d'enquête, des impacts et des mesures d'atténuation et/ou de maximisation

Dans sa présentation Monsieur Guy WOKOU, Consultant a rappelé que le présent Projet de mise en œuvre d'un corridor de « Bus Rapid Transit » comme tout autre projet de développement, va créer des impacts positifs et négatifs sur la population et l'environnement durant toutes les phases de sa mise en œuvre. Il a rappelé les objectifs de la consultation.

Objectifs des consultations publiques

Les consultations publiques ont pour objectifs de :

- présenter les avantages et inconvenients du Projet de mise en œuvre d'un corridor de « Bus Rapid Transit » dans la ville de Douala ;
- sensibiliser les populations sur les impacts positifs et négatifs de ce projet et les mesures d'atténuation et de bonification préconisées ;
- recueillir les avis, suggestions, craintes et recommandations des populations.

B. QUESTIONS ET DEBATS

1er intervenant : le chef même : Ce projet est la bienvenue car cela nous favorisera l'accès facile du trafic ainsi que la proximité du marché sous-régional. Pour les impacts environnementaux je pense que nous sommes habitués aux questions de pollutions.

2ème intervenant : M. Vianney MANDENGUE. Son intervention est relative aux questions sociales et le mode de compensation des biens qui seront affectés. A cette question, le consultant WOKOU et Mr Joel ont répondu en rassurant les participants sur le respect des textes juridiques nationaux ainsi que les OP de la banque mondiale.

3ème intervenant : M. Mouna MANDENGUE, son avis est favorable sur le projet, il est plus revenu sur la question de l'emprise du projet. Les représentants du projet ont apporté des éclaircissements sur le tronçon en insistant sur le Carrefour Douanes en passant par les 2 églises et Mboppi.

4ème intervenant : M. David BELLE, pour David le projet est excellent mais c'est le suivi qui pose souvent problème. Car pour la plupart de ces projets, la théorie et les engagements ne sont plus respectés sur le terrain. A cette question Madame TABI a rassuré les participants en termes de suivi. Mr Joël l'a appuyé en insistant sur le fait que la gestion des bus sera confiée à une structure privée où la répression sera très pointue.

5ème intervenant : M. Oscar MAKOBE, Quand est-il des personnes à mobilité réduite ?
Au niveau de toutes les stations, il y aura des aménagements pour les personnes à mobilité réduite. Les bus auront également des accès pour faciliter l'accès des personnes à mobilité réduite.

6ème intervenant : M. Pouli Victor, les voies sur les berges ne sont pas concernées ?

La réponse à cette question est négative.

Concernant les questions de pollutions environnementales et de lutte contre les changements climatiques tous les participants sont unanimes sur le respect des mesures qui seront contenues dans les documents cadres (CGES et CPR). Spécifiquement, sur la question des changements climatiques, les participants recommandent de faire des reboisements compensatoires et de limiter les émissions des gaz à effet de serre à travers le développement du transport en commun. Pour la perturbation de la circulation, il faudra créer des déviations et prévoir des horaires de travail de nuit. Il faudra prioriser la main d'œuvre locale à compétence égale.
Pour les représentants du Projet, il sera utilisé deux approches : demander au chef de fournir une liste ou aux jeunes de s'inscrire directement au niveau de la coordination du Projet. Mais les participants ont recommandé le recours à la première option. Toutefois, le consultant à rappeler l'importance de veiller à l'inscription de ces jeunes au niveau du Fond National de l'Emploi (FNE).
Les représentants du Projet ont souligné l'avantage de la chefferie Bessengé-Akwa comme bureau d'écoute donc ayant un lien direct avec la CUD.

Pour finir, les participants ont formulé les recommandations ci-après :

C. Recommandations

- Prévoir des déviations pour contourner les points de travaux qui vont générer des embouteillages,
- Accélérer les travaux pour réduire les nuisances,
- Prendre des mesures de prévention contre tous risques environnementaux et sociaux,
- Fournir des éclaircissements lors des études spécifiques (EIES et PAR),
- Compenser au moment opportun tous les biens affectés,
- Prendre en compte toutes les préoccupations et recommandations soulevées lors de la présente consultation.

D. SYNTHESE DES POINTS SOULEVES ET DECISIONS PRISES

Tous les acteurs souhaitent que les dispositions pratiques et participatives soient prises. Ils souhaitent également une application rigoureuse des dites dispositions ainsi que le suivi-évaluation des mesures d'atténuation, de compensation et de bonification des différents impacts potentiels. Mieux, les participants ont insisté sur les mesures de contrôle et de surveillance des risques d'accidents technologiques et de travail qui pourraient survenir lors des travaux. Ils souhaitent également leur implication effective dans l'emploi des jeunes. Enfin, l'équipe du projet et le consultant ont remercié les uns et les autres pour leur collaboration et participation active. Toute chose qui permettra une mise en œuvre effective du corridor BRT Douala et d'amorcer le développement du transport.

Ont signé :

S.M. Eyango Mandengue
Chef Traditionnel de Deg
de Bessengue Akwa-Douala

Notable
BELLE Essibeen
David

S.M. EYANGO MANDENGUE Mme Bungor

Joël Hervé Ossongo
SOCIOLOGUE

Arwokou G.

3

Dr. Guy WOKOU
Consultant Individuel

ELABORATION DU CADRE DE GESTION ENVIRONNEMENTALE ET SOCIALE DANS LE CADRE DE LA MISE EN ŒUVRE D'UN CORRIDOR DE « BUS RAPID TRANSIT » DANS LA VILLE DE DOUALA

①

****

LISTE DE PRESENCE A LA CONSULTATION PUBLIQUE

****

Date: 29/03/2021 Lieu: BESSENGUE AKWA / Douala 1er

N°	Nom et Prénoms	Structure/Profession	Contacts	Emargement
1	VANNEY MANDENGUE EYANGO	Ingénieur Agro-Industriel	696097543	
2	Maggie Ndjaudjo M	Restauratrice	699535377	
3	MOUNA YSAAS	Inspecteur Produits Retraité	663988374	
4	NGOBO EYE EKE KOUMNA	ARTISANE	699 844769	
5	MAKOUBE M OSCAR Ernest	Commerçant	691 47 9789	
6	LEKEISFOUET Martin Blaise	Pasteur MEN	681217381	
7	TSAGUE ISMAËL	Pasteur M.E.N	693982476	
8	Dongmo Ngerépi Siméon	pasteur M.E.N	673-3078-86	
9	OSSONGO Joël Hervé	PMUD/CUD	699594059	
10	MONGO TABI CALIXTE	PMUD/CUD	690052624	

Dr. Guy WOKOU
Consultant Individuel

ELABORATION DU CADRE DE GESTION ENVIRONNEMENTALE ET SOCIALE DANS LE CADRE DE LA MISE EN ŒUVRE D'UN CORRIDOR DE « BUS RAPID TRANSIT » DANS LA VILLE DE DOUALA

****

LISTE DE PRESENCE A LA CONSULTATION PUBLIQUE

****

Date: 29-03-2021 Lieu: BESSENGUE - AKWA

N°	Nom et Prénoms	Structure/Profession	Contacts	Emargement
01	S.M. EYANGO MANDENGUE	Chef Traditionnel	699858641	
02	Me BELLE ESSIBEN David	NOTAIRE	699254506	
03	Victor Mpouli Ngoua	chef de BLOCI BONAB	695001412	
04	ALBERT Dika	Retraité	699214004	
05	Moise EDEME MANDENGUE	Notable	696 35 34 52	
06	BENGA Emmanuel Zendonné	Retraité	696745966	
07	Ngamb-O Raphaël chef de Bloc ve 5	Retraité	677696144	
08	N Dongo Louise ménagère	Ménagère	- - - - -	
09	Mme EBOKO Gp Bonga	Ménagère	698207606	
10	MONGO MAKOUBE Emmanuel	Retraité	677926030	
11	WOKOU C. Guy	Consultant	655498730	

-
-

-

-

- **Photos montrant la séance de Consultation publique à Bessengué - Akwa / Douala 1**
- **Prise de vue : Equipe du consultant, mars 2021**

BONANLOKA

PROCÈS-VERBAL DE LA SEANCE DE CONSULTATION PUBLIQUE

COMMANDITAIRE : PDVIR / PMUD

MISSION : ELABORATION DU CADRE DE GESTION ENVIRONNEMENTALE ET SOCIALE (CGES) DANS LE CADRE DE LA MISE EN ŒUVRE D'UN CORRIDOR DE « BUS RAPID TRANSIT »

Date : 02 /04/ 2021

Heure du début de la séance : 15 h

Heure de la fin de la séance : 18 h

Commune : Douala 3

Quartier : Bonanloka

Lieu : Cours de la Chefferie 3ème Dégré

Langue de travail : Français

A. DEROULEMENT DE LA SEANCE

L'an deux mil vingt et un et le vendredi 02 avril 2021 à 15 h s'est tenue sur la Cours de la chefferie de Bonanloka (Douala 3), la consultation publique des représentants des leaders d'opinions (voir liste de présence en annexe) sur la mission du CGES en objet. A l'entame de la séance, l'ordre du jour a été présenté et se présente comme suit :

- mot de bienvenu de Sa Majesté ;
- présentation du Projet et des objectifs de la séance par le représentant du Projet ;
- présentation des résultats des potentiels impacts environnementaux par le Consultant ;
- débats.

Mots de bienvenue de Sa Majesté

Dans son allocution de bienvenue, Sa Majesté Jean Jacques WEA TOUTOU a remercié les participants pour avoir répondu à leur invitation malgré leurs multiples occupations.

Il a remercié les membres de la délégation pour l'organisation de cette séance qui permettra aux populations de mieux s'imprégner des impacts potentiels du Projet de mise en œuvre d'un corridor de « Bus Rapid Transit » qui va traverser sa chefferie.

Il a pour finir invité les participants à prêter une oreille attentive aux présentations et à poser des questions d'éclaircissement et/ou de compréhension.

Présentation du Projet

En prélude à cette présentation, les membres de la délégation se sont présentés à l'assistance.

Intervenant en premier à cette étape Monsieur Joël OSSONGO et Madame TABI Ingrid a présenté le contexte et les objectifs du Projet et justifié l'importance de la présente consultation publique.

Du fait, d'une part de l'urbanisation non contrôlée et de l'insuffisance des mesures de police face à l'incivisme habitants, et d'autre part des perspectives de développement visant à améliorer sa compétitivité économique, la Ville de Douala est confrontée à l'épineux problème de présence dans les sites et emprises nécessaires à la réalisation des projets, d'occupants tant légaux qu'irrégulièrement installés. A cet égard le déplacement des

déplacement des populations est devenu une réalité inhérente à la mise en œuvre de tout projet d'infrastructures dans la Ville de Douala, qu'il s'agisse de ceux réalisés sur ressources propres, que de ceux bénéficiant de l'aide publique au développement ou même des financements privés. C'est dans ce contexte particulier que s'insère le Projet de Mobilité Urbaine Globale de Douala. Les corridors retenus sont présentés dans le tableau ci-après :

Itinéraire	Points particuliers	Longueur
Carrefour Leclerc – Carrefour Ndokoti – PK 14	Bld Ahmadou Ahidjo, Un important pôle d'échanges a Ndokoti Place de la Bessèkè Place Ahmadou Ahidjo (lieudit Douche municipale) Carrefour Cité des Palmiers Marché PK 14	12 Km
Carrefour Ndokoti – Carrefour Nelson Mandéla –Carrefour Yassa	Carrefour CCC Marché Madagascar Carrefour Nelson Mandela Marché Ndogpassi Carrefour Yassa	16,8 Km

Présentation des résultats d'enquête et des enjeux et impacts

Dans sa présentation Monsieur Guy WOKOU, Consultant a rappelé que le présent Projet de mise en œuvre d'un corridor de « Bus Rapid Transit » comme tout autre projet de développement, va créer des impacts positifs et négatifs sur la population et l'environnement durant toutes les phases de sa mise en œuvre. Il a rappelé les objectifs de la consultation ainsi que les enjeux. Le Dr WOKOU a rappelé que dans la zone du projet, les principaux enjeux environnementaux et sociaux sont résumés comme suit :

Enjeux environnementaux :

- pollution des ressources ;
- perturbation de la flore et de la faune ;
- gestion de déchets de chantier ;
- nuisances sonores.

Enjeux sociaux :

- santé publique ;
- sécurité des employés ;
- accès des ménages à l'électricité ;
- gestion des patrimoines culturels et cultuels ;
- sécurité des biens et des personnes.

Enjeux économiques :

- promotion des AGR ;
- retombées économiques locales du projet ;
- création d'emploi.

Objectifs des consultations publiques

Les consultations publiques ont pour objectifs de :

- présenter les avantages et inconvenients du Projet de mise en œuvre d'un corridor de « BUS RAPID TRANSIT » dans la ville de Douala ;
- sensibiliser les populations sur les impacts positifs et négatifs de ce projet et les mesures d'atténuation et de bonification préconisées ;
- recueillir les avis, suggestions, craintes et recommandations des populations.

Par ailleurs il a énuméré les différents aimpacts environnementaux et sociaux potentiels du Projet BRT Douala.

B. QUESTIONS ET DEBATS

1er intervenant : SM Jean Jacques WEA TOUTOU : Il a estimé qu'il ne doit pas être le premier à parler qu'il ne veut pas influer la séance et souhaite parler à la fin.

2ème intervenant : M. FANYA Samuel Chef quartier : pourquoi, il n'y a pas de projection ? En réponse le projet a expliqué que c'est parce que les études techniques ne sont pas encore achevées.

Pourquoi nos propositions ne sont pas prises en compte dans la pratique lors des travaux ? Car il y a eu plus de 100 accidents.

3ème intervenant : M. NGANGOUA Jérôme Chef bloc 11 : quelle est l'emprise du corridor à construire ?

4ème intervenant : M. TCHAMBA Albert, Chef bloc 7 : Pour lui C'est un bon projet. Ce projet n'est pas nouveau car depuis 2019 j'entends parler de ce projet. Mais comment accéder aux bus si c'est au milieu de la route.

5ème intervenant : M. YONOUEK David : Chef bloc 3 : avez-vous prévu des carrefours pour le nouveau corridor ? Oui il y aura des carrefours mais seront différents de ceux qui sont problématiques actuellement car causant beaucoup d'embouteillages et d'accidents. Il souhaite que les autres carrefours soient aménagés.

6ème intervenant : M. NANTCHOUANG Chef bloc 2 : est-ce que c'est vous qui avez commandé à ceux qui sont entrain de marquer les maisons en couleurs rouge ? A cette question c'est la négation car la CUD et ce projet n'a commandité aucun marquage.

7ème intervenant : M. NYOUE NSANGUE porte-parole de Bonanloka : Pour lui il exhorte ses paires participants à accepter le projet qui est un bon projet. Il souhaite que les représentants et le consultant soient leurs défenseurs.

8ème intervenant : BEYSSA Mouangue Gérémi : Notable pour lui qui détient un TF 7527 comment sera-t-il géré ?

9ème intervenant : Emmanuel TALLA : Chef Quartier Billongue 1 : il souhaite qu'une plateforme soit créé pour recueillir les doléances pour aller rendre compte au Maire.

10ème intervenant : TCHINGUANG Souffou Jena Marc, pour lui, il y a plusieurs autres projets qui sont en cours dans Bonanloka. Ils sont tous confus, est ce que c'est toujours le même projet ? Il souhaite que pour les prochaines fois que les projets aillent directement vers sa Majesté.

11ème intervenant : EBOUM Mbella Victor, Notable. Son intervention est relative au recadrage des idées des participants. Il souhaite que les uns et autres puissent aborder les questions relatives au projet BRT Douala.

En réponses aux différentes préoccupations des intervenants, le consultant appuyé par les représentants du Projet ont apporté une série de réponses et d'éclaircissements à la satisfaction de tous les participants.

En fin SM Jean Jacques WEA TOUTOU, a émis son avis favorable et exprime sa gratitude quant à l'initiative du projet. Pour les impacts environnementaux je pense que nous sommes habitués aux questions de pollutions. Il souhaite vraiment que le projet arrive le plus vite possible. Il souhaite qu'on l'implique activement dans le recrutement des jeunes. Pour la perturbation de la circulation, il faudra créer des déviations et prévoir des horaires de travail même pendant nuit. Il insiste également sur le fait de prioriser sur la main d'œuvre locale à compétence égale et faire bénéficier nos établissements ou société de fourniture des matières premières. Il est très satisfait et exhorte les experts et l'équipe du Projet à la prise en compte de leur recommandation.

C. Recommandations

- Créer des déviations pour contourner les points de travaux qui vont générer des embouteillages,
- Accélérer les travaux pour réduire la durée des nuisances environnementales et sociales,
- Suggérer dans d'autres projets à venir que tous les anciens carrefours soient réaménagés,
- Prendre des mesures de prévention contre tous risques environnementaux et sociaux,
- faire bénéficier nos établissements ou sociétés dans la fourniture des matières premières afin de gagner un peu d'argent ;
- Compenser directement dans les mains des PAP leurs biens affectés,
- Mettre sur pied des bureaux d'écoute permanent zone par zone pour accompagner le projet durant toutes ses phases,
- Prendre en compte toutes les préoccupations et recommandations soulevées lors de la présente consultation.

D. SYNTHESE DES POINTS SOULEVES ET DECISIONS PRISES

100 % des participants à la consultation publique ont vivement recommandé que les dispositions pratiques et participatives soient prises pour une implication active des chefferies. Ils souhaitent également une application rigoureuse des dites dispositions ainsi que le suivi-évaluation des mesures d'atténuation, de compensation et de bonification des différents impacts potentiels. Mieux, les participants ont insisté sur les mesures de contrôle et de surveillance des risques d'accidents technologiques et de travail. Ils souhaitent également leur implication effective dans l'emploi de leurs jeunes. Enfin, l'équipe du projet et le consultant ont remercié les uns et les autres pour leur collaboration et participation active.

Ont signé :

Joël Hervé Ossongo
SOCIOLOGUE

Wea Toutou
CHEF TRADITIONNEL

NJOH SOLE
NOTABLE

Dr. Guy WOKOU
Consultant Individuel

ELABORATION DU CADRE DE GESTION ENVIRONNEMENTALE ET SOCIALE DANS LE CADRE DE LA MISE EN ŒUVRE D'UN CORRIDOR DE « BUS RAPID TRANSIT » DANS LA VILLE DE DOUALA

****

LISTE DE PRESENCE A LA CONSULTATION PUBLIQUE

****

Date: 02/04/2021 Lieu: BONANLOKA

N°	Nom et Prénoms	Structure/Profession	Contacts	Emargement
1	SM. WEA TOUTOU Jean Jacq	chef de village BONANLOKA	699789776	
2	Timothée Jean M. NSANGUE	NOTABLE BONANLOKA	696496349	
3	J. Béyissa Mouangue	Notable B'Nloka	694094632	
4	Eyoum BAKALLA Georges J	Fonctionnaire	699.17.97.65	
5	VICTOR SAMUEL NELSON NYOUE NSANGUE	PORTE-PAROLE ET NOTABLE BONANLOKA	699752148	
6	EBOUM MBella Victor	NOTABLE B'NLOKA	675-16-44-66	
7	Nantchouang Longang Jean	Chauffeur	674538134	
8	Tenkam Jean	chef quartier Dibom III	699819134	
9	Paul MBOUNJA JABEA	Notable B'NLOKA	694340106	
10	NJOH SOLE Innocent	NOTABLE B'NLOKA	673075410	

Dr. Guy WOKOU
Consultant Individuel

ELABORATION DU CADRE DE GESTION ENVIRONNEMENTALE ET SOCIALE DANS LE CADRE DE LA MISE EN ŒUVRE D'UN CORRIDOR DE « BUS RAPID TRANSIT » DANS LA VILLE DE DOUALA

****

LISTE DE PRESENCE A LA CONSULTATION PUBLIQUE

****

Date: 02/04/2021 Lieu: BONANCOKA

N°	Nom et Prénoms	Structure/Profession	Contacts	Emargement
11	FAGNA Samuel	chef qtier Song-M	677794683	[signature]
12	Kuégamang claude	chef de bloc 4	676-02-12-60	Kuégés.
13	Tchamba Abel	chef Bloc 7 Song-Mahop	679437626	[signature]
14	KAMMI BERNARD	CHEF Bloc 9 Song-Mahop	677779993	[signature]
15	GAGWI Timothée	Chef du quartier Bilongue II	699631345/65346 3262	[signature]
16	Tchingang Jean-Marc	chef masseur	675148143	[signature]
17	TAGNE JONAS	NATABLE Bobongo 3	675929275	[signature]
18	Boutchuem Honoré	Chef qt Bobongo 3	677189843	[signature]
19	Monthe T. pierre	chef Bloc II Bobongo 3	675601496	[signature]
20	Nkazu Pierre	chef qt Njoh	696901268	[signature]

Dr. Guy WOKOU
Consultant Individuel

ELABORATION DU CADRE DE GESTION ENVIRONNEMENTALE ET SOCIALE DANS LE CADRE DE LA MISE EN ŒUVRE D'UN CORRIDOR DE « BUS RAPID TRANSIT » DANS LA VILLE DE DOUALA

****

LISTE DE PRESENCE A LA CONSULTATION PUBLIQUE

****

(8)

Date: 02/04/2021 Lieu: BONAN IOKA

N°	Nom et Prénoms	Structure/Profession	Contacts	Emargement
21	Emmanuel Talla	Chef de Bilongue I	677788774 697267272	
22	Fayaze Ngu Denis		652124312	
23	Zalé épse Owona Julienne	chef de bloc N° 6 rad. quartier	677627736	
24	NOUBISSI SAMUEL	chef Bloc 08 Bilongue II	675188228	
25	KENGNE Raphaël	chef Bloc 6 S. Mahop	683076450	
26	NANTchouang Emmanuel	chef bloc 2 S-Mahop	677593	
27	YONA Alphonse	chef de Blo 7/G Bilongue I	675445248	
28	DOG PHILIPPE		699-14-2654	
29	Fossi Pierre	chef Bloc 4 B.	672449415	
30	VEUVE Bougom Regine	Chef Bloc 3	653985050	

Dr. Guy WOKOU
Consultant Individuel

ELABORATION DU CADRE DE GESTION ENVIRONNEMENTALE ET SOCIALE DANS LE CADRE DE LA MISE EN ŒUVRE D'UN CORRIDOR DE « BUS RAPID TRANSIT » DANS LA VILLE DE DOUALA

****

LISTE DE PRESENCE A LA CONSULTATION PUBLIQUE

****

Date: 02/04/2021 Lieu: BONANLOKA

N°	Nom et Prénoms	Structure/Profession	Contacts	Emargement
31	Mme KUITCHETepe TCHAKoute Anne	chef de Blo 6	677760042	[signature]
32	NGAFFEU Jean	chef qtier SOBOUM	695935419	[signature]
33	TADJONANG	chef Bloc II Bongo I	677767408	[signature]
34	youmsie philippe	chef Bloc 1 Bobongo 1	699955024 677786085	[signature]
35	NFOR George	chef bloc Etre NJOM	679503745	[signature]
36	NJOKO Elias	chef Doc	675374306	[signature]
37	TCHOUTANG Robert	chef of bloc I SOMAHO	699958948	[signature]
38	NGANGOUA Jerôme	chef de Bloc 5 BoBongo II	675734558	[signature]
39	YOMENEK DAVid	Chef de Bloc 6	674594600 Dipoum III	[signature]
40	Donkou Charles	Chef de Bloc i Dipoum II		[signature]

Dr. Guy WOKOU
Consultant Individuel

ELABORATION DU CADRE DE GESTION ENVIRONNEMENTALE ET SOCIALE DANS LE CADRE DE LA MISE EN ŒUVRE D'UN CORRIDOR DE « BUS RAPID TRANSIT » DANS LA VILLE DE DOUALA

****

LISTE DE PRESENCE A LA CONSULTATION PUBLIQUE

****

5

Date: 02/04/2021 Lieu: BONANLOKA

N°	Nom et Prénoms	Structure/Profession	Contacts	Emargement
	OBEN DAVID	Chfe de Bloc 9	677493677	[signature]
	SAA LoCase	Chf de Bol 8.	676023655	[signature]
	MBILLA Sole paul	HABITANT DE BONANLOKA	659-74-01-03 Aise Sorguant	[signature]
	OSSONGO Joël Hervé	RISE/PMUD/CUD	699594059	[signature]
	MONGO TABI CALIXTE	EU/PMUD/CUD		

-

-

-

- **Photos montrant la séance de Consultation publique à Bonanloka / Douala 3**
- **Prise de vue : Equipe du consultant, avril 2021**

CAMP YABASSI

PROCÈS VERBAL DE LA SEANCE DE CONSULTATION PUBLIQUE

COMMANDITAIRE : PDVIR / PMUD

MISSION : ELABORATION DU CADRE DE GESTION ENVIRONNEMENTALE ET SOCIALE (CGES) DANS LE CADRE DE LA MISE EN ŒUVRE D'UN CORRIDOR DE « BUS RAPID TRANSIT »

Date : 30 /03/ 2021

Heure du début de la séance : 09 h

Heure de la fin de la séance : 12 h

Commune : Douala 2

Quartier : Camp Yabassi

Lieu : Salle de réunion Chefferie 3ème Dégré

Langue de travail : Français

A. DEROULEMENT DE LA SEANCE

L'an deux mil vingt et un et le mardi 30 mars 2021 s'est tenue dans la salle de réunion de la chefferie de Camp Yabassi (Douala 2), la consultation publique des représentants des leaders d'opinions (voir liste de présence en annexe) sur la mission du CGES en objet. A l'entame de la séance, l'ordre du jour a été présenté et se présente comme suit :

- mot de bienvenu de Sa Majesté ;
- présentation du Projet et des objectifs de la séance par le représentant du Projet ;
- présentation des résultats des potentiels impacts environnementaux par le Consultant ;
- débats.

Mots de bienvenue de Sa Majesté

Dans son allocution de bienvenue, Sa Majesté Jean De Dieu DIBANGO KOTTO ESSOME a remercié les participants pour avoir répondu à leur invitation malgré leurs multiples occupations.

Il a remercié les membres de la délégation pour l'organisation de cette séance qui permettra aux populations de mieux s'imprégner des impacts potentiels du Projet de mise en œuvre d'un corridor de « Bus Rapid Transit » qui va traverser sa chefferie.

Il a pour finir invité les participants à prêter une oreille attentive aux présentations et à poser des questions d'éclaircissement et/ou de compréhension.

Présentation du Projet

En prélude à cette présentation, les membres de la délégation se sont présentés à l'assistance.

Intervenant en premier à cette étape Monsieur Joël OSSONGO a présenté le contexte et les objectifs du Projet et justifié l'importance de la présente consultation publique.

Du fait, d'une part de l'urbanisation non contrôlée et de l'insuffisance des mesures de police face à l'incivisme habitants, et d'autre part des perspectives de développement visant à améliorer sa compétitivité économique, la Ville de Douala est confrontée à l'épineux problème de présence dans les sites et emprises nécessaires à la réalisation des projets, d'occupants tant légaux qu'irrégulièrement installés. A cet égard le déplacement des populations est devenu une réalité inhérente à la mise en œuvre de tout projet d'infrastructures dans la Ville de Douala, qu'il s'agisse de ceux réalisés sur ressources propres, que de ceux bénéficiant de l'aide publique

au développement ou même des financements privés. C'est dans ce contexte particulier que s'insère le Projet de Mobilité Urbaine Globale de Douala. Les corridors retenus sont présentés dans le tableau ci-après :

Itinéraire	Points particuliers	Longueur
Carrefour Leclerc – Carrefour Ndokoti – PK 14	Bld Ahmadou Ahidjo, Un important pôle d'échanges a Ndokoti Place de la Bessèkè Place Ahmadou Ahidjo (lieudit Douche municipale) Carrefour Cité des Palmiers Marché PK 14	12 Km
Carrefour Ndokoti – Carrefour Nelson Mandéla –Carrefour Yassa	Carrefour CCC Marché Madagascar Carrefour Nelson Mandela Marché Ndogpassi Carrefour Yassa	16,8 Km

Présentation des résultats d'enquête et des enjeux

Dans sa présentation Monsieur Guy WOKOU, Consultant a rappelé que le présent Projet de mise en œuvre d'un corridor de « Bus Rapid Transit » comme tout autre projet de développement, va créer des impacts positifs et négatifs sur la population et l'environnement durant toutes les phases de sa mise en œuvre. Il a rappelé les objectifs de la consultation ainsi que les enjeux. Le Dr WOKOU a rappelé que dans la zone du projet, les principaux enjeux environnementaux et sociaux sont résumés comme suit :

Enjeux environnementaux :

- pollution des ressources ;
- perturbation de la flore et de la faune ;
- gestion de déchets de chantier ;
- nuisances sonores.

Enjeux sociaux :

- santé publique ;
- sécurité des employés ;
- accès des ménages à l'électricité ;
- gestion des patrimoines culturels et cultuels ;
- sécurité des biens et des personnes.

Enjeux économiques :

- promotion des AGR ;
- retombées économiques locales du projet ;
- création d'emploi.

Objectifs des consultations publiques

Les consultations publiques ont pour objectifs de :

- présenter les avantages et inconvenients du Projet de mise en œuvre d'un corridor de « Bus Rapid Transit » dans la ville de Douala ;
- sensibiliser les populations sur les impacts positifs et négatifs de ce projet et les mesures d'atténuation et de bonification préconisées ;
- recueillir les avis, suggestions, craintes et recommandations des populations.

B. QUESTIONS ET DEBATS

1er intervenant : SM Jean De Dieu DIBANGO KOTTO ESSOME: Ce projet est vivement attendu depuis plus de cinq ans car cela nous favorisera l'accès facile du trafic. Pour les impacts environnementaux je pense que nous sommes habitués aux questions de pollutions. Il souhaite encore plus de précision sur le tronçon.

2ème intervenant : **M.** NYAMDING Pierre : Pour lui c'est un bon projet mais il veut avoir plus d'éclaircissement sur le PAR et sur l'itinéraire. Son intervention est relative aux questions sociales et le mode de compensation des biens qui seront affectés. A cette question, le consultant WOKOU a répondu en rassurant les participants sur le respect des textes juridiques nationaux ainsi que les OP de la banque mondiale.

3ème intervenant : M. MAYA Steve, son avis est favorable sur le projet, il est plus revenu sur la question de l'emprise du projet. Il veut qu'on l'intègre dans les enquêtes de recensement des biens lors du PAR et de l'EIES.

4ème intervenant : M. NYAMSI DOUME Samuel, DIKAKI NDJAMBE : pour eux le projet est excellent mais c'est le suivi qui pose souvent problème. Car la plupart de ces projets sont souvent comme une imposition de l'Etat et on vient nous casser sans notre consentement, la théorie et les engagements ne sont plus respectés sur le terrain. A cette question le Consultant a rassuré les participants en termes du bon suivi. Il a insisté sur le fait que la gestion des bus sera confiée à une structure privée où la répression sera très pointue.

5ème intervenant : M. NTONGO Samuel : existe-t-il des sites potentiels pour le recasement des PAP. Est-ce que le fond existe déjà pour le projet et les EIES et PAR ? La réponse à cette question réside dans les études spécifiques (EIES et PAR) qui seront réalisées avec l'implication des populations et chefferies. Ces études donneront plus de précisions sur les sites de recasement.

6ème intervenant : M. LOT Didier, il souhaite que les PAP soit directement payés et d'éviter les intermédiaires. En réponse à cette question, le consultant a fait comprendre que l'OP 4.12 de la Banque mondiale est claire et aucune PAP ne sera indemnisé par personne interposée.

Concernant les questions de pollutions environnementales et de lutte contre les changements climatiques tous les participants sont unanimes sur le respect des mesures qui seront contenues dans les documents cadres (CGES et CPR). Spécifiquement, sur la question des changements climatiques, les participants recommandent de faire des reboisements compensatoires et de limiter les émissions des gaz à effet de serre à travers le développement du transport en commun.
Pour la perturbation de la circulation, il faudra créer des déviations et prévoir des horaires de travail même pendant nuit. Il faudra prioriser également la main d'œuvre locale à compétence égale.
Pour les représentants du Projet, il sera utilisé deux approches : demander au chef de fournir une liste ou aux jeunes de s'inscrire directement au niveau de la coordination du Projet. Mais les participants ont recommandé le recours à la première option. Toutefois, le consultant à rappeler l'importance de veiller à l'inscription de ces jeunes au niveau du Fond National de l'Emploi (FNE).
Les représentants du Projet ont souligné l'avantage de ce projet est que c'est un projet Banque mondiale ou les questions environnementales et sociales sont très pointues.

Pour finir, les participants ont formulé les recommandations ci-après :

C. Recommandations

- Créer des déviations pour contourner les points de travaux qui vont générer des embouteillages,
- Accélérer les travaux pour réduire la durée des nuisances environnementales et sociales,
- Prendre des mesures de prévention contre tous risques environnementaux et sociaux,
- Fournir des éclaircissements lors des études spécifiques (EIES et PAR),
- Compenser directement dans les mains des PAP leurs biens affectés,
- Mettre sur pied des bureaux d'écoute permanent zone par zone pour accompagner le projet durant toutes ses phases,

– Prendre en compte toutes les préoccupations et recommandations soulevées lors de la présente consultation.

D. SYNTHESE DES POINTS SOULEVES ET DECISIONS PRISES

100 % des participants à la consultation publique ont vivement recommandé que les dispositions pratiques et participatives soient prises pour une implication active des chefferies. Ils souhaitent également une application rigoureuse des dites dispositions ainsi que le suivi-évaluation des mesures d'atténuation, de compensation et de bonification des différents impacts potentiels. Mieux, les participants ont insisté sur les mesures de contrôle et de surveillance des risques d'accidents technologiques et de travail. Ils souhaitent également leur implication effective dans l'emploi de leurs jeunes. Enfin, l'équipe du projet et le consultant ont remercié les uns et les autres pour leur collaboration et participation active.

Ont signé :

Ngamni Boudé Roger

chef de Bloc N° 7

REPUBLIQUE DU CAMEROUN
REGION DU LITTORAL
Le CHEF
DEPARTEMENT DU WOURI

Sa Majesté Dibanga
Etome Jean De Dieu
Chef Traditionnel de 3éme Degré
du Quartier Camp-Yabassi. Economiste
Chevalier du Mérite Camerounais

Joël Hervé Ossonga
SOCIOLOGUE

Dr Wokam / Consultant

Dr. Guy WOKOU
Consultant Individuel

ELABORATION DU CADRE DE GESTION ENVIRONNEMENTALE ET SOCIALE DANS LE CADRE DE LA MISE EN ŒUVRE D'UN CORRIDOR DE « BUS RAPID TRANSIT » DANS LA VILLE DE DOUALA

****

LISTE DE PRESENCE A LA CONSULTATION PUBLIQUE

****

(1)

Date: 30/03/2021 Lieu: CAMP YABASSI

N°	Nom et Prénoms	Structure/Profession	Contacts	Emargement
01	SM. DIBANGO KOTTO ESSOME JEAN-DE-DIEU	chef traditionnel de 3ème degré du CAMP-YABASSI	690960702 682762657	[signature]
02	Kemadja Edouard	chef de bloc N°2	677320726	[signature]
03	BANG DAVID	chef de Bloc N°3	674 95 99 63 694 97 12 58	[signature]
04	NYAMSI BOMBE ROGER	chef de bloc N°7	699514545 674301606	[signature]
05	ZOCK JOSEPH Marius	PCHS	654598700	[signature]
06	MAYA BANGHE LOUIS S	Commerçant-entrepreneur social	693360837	[signature]
07	Dikaki Njambé Felix	V.CHS	694541425	[signature]
08	NYAMSI DOUME Samuel	PICD	656.955049	[signature]
09	ATONGO SAMUEL JACQUES-ALAIN	COMMUNICATEUR CHRETIENNE	699 867 150	[signature]
10	BANGA François	Chef de Bloc 9	698-83-88-87	[signature]
11	SIADE ADANDA HENRI	chef de bloc 5	677352639	[signature]
12	HOLOCK ROGER	chef bloc 5	695185047	[signature]

Dr. Guy WOKOU
Consultant Individuel

ELABORATION DU CADRE DE GESTION ENVIRONNEMENTALE ET SOCIALE DANS LE CADRE DE LA MISE EN ŒUVRE D'UN CORRIDOR DE « BUS RAPID TRANSIT » DANS LA VILLE DE DOUALA

****

LISTE DE PRESENCE A LA CONSULTATION PUBLIQUE

****

(2)

Date: 30/03/2021 Lieu: CAMP YABASSI

N°	Nom et Prénoms	Structure/Profession	Contacts	Emargement
13	Bikono Bertin	chef 1	677184296	
14	BEKIMA Bruno	chef de bloc 11	697880103	
15	Zot DIDIER		694562411	
16	NYAMNDING PIERRE	C DE BLOC	699513807	
17	LEMBE KOUMKANG Daniel-A	SG Association AGIR ENSEMBLE	699.64.62.46	
18	BANGKWE Emile	Président AGIR ENSEMBLE	691902889	
19	KOUMKANG KOUMKANG JACQUES	Bloc 68	699425640	
20	NDOUMBE ERNEST		655.73.69.98	
21	SEBET Jules	Bloc	674529767	
22	ESSOME KANI		694398433	
23	OSSONGO Joël Hervé	R/ISE/PMUD/CUD	699594059	
24	WOKOU C-Guy	Consultant	659498734	

- -

- **Photos montrant la séance de Consultation publique à Mboppi - Camp Yabassi / Douala 2**
- **Prise de vue : Equipe du consultant, mars 2021**

NDOGBATI 2

PROCÈS VERBAL DE LA SEANCE DE CONSULTATION PUBLIQUE

COMMANDITAIRE : PDVIR / PMUD

MISSION : ELABORATION DU CADRE DE GESTION ENVIRONNEMENTALE ET SOCIALE (CGES) DANS LE CADRE DE LA MISE EN ŒUVRE D'UN CORRIDOR DE « BUS RAPID TRANSIT »

Date : 02/04/2021

Heure du début de la séance : 9h

Heure de la fin de la séance : 12 h

Commune : Douala 2

Village/quartier : Ndogbati 2

Lieu : Chefferie 3ème Dégré

Langue de travail : Français

A. DEROULEMENT DE LA SEANCE

L'an deux mil vingt et un et le vendredi 02 avril 2021 s'est tenue dans la salle de réunion de la chefferie du Ndogbati 2, la consultation publique des représentants des leaders d'opinions (voir liste de présence en annexe) sur la mission du CGES en objet. A l'entame de la séance, l'ordre du jour a été présenté et se présente comme suit :

- mot de bienvenu de Sa Majesté ;
- présentation du Projet et des objectifs de la séance par le représentant du Projet ;
- présentation des résultats des potentiels impacts environnementaux par le Consultant ;
- débats.

Mot de bienvenus du Chef

Dans son allocution de bienvenue, Sa Majesté HIE MALET Elias a remercié les participants pour avoir répondu à leur invitation malgré leurs multiples occupations.

Il a remercié les membres de la délégation pour l'organisation de cette séance qui permettra aux populations de mieux s'imprégner des impacts potentiels du Projet de mise en œuvre d'un corridor de « Bus Rapid Transit » qui va traverser sa chefferie.

Il a pour finir invité les participants à prêter une oreille attentive aux présentations et à poser des questions d'éclaircissement et/ou de compréhension.

Présentation du Projet

En prélude à cette présentation, les membres de la délégation se sont présentés à l'assistance.

Intervenant en premier à cette étape Monsieur Joël OSSONGO et Madame Ingrid TABI ont présenté le contexte et les objectifs du Projet et justifié l'importance de la présente consultation publique.

Du fait, d'une part de l'urbanisation non contrôlée et de l'insuffisance des mesures de police face à l'incivisme habitants, et d'autre part des perspectives de développement visant à améliorer sa compétitivité économique, la Ville de Douala est confrontée à l'épineux problème de présence dans les sites et emprises nécessaires à la réalisation des projets, d'occupants tant légaux qu'irrégulièrement installés. A cet égard le déplacement des populations est devenu une réalité inhérente à la mise en œuvre de tout projet d'infrastructures dans la Ville de Douala, qu'il s'agisse de ceux réalisés sur ressources propres, que de ceux bénéficiant de l'aide publique au développement ou même des financements privés. C'est dans ce contexte particulier que s'insère le Projet de Mobilité Urbaine Globale de Douala. Les corridors retenus sont présentés dans le tableau ci-après :

Itinéraire	Points particuliers	Longueur
Carrefour Leclerc – Carrefour Ndokoti – PK 14	Bld Ahmadou Ahidjo, Un important pôle d'échanges a Ndokoti Place de la Bessèkè Place Ahmadou Ahidjo (lieudit Douche municipale) Carrefour Cité des Palmiers Marché PK 14	12 Km
Carrefour Ndokoti – Carrefour Nelson Mandéla –Carrefour Yassa	Carrefour CCC Marché Madagascar Carrefour Nelson Mandela Marché Ndogpassi Carrefour Yassa	16,8 Km

Présentation des résultats, des impacts potentiels

Dans sa présentation Monsieur Guy WOKOU, Consultant a rappelé que le présent Projet de mise en œuvre d'un corridor de « Bus Rapid Transit » comme tout autre projet de développement, va créer des impacts positifs et négatifs sur la population et l'environnement durant toutes les phases de sa mise en œuvre. Il a rappelé les objectifs de la consultation.

En termes d'impact nous avons :

➢ **Impacts positifs :**
- recrutement de la main d'œuvre locale
- le développement de la mobilité urbaine
- accroissement des revenus
- activités génératrices des revenus

➢ **Impacts négatifs**
- pollution de l'air à travers les soulèvements de poussières, les émissions des fumées d'échappement des moteurs,
- la pollution du sol par les déchets
- les risques de déversement des huiles usagées
- le rejet des eaux usées

Objectifs des consultations publiques

Les consultations publiques ont pour objectifs de :

- présenter les avantages et inconvenients du Projet de mise en œuvre d'un corridor de « Bus Rapid Transit » dans la ville de Douala ;
- sensibiliser les populations sur les impacts positifs et négatifs de ce projet et les mesures d'atténuation et de bonification préconisées ;
- recueillir les avis, suggestions, craintes et recommandations des populations.

B. QUESTIONS ET DEBATS

1er intervenant : S.M. HIE MALET Elias: le quartier Ndogbati n'est pas un quartier à proprement parlé mais c'est un village.
Le chef dit que le projet est la bienvenue dans son territoire. Si le projet vient améliorer les conditions de vie alors ce n'est qu'appréciable.

Sur les inconvénients le plus important est de dédommager les personnes, car dans les projets précédents les gens ont été cassés sans être dédommagées.

2ème intervenant : M. BOCK François, riverain
Il affirme son scepticisme face au projet car trop de promesses non tenues. Il demande si l'équipe du projet a une estimation du délai du transport entre le rond-point des douanes et PK14.

Il recommande de penser à installer des passerelles le long du projet car le quartier a déjà trop perdu en termes d'enfants sur l'actuelle route.

Les vrais propriétaires ne sont pas cités parmi les personnes qui recevront les dédommagements lors des projets précédents.

Les conditions de dédommagement de la route en 1992 n'ont pas été du tout satisfaisantes.

3ème intervenant : M. MBOUA Joseph, chef de bloc n1
Il accueille bien l'arrivée du projet. Où va-t-on casé les petits commerçants ? Cette question elle est pertinente et le consultant a répondu que les différentes réglementations nationales et les OP de la banque mondiale seront rigoureusement appliquées. Et mieux, cette question plus approfondi dans les études spécifiques (EIES et PAR).

Par ailleurs, la réalisation du corridor ne fera pas fuir les petits commerces car ils auront toujours la possibilité de s'installer à proximité. Que les populations soient rassurés que même si les biens des gens seront affectés, en conformité avec les lois nationales et des bailleurs de fonds, ils seront dédommagés à juste hauteur de leurs avoirs affectés.

4ème intervenant : M. NDOUSSI Justin, chef de bloc 5
Il demande si la séance n'est organisée qu'à titre informel, et que quel que soit sa position le projet se réalisera.
Le consultant répond à l'intervenant en disant que la BM lorsqu'elle s'introduit dans un territoire le fait avec l'adhésion des populations au projet.

5ème intervenant : M. NKITH Réné, Notable
Demande d'éclaircissement sur le financement du projet car il constate que

Il dit détenir une note du PR qui demandait le déguerpissement de certaines personnes le long du corridor mais au moment de la réalisation du projet en 1992 certaines dispositions n'ont pas été respectées.

Le consultant a répondu que ce qui avait été fait dans le cadre des études précédentes seront prises en compte dans le présent projet.

Chaque bailleurs de fonds à ses normes et les normes de la banque mondiale sont les meilleures et les populations peuvent être rassurés que leurs intérêts sont déjà pris en compte.

Les normes de la banque mondiale sont les plus bénéfiques pour les populations donc ce qui avait été fait en 1992 n'est pas comparable à ce qui veut être fait maintenant en 2021.

6ème intervenant : M. Laurent MAKENDY
Il donne son avis favorable au projet mais recommande que les engagements pris soient respectés lors du démarrage.

7ème intervenant : M. NYEMB Jacques

Il revient toujours sur les questions de dédommagement des victimes au Cameroun qui ne sont pas bien respectées.

Le consultant a rassuré l'intervenant sur le fait que tout sera mis en œuvre pour que les personnes qui recevront les indemnisations soient les véritables propriétaires. Mieux, toutes les procédures depuis l'affichage jusqu'à l'indemnisation sera respectée.

Concernant les questions de pollutions environnementales et de lutte contre les changements climatiques tous les participants sont unanimes sur le respect des mesures qui seront contenues dans les documents cadres (CGES et CPR). Spécifiquement, sur la question des changements climatiques, les participants recommandent de faire des reboisements compensatoires et de limiter les émissions des gaz à effet de serre à travers le développement du transport en commun.
Pour la perturbation de la circulation, il faudra créer des déviations et prévoir des horaires de travail de nuit. Il faudra prioriser la main d'œuvre locale à compétence égale.

Pour les représentants du Projet, il sera utilisé deux approches : demander au chef de fournir une liste ou aux jeunes de s'inscrire directement au niveau de la coordination du Projet. Mais les participants ont recommandé le recours à la première option. Toutefois, le consultant à rappeler l'importance de veiller à l'inscription de ces jeunes au niveau du Fond National de l'Emploi (FNE).

Pour finir, les participants ont formulé les recommandations ci-après :

C. Recommandations

- Penser à installer des passerelles le long du corridor pour éviter les accidents de circulation,
- Garantir que les personnes qui vont être affectées vont effectivement recevoir leurs indemnisations,
- Créer les déviations pour contourner les points de travaux qui vont générer des embouteillages,
- Prévoir l'arrosage des voies de déviation pour réduire l'impact de la poussière,
- Accélérer les travaux pour réduire les nuisances,
- Faire recours aux EPI pour limiter les nuisances liées aux poussières et aux bruits,
- Prendre des mesures de prévention contre tous risques environnementaux et sociaux,
- Fournir des éclaircissements lors des études spécifiques (EIES et PAR),
- Prendre en compte toutes les préoccupations et recommandations soulevées lors de la présente consultation.

D. SYNTHESE DES POINTS SOULEVES ET DECISIONS PRISES

Tous les acteurs souhaitent que les dispositions pratiques et participatives soient prises. Ils souhaitent également une application rigoureuse des dites dispositions ainsi que le suivi-évaluation des mesures d'atténuation, de compensation et de bonification des différents impacts potentiels. Mieux, les participants ont insisté sur les mesures de contrôle et de surveillance des risques d'accidents technologiques et de travail qui pourraient survenir lors des travaux. Ils souhaitent également leur implication effective dans l'emploi des jeunes du quartier car la population est jeune, au chômage et désœuvrée. Enfin, l'équipe du projet et le consultant ont remercié les uns et les autres pour leur collaboration et participation active. Toute chose qui permettra une mise en œuvre effective du corridor BRT Douala et d'amorcer le développement du transport.

Ont signé :

Elias Hit Malet

Joël Hervé Ossongo
SOCIOLOGUE

Dr. Guy WOKOU
Consultant Individuel

ELABORATION DU CADRE DE GESTION ENVIRONNEMENTALE ET SOCIALE DANS LE CADRE DE LA MISE EN ŒUVRE D'UN CORRIDOR DE « BUS RAPID TRANSIT » DANS LA VILLE DE DOUALA

(1)

****

LISTE DE PRESENCE A LA CONSULTATION PUBLIQUE

****

Date: Vendredi 02/04/2021 **Lieu:** NADGBAT 2

N°	Nom et Prénoms	Structure/Profession	Contacts	Emargement
1	SM. HIE MALET Elias	Chef 3e degré Natogbati II	695928344	
2	NDOUSSI JUSTIN	CHEF DE BLOC 5	696422787	
3	NGOMDJA Edouard	Chef N°4 bloc 4	677805273	
4	BOCK François	Habitant	691007207	
5	NKith René	Notable	695463098	
6	MBOUA Joseph	Chef de Bloc N°1	697817A1	
7	BIBOUM JACQUES		697 50-95-80	
8	NYEMECK Raymond	Résidant	699306911	
9	NGOAH Jean-Marc	Notable	694-75-3876	
10	OTTO	-11-	695961071	

Dr. Guy WOKOU
Consultant Individuel

CUD - DCC

ELABORATION DU CADRE DE GESTION ENVIRONNEMENTALE ET SOCIALE DANS LE CADRE DE LA MISE EN ŒUVRE D'UN CORRIDOR DE « BUS RAPID TRANSIT » DANS LA VILLE DE DOUALA

2

Suite

****

LISTE DE PRESENCE A LA CONSULTATION PUBLIQUE

****

Date: 04/02/2021 **Lieu:** NAOGBATI 2

N°	Nom et Prénoms	Structure/Profession	Contacts	Émargement
11	NDJEM THOMAS CELESTIN		697995741	
12	NYEMB JACQUES	chef de Bloc II	697059493	
13	LAURENT MAKENDY		696968958	
14	LOGA DANIEL		698378737	
15	Wokou C. Guy	Consultant	659498734	
16	SAAH TCHOFFO Desmond	Assistant	690964832	
17	MAGLA JEAN		656470719	
18	BANJA Joseph BRUNOT	Comptable	695156829	
19	OSSONOO Joël HENG	R/ISE/PMUD/CUD	699594059	

- -

- **Photos montrant la séance de Consultation publique à Ndogbati 2 / Douala 2**
- **Prise de vue : Equipe du consultant, Avril 2021**

NDOGBATI ET NDOGSIMBI

PROCÈS-VERBAL DE LA SEANCE DE CONSULTATION PUBLIQUE

COMMANDITAIRE : PDVIR / PMUD

MISSION : ELABORATION DU CADRE DE GESTION ENVIRONNEMENTALE ET SOCIALE (CGES) DANS LE CADRE DE LA MISE EN ŒUVRE D'UN CORRIDOR DE « BUS RAPID TRANSIT »

Date : 01 /04/ 2021

Heure du début de la séance : 09 h

Heure de la fin de la séance : 12 h

Communes : Douala 3 et 5

Quartier : NDOGBATI 1 et NDOGSIMBI

Lieu : Cours de la Chefferie 3ème Dégré

Langue de travail : Français

A. DEROULEMENT DE LA SEANCE

L'an deux mil vingt et un et le jeudi 1er avril s'est tenue sur la Cours de la chefferie de **NDOGBATI 1** (Douala 3 et 5), la consultation publique des représentants des leaders d'opinions et des chefs de blocs (voir liste de présence en annexe) sur la mission du CGES en objet. A l'entame de la séance, l'ordre du jour a été présenté et se présente comme suit :

- mot de bienvenu des 2 Majestés ;
- présentation du Projet et des objectifs de la séance par le représentant du Projet ;
- présentation des résultats des potentiels impacts environnementaux par le Consultant ;
- débats.

Mots de bienvenue des Majestés

Dans leurs allocutions de bienvenue, les deux Majestés S.M EBOLLO Jippe Charles et S.M NTOKO Français ont remercié les participants pour avoir répondu à leur invitation malgré leurs multiples occupations.

Ils ont remercié les membres de la délégation pour l'organisation de cette séance qui permettra aux populations de mieux s'imprégner des impacts potentiels du Projet de mise en œuvre d'un corridor de « Bus Rapid Transit » qui va traverser sa chefferie.

Ils ont pour finir invité les participants à prêter une oreille attentive aux présentations et à poser des questions d'éclaircissement et/ou de compréhension.

Présentation du Projet

En prélude à cette présentation, les membres de la délégation se sont présentés à l'assistance.

Intervenant en premier à cette étape Monsieur Joël OSSONGO et Madame TABI Ingrid a présenté le contexte et les objectifs du Projet et justifié l'importance de la présente consultation publique.

Du fait, d'une part de l'urbanisation non contrôlée et de l'insuffisance des mesures de police face à l'incivisme habitants, et d'autre part des perspectives de développement visant à améliorer sa compétitivité économique, la Ville de Douala est confrontée à l'épineux problème de présence dans les sites et emprises nécessaires à la réalisation des projets, d'occupants tant légaux qu'irrégulièrement installés. A cet égard le déplacement des

déplacement des populations est devenu une réalité inhérente à la mise en œuvre de tout projet d'infrastructures dans la Ville de Douala, qu'il s'agisse de ceux réalisés sur ressources propres, que de ceux bénéficiant de l'aide publique au développement ou même des financements privés. C'est dans ce contexte particulier que s'insère le Projet de Mobilité Urbaine Globale de Douala. Les corridors retenus sont présentés dans le tableau ci-après :

Itinéraire	Points particuliers	Longueur
Carrefour Leclerc – Carrefour Ndokoti – PK 14	Bld Ahmadou Ahidjo, Un important pôle d'échanges a Ndokoti Place de la Bessèkè Place Ahmadou Ahidjo (lieudit Douche municipale) Carrefour Cité des Palmiers Marché PK 14	12 Km
Carrefour Ndokoti – Carrefour Nelson Mandéla –Carrefour Yassa	Carrefour CCC Marché Madagascar Carrefour Nelson Mandela Marché Ndogpassi Carrefour Yassa	16,8 Km

Présentation des résultats d'enquête et des enjeux et impacts

Dans sa présentation Monsieur Guy WOKOU, Consultant a rappelé que le présent Projet de mise en œuvre d'un corridor de « Bus Rapid Transit » comme tout autre projet de développement, va créer des impacts positifs et négatifs sur la population et l'environnement durant toutes les phases de sa mise en œuvre. Il a rappelé les objectifs de la consultation ainsi que les enjeux. Le Dr WOKOU a rappelé que dans la zone du projet, les principaux enjeux environnementaux et sociaux sont résumés comme suit :

Enjeux environnementaux :

- pollution des ressources ;
- perturbation de la flore et de la faune ;
- gestion de déchets de chantier ;
- nuisances sonores.

Enjeux sociaux :

- santé publique ;
- sécurité des employés ;
- accès des ménages à l'électricité ;
- gestion des patrimoines culturels et cultuels ;
- sécurité des biens et des personnes.

Enjeux économiques :

- promotion des AGR ;
- retombées économiques locales du projet ;
- création d'emploi.

Objectifs des consultations publiques

Les consultations publiques ont pour objectifs de :

- présenter les avantages et inconvenients du Projet de mise en œuvre d'un corridor de « BUS RAPID TRANSIT » dans la ville de Douala ;
- sensibiliser les populations sur les impacts positifs et négatifs de ce projet et les mesures d'atténuation et de bonification préconisées ;
- recueillir les avis, suggestions, craintes et recommandations des populations.

Par ailleurs il a énuméré les différents aimpacts environnementaux et sociaux potentiels du Projet BRT Douala.

B. QUESTIONS ET DEBATS

1er intervenant : SM EBOLLO Jippe Charles, Dans tout pays au monde personne ne peut refuser le développement de son pays, nous sommes très favorables. Mais pour les emplois nous sommes souvent déçus car rien n'est respecté. Il en est de même pour la seconde majesté SM NTOKO François qui estime que toute la population par sa voix est très favorable au Projet.

2ème intervenant : M. DOUBE Jacques très positif pour l'initiative. C'est le souhait de tout être. Quels sont les documents techniques du Projet ? Quelle est l'emprise du corridor à construire ?
En réponse le projet a expliqué que c'est parce que les études techniques ne sont pas encore achevées. Est-ce que c'est des lignes électriques ou les routes ordinaires. Pour M. Joël du Projet, il s'agit des routes avec toutes les spécificités techniques.

3ème intervenant : M. DOUBE Jacques Vivien. Il est très heureux d'avoir la CUD en face, il est un chauffeur. Pourquoi la CUD ne trouve pas de solutions à leurs problèmes quotidiens ?

4ème intervenant : Mme MAPOUKA. Pour elle c'est un bon projet, mais il faudra que le projet démarre vite. Elle affirme que les femmes ont un accès favorables aux soins de santé mais elles subissent beaucoup de viol. Avec les répressions du gouvernement à travers les centres des affaires sociales, on note une régression du phénomène.

5ème intervenant : Mme NGO MANGUELLE. Moi je suis une locataire, Pour elle c'est un bon projet, mais est-ce que c'est vous qui avez commandé à ceux qui sont entrain de recenser les maisons? A cette question c'est la négation car la CUD et ce projet n'a commandité aucun recensement.

6ème intervenant : M. Emmanuel FENKAM, c'est un projet excellent car cela permettra aux populations de circuler librement et de lutter contre les gaz à effet de serre.

7ème intervenant : M. MONGO NGUE Paul, ma préoccupation parait un peu particulière car ce mode de transport nécessitera des casses et des aménagements. Est-ce qu'il aura un autre couloir pour les taxis ? Pour le Consultant WOKOU le BRT ne vient pas supprimer les autres modes de transport existant déjà. Mais ce mode de transport aidera à réduire le temps de transport. Pour les impacts environnementaux, des mesures seront proposées dans le CGES mais ces mesures seront plus approfondies lors des EIES et PAR.

8ème intervenant : M. BAGAL BOGMIS Cyprien : Tout d'abord M. Cyprien apprécie à sa juste valeur le projet BRT. Le vrai problème est la clarté dans les indemnisations. Au moment venu il ne faut pas faire du favoritisme car on laisse certains biens et on casse d'autres. Il ne faut pas attendre les dernières heures avant d'informer les populations. Pour le consultant ces préoccupations sont des recommandations.

9ème intervenant : M. DJOUHOU Dénard, par rapport aux VBG, notamment les questions sexuelles, il est fréquent pendant les travaux avec les ouvriers qui influencent les filles. Que pensez-vous faire ?

En réponses aux différentes préoccupations des intervenants, le consultant appuyé par les représentants du Projet ont apporté une série de réponses et d'éclaircissements à la satisfaction de tous les participants.

En fin les deux Majestés ont émis leur avis favorable et expriment leur gratitude quant à l'initiative du projet. Pour les impacts environnementaux et sociaux ils souhaitent que le projet propose de bonnes solutions pour les réduire. Ils souhaitent vraiment que le projet arrive le plus vite possible. Ils souhaitent qu'on les mplique activement dans le recrutement des jeunes. Pour la perturbation de la circulation, il faudra créer des déviations et prévoir des horaires de travail même pendant la nuit. Ils insistent également sur le fait de prioriser la main d'œuvre locale à compétence égale et faire bénéficier les établissements ou société de fourniture des matières premières. Ils sont très satisfaits et exhortent le consultant et l'équipe du Projet à la prise en compte de leur recommandation.

Enfin, les participants ont formulé les recommandations ci-après :

C. Recommandations

- Créer des déviations pour contourner les points de travaux qui vont générer des embouteillages,
- Accélérer les travaux pour réduire la durée des nuisances environnementales et sociales,
- Prendre des mesures de prévention contre tous risques environnementaux et sociaux,
- faire bénéficier nos établissements ou sociétés dans la fourniture des matières premières afin de gagner un peu d'argent ;
- Mettre sur pied des bureaux d'écoute permanent zone par zone pour accompagner le projet durant toutes ses phases,
- Prendre en compte toutes les préoccupations et recommandations soulevées lors de la présente consultation.

D. SYNTHESE DES POINTS SOULEVES ET DECISIONS PRISES

Les participants à la consultation publique ont vivement recommandé que les dispositions pratiques et participatives soient prises pour une implication active des chefferies. Mieux, les participants ont insisté sur les mesures de contrôle et de surveillance des risques d'accidents technologiques et de travail. Ils souhaitent également leur implication effective dans l'emploi de leurs jeunes. Enfin, l'équipe du projet et le consultant ont remercié les uns et les autres pour leur collaboration et participation active.

Ont signé :

RÉPUBLIQUE DU CAMEROUN
Republic of Cameroon
Chefferie Traditionnelle de 1er Degré
CHEF DE VILLAGE

01 APR 2021

Ntoko François

S. M. Eballo Djippe Charles

Joël Hervé Ossongo
SOCIOLOGUE

Dr. Guy WOKOU
Consultant Individuel

ELABORATION DU CADRE DE GESTION ENVIRONNEMENTALE ET SOCIALE DANS LE CADRE DE LA MISE EN ŒUVRE D'UN CORRIDOR DE « BUS RAPID TRANSIT » DANS LA VILLE DE DOUALA

(1)

****

LISTE DE PRESENCE A LA CONSULTATION PUBLIQUE

****

Date: 01/04/2021 à 9H **Lieu:** NDOGSIMBI et NDOGBATI 1

N°	Nom et Prénoms	Structure/Profession	Contacts	Emargement
01	DOUMBE Jacques	NOTABLE DU VILLAGE NDOGSIMBI	699673545	
02	Ayuk Thomas	Habitant	696611423	
03	NDJON Michel (chef Bloc3)	Tuyauteur	698606221	
04	NDETU SIDJUI Jean Paul	Commerçant	681427006	
05	DJEUKOU DENARD	Commerçant	694470784	
06	EPEE Jean	Retraité	656197596	
07	BAGAL BOGMIS	Commerçant		
08	ESSame mathias MBO	Juriste	677429028	
09	BOUNBE Dipoko Jacques	Commerçant	691883362	
10	FENKAM EMMANUEL	NOTABLE NDOGSIMBI	699561654	
11	OSSONGO Joel Hervé	CSE/PMUD/CUD	699596059	

Dr. Guy WOKOU
Consultant Individuel

ELABORATION DU CADRE DE GESTION ENVIRONNEMENTALE ET SOCIALE DANS LE CADRE DE LA MISE EN ŒUVRE D'UN CORRIDOR DE « BUS RAPID TRANSIT » DANS LA VILLE DE DOUALA

****

LISTE DE PRESENCE A LA CONSULTATION PUBLIQUE

****

Date: 01/04/2021 à 9H Lieu: NDOGBATI 1 et NDOGSIMBI

N°	Nom et Prénoms	Structure/Profession	Contacts	Emargement
01	NTOKO FRANÇOIS	CHEF du VILLAGE NDOGBATI	69465275 1	
02	EBOLLO DJIPPE RICHARLES	CHEF du VILLAGE NDOGSIMBI	696094018	
03	MONGO NGUE Paul	Chef de Bloc NDOGBATI I	69980324	
04	MBOCK épse MABOUKA Georgette	Habitant NDOGBATI I	69678305	
05	PECK NTYEMB THOMAS	CHEF DE BLOC II NDOGBATI	697595676	
06	FENKAM EMMANUEL	NOTABLE NDOGIMBI	699561654	
07	DOOMBE Dipoko Jacques	Commerçant	69188 3362	
08	Essame Mathias Mbo	Juriste	677429028	
09	EPEE JEAN	ELITE	656197390	
10	NDETU SIDJUI Jean Paul	Commerçant	681427006	
11	WOKOU C. Guy	Consultant	659498734	

- -

- **Photos montrant la séance de Consultation publique à Ndogsimbi et Ndogbati 2 / Douala 5 et 3**
- **Prise de vue : Equipe du consultant, Avril 2021**

NGODI BAKOKO

PROCÈS VERBAL DE LA SEANCE DE CONSULTATION PUBLIQUE

COMMANDITAIRE : PDVIR / PMUD

MISSION : ELABORATION DU CADRE DE GESTION ENVIRONNEMENTALE ET SOCIALE (CGES) DANS LE CADRE DE LA MISE EN ŒUVRE D'UN CORRIDOR DE « BUS RAPID TRANSIT »

Date : 31 /03/ 2021

Heure du début de la séance : 12 h

Heure de la fin de la séance : 15 h

Commune : Douala 3

Quartier/Village : Ngodi-Bakoko

Lieu : Salle de réunion Chefferie 3ème Dégré

Langue de travail : Français

A. DEROULEMENT DE LA SEANCE

L'an deux mil vingt et un et le mercredi 31 mars 2021 s'est tenue dans l'école de SM de Ngodi-Bakoko, la consultation publique des représentants des leaders d'opinions (voir liste de présence en annexe) sur la mission du CGES en objet. A l'entame de la séance, l'ordre du jour a été présenté et se présente comme suit :

- mot de bienvenu de Sa Majesté ;
- présentation du Projet et des objectifs de la séance par le représentant du Projet ;
- présentation des résultats des potentiels impacts environnementaux par le Consultant ;
- débats.

Mots de bienvenue de Sa Majesté

Dans son allocution de bienvenue, Sa Majesté KOLOTO EBAHA Zacharie a remercié les participants pour avoir répondu massivement à leur invitation malgré leurs multiples occupations.

Il a remercié les membres de la délégation pour l'organisation de cette séance qui permettra aux populations de mieux s'imprégner des impacts potentiels du Projet de mise en œuvre d'un corridor de « Bus Rapid Transit » qui va traverser sa chefferie.

Il a pour finir invité les participants à prêter une oreille attentive aux présentations et à poser des questions d'éclaircissement et/ou de compréhension.

Présentation du Projet

En prélude à cette présentation, les membres de la délégation se sont présentés à l'assistance. Intervenant en premier à cette étape Madame TABI et Mr OSSONGO ont présenté le contexte et les objectifs du Projet et justifié l'importance de la présente consultation publique. Du fait, d'une part de l'urbanisation non contrôlée et de l'insuffisance des mesures de police face à l'incivisme habitants, et d'autre part des perspectives de développement visant à améliorer sa compétitivité économique, la Ville de Douala est confrontée à l'épineux problème de présence dans les sites et emprises nécessaires à la réalisation des projets, d'occupants tant légaux qu'irrégulièrement installés. A cet égard le déplacement des populations est devenu une réalité inhérente à la mise en œuvre de tout projet d'infrastructures dans la Ville de Douala, qu'il s'agisse de ceux réalisés sur ressources propres, que de ceux bénéficiant de l'aide publique au développement ou même des financements

privés. C'est dans ce contexte particulier que s'insère le Projet de Mobilité Urbaine Globale de Douala. Les corridors retenus sont présentés dans le tableau ci-après :

Itinéraire	Points particuliers	Longueur
Carrefour Leclerc – Carrefour Ndokoti – PK 14	Bld Ahmadou Ahidjo, Un important pôle d'échanges a Ndokoti Place de la Bessèkè Place Ahmadou Ahidjo (lieudit Douche municipale) Carrefour Cité des Palmiers pour finir au Marché PK 14	12 Km
Carrefour Ndokoti – Carrefour Nelson Mandéla –Carrefour Yassa	Carrefour CCC Marché Madagascar Carrefour Nelson Mandela Marché Ndogpassi pour finir au Carrefour Yassa	16,8 Km

Présentation des résultats d'enquête et des enjeux

Dans sa présentation Monsieur Guy WOKOU, Consultant a rappelé que le présent Projet de mise en œuvre d'un corridor de « Bus Rapid Transit » comme tout autre projet de développement, va créer des impacts positifs et négatifs sur la population et l'environnement durant toutes les phases de sa mise en œuvre. Il a rappelé les objectifs de la consultation ainsi que les enjeux. Le Dr WOKOU a rappelé que dans la zone du projet, les principaux enjeux environnementaux et sociaux sont résumés comme suit :

Enjeux environnementaux :

- pollution des ressources ;
- perturbation de la flore et de la faune ;
- pollution du sol par déversement des déchets de chantier ;
- nuisances sonores.

Enjeux sociaux :

- santé publique ;
- sécurité des employés ;
- accès des ménages à l'électricité ;
- gestion des patrimoines culturels et cultuels ;
- sécurité des biens et des personnes.

Enjeux économiques :

- promotion des AGR ;
- retombées économiques locales du projet pour la collectivité ;
- création d'emplois,
- facilité de mobilité et à moindre coût.
- Fluidité du trafic

Objectifs des consultations publiques

Les consultations publiques ont pour objectifs de :

- présenter les avantages et inconvenients du Projet de mise en œuvre d'un corridor de « Bus Rapid Transit » dans la ville de Douala ;
- sensibiliser les populations sur les impacts positifs et négatifs de ce projet et les mesures d'atténuation et de bonification préconisées ;
- recueillir les avis, suggestions, craintes et recommandations des populations.

B. QUESTIONS ET DEBATS

1er intervenant : S.M. KOLOTO EBAHA, Chef du village Ngodi-Bakoko :. Le chef accueille favorablement le projet car il estime que cela va réduire les risques d'embouteillage que les populations subissent quotidiennement.

Quels sont les services offerts par le projet pour l'emploi ? Le consultant et le projet ont répondu que pour l'emploi des jeunes, le chef devra tenir une liste des jeunes volontaires pour l'emploi dans le cadre du projet et il faudra également que ceux-ci s'inscrivent au Fonds National de l'Emploi.

Sur les effets des pollutions, le chef souhaite que le service environnemental et les acteurs au niveau de la CUD soient très actifs. Qu'est qui sera mis en œuvre pour accompagner les populations face aux diverses pollutions que vont subir les populations ? Il y aura une EIES qui prescrira les mesures d'atténuation des impacts. Le consultant Dr WOKOU a précisé que L'EIES donnera lieu à un PGES qui traitera de manière détaillé de ces questions. Tous les impacts potentiels feront l'objet de mesures qui seront prises en compte dans ce document.

Comment seront traités les déchets ? Pendant et après le projet les déchets seront traités comme cela se fait actuellement pour les déchets de la ville ont répondu les représentants de la CUD. Est-ce qu'il y aura des services d'appui au concessionnaire actuel ?

Y a-t-il des formations des jeunes ? Les déchets ménagers continueront à être traités conformément au mode de traitement des déchets de la ville ? Les personnes ne disposant pas de titre de foncier vont-ils subir l'arrivée du développement ? À cette question des éclaircissements et réponses ont été fournies par les représentants du projet et le consultant.

2ème intervenant : EBOUMBOU Jean-Claude, il s'en tient à ce que son chef a dit et est entièrement d'accord sur le principe

3ème intervenant : NGUE Emmanuel, Chef de bloc : Il accueille favorablement le projet. Pour lui, un accent doit être mis sur la bonne gestion des problèmes de recasement, les mesures d'accompagnement ne suivent pas quand il y a des cas de recasement. Il a été répondu à cette inquiétude que Le Gouvernement et les Bailleurs de Fonds prévoient désormais que tous les documents légaux d'indemnisation des populations soient disponibles avant le démarrage des travaux.
Qu'est ce qui est prévu pour le déplacement des piétons ? Car sur les voies actuuelle les piétons ne disposent pas de voies de déplacement. Il a été répondu par Madame TABI que le projet ne concerne que les lignes de bus mais les aménagements des autres modes de transport sont pris en compte dans le document de mobilité urbaine soutenable de la ville de Douala.

Est-ce qu'il y a aussi des aménagements prévus pour les routes secondaires ? Les aménagements des voies secondaires sont également pris en compte dans le Document de mobilité urbaine soutenable de la ville de Douala. Mais pour le moment, il y a des priorités pour la banque mondiale d'où le BRT d'abord.
Quel sera le coût de transport ? Un appel d'offre sera lancé pour le recrutement d'un opérateur privé, et la CUD s'efforcera de choisir l'opérateur offrant la meilleure proposition pour les populations.
Concernant les VBG, La femme peut-elle hériter des biens mais elle n'hérite pas des titres honorifiques et traditionnels. Concernant les violences sexuelles, cela reste réprimé par la loi

Concernant l'éducation, est-ce que les femmes et les garçons ont les mêmes droits au niveau de l'accès à l'éducation ? S.M. affirme que chaque enfant a droit à l'éducation. Dans ce sens, le chef a ouvert un établissement scolaire dont il prend déjà en charge 50 % de la scolarité surtout pour les parents natifs démunis.

Concernant les questions de pollutions environnementales et de lutte contre les changements climatiques tous les participants ont opté sur le respect des mesures qui seront contenues dans les documents cadres (CGES et CPR). Spécifiquement, sur la question des changements climatiques, les participants recommandent de faire des reboisements compensatoires et de limiter les émissions des gaz à effet de serre à travers le développement du transport en commun.

Pour finir, les participants ont formulé les recommandations ci-après :

C. Recommandations

- Prévoir des mesures pour accompagner les riverains qui vont subir les pollutions atmosphériques pendant les travaux du projet,
- Respecter les délais d'annonce (au moins 1 mois avant) des consultations publiques prescrites par la réglementation pour donner suffisamment de temps aux chefs des CTD pour sensibiliser leurs populations,
- Créer des déviations pour contourner les points de travaux qui vont générer des embouteillages,
- Accélérer les travaux pour réduire la durée des nuisances environnementales et sociales,
- Prendre des mesures de prévention contre tous risques environnementaux et sociaux,
- Mettre sur pied un bureau d'écoute permanent au niveau de la chefferie pour accompagner le projet durant toutes ses phases,
- Prendre en compte toutes les préoccupations et recommandations soulevées lors de la présente consultation

D. SYNTHESE DES POINTS SOULEVES ET DECISIONS PRISES

Tous les participants ont émis un avis favorable au projet du corridor BRT Douala. Ils souhaitent une application rigoureuse des dites dispositions ainsi que le suivi-évaluation des mesures. Mieux, les participants ont insisté sur les cahiers de charge qui ne sont rien d'autres que les PGES. Ils souhaitent également leur implication effective dans l'emploi de leurs jeunes. Enfin, l'équipe du projet et le consultant ont remercié les uns et les autres pour leur collaboration et participation active.

Ont signé :

Dikongo

Eboumbou Jean-Claude

CHEFFERIE TRADITIONNELLE DE NGODI-BAKOKO CANTON BP: DLA BASSA LE CHEF

Sa Majeste Kolata E. Zacharie

Ar Wokon

OSSONGO Joël Hervé

TCHAGOUE Norbert

Ingrid TABI
EU/PHUD/CUD

Dr. Guy WOKOU
Consultant Individuel

ELABORATION DU CADRE DE GESTION ENVIRONNEMENTALE ET SOCIALE DANS LE CADRE DE LA MISE EN ŒUVRE D'UN CORRIDOR DE « BUS RAPID TRANSIT » DANS LA VILLE DE DOUALA

****

LISTE DE PRESENCE A LA CONSULTATION PUBLIQUE

****

(1)

Date: 31/03/2021 Lieu: Chefferie Ngodi-Bakoko

N°	Nom et Prénoms	Structure/Profession	Contacts	Emargement
01	Kohoto Ebapa Zacharie	Chef traditionnel du village Ngodi Bakoko	690686512	[signature]
02	EBOUMBOU JEAN-CLAUDE	NOTABLE	657863853	[signature]
03	DIKONGUE SONE ALFRED	NOTABLE	677528313	[signature]
04	BANACK PAUL	ELITE	699.32.63.18	[signature]
05	NGUE MESACK EMMANUEL	chef de bloc	655189712	[signature]
06	Honoré Forché Mbakebo	ELITE	698354470	[signature]
07	NYAMG Jean Gaston leparadise	CDQ Yambong III	699956740	[signature]
08	Mme Koloto PATRICIA	FONDATRICE	694.42.92.70	[signature]
09	OSSONGO Joël Hervé	TSE/PMU/CUD	699594059	[signature]
10	MOUGO TABI CALIXTE.	PMUD/CUD	690052624	[signature]

MAPEA

Dr. Guy WOKOU
Consultant Individuel

ELABORATION DU CADRE DE GESTION ENVIRONNEMENTALE ET SOCIALE DANS LE CADRE DE LA MISE EN ŒUVRE D'UN CORRIDOR DE « BUS RAPID TRANSIT » DANS LA VILLE DE DOUALA

****

LISTE DE PRESENCE A LA CONSULTATION PUBLIQUE

****

Date: 31/03/2021 Lieu: Chefferie Ngodi-Bakoko (2)

N°	Nom et Prénoms	Structure/Profession	Contacts	Emargement
11	TCHAGOUE W. Marleau Patty	ESE/PMUD/CUD	696601356	
12	WOKOU C. Guy	Consultant	699498734	

- -

- **Photos montrant la séance de Consultation publique à Ngodi-Bakoko / Douala 3**
- **Prise de vue : Equipe du consultant, mars 2021**

SOBIKAGO 1 PK 9

PROCÈS VERBAL DE LA SEANCE DE CONSULTATION PUBLIQUE

COMMANDITAIRE : PDVIR / PMUD

MISSION : ELABORATION DU CADRE DE GESTION ENVIRONNEMENTALE ET SOCIALE (CGES) DANS LE CADRE DE LA MISE EN ŒUVRE D'UN CORRIDOR DE « BUS RAPID TRANSIT »

Date : 30 /03/ 2021

Heure du début de la séance : 15 h

Heure de la fin de la séance : 18 h

Commune : Douala 3

Quartier : SOBIKAGO 1 PK 9

Lieu : Salle de réunion Chefferie 3ème Dégré

Langue de travail : Français

A. DEROULEMENT DE LA SEANCE

L'an deux mil vingt et un et le mardi 30 mars 2021 s'est tenue dans la salle de réunion de la chefferie de SOBIKAGO 1 PK 9 (Douala 3), la consultation publique des représentants des leaders d'opinions (voir liste de présence en annexe) sur la mission du CGES en objet. A l'entame de la séance, l'ordre du jour a été présenté et se présente comme suit :

- mot de bienvenu de Sa Majesté ;
- présentation du Projet et des objectifs de la séance par le représentant du Projet ;
- présentation des résultats des potentiels impacts environnementaux par le Consultant ;
- débats.

Mots de bienvenue de Sa Majesté

Dans son allocution de bienvenue, Sa Majesté Zachée BIYAMBAN a remercié les participants pour avoir répondu massivement à leur invitation malgré leurs multiples occupations.

Il a remercié les membres de la délégation pour l'organisation de cette séance qui permettra aux populations de mieux s'imprégner des impacts potentiels du Projet de mise en œuvre d'un corridor de « Bus Rapid Transit » qui va traverser sa chefferie.

Il a pour finir invité les participants à prêter une oreille attentive aux présentations et à poser des questions d'éclaircissement et/ou de compréhension.

Présentation du Projet

En prélude à cette présentation, les membres de la délégation se sont présentés à l'assistance.

Intervenant en premier à cette étape Monsieur Joël OSSONGO a présenté le contexte et les objectifs du Projet et justifié l'importance de la présente consultation publique.

Du fait, d'une part de l'urbanisation non contrôlée et de l'insuffisance des mesures de police face à l'incivisme habitants, et d'autre part des perspectives de développement visant à améliorer sa compétitivité économique, la Ville de Douala est confrontée à l'épineux problème de présence dans les sites et emprises nécessaires à la réalisation des projets, d'occupants tant légaux qu'irrégulièrement installés. A cet égard le déplacement des populations est devenu une réalité inhérente à la mise en œuvre de tout projet d'infrastructures dans la Ville de Douala, qu'il s'agisse de ceux réalisés sur ressources propres, que de ceux bénéficiant de l'aide publique

au développement ou même des financements privés. C'est dans ce contexte particulier que s'insère le Projet de Mobilité Urbaine Globale de Douala. Les corridors retenus sont présentés dans le tableau ci-après :

Itinéraire	Points particuliers	Longueur
Carrefour Leclerc – Carrefour Ndokoti – PK 14	Bld Ahmadou Ahidjo, Un important pôle d'échanges a Ndokoti Place de la Bessèkè Place Ahmadou Ahidjo (lieudit Douche municipale) Carrefour Cité des Palmiers Marché PK 14	12 Km
Carrefour Ndokoti – Carrefour Nelson Mandéla –Carrefour Yassa	Carrefour CCC Marché Madagascar Carrefour Nelson Mandela Marché Ndogpassi Carrefour Yassa	16,8 Km

Présentation des résultats d'enquête et des enjeux

Dans sa présentation Monsieur Guy WOKOU, Consultant a rappelé que le présent Projet de mise en œuvre d'un corridor de « Bus Rapid Transit » comme tout autre projet de développement, va créer des impacts positifs et négatifs sur la population et l'environnement durant toutes les phases de sa mise en œuvre. Il a rappelé les objectifs de la consultation ainsi que les enjeux. Le Dr WOKOU a rappelé que dans la zone du projet, les principaux enjeux environnementaux et sociaux sont résumés comme suit :

Enjeux environnementaux :

- pollution des ressources ;
- perturbation de la flore et de la faune ;
- gestion de déchets de chantier ;
- nuisances sonores.

Enjeux sociaux :

- santé publique ;
- sécurité des employés ;
- accès des ménages à l'électricité ;
- gestion des patrimoines culturels et cultuels ;
- sécurité des biens et des personnes.

Enjeux économiques :

- promotion des AGR ;
- retombées économiques locales du projet ;
- création d'emploi.

Objectifs des consultations publiques

Les consultations publiques ont pour objectifs de :

- présenter les avantages et inconvenients du Projet de mise en œuvre d'un corridor de « Bus Rapid Transit » dans la ville de Douala ;
- sensibiliser les populations sur les impacts positifs et négatifs de ce projet et les mesures d'atténuation et de bonification préconisées ;
- recueillir les avis, suggestions, craintes et recommandations des populations.

B. QUESTIONS ET DEBATS

1er intervenant : SM Zachée BIYAMBAN: Ce projet est vivement attendu depuis plus de cinq ans car cela nous favorisera l'accès facile du trafic. Pour les enjeux et impacts environnementaux et sociaux, le chef invite le les acteurs du projet à respecter les mesures qui seront identifiés. Il souhaite encore plus de précision sur le tronçon. Il en est de même pour M. MBAKOP BISSAI Simon qui voudrait avoir plus de précision sur l'itinéraire. Pour le chef il souhaite qu'on l'implique activement afin qu'il favorise le recrutement de ces jeunes. La question des VBG préoccupe plus le Chef qui condamne l'attitude de nos jeunes qui courent les femmes des vieux. De même, les travailleurs après avoir gagné de l'argent influencent nos jeunes filles.

2ème intervenant : **M.** AMOUGOU ONDOUA : Pour lui c'est un bon projet mais il veut avoir plus d'éclaircissement sur le PAR et sur l'itinéraire. Son intervention est relative aux questions sociales et le mode de compensation des biens qui seront affectés. A cette question, le consultant WOKOU a répondu en rassurant les participants sur le respect des textes juridiques nationaux ainsi que les OP de la banque mondiale.

3ème intervenant : M. OLOUGA Désiré, son avis est favorable sur le projet, il est plus revenu sur la question de l'emprise du projet. Il veut qu'on l'intègre dans les enquêtes de recensement des biens lors du PAR et de l'EIES. Est-ce que nos jeunes seront impliqués dans ce projet ? Est-ce que les autorités sont informées ?

4ème intervenant : M. NOUMA Alain : Pour lui, le projet est excellent mais c'est le suivi qui pose souvent problème. Les populations sont plus frustrées. Car la plupart de ces projets sont souvent comme une imposition de l'Etat et on vient nous casser sans notre consentement, la théorie et les engagements ne sont plus respectés sur le terrain. Il souhaite que chacun des participants soient des informateurs de ceux qui ne sont pas présents.

5ème intervenant : Mme MEFA Madeleine, Secrétaire de la chefferie : est-ce que nos jeunes pourraient être embauchés ? La réponse à cette question est affirmative car les chefs vont fournir des listes de jeunes qui seront pris en compte. Les terrains de donation seront-ils indemnisés ? A cette question le consultant a précisé que la loi nationale et l'OP 4.12 seront rigoureusement analysées pour en tirer une conclusion au profit des PAP.

6ème intervenant : Mme NNOUNIKOYO Thérèse, Animatrice sociale, présidente du conseil de la jeunesse : elle souhaite que la jeunesse soit recrutée lors des travaux. Il en est de même pour ceux qui ont des PME

7ème intervenant : M. BAKONDOK Paul, pas de titre foncier pas d'indemnisation selon la loi camerounaise ? Quel est notre sort ? A cette question il ne faut pas oublier que la loi nationale et l'OP 4.12 seront rigoureusement analysées. Donc rien n'est figé. Car ici il s'agit d'un projet Banque mondiale.

8ème intervenant : M. NKOOGA Gustave, il souhaite vivement que le projet démarre le plutôt que possible. Il souhaite que les handicapés soient pris en compte dans le recrutement des jeunes et aussi dans l'accès aux bus. En réponse, le consultant a précisé que l'accès dans les bus sera favorisé par des rampes d'accès faciles

Concernant les questions de pollutions environnementales et de lutte contre les changements climatiques tous les participants sont unanimes sur le respect des mesures qui seront contenues dans les documents cadres (CGES et CPR). Spécifiquement, sur la question des changements climatiques, les participants recommandent de faire des reboisements compensatoires et de limiter les émissions des gaz à effet de serre à travers le développement du transport en commun.

Pour finir, les participants ont formulé les recommandations ci-après :

C. Recommandations

- Créer des déviations pour contourner les points de travaux qui vont générer des embouteillages,
- Accélérer les travaux pour réduire la durée des nuisances environnementales et sociales,
- Prendre des mesures de prévention contre tous risques environnementaux et sociaux,
- Fournir des éclaircissements lors des études spécifiques (EIES et PAR),
- Compenser directement dans les mains des PAP leurs biens affectés,

- Mettre sur pied des bureaux d'écoute permanent zone par zone pour accompagner le projet durant toutes ses phases,
- Prendre en compte toutes les préoccupations et recommandations soulevées lors de la présente consultation.

D. SYNTHESE DES POINTS SOULEVES ET DECISIONS PRISES

Tous les participants ont émis un avis favorable au projet de corridor BRT Douala. 100 % des participants à la consultation publique ont vivement recommandé que les dispositions pratiques et participatives soient prises pour une implication active des chefferies. Ils souhaitent également une application rigoureuse des dites dispositions ainsi que le suivi-évaluation des mesures d'atténuation, de compensation et de bonification des différents impacts potentiels. Mieux, les participants ont insisté sur les mesures de contrôle et de surveillance des risques d'accidents technologiques et de travail. Ils souhaitent également leur implication effective dans l'emploi de leurs jeunes. Enfin, l'équipe du projet et le consultant ont remercié les uns et les autres pour leur collaboration et participation active.

Ont signé :

Defa Madeleine
SG PK9

RÉPUBLIQUE DU CAMEROUN
ARRONDISSEMENT DE DOUALA
CHEFFERIE DE 3e DEGRE SOBIKAGO I
PK 9 BASSA
DEPARTEMENT DU WOURI
REGION DU LITTORAL
Majalé Lach Biyamban
Chef de 3e Degré SOBIKAGO I PK9
BASSA - WOURI

NOUMA ALAIN ARMAND

Bakandek Paul

Joël Hervé Ossonan
SOCIO

Dr WOKOU Guy

Dr. Guy WOKOU
Consultant Individuel

ELABORATION DU CADRE DE GESTION ENVIRONNEMENTALE ET SOCIALE DANS LE CADRE DE LA MISE EN ŒUVRE D'UN CORRIDOR DE « BUS RAPID TRANSIT » DANS LA VILLE DE DOUALA

****

LISTE DE PRESENCE A LA CONSULTATION PUBLIQUE

****

Date: 30/03/2021 Lieu: SODIKAGO 1 PK9

N°	Nom et Prénoms	Structure/Profession	Contacts	Emargement
01	Biyamban Zacharie	Chef quartier	69983765 2	
02	NONGA Jean-Claude	Notable	697068663	
03	MAHENDJUNIOR Gils	CodeSOB2 - PK10	696043091	
04	ONDOUA AMOUGOU	CONSEILLER MUNICIPAL	690 65-79-34	
05	TIAKO MARIE THERESE	MENAGERE	670 03-05 62	
06	KOOGA Gustave	Conciliateur	699865315	
07	BAKONDOK Paul	chef de Bloc N°1 Bloc Kondi PK8 and	699 71 09 55	
08	Mme Veuve NYOG Annette Marie	chef Bloc C D PK 9 SOBIBACA	699 80 52 18	
09	NGAE Felix	NOTABLE	699951325	
10	TCHINDA ABÉA-NEGO		657483738	

Dr. Guy WOKOU
Consultant Individuel

ELABORATION DU CADRE DE GESTION ENVIRONNEMENTALE ET SOCIALE DANS LE CADRE DE LA MISE EN ŒUVRE D'UN CORRIDOR DE « BUS RAPID TRANSIT » DANS LA VILLE DE DOUALA

(2)

****

LISTE DE PRESENCE A LA CONSULTATION PUBLIQUE

****

Date: 30/03/2021 Lieu: SOBI KAGO 1 PK 9

N°	Nom et Prénoms	Structure/Profession	Contacts	Emargement
11	BATET Jeannette	Notable	699606753	
11	NJONG Fils ESTIENNE	Promoteur	tel 658197898	
12	Tchenko Jean-Bernard	Habitant PK9	67772352	
13	NNDUNI KOYO PATOU Therese	presidente CNJC/DLA3	694437757	
14	ELOUGA BATOUM DESIRE	ing ENVIRONNEMENT	697970187	
15	MBAKOP BISSAI SIMON D'AQUIN	Ing GEII V. Président AJEKOVAL	694713350	BSS
16	NJIKI PIERRE	regisseur des Marchés PK8-14	699859996	
17	MASSOUESSI DAVID	Habitant du quartier	695-59-09-98	
18	Mme YEBGA née NGO BAHEBEG	Assistant	670041465	
19	GABriel Tchinda	CHEF de bloc B	655630057	

Dr. Guy WOKOU
Consultant Individuel

ELABORATION DU CADRE DE GESTION ENVIRONNEMENTALE ET SOCIALE DANS LE CADRE DE LA MISE EN ŒUVRE D'UN CORRIDOR DE « BUS RAPID TRANSIT » DANS LA VILLE DE DOUALA

(3)

****

LISTE DE PRESENCE A LA CONSULTATION PUBLIQUE

****

Date: 30/03/2021 Lieu: SOBI KAGO 1 PK 9

N°	Nom et Prénoms	Structure/Profession	Contacts	Emargement
20	NOUMA ALAIN ARMAND	NOTABLE CANIMATEUR SOCIAL	696870771	
21	Hoja Madeleine	Secrétaire Générale Chefferie PK9	699152520	
22	Biyamban Zacharie	chef. quartier Sobi Kago PK 9	699837652 / 665382070	
23	WOKOU C. Guy	Consultant	659 49 87 84	
24	OSSONGO Joël Hervé	R/ISE/PMUD/CUD	699596039	

-
-
-

- **Photos montrant la séance de Consultation publique à Sobikago - PK9 / Douala 3**
- **Prise de vue : Equipe du consultant, mars 2021**

SOBIKAGO 1 PK 9 ASSOCIATION DES FEMMES

PROCÈS VERBAL DE LA SEANCE DE CONSULTATION PUBLIQUE

COMMANDITAIRE : PDVIR / PMUD

MISSION : ELABORATION DU CADRE DE GESTION ENVIRONNEMENTALE ET SOCIALE (CGES) DANS LE CADRE DE LA MISE EN ŒUVRE D'UN CORRIDOR DE « BUS RAPID TRANSIT »

Date : 01 /04/ 2021

Heure du début de la séance : 12 h

Heure de la fin de la séance : 15 h

Commune : Douala 3

Quartier : SOBIKAGO 1 PK 9

Lieu : Salle de réunion Chefferie 3ème Dégré

Langue de travail : Français

A. DEROULEMENT DE LA SEANCE

L'an deux mil vingt et un et le jeudi 01 avril s'est tenue dans la salle de réunion de la chefferie de SOBIKAGO 1 PK 9 (Douala 3), la consultation publique avec les associations des femmes (voir liste de présence en annexe) sur la mission du CGES en objet. A l'entame de la séance, l'ordre du jour a été présenté et se présente comme suit :

- mot de bienvenu de la présidente des femmes ;
- présentation du Projet et des objectifs de la séance par le représentant du Projet ;
- exposé sur les violences basées sur le genre ;
- débats.

Mots de bienvenue de la Présidente de l'ASFEMBE

Dans son allocution de bienvenue, la présidente de l'Association des femmes du Bloc E et Environs (ASFEMBE) Madame Madeleine MEFA a remercié toutes les femmes pour avoir répondu massivement à leur invitation malgré leurs multiples occupations.

Elle a remercié les membres de la délégation pour l'organisation de cette séance qui permettra aux populations de mieux s'imprégner des impacts potentiels du Projet de mise en œuvre d'un corridor de « Bus Rapid Transit » qui va traverser sa chefferie.

Présentation du Projet

Intervenant en premier à cette étape Monsieur Joël OSSONGO a présenté le contexte et les objectifs du Projet et justifié l'importance de la présente consultation publique.

Du fait, d'une part de l'urbanisation non contrôlée et de l'insuffisance des mesures de police face à l'incivisme habitants, et d'autre part des perspectives de développement visant à améliorer sa compétitivité économique, la Ville de Douala est confrontée à l'épineux problème de présence dans les sites et emprises nécessaires à la réalisation des projets, d'occupants tant légaux qu'irrégulièrement installés. A cet égard le déplacement des populations est devenu une réalité inhérente à la mise en œuvre de tout projet d'infrastructures dans la Ville de Douala, qu'il s'agisse de ceux réalisés sur ressources propres, que de ceux bénéficiant de l'aide publique au développement ou même des financements privés. C'est dans ce contexte particulier que s'insère le Projet de Mobilité Urbaine soutenable de Douala. Les corridors retenus sont présentés dans le tableau ci-après :

Itinéraire	Points particuliers	Longueur
Carrefour Leclerc – Carrefour Ndokoti – PK 14	Bld Ahmadou Ahidjo, Un important pôle d'échanges a Ndokoti Place de la Bessèkè Place Ahmadou Ahidjo (lieudit Douche municipale) Carrefour Cité des Palmiers Marché PK 14	12 Km
Carrefour Ndokoti – Carrefour Nelson Mandéla –Carrefour Yassa	Carrefour CCC Marché Madagascar Carrefour Nelson Mandela Marché Ndogpassi Carrefour Yassa	16,8 Km

Présentation des résultats d'enquête et des enjeux

Dans sa présentation Monsieur Guy WOKOU, Consultant a rappelé que le présent Projet de mise en œuvre d'un corridor de « Bus Rapid Transit » comme tout autre projet de développement, va créer des impacts positifs et négatifs sur la population et l'environnement durant toutes les phases de sa mise en œuvre. Il a rappelé les objectifs de la consultation ainsi que les enjeux.Le Dr WOKOU a rappelé que dans la zone du projet, les principaux enjeux environnementaux et sociaux sont résumés comme suit :

Objectifs des consultations publiques

- présenter les avantages et inconvenients des questions du genre;
- sensibiliser les femmes sur les VBG/EAS/ HS ;
- recueillir les avis, suggestions, craintes et recommandations des femmes.

B. QUESTIONS ET DEBATS

1er intervenant : Madame MEFA Madeleine: Ce projet est très salutairecar cela nous favorisera l'accès facile du trafic. Elle souhaite qu'on l'implique activement. La question des VBG préoccupe plus la présidente qui condamne l'attitude de nos jeunes filles qui courent derrière l'argent des vieux. De même, les travailleurs après avoir gagné de l'argent influencent nos jeunes filles. Souvent les vieux riches viennent détruire les foyers. Les hommes riches influencent les filles pauvres.

2èmeintervenant : Mlle OMBESSA Ernestine Honoré : Pour elle, c'est un bon projet mais elle veut avoir plus d'éclaircissement sur la part des femmes dans ce projet. Est-ce que les femmes auront leur propre bus à part ?

3ème intervenant : MmeBIKONDO Rénéeepse FANSI, pour elle les violences conjugales et les violences verbales et morales qui sont très fréquentes. Car les femmes subissent des humiliations et des propos dénigrants. Parfois elles sont souvent animées d'une peur à exprimer librement leur opinion en face de leur époux et des amis des époux ou des parents des époux.
Sur le foncier, on subit également assez de violences. Car avant on obtient les terres par donation. Mais les femmes ont droit à la terre comme les hommes.

4ème intervenant : MmeMADHO Reine épse ASSONFACK : pour elle c'est les violences psychologiques au foyer avec un silence très long. Pour elle le premier mari c'est le travail. Du coup le travail devient notre crédo. Mais elle est contre l'égalité des sexes car l'homme demeure toujours le plus fort du foyer. Dans le commerce, il n'y a pas trop de violence car le recrutement est 50 % femmes et 50 % hommes.Très souvent les professeurs font trop de pressions sur nous les femmes. Par exemple moi à cause de 0,25 pt un prof de statistique m'a fait échoué.

5ème intervenant : Mlle ZEUKOU Doriane, pour elle les filles sont très marginalisées car dans presque tous les domaines les femmes sont marginalisées. Par exemple elle est électricienne mais à chaque fois qu'elle dépose ses dossiers cela ne marche jamais. Car les patrons des entreprises estiment que ce n'est pas un boulot des femmes. Cette situation est une violence selon elle.

6ème intervenant : Mme TSOGO TCHIO Hortense, commerçante quand j'avais 18 ans j'étais domestique quelque part chez une dame. Chaque fois quand la femme sort le mari vient me faire des avances et me prends mes seins et mes fesses et m'a violé et au finish nous nous sommes retrouvés au commissariat.

7ème intervenant : Mme veuve YOGO Annette, Retraitée, elle remercie beaucoup la Banque mondiale à travers ce projet BRT. Car cela nous favorisera le transport. Concernant les VBG, on tend vers une diminution car dans l'ancien temps c'était très accrue mais aujourd'hui cela a trop baissée. Elle ose croire que cela finira un jour.

8ème intervenant : Mlle WIDARGUEWA Collecte, élève en 2nde au Lycée Très souvent les professeurs font trop de pressions sur les jeune filles. Il en est de même pour Mme DJOUAKA Raïna qui a subi les harcèlements d'un prof d'espagnol quand elle était élève. Lorsque tu refuses les avances il te fouette fort.

9ème intervenant : Mme BATET Jeannette, Retraitée, Concernant les violences faites aux femmes, cela n'est plus un tabou. Car les femmes sont souvent soumisses. Mais les hommes confondent la soumission qui écrite dans la bible. Il n'y a pas de reconnaissance des droits de femmes. Elle est très contente du projet car là où passe la route le développement suit.

Pour finir, les participants ont formulé les recommandations ci-après :

C. Recommandations

- Accorder une place de choix aux femmes,
- Mieux intégrer les VBG dans les études spécifiques (EIES et PAR),
- Compenser directement dans les mains des femmes présumées propriétaire d'un bien,
- Prendre en compte toutes les préoccupations et recommandations soulevées lors de la présente consultation.

D. SYNTHESE DES POINTS SOULEVES ET DECISIONS PRISES

Toutes les femmes ont émis un avis favorable au projet de corridor BRT Douala. Elles ont vivement recommandé que les dispositions pratiques et participatives soient prises pour une implication active des femmes dans le projet. Mieux, les femmes ont insisté sur leur implication effective dans l'emploi des femmes. Enfin, l'équipe du projet et le consultant ont remercié les femmes pour leur collaboration et participation active.

Ont signé :

Neja Madeleine

-o-

Bikondo Emilienne R.
EPSE Fausi

Dr G. Nokou

Joël Hervé Ossongo
SOCIOLOGUE

Dr. Guy WOKOU
Consultant Individuel

ELABORATION DU CADRE DE GESTION ENVIRONNEMENTALE ET SOCIALE DANS LE CADRE DE LA MISE EN ŒUVRE D'UN CORRIDOR DE « BUS RAPID TRANSIT » DANS LA VILLE DE DOUALA

****

LISTE DE PRESENCE A LA CONSULTATION PUBLIQUE

****

(1)

Date: 01/04/2021 Lieu: SOBIKAGO - PK9 (Asso Femmes)

N°	Nom et Prénoms	Structure/Profession	Contacts	Emargement
1	TSOGO-DIO-Hortence	Commerçante	670-78822-53	
2	SIAFFI GLADYS	Commerçante	699105941	
3	GUEMADJEU Bolviane	Etudiante	681470781	
4	NGO BI BOMOL ANNE	commerçante	699739018	
5	NGANO madeline	commerçante	672933515	
6	PANG Beatrice	coiffeuse	67018-4455	
7	ZEUKOU DORIANE	commerçante	653913803	
8	MADJO Reine	menagère	674834839	
9	NYOC Annette	Retraité	699805218	
10	MME MAHOP Suzanne	menagère	692923121	

Dr. Guy WOKOU
Consultant Individuel

ELABORATION DU CADRE DE GESTION ENVIRONNEMENTALE ET SOCIALE DANS LE CADRE DE LA MISE EN ŒUVRE D'UN CORRIDOR DE « BUS RAPID TRANSIT » DANS LA VILLE DE DOUALA

(2)

****

LISTE DE PRESENCE A LA CONSULTATION PUBLIQUE

****

Date: 01/04/2021 **Lieu:** SOBIKAGO PKG (ASSOC Femmes)

N°	Nom et Prénoms	Structure/Profession	Contacts	Emargement
11	NAFACK Diane Lucienne	Etudiante	6567603 99	[signature]
12	Bikondo Emilienne Renée Epse Fausi	Ménagère	699729525	[signature]
13	ombessa Ernestine Honoré	Technicien surface	655-99-55-19	[signature]
14	DJOUAKA KUETE RAINA	decorratrice	696-46-17-95	[signature]
15	NGO HAND Martine P.	secretaire	695 72 9677	[signature]
16	DJETE IRENE TATIANA	ESTHETICIENNE	676835764	[signature]
	IBIS WE	coiffeuse	697864518	[signature]
18	BATET Jeannette	Retraitée	699606753	[signature]
19	WIDARGUEWA COLETTE	ÉLÈVE	696-28-61-17	[signature]
20	MAWELLET EMILIE	ÉLÈVE	657-78-62-65	[signature]

Dr. Guy WOKOU
Consultant Individuel

ELABORATION DU CADRE DE GESTION ENVIRONNEMENTALE ET SOCIALE DANS LE CADRE DE LA MISE EN ŒUVRE D'UN CORRIDOR DE « BUS RAPID TRANSIT » DANS LA VILLE DE DOUALA

****

LISTE DE PRESENCE A LA CONSULTATION PUBLIQUE

****

(3)

Date: 01/04/2021 Lieu: SOBIKAGO PK9 (Assoc Femmes)

N°	Nom et Prénoms	Structure/Profession	Contacts	Emargement
21	Nefa Nadeline	Consultant BIT	699152570	
22	JOEL NBALLA		659407343	
23	ABELEG NATHALIE	Caissière	657893389	
24	OSSONGO JOEL H.	R/ISE/PHLD/CUD	699594059	
25	WOKOU C-Guy	Consultant	659198734	

- -

- **Photos montrant la séance de Consultation publique avec une organisation des femmes à PK9 / Douala 3**
- **Prise de vue : Equipe du consultant, avril 2021**

SODIKOMBO PK 13

PROCÈS-VERBAL DE LA SEANCE DE CONSULTATION PUBLIQUE

COMMANDITAIRE : PDVIR / PMUD

MISSION : ELABORATION DU CADRE DE GESTION ENVIRONNEMENTALE ET SOCIALE (CGES) DANS LE CADRE DE LA MISE EN ŒUVRE D'UN CORRIDOR DE « BUS RAPID TRANSIT »

Date : 30 /03/ 2021

Heure du début de la séance : 12 h

Heure de la fin de la séance : 15 h

Commune : Douala 5

Quartier : Sodikombo – PK13

Lieu : Salle de réunion Chefferie 3ème Dégré

Langue de travail : Français

A. DEROULEMENT DE LA SEANCE

L'an deux mil vingt et un et le mardi 30 mars 2021 s'est tenue dans la salle de réunion de la chefferie de Sodikombo - PK13 (Douala 5), la consultation publique des représentants des leaders d'opinions (voir liste de présence en annexe) sur la mission du CGES en objet. A l'entame de la séance, l'ordre du jour a été présenté et se présente comme suit :

- mot de bienvenu de Sa Majesté ;
- présentation du Projet et des objectifs de la séance par le représentant du Projet ;
- présentation des résultats des potentiels impacts environnementaux par le Consultant ;
- débats.

Mots de bienvenue de Sa Majesté

Dans son allocution de bienvenue, Sa Majesté NYAMSI Alexandre a remercié les participants pour avoir répondu à leur invitation malgré leurs multiples occupations.

Il a remercié les membres de la délégation pour l'organisation de cette séance qui permettra aux populations de mieux s'imprégner des impacts potentiels du Projet de mise en œuvre d'un corridor de « Bus Rapid Transit » qui va traverser sa chefferie.

Il a pour finir invité les participants à prêter une oreille attentive aux présentations et à poser des questions d'éclaircissement et/ou de compréhension.

Présentation du Projet

En prélude à cette présentation, les membres de la délégation se sont présentés à l'assistance.

Intervenant en premier à cette étape Monsieur Joël OSSONGO a présenté le contexte et les objectifs du Projet et justifié l'importance de la présente consultation publique.

Du fait, d'une part de l'urbanisation non contrôlée et de l'insuffisance des mesures de police face à l'incivisme habitants, et d'autre part des perspectives de développement visant à améliorer sa compétitivité économique, la Ville de Douala est confrontée à l'épineux problème de présence dans les sites et emprises nécessaires à la réalisation des projets, d'occupants tant légaux qu'irrégulièrement installés. A cet égard le déplacement des

populations est devenu une réalité inhérente à la mise en œuvre de tout projet d'infrastructures dans la Ville de Douala, qu'il s'agisse de ceux réalisés sur ressources propres, que de ceux bénéficiant de l'aide publique au développement ou même des financements privés. C'est dans ce contexte particulier que s'insère le Projet de Mobilité Urbaine Globale de Douala. Les corridors retenus sont présentés dans le tableau ci-après :

Itinéraire	Points particuliers	Longueur
Carrefour Leclerc – Carrefour Ndokoti – PK 14	Bld Ahmadou Ahidjo, Un important pôle d'échanges a Ndokoti Place de la Bessèkè Place Ahmadou Ahidjo (lieudit Douche municipale) Carrefour Cité des Palmiers Marché PK 14	12 Km
Carrefour Ndokoti – Carrefour Nelson Mandéla –Carrefour Yassa	Carrefour CCC Marché Madagascar Carrefour Nelson Mandela Marché Ndogpassi Carrefour Yassa	16,8 Km

Présentation des résultats d'enquête et des enjeux

Dans sa présentation Monsieur Guy WOKOU, Consultant a rappelé que le présent Projet de mise en œuvre d'un corridor de « Bus Rapid Transit » comme tout autre projet de développement, va créer des impacts positifs et négatifs sur la population et l'environnement durant toutes les phases de sa mise en œuvre. Il a rappelé les objectifs de la consultation ainsi que les enjeux. Le Dr WOKOU a rappelé que dans la zone du projet, les principaux enjeux environnementaux et sociaux sont résumés comme suit :

Enjeux environnementaux :

- pollution des ressources ;
- perturbation de la flore et de la faune ;
- gestion de déchets de chantier ;
- nuisances sonores.

Enjeux sociaux :

- santé publique ;
- sécurité des employés ;
- accès des ménages à l'électricité ;
- gestion des patrimoines culturels et cultuels ;
- sécurité des biens et des personnes.

Enjeux économiques :

- promotion des AGR ;
- retombées économiques locales du projet ;
- création d'emploi.

Objectifs des consultations publiques

Les consultations publiques ont pour objectifs de :

- présenter les avantages et inconvenients du Projet de mise en œuvre d'un corridor de « BUS RAPID TRANSIT » dans la ville de Douala ;
- sensibiliser les populations sur les impacts positifs et négatifs de ce projet et les mesures d'atténuation et de bonification préconisées ;
- recueillir les avis, suggestions, craintes et recommandations des populations.

B. QUESTIONS ET DEBATS

1er intervenant : SM NYAMSI Alexandre : Ce projet est vivement attendu et il exprime sa gratitude quant à l'initiative du projet. Pour les impacts environnementaux je pense que nous sommes habitués aux questions de pollutions. Il souhaite vraiment que le projet arrive le plus vite possible. Il souhaite qu'on l'implique activement dans le recrutement des jeunes. La question des VBG préoccupe plus le Chef NYAMSI qui condamne l'attitude de nos jeunes qui courent les femmes des vieux. De même, les travailleurs après avoir gagné de l'argent influencent nos jeunes filles.

2ème intervenant : M. LINWA LI MANDENG, Président du Comité de Développement : Pour lui c'est un bon projet mais il veut avoir plus d'éclaircissement sur le PAR et sur l'itinéraire. Son intervention est relative aux questions sociales et le mode de compensation des biens qui seront affectés. A cette question, le consultant WOKOU a répondu en rassurant les participants sur le respect des textes juridiques nationaux ainsi que les OP de la banque mondiale.

3ème intervenant : M. Francis NOUH, son avis est favorable sur le projet, il est plus revenu sur la question de l'emprise du projet. Mais le projet va durer combien de temps ?

4ème intervenant : M. MBAKWO Martin : Que le projet démarre vite, c'est notre souhait premier, il souhaite que les PAP soit directement payés et d'éviter les intermédiaires. En réponse à cette question, le consultant a fait comprendre que l'OP 4.12 de la Banque mondiale est claire et aucune PAP ne sera indemnisé par personne interposée.

5ème intervenant : M. Pierre NDJOKSO, il souhaite que les handicapés soient pris en compte dans le recrutement des jeunes et aussi dans l'accès aux bus. En réponse, le consultant a précisé que l'accès dans les bus sera favorisé par des rampes d'accès faciles.

6ème intervenant : M. NNENGUE NSOMOTO, Chef de bloc 2 :
Pour la perturbation de la circulation, il faudra créer des déviations et prévoir des horaires de travail même pendant nuit. Il insiste également sur le fait de prioriser sur la main d'œuvre locale à compétence égale et faire bénéficier nos établissements ou société de fourniture des matières premières.
Pour les représentants du Projet, il sera utilisé deux approches : demander au chef de fournir une liste ou aux jeunes de s'inscrire directement au niveau de la coordination du Projet. Mais les participants ont recommandé le recours à la première option. Toutefois, le consultant à rappeler l'importance de veiller à l'inscription de ces jeunes au niveau du Fond National de l'Emploi (FNE).
Les représentants du Projet ont souligné l'avantage de ce projet est que c'est un projet Banque mondiale ou les questions environnementales et sociales sont très pointues.

Pour finir, les participants ont formulé les recommandations ci-après :

C. Recommandations

- Créer des déviations pour contourner les points de travaux qui vont générer des embouteillages,
- Accélérer les travaux pour réduire la durée des nuisances environnementales et sociales,
- Prendre des mesures de prévention contre tous risques environnementaux et sociaux,
- Fournir des éclaircissements lors des études spécifiques (EIES et PAR),
- faire bénéficier nos établissements ou sociétés dans la fourniture des matières premières afin de gagner un peu d'argent ;
- Compenser directement dans les mains des PAP leurs biens affectés,
- Mettre sur pied des bureaux d'écoute permanent zone par zone pour accompagner le projet durant toutes ses phases,
- Prendre en compte toutes les préoccupations et recommandations soulevées lors de la présente consultation.

D. SYNTHESE DES POINTS SOULEVES ET DECISIONS PRISES

100 % des participants à la consultation publique ont vivement recommandé que les dispositions pratiques et participatives soient prises pour une implication active des chefferies. Ils souhaitent également une application rigoureuse des dites dispositions ainsi que le suivi-évaluation des mesures d'atténuation, de compensation et de bonification des différents impacts potentiels. Mieux, les participants ont insisté sur les mesures de contrôle et de surveillance des risques d'accidents technologiques et de travail. Ils souhaitent également leur implication effective dans l'emploi de leurs jeunes. Enfin, l'équipe du projet et le consultant ont remercié les uns et les autres pour leur collaboration et participation active.

Ont signé :

Alexandre Nyamé

Joël Hervé Ossongo
SOCIOLOGUE

Dr. Guy WOKOU
Consultant Individuel

ELABORATION DU CADRE DE GESTION ENVIRONNEMENTALE ET SOCIALE DANS LE CADRE DE LA MISE EN ŒUVRE D'UN CORRIDOR DE « BUS RAPID TRANSIT » DANS LA VILLE DE DOUALA

****

LISTE DE PRESENCE A LA CONSULTATION PUBLIQUE

****

(1)

Date: 30/03/2021 Lieu: SODIKOMBO - PK13

N°	Nom et Prénoms	Structure/Profession	Contacts	Emargement
1	Nyamsi Alexandre	chef Sodikombo	69995874	
2	LINWA LI MANDENG ROBER	president comite developpement	676092244	
3	NNENGUENSOMOTO	chef du bloc II	68024791	
4	NOUH CHEAMBON francis	Notable	699995798	
5	BANG Jonas	Habitant	694021273	
6	NJOMBÉ Charles	Habitant du II Bloc	69963196	
7	NDJOKSO pierre	HABITANT	69399138	
8	Chella simon	Habitant PK 12	681957860	
9	Mbakwo Martin	Notable	651501005	
10	NIGBOCK odile	HABITANTE	696053955	
11	OBBONGO Joel H.	RISE/AMUD/CWS	699596059	

Dr. Guy WOKOU
Consultant Individuel

ELABORATION DU CADRE DE GESTION ENVIRONNEMENTALE ET SOCIALE DANS LE CADRE DE LA MISE EN ŒUVRE D'UN CORRIDOR DE « BUS RAPID TRANSIT » DANS LA VILLE DE DOUALA

****

(2)

LISTE DE PRESENCE A LA CONSULTATION PUBLIQUE

****

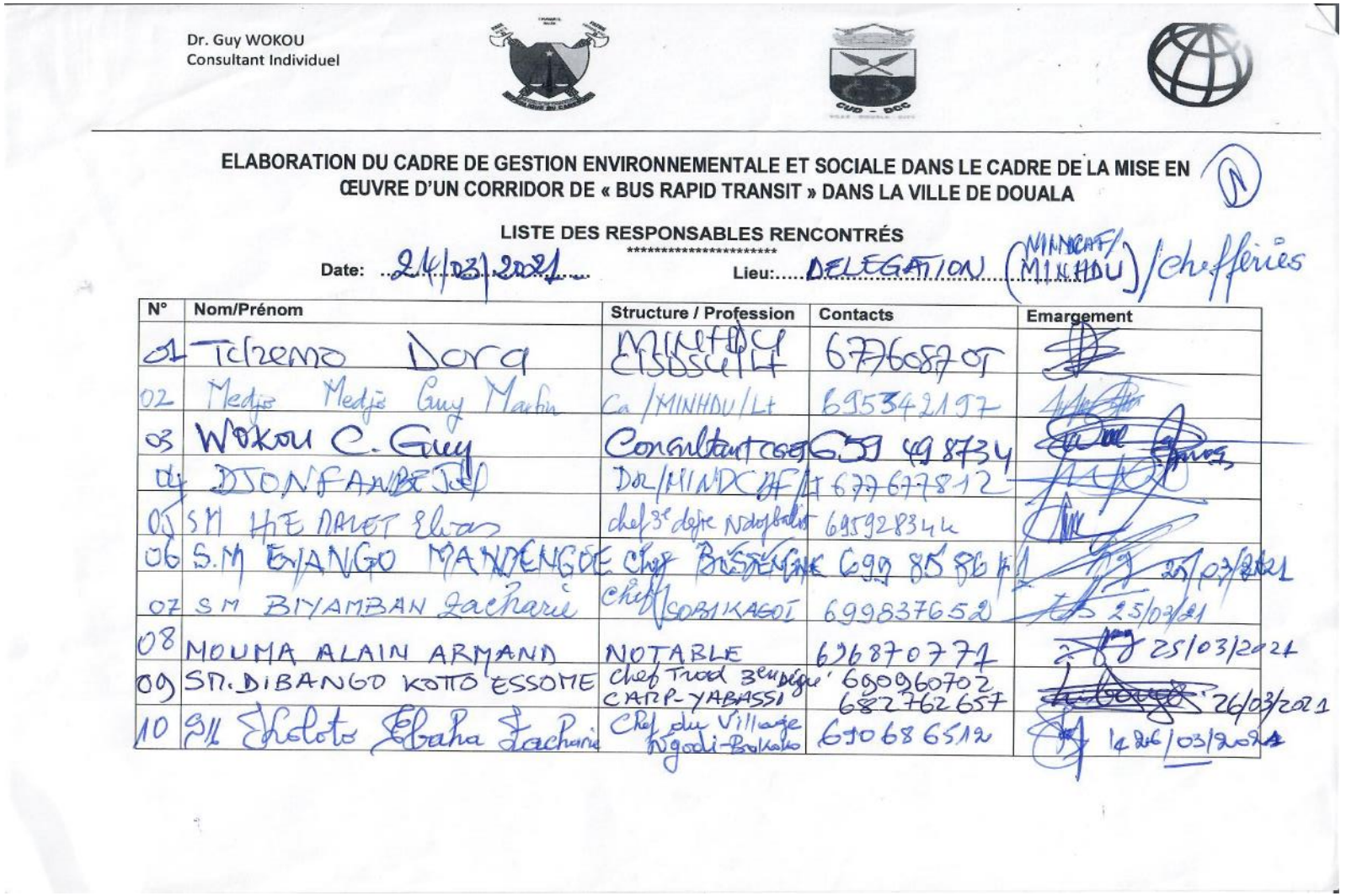
Date: 30/03/2021 Lieu: SODIKOMBO - PK13

N°	Nom et Prénoms	Structure/Profession	Contacts	Emargement
12	Wokou C. Guy	Consultant	655149734	

- -

- **Photos montrant la séance de Consultation publique à Sodikombo - PK13 / Douala 3**
- **Prise de vue : Equipe du consultant, mars 2021**

Autres listes



Dr. Guy WOKOU
Consultant Individuel

ELABORATION DU CADRE DE GESTION ENVIRONNEMENTALE ET SOCIALE DANS LE CADRE DE LA MISE EN ŒUVRE D'UN CORRIDOR DE « BUS RAPID TRANSIT » DANS LA VILLE DE DOUALA

LISTE DES RESPONSABLES RENCONTRÉS

Date: 24/03/2021 Lieu: DELEGATION (MINDCAF/MINHDU)/chefferies

N°	Nom/Prénom	Structure / Profession	Contacts	Emargement
01	Tchemo Dora	MINHDU CISDSU/Lt	677608705	[signature]
02	Medjo Medjo Guy Martin	Ca/MINHDU/Lt	695342197	[signature]
03	Wokou C. Guy	Consultant CGES	659 498734	[signature]
04	DJONFANBE Joel	DOL/MINDCAF/Lt	677677812	[signature]
05	SM HIE MALET Elias	chef 3e degré Ndogbalit	695928344	[signature]
06	S.M EYANGO MANDENGOE	Chef BESSENGUE	699 85 86 41	[signature] 25/03/2021
07	SM BIYAMBAN Zacharie	Chef SOBIKAGOI	699837652	[signature] 25/03/21
08	MOUMA ALAIN ARMAND	NOTABLE	696870771	[signature] 25/03/2021
09	SM. DIBANGO KOTTO ESSOME	Chef Trad 3eme degré CAMP-YABASSI	690960702 682762657	[signature] 26/03/2021
10	SM Eholoto Ebaha Zacharie	Chef du Village Ngodi-Bakoko	690686512	[signature] 26/03/2021

Dr. Guy WOKOU
Consultant Individuel

ELABORATION DU CADRE DE GESTION ENVIRONNEMENTALE ET SOCIALE DANS LE CADRE DE LA MISE EN ŒUVRE D'UN CORRIDOR DE « BUS RAPID TRANSIT » DANS LA VILLE DE DOUALA

LISTE DES RESPONSABLES RENCONTRÉS

****

(2)

Date: 25/03/2021 **Lieu:** Cheffferies / SM

N°	Nom/Prénom	Structure / Profession	Contacts	Emargement
01	S.M SONGUE Francis	pharmacie Chef NDOKOTI	694676658	
02	S. M. NTOKO FRANCOIS	CHEF DU VILLAGE NDOGBATI	694652751	
03	S.M EBOLLO JIPPE CHARLES	~~NB~~ CHEF du VILLAGE NDOG SIMBI	696094018	
04	S. Maj. Nyamsi Alexandre	Chef Sociétombo	699954874	

ANNEXE 9 : CANEVAS DES RAPPORTS DE SUIVI ENVIRONNEMENTAL ET SOCIAL

Canevas des rapports de suivi environnemental

I. GENERALITES

1.1. Contexte et justification

1.2. Objectifs de mise en œuvre des mesures de sauvegardes

II. PRESENTATION DU PROJET

2.1. Consistance des travaux

2.2. Etat d'exécution du sous projet

III. DOCUMENTS DE SAUVEGARDE

3.1. Plan de Gestion Environnementales et Sociale – PGES Chantier

3.2. Plan Hygiène Santé Sécurité

3.3. Assurances

IV. APPROCHE METHODOLOGIQUE

V. MISE EN ŒUVRE DU PLAN DE GESTION ENVIRONNEMENTALE ET SOCIALE

5.1. Mesures environnementales

5.1.1. Préservation de la qualité de l'air

5.1.2. Préservation de la qualité des ressources en eau

5.1.3. Préservation de la qualité des sols

5.1.4. Préservation de la flore/ végétation

5.1.5. Gestion des risques de pollution phonique

5.1.6. Gestion des déchets solides

5.2. Mesures sociales

5.2.1. Création d'emplois

5.2.2. Recrutement du personnel local

5.2.3. Statut du personnel déployé par l'Entreprise et les sous-traitants

5.2.4. Situation du personnel de des sous-traitants sur le plan de la sécurité sociale

VI. MISE EN ŒUVRE DU PLAN HYGIENE SANTE SECURITE (PHSS)

IX. PLAN DE COMMUNICATION

9.1. Formation et sensibilisation du personnel et sous-traitant aux obligations HSSE

9.2. Communication avec les autorités locales

9.3. Communication avec les populations sur le projet

9.4. Communication et sensibilisation du personnel et des populations sur le VIH/ SIDA, les IST, les VBG.

X. GESTION DES GRIEFS

10.1. Gestion des griefs au niveau interne

10.2. Gestion des griefs des parties prenantes

ANNEXE 9: FICHES D'ENREGISTREMENT ET DE GESTION DES PLAINTES

Fiche d'enregistrement des plaintes (N.B. pour les plaintes sensibles d'autres fiches d'enregistrement seront utilisés qui récolte les informations de base sur la nature d'incident et comment cela est en cours de résolution mais pas le nom de survivante ou auteur présumé)

Projet/Sous-projet :	
Nom du plaignant :	
Adresse :	
Date de la plainte :	
Mode de saisie :	
Objet de la plainte :	
Description de la plainte :	

Fiche d'information de résolution de la plainte

RESOLUTION **Date :**	
Pièces justificatives (Compte rendu, Contrat, accord, …)	
Signature du plaignant	
Signature du Coordinateur du Projet	

Registre de plaintes

INFORMATION SUR LA PLAINTE					SUIVI ET TRAITEMENT DE LA PLAINTE			
N°	**Nom, prénom et contacts du plaignant**	**Date de dépôt**	**Description sommaire**	**Site concerné**	**Orientations du coordinateur**	**Délai de traitement**	**Suite donnée**	**Transmission des résultats au plaignant**

ANNEXE 90 : ORGANISATIONS DE LA SOCIÉTÉ

Les regroupements associatifs suivants ont été répertoriés dans la zone d'influence du Projet (BRT et voies de battements

N°	RAISON SOCIALE	NOM DU PROMOTEUR/RESPONSABLE	LOCALISATION	ARRONDISSEMENT	CONTACTS
1	COMITE D'HYGIENE et SALUBRITE	IBRAHIM AMASSANE	CONGO	Douala 2	696 21 04 93
3	HYGIENE ET SALUBRITE	MANGA DAMIEN	KASSALAFAM	Douala 2	653 90 40 94
4	COMITE D'HYGIENE et SALUBRITE	NKODO MARCELLINE	MBOPPI	Douala 2	677 81 74 83
5	CERCLE DES ANCIENS ELEVES ET SYMPATHISANTS DE L'ECOLE N.D DES 7 DOULEURS		CAMP YABASSI	Douala 2	699 83 42 35
6	SOLIDARITE PK9	NOUMA ALAIN	SOBIKAGO-PK9	Douala 3	696870771
7	AJ2D NGODI	NJOLLE KOUM BERTHE	NGODI	Douala 1	697 34 51 57
8	ANHNGO	MBAPPE NDOUMA	NGODI	Douala 1	699 87 79 75
9	DASSO-DEV	FODOP REBECCA	BESSENGUE	Douala 1	677 74 88 41
10	CDBA	S.M. EYANGO MANDENGUE/AIME ESSOME	MBOPPI-BESSENGUE	Douala 1	677 25 11 37
11	AJBP (ASSOCIATION DES JEUNES DE BONANTONE PORT	CHEFFERIE DE BONANTONE	BONANTONE	Douala 1	
12	AMICALE DES DEPOSITAIRES DES AGREGATS DE BONAMOUANG-AKWA NORD/ADABAN	MOUKOURI PIERRE FLORENT	GULFIN Akwa Nord	Douala 1	699248601/699 81 88 38
13	AJCD NDOGABATI	SM NTOKO FRANÇOIS	NDOGBATI I	Douala 5	677522625
14	ON EST ENSEMBLE	KAPTOUOM MARIUS		Douala 5	699035871
15	Association Camerounaise pour le Marketing Social		NDGOBATI (mais à caractère national)	Douala 5 (à caractère national)	233411112

Plusieurs regroupements de transporteurs et de commerçants (dans les zones de marchés) sont identifiables sur les itinéraires de BRT.

ANNEXE 10 : CARTOGRAPHIE DES PRINCIPAUX ENJEUX DU PROJET