

**REPUBLIQUE ISLAMIQUE DE MAURITANIE**

**Honneur – Fraternité – Justice**

\*\*\*\*\*

**MINISTÈRE DE L'EQUIPEMENT ET DES TRANSPORTS**

\*\*\*\*\*

**Direction des Infrastructures de Transport Routier Financées sur  
Ressources Externes (DITRFRE)**



**UNITÉ DE GESTION DU PROJET  
DE CONSTRUCTION DU PONT DE ROSSO**

**NOTICE D'IMPACT ENVIRONNEMENTAL ET SOCIAL DES TRAVAUX DE  
CONSTRUCTION D'INFRASTRUCTURES SOCIOECONOMIQUES DE BASE  
DANS LA COMMUNE DE ROSSO MAURITANIE**

**Sidi Ould Zeine**  
**Consultant en évaluation environnementale et sociale**

Rapport final

31/03/2023

## Table des matières

<b>Résumé exécutif .....</b>	<b>8</b>
<b>1. Introduction .....</b>	<b>23</b>
1.1. Contexte du projet .....	23
1.2. Justification du projet.....	24
1.3. Objectif de la NIES .....	24
1.4. Approche méthodologique.....	25
1.5. Structure du rapport .....	26
<b>2. Description du Projet.....</b>	<b>28</b>
2.1. Titre du projet.....	28
2.2. Type de projet .....	28
2.3. Coût du projet .....	28
2.4. Composantes du projet .....	28
2.5. Plans de construction des sites du projet .....	29
2.6. Localisation des sites.....	33
2.6.1. Marché municipal et la gare routière .....	33
2.6.2. Centre Social .....	34
2.6.3. Complexe omnisport.....	34
<b>2.7. Activités du projet et moyens à mettre en œuvre.....</b>	<b>35</b>
2.7.1. Activités du projet .....	35
2.7.2. Moyens matériels et humains .....	35
<b>3. Cadres politique, institutionnel et juridique applicables au projet.....</b>	<b>37</b>
<b>3.1. Cadre politique.....</b>	<b>37</b>
3.1.1. Politiques nationales.....	37
3.1.2. Politiques de sauvegardes environnementales et sociales de la BAD .....	39
<b>3.2. Cadre institutionnel .....</b>	<b>40</b>
<b>3.3. Le cadre juridique .....</b>	<b>48</b>
<b>4. Description de la Zone d'influence du projet .....</b>	<b>45</b>
<b>4.1. Zone d'influence élargie .....</b>	<b>45</b>
4.1.1. Répartition de la population .....	46
4.1.2. Activités socioéconomiques.....	46
<b>4.2. Zone d'influence restreinte .....</b>	<b>47</b>
4.2.1. Environnement biophysique .....	49
4.2.2. Environnement socio-économique .....	58
<b>4.3. Occupation du sol sur les sites de construction des infrastructures .....</b>	<b>67</b>
<b>4.4. Analyse des enjeux environnementaux et sociaux .....</b>	<b>68</b>
4.4.1. Analyse des enjeux environnementaux .....	68
4.4.2. Analyse des enjeux sociaux .....	69

<b>5.</b>	<b>Analyse des variantes .....</b>	<b>71</b>
<b>6.</b>	<b>Consultation du public .....</b>	<b>72</b>
<b>7.</b>	<b>Impacts environnementaux et sociaux .....</b>	<b>78</b>
<b>7.1.</b>	<b>Identification et analyse des impacts .....</b>	<b>78</b>
<b>7.2.</b>	<b>Les activités sources d'impacts .....</b>	<b>78</b>
<b>7.3.</b>	<b>Les récepteurs d'impacts .....</b>	<b>78</b>
<b>7.4.</b>	<b>Matrice d'identification des impacts.....</b>	<b>79</b>
<b>7.5.</b>	<b>Méthode d'évaluation des impacts .....</b>	<b>80</b>
<b>7.6.</b>	<b>Synthèse de l'analyse des impacts, environnementaux prévus du projet.....</b>	<b>82</b>
7.6.1.	Impacts négatifs durant la phase de construction.....	85
7.6.2.	Impacts positifs durant la phase de construction .....	98
7.6.3.	Impacts négatifs durant la phase d'exploitation .....	99
7.6.4.	Impacts positifs durant la phase d'exploitation .....	105
<b>8.</b>	<b>Plan de gestion environnementale et sociale.....</b>	<b>108</b>
<b>8.1.</b>	<b>Synthèse du Plan de Gestion Environnementale et Sociale (PGES) .....</b>	<b>110</b>
<b>8.2.</b>	<b>Programme de surveillance et de suivi .....</b>	<b>117</b>
8.2.1.	Surveillance.....	117
8.2.2.	Le suivi environnemental.....	118
<b>8.3.</b>	<b>Responsabilité et dispositions institutionnelles .....</b>	<b>124</b>
8.3.1.	Maitre d'ouvrage .....	124
8.3.2.	Maitre d'ouvrage délégué .....	124
8.3.3.	Bureau de contrôle. ....	124
8.3.4.	Entreprise de construction.....	125
8.3.5.	La DECE .....	125
<b>8.4.</b>	<b>Mesures de renforcement des capacités .....</b>	<b>126</b>
<b>9.</b>	<b>Mécanisme de gestion des plaintes de l'UGP .....</b>	<b>128</b>
<b>9.1.</b>	<b>Principes clefs.....</b>	<b>128</b>
<b>9.2.</b>	<b>Partage et accès à l'information .....</b>	<b>129</b>
<b>9.3.</b>	<b>Résumé de la procédure .....</b>	<b>130</b>
<b>9.4.</b>	<b>Principales étapes de la procédure .....</b>	<b>133</b>
<b>9.5.</b>	<b>Délais de traitement de la plainte « générales » .....</b>	<b>133</b>
<b>9.6.</b>	<b>Mise en œuvre et suivi des mesures convenues.....</b>	<b>134</b>
<b>9.7.</b>	<b>Gestion des feedbacks .....</b>	<b>135</b>
<b>9.8.</b>	<b>Suivi des griefs et reportage.....</b>	<b>135</b>
<b>9.9.</b>	<b>Coûts du MGP .....</b>	<b>136</b>
<b>10.</b>	<b>Conclusion.....</b>	<b>139</b>
<b>ANNEXE 1 : _Clauses environnementales et sociales spécifiques à insérer dans les contrats des travaux de construction d'infrastructures socioéconomiques de base .....</b>		<b>140</b>

**ANNEXE 2 :** Termes de référence pour l'élaboration de la NIES des Travaux de construction d'infrastructures socioéconomiques de base..... 144

**ANNEXE 3 :** Procès-verbal de la consultation publique, liste de présence des Travaux de construction d'infrastructures socioéconomiques de base..... 153

## LISTE DES TABLEAUX

Tableau 1 : Matrice du PGES .....	15
Tableau 2 : Composantes du projet .....	29
Tableau 3 : Coordonnées des sites destinés à abriter la gare routière et le marché municipal .....	34
Tableau 4 : Coordonnées du site destiné à abriter le centre social .....	34
Tableau 5 : Coordonnées du site destiné à abriter le complexe omnisport .....	34
Tableau 6 : Type d'emplois nécessaires pour les travaux de construction .....	36
Tableau 7 : Analyse de la politique de sauvegarde de la BAD applicable au projet .....	39
Tableau 8 : Rôles et capacités de gestion environnementale et sociale des institutions clés concernées par le projet .....	44
Tableau 9 : Cadre juridique national applicable au Projet sur le plan environnemental .....	48
Tableau 10 : Lien entre les normes E&S de la BAD et les textes législatifs et réglementaires nationaux .....	52
Tableau 11 : Conventions ratifiées en lien avec le projet .....	45
Tableau 12 : Consultation publique relative au marché municipal, à la gare routière, au centre social et au complexe sportif .....	73
Tableau 13 : Composantes réceptrices d'impacts valorisées .....	79
Tableau 14 : Matrice d'identification des impacts .....	79
Tableau 15 : Matrice d'évaluation des impacts .....	82
Tableau 16 : Dégradation de la qualité de l'air .....	86
Tableau 17 : Impact des travaux sur le sol .....	87
Tableau 18 : Déchets solides issus du chantier et impacts potentiels .....	88
Tableau 19 : Impact des déchets solides et liquides sur le sol .....	89
Tableau 20 : Impact sur les eaux de surface en phase travaux .....	90
Tableau 21 : Impact sur la faune en phase travaux .....	91
Tableau 22 : Niveau ordinaire de bruits des équipements de construction .....	92
Tableau 23 : Impact sur l'ambiance sonore en phase travaux .....	92
Tableau 24 : Impacts des polluants de l'air sur la santé humaine .....	93
Tableau 25 : Valeurs guides et durées d'exposition autorisées par polluant .....	94
Tableau 26 : Impact sur la santé des travailleurs et des populations riveraines en phase travaux .....	94
Tableau 27 : Impacts sur la sécurité des travailleurs et des populations riveraines en phase travaux .....	96
Tableau 28 : Impact sur le paysage en phase travaux .....	97
Tableau 29 : Impact sur l'emploi et les revenus en phase travaux .....	98
Tableau 30 : Impact sur la qualité de l'air dans les sites de la gare routière et du marché municipal en phase d'exploitation .....	99
Tableau 31 : Impact sur la qualité de l'air dans les sites du centre social et du complexe omnisport en phase d'exploitation .....	100
Tableau 32 : Déchets solides issus des infrastructures de base lors de la phase d'exploitation et impacts potentiels .....	100
Tableau 33 : Impact des déchets sur le sol dans le site de la gare routière en phase d'exploitation .....	101
Tableau 34 : Impact des déchets sur le sol dans le site du marché municipal en phase d'exploitation .....	102
Tableau 35 : Impact des déchets sur le sol dans les sites du centre social et le complexe omnisport en phase d'exploitation .....	103
Tableau 36 : Impact sur l'eau en phase d'exploitation .....	104
Tableau 37 : Impact sur la biodiversité en phase d'exploitation .....	105
Tableau 38 : Impact sur l'ambiance sonore en phase d'exploitation .....	105
Tableau 39 : Impact sur le paysage en phase d'exploitation .....	106
Tableau 40 : Impact sur l'emploi et les revenus en phase d'exploitation .....	107
Tableau 41 : Plan de Gestion Environnementale et Sociale .....	110

Tableau 42 : Programme de surveillance .....	117
Tableau 43 : Plan de surveillance et de suivi en phase de préparation.....	119
Tableau 44 : Plan de surveillance et de suivi en phase de travaux (installations et exploitations) .....	120
Tableau 45 : Coûts de la mise en œuvre du PGES .....	127
Tableau 46 : Contact de sauvegarde social de l'unité de gestion du projet.....	130
Tableau 47 : Délais de traitement des plaintes .....	134

## LISTE DES FIGURES

Figure 1 : Plan d'aménagement du marché .....	30
Figure 2 : Plan d'aménagement de la gare routière .....	31
Figure 3 : Vue du plan du centre social .....	32
Figure 4 : Vue du plan du complexe omnisport.....	32
Figure 5 : Plan de situation des infrastructures socioéconomiques de base .....	33
Figure 6 : Position géographique de la Moughataa de Rosso, Source RGPH 2017.....	46
Figure 7 : Localisation des infrastructures projetées dans la Commune Rosso Mauritanie ...	49
Figure 8 : Température moyenne quotidienne maximale (ligne rouge) et minimale (ligne bleue), avec bandes du 25e au 75e percentile et du 10e au 90e percentile. (Source : :https://fr.weatherspark.com/ dernière date de consultation : 29 Juin 2022).....	52
Figure 9 : Pluviométrie mensuelle moyenne à Rosso. (Source : https://fr.weatherspark.com/ dernière date de consultation : 29 Juin 2022) .....	53
Figure 10 : Heures de clarté et crépuscule à Rosso. (Source : https://fr.weatherspark.com/ dernière date de consultation : 29 Juin 2022) .....	53
Figure 11 : Niveaux de confort selon l'humidité à Rosso (Source : https://fr.weatherspark.com/ dernière date de consultation : 29 Juin 2022).....	54
Figure 12 : Vitesse moyenne du vent à Rosso (Source :https://fr.weatherspark.com/ dernière date de consultation : 29 Juin 2022) .....	55
Figure 13 : Courbes de niveaux du plan du centre social .....	57
Figure 14 : Localisation de la de la ville de Rosso Population.....	59
Figure 15 : Répartition spatiale de la population .....	60
Figure 16 : Carte des infrastructures éducatives (Source : RGPH 2013) .....	62
Figure 17 : Carte des infrastructures Sanitaires (Source : RGPH 2013) .....	63
Figure 18 : Monographie hydrologique du fleuve Sénégal, source (Jean-Claude Bader, 2011) .....	65
Figure 19 : Niveau de l'eau du fleuve Sénégal, (Source : Etude Technique du projet de renforcement du système d'adduction d'eau potable de la ville de Rosso, dans le cadre du projet de construction du pont de Rosso) .....	65
Figure 20 : Procédure de gestion des plaintes du projet de construction du Pont de Rosso .....	138

## LISTE DES IMAGES

Image 1 : Végétation présente sur le site du central social .....	58
Image 2 : Consultation avec les acteurs du marché municipal, de la gare routière et du centre social.....	77
Image 3 : Consultation avec les acteurs du complexe omnisport.....	77

## ABREVIATIONS

AEP	Adduction d'Eau Potable
ATTM	Assainissement de Travaux, de Transport et de Maintenance
BAD	Banque Africaine de Développement
BEI	Banque Européenne d'Investissement
CDB	Convention des Nations unies sur la Diversité Biologique
COVID-19	Maladie à coronavirus 2019
DECE	Direction de l'Evaluation et du Contrôle Environnemental
EIE	Étude d'Impact Environnemental
E&S	Environnementale et sociale
FIT	Front InterTropical
GIEC	Groupe International d'Experts sur le Climat
MDC	Mission de Contrôle
MEDD	Ministère de l'Environnement et du Développement durable
MET	Ministère de l'Équipement et des Transports
MGP	Mécanisme de Gestion des Plaintes
MST	Maladies Sexuellement Transmissibles
MRC	Mesures de renforcement des capacités
NIES	Notice d'Impact Environnemental et Social
PCR	Plan Complet de Réinstallation
PAR	Plan d'Action de Réinstallation
PEHD	Polyéthylène à haute densité
PGES	Plan de Gestion Environnementale et Sociale
PH	Potentiel hydrogène
PK	Point kilométrique
ODD	Objectifs pour le Développement Durable
SSI	Système de sauvegarde Intégré
CNUCD	Convention des Nations Unies pour la lutte contre la Désertification
SNDD	Stratégie Nationale de Développement Durable
MHA	Ministère de l'Hydraulique et de l'Assainissement
MHUAT	Ministère de l'Habitat, Urbanisme et Aménagement du Territoire
VBG	Violence basée sur le genre

## Résumé exécutif

Dans le cadre des travaux d'aménagements connexes relatifs au projet de construction du pont de Rosso, conjointement financé par la Banque Africaine de Développement (BAD), la Banque Européenne d'Investissement (BEI), l'Union Européenne (UE), et le Gouvernement de la République Islamique de Mauritanie, celui-ci envisage la construction d'infrastructures socioéconomiques de base dans la Commune de Rosso Mauritanie.

Ce projet vise à renforcer le bien-être et l'autonomisation économique des femmes, des jeunes et autres personnes vulnérables. Le coût approximatif des travaux est estimé à 29 758 835,5 MRU Toutes Taxes Comprises.

Les nouveaux aménagements (marché, gare routière, centre social et complexe omnisport) seront construits sur des sites affectés par les autorités administratives par arrêtés, tandis que les autorisations de construire sur lesdits sites sont délivrées par les chefs de services techniques compétents (voir annexe 1).

Les nouvelles infrastructures socioéconomiques de base à construire dans le cadre des travaux d'aménagements connexes sont :

### - Un marché municipal de 9759.28 m<sup>2</sup> comprenant :

- Construction de 70 cantines de 7,5 m<sup>2</sup> et 30 de 13,75 m<sup>2</sup> ;
- Construction de deux halls de 50 m<sup>2</sup> chacun ;
- Construction de 04 blocs sanitaires séparés 23 m<sup>2</sup> chacun dont deux pour les hommes et deux autre pour les dames ;
- Construction de dallage pour drainage des eaux pluviales ;
- L'amenée de l'électricité et son branchement ;
- Branchement du réseau d'adduction en eau potable existant aux points des sanitaires ;
- Construction de 02 parking de 160 m<sup>2</sup> chacun ;
- Construction d'un bloc administratif de 9 m<sup>2</sup> ;
- Construction de la voirie intérieure ;
- D'un mur de clôture d'environ 400 ml ;
- 1 loge-gardien ;
- Réalisation d'un aménagement paysager ;
- Un abri dépôt d'ordure ;
- Un espace de prière.

**- Une gare routière de 16547.44 m<sup>2</sup> comprenant :**

- 1 Bloc administratif de 16 m<sup>2</sup> : Il constitue le bureau de gestion de la gare routière, espace de garde des objets perdus ; la gestion est assurée par la Collectivité locale ou l'Association des utilisateurs de cette infrastructure de transport ;
- 1 Bloc pour sécurité de 15,44 m<sup>2</sup> ;
- 03 abris voiture de 200 m<sup>2</sup> : C'est un espace polyvalent de 200 m<sup>2</sup> pour le stationnement à l'ombre des voitures en partance pour les différentes destinations ;
- 1 piste de stationnement et de manœuvre d'une superficie de 5700 m<sup>2</sup> : Elle permet le stationnement de plusieurs voitures sur une piste traitée ;
- 2 Blocs commerciaux de 65 m<sup>2</sup> chacun qui peuvent abriter 20 cantines ;
- 3 Blocs sanitaires d'une surface de 13,5 m<sup>2</sup> chacun : ils sont composés de deux (2) box dont un pour les hommes et un autre pour les dames ;
- 1 Espace de prière d'une superficie de 42 m<sup>2</sup> ;
- 2 Abris voyageurs de 95 m<sup>2</sup> chacun ;
- 1 Mur de clôture d'environ 400 ml ;
- 1 Abris dépôt ordure.

**- Un centre social de 1874.91 m<sup>2</sup> comprenant :**

REZ-DE CHAUSSEE

- 01 Hall d'accueil de 11m<sup>2</sup> ;
- 1 Open space avec des cloisons modulables de 215 m<sup>2</sup> ;
- Des blocs toilettes de 25m<sup>2</sup> ;
- 1 Mur de clôture 200 ml ;
- Des équipements.

TERRASSE

- Acrotères.

**- Un complexe omnisport de 5145.31 m<sup>2</sup> comprenant :**

- 1 Terrain multifonctionnel ;
- 2 Gradins ;
- 1 Buvette ;

- 1 Magasin ;
- 8 Blocs sanitaires (04 au rez de chaussée, 04 à l'étage) ;
- 1 Salle d'entraînement à l'étage.
- 1 Mur de clôture de 200 m.

Avant la réalisation dudit projet, la présente Notice d'impact environnemental et social (NIES) a pour objectif de prendre en compte la préservation et l'amélioration de l'environnement conformément à la législation mauritanienne et au Système de sauvegarde intégré (SSI) de la BAD.

Le cadre politique, institutionnel et juridique, relatif au présent projet peut être appréhendé à travers quatre axes principaux, que sont :

- Les politiques nationales : la SNDD, la Stratégie de Développement du Secteur de l'Eau et de l'Assainissement ;
- Les institutions nationales : MEDD/ DECE, MHA, MET, MHUAT, les collectivités territoriales ;
- Les textes de lois mauritaniennes applicables au projet : Loi-cadre sur l'environnement, le code de l'urbanisme, le code de l'eau, le code du travail, etc ;
- Les sauvegardes opérationnelles de la BAD applicables : SO1 : Evaluation Environnementale et Sociale, SO3 : Biodiversité, Ressources renouvelables et Services écosystémiques, SO4 : Prévention et contrôle de la pollution, gaz à effet de serre, matières dangereuses et utilisation efficiente des ressources, SO 5 : Conditions de travail, santé et sécurité.

La ville de Rosso une commune du Sud de la Mauritanie, située sur la frontière avec le Sénégal. C'est le chef-lieu de la Moughataa de Rosso et la capitale de la région du Trarza. Elle est située le long du Fleuve Sénégal. Elle est ainsi plus développée dans le sens de la longueur. La Commune de Rosso couvre une superficie de 10 Km<sup>2</sup>.

La zone comporte de petites forêts classées situées bien en dehors du site de la ville, la végétation est constituée par les ceintures vertes réparties et formées essentiellement par les prosopis et sur la rive droite du Fleuve Sénégal au Sud de la ville se trouve une plante envahissante (Typha).

Les sites destinés à abriter le projet sont pratiquement dénudés de végétation à l'exception du site devant abriter le centre social qui contient une faible couverture végétale, essentiellement arbustive et des emprises suffisamment dégagées. Les quatre sites du projet ne contiennent aucune vie sauvage, ni d'exploitations agricoles aux alentours qui peuvent contenir des animaux d'élevage. La faune existante dans ces sites est de la microfaune et, parfois, de l'avifaune.

Les travaux qui seront entrepris vont générer des impacts sur l'environnement biophysique et socio-économique. L'objectif de la NIES est d'identifier les véritables enjeux environnementaux et sociaux du projet à partir de la caractérisation de la zone du projet et, en rapport avec les

activités prévues, identifier, analyser et évaluer les impacts susceptibles d'être engendrés. A cet effet, la NIES permet de déterminer les impacts négatifs et positifs du projet sur l'environnement (biophysique) et sur le développement durable de la population affectée par le projet (socio-économique).

Ainsi, nous avons identifié les sources d'impact durant les phases de travaux et d'exploitation sur l'environnement biophysique (Faune et Flore, Air, Bruit, Eaux, Sol) et sur l'environnement socio-économique (Emplois et revenus, Santé et sécurité, Accès aux services de proximité).

L'évaluation de la sensibilité de l'environnement de la zone du projet au travers de l'étude des différentes composantes biophysiques, humaines et socio-économiques a permis de constater que ce dernier présente des effets concrets au niveau de la dégradation de la qualité de l'air (poussière, gaz d'échappements, COV, ..., pendant la phase des travaux), la dégradation de la qualité du sol (terrassment, déchets solides et liquides,...), les nuisances sonore et la perturbation du trafic routier au niveau des ouvrages. De ce fait, une gamme de mesures est nécessaire dans le milieu du projet pour la sauvegarde de l'environnement local.

À l'issue de la consultation du public, il est apparu que le projet de construction d'infrastructures socioéconomiques de base dans la commune de Rosso, a de bonnes dispositions pour s'intégrer parfaitement dans son milieu naturel et social puisqu'il contribuera à l'accès aux services publics et privés de proximité à savoir :

- Un marché municipal qui mettra à proximité de la population de Rosso les besoins quotidiens ;
- Une gare routière qui permettra la jonction de Rosso avec les autres villes du pays ;
- Un centre social qui permettra de mettre en place des activités de type genre, développement sociale et autres ;
- Un complexe omnisport qui permettra la pratique de plusieurs disciplines sportives et culturelles couverte ou à l'air libre.

Il convient de souligner que les travaux de construction d'infrastructures socioéconomiques de base dans la commune de Rosso n'entraîneront aucun déplacement de la population, donc pas de réinstallation involontaire au sens de la SO2.

Pour la conduite de cette Notice d'Impact Environnemental et Social (NIES), l'approche méthodologique suivie par le Consultant est basée sur les étapes suivantes :

- Une phase de collecte et d'analyse documentaire et de montage des fiches repérage (informations bibliographiques) renfermant toutes les informations environnementales et sociales représentant l'état initiale avant-projet ;
- Une phase de terrain (investigation de terrain et consultation du public) ;
- Une phase d'analyse des données et de rédaction du rapport conformément au décret de l'évaluation environnementale et sociale en vigueur en Mauritanie.

Par la suite, le Plan de Gestion Environnementale et Sociale (PGES), issu de cette évaluation (NIES) définira des mesures d'atténuation et de bonification, mais également de sécurité, de surveillance et de suivis environnementaux à inclure dans les dossiers d'appel d'offres et de

travaux. Il déterminera aussi les dispositions institutionnelles à prendre durant la mise en œuvre du projet, y compris celles relatives à la communication et au renforcement des capacités.

L'implication des parties prenantes au processus d'investigation est fondée sur une recherche de données factuelles, qualitatives ou quantifiables, devant permettre au consultant, d'apprécier objectivement l'échelle des dommages environnementaux et sociaux, lors des travaux et pendant l'exploitation du projet, de déterminer la nature et les modalités éventuelles d'atténuation, de compensation et de valorisation sur la base des principes d'équité, de durabilité, de participation et de conciliation et enfin proposer un plan de gestion environnementale et sociale des travaux.

La rencontre avec les parties prenantes (élus locaux, chefs de quartiers, leaders communautaires, membres du Cadre Communal de Concertation et de l'Observatoire de la Société Civile,...) a permis de présenter le projet et ses différents enjeux, notamment environnementaux et sociaux, l'objectif et les résultats attendus de la notice et son déroulement tout en recevant leurs commentaires et avis.

Après des échanges fructueux, les personnes ressources ont insisté sur l'importance du projet de construction des aménagements connexes tout en appréciant ses activités, son approche participative et inclusive.

L'inventaire des impacts a permis d'identifier les impacts positifs et négatifs suivants :

#### **Impacts positifs**

Parmi les impacts environnementaux et sociaux positifs escomptés du projet :

##### Phase des travaux :

- La création d'emplois directs et indirects : plusieurs centaines d'ouvriers, techniciens et ingénieurs pourraient travailler plusieurs mois directement sur le chantier ;
- L'achat de matières premières et de matériaux de construction (tuyaux en PVC, ciment, fer et béton etc.) constituera un impact positif pour plusieurs entreprises locales ;
- La création de revenus à richesses à travers la vente de marchandises et la location de bâtiments au personnel de l'Entreprise ;
- La réalisation des ouvrages notamment par des entreprises locales permettra de renforcer les compétences nationales et de générer une valeur ajoutée importante qui augmentera le PNB national ;
- L'amélioration de la qualité de vie du personnel, recrutement de la main d'œuvre qualifiée (gestionnaires et superviseurs immédiats), semi-qualifiés (opérateurs de machines, chauffeurs, etc.) et non qualifiée qui doit être recrutée au niveau local (travailleurs manuels, manutentionnaires, etc.) qui rentre dans le cadre du Développement durable.

##### Phase d'exploitation :

- La création d'emplois permanent (commerçants, entraîneurs sportifs, femmes de ménages, coopératives, gardiens, chauffeurs,) et périodique (travaux de nettoyage, de gardiennage, d'entretien...);
- L'amélioration des conditions de travail des travailleurs (locaux neufs et spacieux,

amélioration des conditions d'hygiène : sanitaires, WC, eau courante,) ;

- Le développement des activités marchandes à travers la nouvelle gare routière et le nouveau marché municipal ;
- La promotion ou le développement de certaines disciplines sportives à travers le complexe omnisport ;
- La réduction des inégalités sociales à travers les activités qui seront développées dans le centre social ;
- L'amélioration de l'image de la ville par création d'une activité socioéconomique structurée.

### **Impacts Négatifs des travaux**

Parmi les impacts environnementaux et sociaux négatifs du projet :

#### *Phase des travaux :*

La phase des travaux verra l'ouverture de chantiers de construction d'un marché municipal, une gare routière, un complexe social et un centre omnisport. Par ailleurs, les installations de chantier (gestion des eaux usées, déversements d'hydrocarbures, perturbation du paysage, occupation des voiries et gêne de la circulation, etc.) nécessitent une attention particulière.

Ces chantiers auront une emprise très faible, mais pourraient néanmoins générer des déchets solides (sacs de ciment et autres types d'emballages, ferraille, sacs de ciment, restes de béton et de matériaux de construction résidus de matériaux utilisés, déchets ménagers des ouvriers, etc.), la perturbation du trafic routier au niveau des ouvrages situés à proximité des pistes et routes et les nuisances associées aux véhicules et machineries (poussières, bruits, émissions et déversements d'hydrocarbures et d'huiles usagées).

Ces impacts ne sont pas permanents puisqu'ils cessent avec la fermeture des chantiers. Cependant, leurs effets peuvent persister (notamment les effets des déchets solides et des déversements probables des huiles et graisses des engins) si la conduite et la fermeture des chantiers ne sont pas accompagnées de procédures de respect de l'environnement.

En effet, les principaux risques que peuvent générer les travaux consistent :

- La circulation additionnelle d'engins peut être source d'accidents pour les travailleurs et les populations riveraines : accidents de circulation notamment (surtout dans le site du centre omnisport).
- Des accidents de chutes en hauteur et de plain-pied, conséquence d'un manque de mesures de protection ;
- Une gêne des populations riveraines par l'augmentation du bruit et des poussières (surtout dans les sites du complexe social et du centre omnisport) ainsi que par les coupures des voies d'accès à leurs habitations et à leurs lieux de travail (surtout dans le site du centre omnisport) ;

- Une détérioration de la qualité de l'urbanisme suite à une mauvaise réhabilitation des chaussées et trottoirs et à une gestion déficiente des déchets du chantier pendant les travaux et à la fin du chantier.

*Phase d'exploitation :*

Les principaux impacts négatifs générés de la présence et la mise en service des infrastructures socioéconomiques de base (un marché municipal, une gare routière, un complexe social et un centre omnisport) et des travaux d'entretien courant et périodique de ces infrastructures, peuvent être résumés comme suit :

- L'augmentation des émissions atmosphériques émises des véhicules surtout à l'entourage de la gare routière (à cause de l'augmentation de la circulation routière) ou bien par les systèmes de climatisation et de chauffage et des sources stationnaires (groupes électrogènes) ;
- La production des déchets solides (déchets de papier, déchets de plastiques, déchets d'emballage, chiffons souillés, filtres issus de l'entretien des équipements, déchets d'équipements électriques et électroniques (DEEE), déchets de restauration,...) et liquides (Production d'eaux usées de type domestique des cuisines, restaurants, sanitaires) suites aux activités socioéconomiques dans les différentes infrastructures qui seront construites, ce qui peut devenir une source potentielle de pollution du sol au voisinage des sites du projet s'ils ne font pas l'objet d'une bonne gestion. Cette pollution du sol aux alentours des infrastructures de base peut augmenter les risques d'incendie, d'émanations toxiques, de blessures et de transmission de maladies infectieuses dont les hépatites et autres maladies virales ou bactérienne et de prolifération d'insectes et d'animaux nuisibles.
- La contamination par les déversements accidentels d'hydrocarbures ou par les eaux qui en seraient chargées, surtout au niveau des aires de parking des véhicules, ainsi que des zones de stockage et de ravitaillement des groupes électrogènes dans les différentes infrastructures.
- L'augmentation du niveau de bruit des activités socio-économiques aux environs immédiats du marché et de la gare routière (travail manuel, commerce, machines, circulation des véhicules et camions pour le transport commun et de ravitaillement,...).

Pour atténuer ou bonifier les impacts du projet sur l'environnement, un plan de gestion environnementale et social chiffré a été élaboré pour la mise en œuvre des mesures préconisées en faveur de la protection de l'environnement et du milieu social dans la zone d'intervention.

**Notice d'Impact Environnemental et Social  
Construction d'infrastructures socioéconomiques  
de base dans la Commune de Rosso Mauritanie**

Tableau 1 : Matrice du PGES

Composantes impactée	Impacts	Mesures d'atténuation en phase de travaux	Mesures d'atténuation en phase d'exploitation	Indicateurs de suivi	Période	Responsabilités de suivi et de surveillance	Coûts
Air	Impacts sur la qualité de l'air	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Utiliser des engins en bon état mécanique, attesté par un certificat de visite technique ;</li> <li>- Arroser les pistes non goudronnées utilisées par les camions et les moyens de locomotion, autant de fois que nécessaire ;</li> <li>- Exiger la protection obligatoire du personnel par des masques à poussières ;</li> <li>- Couvrir les camions de transport de sable ;</li> <li>- Bien entretenir les véhicules et engins, et cesser l'usage de ceux qui sont polluants ;</li> <li>- Limiter la vitesse des véhicules sur le site de construction à 20 km/h ;</li> <li>- Couper les moteurs des camions/engins quand ils seront à l'arrêt.</li> </ul>	<p><b><u>Sites de la gare routière et du marché municipal :</u></b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Sensibiliser les chauffeurs sur l'utilisation du carburant de bonne qualité et la maintenance régulière des véhicules ;</li> <li>- Sensibiliser sur l'importance du contrôle technique rigoureux des systèmes de climatisation et de chauffage ainsi que les groupes électrogènes ;</li> <li>- Sensibiliser sur l'utilisation des appareils de refroidissements qui fonctionnent avec des gaz (HCFC) qui ne dégradent pas la couche d'ozone.</li> </ul> <p><b><u>Sites du centre social et du complexe omnisport :</u></b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Sensibiliser sur l'importance du contrôle technique rigoureux des systèmes de climatisation et de chauffage ainsi que les groupes électrogènes ;</li> <li>Sensibiliser sur l'utilisation des appareils de refroidissements qui fonctionnent avec des gaz (HCFC) qui ne dégradent pas la couche d'ozone.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Nombre d'ouvriers portant des EPI ;</li> <li>- Nombre de camions avec protection ;</li> <li>- Nombre de rotation des camions d'arrosage des pistes par jour (l'arrosage systématique des zones des travaux).</li> </ul>	Phases des travaux/d'exploitations	Entrepreneur en phase de travaux et Les bénéficiaires en phase d'exploitation	200.000
Sols	Impacts des travaux sur le sol	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Evacuer la terre vers des sites appropriés ;</li> <li>- Protéger des parties creusées par une barrière de chantier et des bardages ;</li> <li>- Prévoir le réaménagement du site après les travaux.</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>- Respect des mesures proposées ;</li> <li>- Le transport des matériaux de déblais jusqu'à un lieu de dépôt agréé ;</li> <li>- Nombre de points de déversement de déchets solides ;</li> <li>- Nombre de sites contaminés par les déchets liquides.</li> </ul>	Phases des travaux/d'exploitations	Entrepreneur en phase de travaux et Les bénéficiaires en phase d'exploitation	150.000

**Notice d'Impact Environnemental et Social  
Construction d'infrastructures socioéconomiques  
de base dans la Commune de Rosso Mauritanie**

	<p>Impacts des déchets solides et liquides sur le sol</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Installer des poubelles dans les zones autorisées pour la préparation et la prise des repas ;</li> <li>- Collecter, trier et évacuer régulièrement les déchets solides produits dans les chantiers ;</li> <li>- Interdire l'abandon, le rejet dans le milieu naturel et le brûlage de déchets à l'air libre ;</li> <li>- Assurer en permanence la disponibilité sur chantier (à proximité du réservoir) de produits absorbants en quantité suffisante et de matériel de nettoyage pour faire face aux fuites et aux déversements accidentels et contenir rapidement une éventuelle pollution ;</li> <li>- Conditionner les déchets par type (ex. : huiles usées diverses, résidus d'adjuvants &amp; produits pour béton, produits absorbants &amp; terres polluées, résidus contenant des peintures, chiffons souillés), dans des conteneurs étanches et couverts (emballage d'origine, fût, benne) et les retourner au fournisseur ou les remettre à une entreprise d'élimination autorisée ;</li> <li>- Stocker les déchets à l'abri des intempéries pour éviter leur dissémination et leur lessivage par les eaux de pluie (récipient hermétique, bac de rétention, sol étanche,);</li> <li>- Disposer les cuves et futs de d'hydrocarbures dans des cuvettes de rétention afin de les protéger du vandalisme et de la corrosion ;</li> <li>- Remplir les réservoirs des camions et engins sur une plateforme aménagée étanche et disposant d'un dispositif de récupération des huiles et hydrocarbures ;</li> <li>- Entretenir régulièrement les engins ;</li> <li>- Etiqueter correctement les fûts, bidons, cuves et faire apparaître clairement les dangers liés au produit ;</li> <li>- Aménager un bassin de décantation pour la récupération des laitances de béton, curer le béton solidifié et le stocker avec les autres déchets inertes ;</li> <li>- Recycler l'eau issue de la décantation.</li> </ul>	<p><b>Site de la gare routière :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Placer les bacs des déchets dans des points clés préalablement étudiés et facilement repérés par les travailleurs, les voyageurs et les visiteurs ;</li> <li>- Mettre en place des conteneurs pour sélection des déchets différenciées à l'aide d'un code couleur pour faire le tri à la source des déchets ;</li> <li>- Nettoyer fréquemment les bacs des déchets et leurs sites ;</li> <li>- Conditionner les déchets dangereux par type (p.ex. : huiles usées, filtres à huile, filtre à air, chiffons souillés, déchets d'emballage ou de matériels souillés par de l'huile), dans des conteneurs étanches et couverts et les retourner au fournisseur ou les remettre à une entreprise d'élimination autorisée ;</li> <li>- Stocker les déchets à l'abri des intempéries pour éviter leur dissémination et leur lessivage par les eaux de pluie (récipient hermétique, bac de rétention, sol étanche,).</li> </ul> <p><b>Site du marché municipal :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Placer les bacs des déchets dans des points clés préalablement étudiés et facilement repérés par les travailleurs et les visiteurs ;</li> <li>- Placer des cuvettes de rétention pour les déchets organiques pour maintenir les lixiviats qui peuvent être produits durant le stockage temporaire de ce type de déchet, afin d'éviter toute pollution du sol ;</li> <li>- Conditionner les déchets dangereux par type (p.ex. : filtres d'entretien des équipements, emballages des produits chimiques et agricoles, DEEE, etc.), dans des conteneurs étanches et couverts et les retourner au fournisseur ou les remettre à une entreprise d'élimination autorisée ;</li> <li>- Identifier les zones de dépôts temporaire des déchets ;</li> <li>- Nettoyer fréquemment les bacs des déchets et leurs sites, surtout ceux réservés aux déchets organiques afin de limiter les nuisances olfactives ;</li> <li>- Faire le choix des bacs et leurs volumes</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Respect des mesures proposées ;</li> <li>- Nombre de points de déversement de déchets ;</li> <li>- Nombre de sites contaminés par les déchets liquides.</li> </ul>	<p>Phases des travaux/d'exploitations</p>	<p>Entrepreneur en phase de travaux et Les bénéficiaires en phase d'exploitation</p>	<p>1.000.000</p>
--	---	--	---	---	---	--	------------------

**Notice d'Impact Environnemental et Social  
Construction d'infrastructures socioéconomiques  
de base dans la Commune de Rosso Mauritanie**

			<p>selon les quantités produites d'une manière journalière de chaque type de déchet ;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Stocker les déchets à l'abri des intempéries pour éviter leur dissémination et leur lessivage par les eaux de pluie (récipient hermétique, bac de rétention, sol étanche,);</li> <li>- Mettre en place des conteneurs pour sélection des déchets différenciées à l'aide d'un code couleur pour faire le tri à la source des déchets.</li> </ul> <p><b><u>Sites du centre social et le complexe omnisport :</u></b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Placer les bacs des déchets dans des points clés préalablement étudiés ;</li> <li>- Placer des bacs de déchets additionnels, en cas de besoin, selon l'activité exercée dans le centre social ;</li> <li>- Conditionner les déchets dangereux (p.ex. : filtres d'entretien des équipements) dans des conteneurs étanches et couverts et les retourner au fournisseur ou les remettre à une entreprise d'élimination autorisée ;</li> <li>- Nettoyer fréquemment les bacs des déchets et leurs sites ;</li> <li>- Mettre en place des conteneurs pour sélection des déchets différenciées à l'aide d'un code couleur pour faire le tri à la source des déchets.</li> </ul>				
Eau	Impacts sur l'eau	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Disposition de toilettes aménagées avec un système étanche pour évacuer les rejets liquides (eaux usées domestiques) vers des sites autorisés par l'office national d'assainissement (ONAS) ;</li> <li>- Interdiction de laver les engins dans la zone du chantier ;</li> <li>- Nettoyer régulièrement les sites tout au long de la phase construction.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Disposer les groupes électrogènes sur des plateformes étanches en béton armé, de les mettre à l'abri des intempéries, et de disposer sur place de produits absorbants pour faire face aux éventuels déversements accidentels ;</li> <li>- S'assurer de l'étanchéité du système de drainage des eaux usées vers les sites autorisés par l'office national d'assainissement (ONAS).</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Nombre de personnel formé et sensibilisé ;</li> <li>- Les dispositions nécessaires au bon fonctionnement du plan de maintenance des engins et équipements.</li> </ul>	Phases des travaux/d'exploitations	<p>Entrepreneur en phase de travaux et Les bénéficiaires en phase d'exploitation</p>	100.000

**Notice d'Impact Environnemental et Social  
Construction d'infrastructures socioéconomiques  
de base dans la Commune de Rosso Mauritanie**

Flore et Faune	Impact sur la faune et la flore	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Contrôler les niveaux de bruit émis par l'encoffrement de certains appareils bruyants ;</li> <li>- Eviter de travailler la nuit ;</li> <li>- Clôturer les zones de travaux.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- La bonne gestion des déchets solides, surtout les déchets de nature organique.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Nombre d'heures de travail quotidien ;</li> <li>- Nombre d'appareil répondant aux normes.</li> </ul>	Phases des travaux	Entrepreneur en phase de travaux	Inclus dans l'offre de l'entreprise
Ambiance sonore	Impacts des travaux et de l'exploitation des infrastructures sur l'ambiance sonore	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Privilégier le travail de jour aux heures légales de travail (8h-13h et 14h-17h) ;</li> <li>- Utiliser des engins respectant les normes bruit ;</li> <li>- Entretien régulièrement les équipements ;</li> <li>- Mettre en place un plan d'utilisation des engins bruyants et encoffrer certains appareils bruyants si nécessaire ;</li> <li>- Utiliser des couvertures anti-bruit ou de barrières acoustiques temporaires autour du site si nécessaire ;</li> <li>- Informer les travailleurs des risques ;</li> <li>- Veiller à ce que les ouvriers portent les protections auditives s'ils travaillent dans des endroits bruyants ;</li> <li>- Surveiller en faisant des mesures régulières du bruit.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Respect des horaires de travail ;</li> <li>- Groupage des activités bruyantes dans un endroit convenable.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Nombre d'heures de travail quotidien ;</li> <li>- Nombre de travailleurs portant les EPIs ;</li> <li>- Nombre d'appareil répondant aux normes.</li> </ul>	Phases des travaux/d'exploitations	Entrepreneur en phase de travaux et Les bénéficiaires en phase d'exploitation	Inclus dans l'offre de l'entreprise
Paysage	Impact sur le paysage	<ul style="list-style-type: none"> <li>- L'installation de chantier et les zones de stockage seront protégées par un bardage adéquat et visuellement agréable ;</li> <li>- Instaurer un plan d'évacuation des déchets ménagers ;</li> <li>- Ne pas permettre le stockage des déchets dans les bacs pendant plus de 2-3 jours, pour les évacuer à la décharge ;</li> <li>- Les déchets résultant du chantier, qu'elles soient ménagères ou autres, ne doivent être ni abandonnés, ni rejetés dans le milieu naturel, ni brûlés à l'air libre et doivent être collectés avec un tri à la source ;</li> <li>- Assurer une bonne disposition des équipements du</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Eviter tout encombrement ou nuisances visuelles qui peuvent nuire à la bonne harmonie des infrastructures avec le paysage de la zone du projet.</li> <li>- Veiller sur la bonne gestion des déchets solides et liquides ;</li> <li>- Cultiver des plantes décoratives aux alentours des infrastructures.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Respect des mesures proposées ;</li> <li>- Existence d'un système de collecte et d'élimination des déchets et déblais ;</li> <li>- Gestion de la circulation en phase de travaux.</li> </ul>	Phases des travaux/d'exploitations	Entrepreneur en phase de travaux et Les bénéficiaires en phase d'exploitation	150.000

**Notice d'Impact Environnemental et Social  
Construction d'infrastructures socioéconomiques  
de base dans la Commune de Rosso Mauritanie**

		<p>chantier ;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Eviter l'entreposage anarchique du matériel ;</li> <li>- Evacuer le matériel non utilisé vers la base logistique.</li> </ul>					
Santé	Impacts sur la santé des travailleurs et de la population riveraine	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Informer et sensibiliser les populations sur la nature et le programme des travaux ;</li> <li>- Porter les EPI sur les chantiers/atelier ;</li> <li>- Sensibiliser le personnel sur l'hygiène personnelle pour se protéger sur les chantiers/atelier ;</li> <li>- Sensibiliser le personnel de chantier et les populations sur les IST et le VIH/SIDA ;</li> <li>- Sensibiliser le personnel et la population riveraine sur le Covid et les méthodes de prévention.</li> </ul>	Aucune	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Nombre d'ouvriers respectant les mesures d'hygiène ;</li> <li>- Nombre d'ouvriers sensibilisés ;</li> <li>- Prévalence des IST/VIH/SIDA dans le chantier.</li> </ul>	Phases des travaux	Entrepreneur en phase de travaux	100.000
Sécurité	Impacts sur la sécurité des travailleurs et de la population riveraine	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Installer une bonne signalisation ;</li> <li>- Baliser les tas de matériaux stockés provisoirement ;</li> <li>- Installer des signalétiques et des garde-corps métalliques ;</li> <li>- Former et contrôler les chauffeurs du projet au respect du code de la route ;</li> <li>- Prévoir une trousse médicale pour les premiers soins et disposer du téléphone d'une structure sanitaire conventionnée avec l'entreprise pour toute urgence ;</li> <li>- Veiller à l'application des règles et mesures de sécurité du chantier conformément aux règles en vigueur ;</li> <li>- Renforcer la sécurité des travailleurs par l'établissement d'un plan d'intervention d'urgence ;</li> <li>- S'assurer que tout le personnel a suivi les règles de sécurité au cours des travaux, et portent les EPI nécessaires ;</li> <li>- Placer à la vue des travailleurs une affiche indiquant les noms et les numéros de téléphone des</li> </ul>	Aucune	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Nombre d'ouvriers respectant les mesures de sécurité ;</li> <li>- Nombre d'ouvriers sensibilisés ;</li> <li>- Nombre d'ouvriers respectant le port d'EPI ;</li> <li>- Disponibilité de kits de premiers soins ;</li> <li>- Respect de la limitation de vitesse.</li> </ul>	Phases des travaux	Entrepreneur en phase de travaux	200.000

**Notice d'Impact Environnemental et Social  
Construction d'infrastructures socioéconomiques  
de base dans la Commune de Rosso Mauritanie**

		<p>responsables et décrivant la structure d'alerte ;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Contrôler l'accès au chantier des personnes étrangères ou non autorisées ;</li> <li>- Prêter une attention particulière aux tranchées ouvertes, profondes et leur stabilité.</li> <li>- Baliser systématiquement les tranchées et s'assurer de leur stabilité suivant les notes de calcul établies ;</li> <li>- Installer les extincteurs dans des zones facilement accessibles ;</li> <li>- Installer des bouches d'incendie ;</li> <li>- Faire des séances de formation et de sensibilisation des travailleurs sur des thématiques HSE ;</li> <li>- Mettre en place une équipe HSE chargée de superviser les travailleurs.</li> </ul>					
Socio-économiques	Impact sur l'emploi et les revenus	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Favoriser le recrutement local ;</li> <li>- Demander aux entreprises de s'approvisionner le plus possible chez les commerçants locaux ;</li> <li>- Doter les ouvriers d'équipement de protection.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Respecter le code du travail ;</li> <li>- Rendre opérationnel les infrastructures dans les meilleurs délais ;</li> <li>- Acheter les matériels de besoin sur le marché local ;</li> <li>- Accorder de l'importance à l'interface entre le visiteur et les commerçants, ce qui renforce encore la véritable mise en valeur du travail et des travailleurs ;</li> <li>- Veiller sur l'encouragement institutionnel, la communication autour du projet et l'encadrement par le département de tutelle et la chambre professionnelle ;</li> <li>- Mettre en place un plan de gestion de la main d'œuvre ;</li> <li>- Mettre en place des mesures de lutte contre les VBG ;</li> <li>- Réaliser des projets connexes à ce projet ;</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Nombre de personnes affectées et compensées ;</li> <li>- Nombre d'emplois créés localement.</li> </ul>	Phases des travaux/d'exploitations	Entrepreneur en phase de travaux et Les bénéficiaires en phase d'exploitation	150.000

**Notice d'Impact Environnemental et Social  
Construction d'infrastructures socioéconomiques  
de base dans la Commune de Rosso Mauritanie**

			<ul style="list-style-type: none"> <li>- Impliquer les parties prenantes dans le développement et le suivi du projet ;</li> <li>- Impliquer les départements responsables de la condition féminine dans le projet et les aider à prendre en charge certains aspects.</li> </ul>				
Coût Total							USD : 59532,00
							MRU : 2.050.000

La surveillance environnementale consiste à s'assurer que les lois et règlements applicables ainsi que l'ensemble des prescriptions incluant les mesures d'atténuation et/ou de compensation sont respectées lors des phases de construction et d'exploitation. Ce plan de surveillance est assuré par l'expert HSE de la mission de contrôle.

Le suivi environnemental est une activité d'observations et de mesures à court, moyen et long terme qui vise à déterminer les impacts réels les plus préoccupants du projet comparativement aux pronostics d'impacts réalisés lors de cette étude afin de pouvoir apporter, le cas échéant, les correctifs nécessaires aux mesures d'atténuation préconisées durant les deux (2) phases du projet. Le suivi environnemental est du ressort de l'UGP qui assure le suivi interne et la DECE qui assure le suivi externe

Dans le cadre du présent projet et conformément aux directives de la BAD et de la BEI, un mécanisme de gestion de plaintes et un plan d'action de réinstallation ont été élaboré pour le règlement des griefs ouvert à toutes les parties prenantes dans l'objectif de préserver ainsi l'intérêt des plaignants et du Promoteur de Projet par un processus d'identification et de compensation des pertes induites par le projet et limitant les risques inévitablement associés à une action en justice.

# 1. Introduction

Le projet de construction du Pont de Rosso, conjointement financé par la Banque Africaine de Développement (BAD), la Banque Européenne d'Investissement (BEI), l'Union Européenne (UE) et les Gouvernements de la République Islamique de Mauritanie et de la République du Sénégal, consiste en l'aménagement d'un ouvrage de franchissement permanent du Fleuve Sénégal, qui constitue la frontière naturelle entre les deux pays, au droit des villes jumelles de Rosso Sénégal et Rosso Mauritanie.

L'objectif sectoriel du projet est l'amélioration du niveau de service sur l'axe Nouakchott - Dakar en vue d'accroître les échanges commerciaux sur les axes routiers transafricains. Sur le plan spécifique, le projet vise à améliorer :

- Les conditions de passage et de traversée de la frontière entre le Sénégal et la Mauritanie ;
- L'accessibilité aux services de base et les conditions de vie des populations de la Zone d'influence directe du Projet.

Le projet, d'un montant global de 87, 63 millions d'euros, s'articule autour de quatre composantes parmi lesquelles celle relative aux travaux d'aménagements connexes prévus au Sénégal et en Mauritanie. Ces travaux dont l'objectif principal est de bonifier les impacts positifs attendus de la construction du pont de Rosso, sont composés pour la République Islamique de Mauritanie, de :

- Lot 1 : Travaux de réhabilitation et construction de 7 km de voirie sur certains axes de la ville de Rosso ;
- Lot 2 : Travaux de construction d'infrastructures socioéconomiques de base (gare routière, marché, centre social et complexe omnisport) à Rosso ;
- Lot 3 : Travaux de renforcement du système d'Adduction d'Eau Potable (AEP) de la ville de Rosso.

C'est dans ce cadre que la présente Notice d'Impact Environnemental et Social (NIES) des travaux de construction d'infrastructures socioéconomiques de base (gare routière, marché, centre social et complexe omnisport) à Rosso Mauritanie (LOT 2) est réalisée.

## Contexte du projet

La Commune de Rosso, plus particulièrement la ville chef-lieu de Commune (Ville de Rosso) constitue l'un des points, sinon le principal point de transit entre le Sénégal et la Mauritanie. En effet, Rosso se présente comme un relais régional intermédiaire dans la hiérarchie fonctionnelle

des établissements humains de la Mauritanie. En ce sens, une revalorisation de la Commune ainsi que ses terroirs périphériques s'impose. L'offre en infrastructures d'accès aux services de base peut enclencher un vaste processus de dynamisation des activités socioéconomiques de la Commune au bénéfice des populations. Ce qui entre en droite ligne avec la Stratégie de Croissance Accélérée et de Prospérité Partagée (SCAPP) pour 2016-2030, publiée en 2017 et approuvée par le Conseil des ministres en janvier 2018 et par le Parlement en avril 2018, et dont le principal objectif est de stimuler la croissance et l'emploi, de réduire les inégalités, d'éradiquer l'extrême pauvreté et, surtout, de réduire de moitié la pauvreté globale en accélérant la transformation structurelle de notre économie et en réformant les politiques sociales.

### **Justification du projet**

L'actuel projet de construction d'infrastructures socioéconomiques de base (marché, gare routière, centre social et complexe omnisport) est parfaitement en phase avec les investissements prévus par l'Etat dans la Commune de Rosso. Tous ces projets (travaux de renforcement du système d'Adduction d'Eau Potable (AEP) de la ville de Rosso et travaux de réhabilitation et construction de 7 km de voirie sur certains axes de la ville de Rosso) en perspectives constituent, avec ce projet en étude de réalisation, un important outil pour animer la position géostratégique de Rosso en augmentant son influence et son pouvoir de polarisation dans l'offre des services sociaux de base.

Au demeurant, la position stratégique de Rosso octroie l'opportunité de poursuivre la dynamique de transformation structurelle de l'économie locale et nationale, en mettant en place un ensemble d'infrastructures structurantes pour faciliter notamment l'acheminement de la production nationale destinée au marché africain et constituera un maillon important de l'intégration et du développement des échanges entre l'Europe, les pays du Maghreb Arabe et l'Afrique de l'Ouest.

### **Objectif de la NIES**

L'objectif de la NIES est d'identifier les impacts environnementaux et sociaux négatifs ou positifs, potentiels du projet et de proposer des mesures d'atténuation ou de bonification de ces derniers. Elle vise également à proposer des mesures de surveillance et de suivi environnemental, ainsi que des mesures de communication et de renforcement des capacités des acteurs concernés par le projet pour assurer la conformité environnementale et sociale de celui-ci à la législation nationale, ainsi qu'aux exigences environnementales et sociales de la BAD, à travers leur intégration dans le dossier d'appel d'offres des travaux et leur mise en œuvre effective.

Dans notre cas la mise en place (Construction) d'infrastructures socioéconomiques de base à Rosso, nécessite des mesures précises pour préserver l'environnement existant et remédier les impacts négatifs causés par le projet.

### **Approche méthodologique**

Au plan méthodologique, l'élaboration de la présente Notice d'Impact Environnemental et Social a été structurée autour de quatre étapes complémentaires :

- Visite de reconnaissance de la zone d'intervention du projet et de collecte des données de terrain ;
  - Phase de collecte et d'analyse documentaire ;
  - Une phase de consultation du public ;
  - Analyse des données et rédaction du rapport.
- Visite de reconnaissance de la zone d'intervention du projet et de collecte des données de terrain

La visite de reconnaissance de la zone d'intervention du projet et de collecte des données de terrain visait d'une part, à faire la connaissance des milieux récepteurs du projet afin d'apprécier les enjeux environnementaux, socio-économiques et culturels, et d'autre part, à affiner la méthodologie de travail.

- Phase de collecte et d'analyse documentaire

Le consultant a pris contact et engagé des discussions avec l'ensemble des personnes ressources, par rapport à l'objectif de la mission en vue de mieux cerner l'environnement au niveau de la zone d'intervention du projet.

En outre, le consultant a fait beaucoup de recherche documentaire auprès de l'UGP, ainsi que sur internet en vue de disposer de données suffisantes et pertinentes pour la préparation du présent rapport.

L'exploitation de la documentation existante a permis de collecter et de synthétiser :

- Les données relatives au cadre politique, législatif et institutionnel ;
- Les données sur les milieux biophysique et humain ;
- Les caractéristiques techniques du projet ;
- Les données socio-économiques sur la zone d'influence du projet.

- Phase de consultation du public

Le consultant a pris contact avec les autorités locales, les populations et les associations locales de la société civile pour recueillir leurs avis sur le projet notamment à travers la consultation publique.

L'implication des parties prenantes au processus d'investigation est fondée sur une recherche de données factuelles, qualitatives ou quantifiables, devant permettre au consultant, d'apprécier objectivement l'échelle des dommages environnementaux et sociaux, lors des travaux et pendant l'exploitation des installations, de déterminer la nature et les modalités éventuelles d'atténuation, de compensation et de valorisation sur la base des principes d'équité, de durabilité, de participation et de conciliation et enfin proposer un plan de gestion environnementale et sociale du projet.

- Phase d'analyse des données et de rédaction du rapport

Le traitement des informations recueillies a permis :

- L'identification des impacts potentiels du projet pendant les phases de réalisation afin de proposer des mesures d'atténuation des impacts négatifs potentiels ou d'optimisation des impacts positifs ;
- L'élaboration d'un plan de gestion environnementale et sociale (PGES) comprenant une proposition de mesures d'atténuation, d'optimisation, un programme de surveillance et de suivi environnemental et une évaluation des coûts des mesures environnementales et sociales.

### **Structure du rapport**

Conformément aux termes de référence et à la réglementation nationale, la Notice d'Impact Environnemental et Social comprend les parties suivantes :

- Résumé exécutif ;
- Introduction ;
- Description du projet ;
- Cadre politique, institutionnel et juridique applicables au projet ;
- Description de la Zone d'influence du projet
- Analyse des variantes ;
- Résultats des consultations menées ;

- Identification et évaluation des impacts négatifs et positifs du projet ;
- Plan de gestion environnementale et sociale (PGES) comprenant un plan de surveillance et de suivi (PSS) à mettre en œuvre durant les phases d'exécution et d'exploitation du projet ;
- Mécanisme de gestion des plaintes (MGP) / plan d'action et de réinstallation (PAR) ;
- Conclusion ;
- Annexe 1 : Clauses environnementales et sociales à insérer dans le DAO ;
- Annexe 2 : Termes de référence pour l'élaboration de la NIES des Travaux de construction d'infrastructures socioéconomiques de base à Rosso ;
- Annexe 3 : Procès-verbal de la consultation publique, liste de présence des Travaux de construction d'infrastructures socioéconomiques de base ;
- Annexe 4 : Arrêté portant affectation des sites.

## 2. Description du Projet

### 2.1. Titre du projet

Construction d'infrastructures socioéconomiques de base dans la Commune de Rosso Mauritanie, dans le cadre du Projet de Construction du Pont de Rosso.

### 2.2. Type de projet

Les nouvelles infrastructures socioéconomiques de base à construire dans le cadre des travaux d'aménagements connexes sont : une gare routière, un marché, un centre social et un complexe omnisport.

### 2.3. Coût du projet

Ces travaux d'aménagements visent à renforcer le bien-être et l'autonomisation économique des femmes, des jeunes et autres personnes vulnérables. Le coût approximatif des travaux est estimé à **29 758 835,5 MRU (environ 828 000 USD)** Toutes Taxes Comprises et la durée prévisionnelle des travaux est de 12 mois.

### 2.4. Composantes du projet

Les nouveaux aménagements (01 marché, 01 gare routière, 01 centre social et 01 complexe omnisport), présentés dans le tableau 2, seront construits sur des sites affectés par les autorités administratives par arrêtés, tandis que les autorisations de construire sur lesdits sites sont délivrées par les chefs de services techniques compétents (voir Annexe 1).

Tableau 2 : Composantes du projet

Un marché municipal de 9759.28 m <sup>2</sup>	Une gare routière de 16547.44 m <sup>2</sup>	Un complexe omnisport de 5145.31 m <sup>2</sup>	Un centre social de 1874.91 m <sup>2</sup>
<ul style="list-style-type: none"> <li>- 70 Cantines de 7,5 m<sup>2</sup> et 30 de 13,75 m<sup>2</sup> ;</li> <li>- 2 Halls de 50 m<sup>2</sup> chacun ;</li> <li>- 4 Blocs sanitaires séparés 23 m<sup>2</sup> chacun ;</li> <li>- Dallage pour drainage des eaux pluviales ;</li> <li>- Amenée de l'électricité et son branchement ;</li> <li>- Branchement du réseau d'adduction en eau potable existant aux points des sanitaires ;</li> <li>- 02 Parking de 160 m<sup>2</sup> chacun ;</li> <li>- 1 Bloc administratif de 9 m<sup>2</sup> ;</li> <li>- Construction de la voirie intérieure ;</li> <li>- 1 Mur de clôture d'environ 400 ml ;</li> <li>- 1 Loge-gardien.</li> <li>- Réalisation d'un aménagement paysager ;</li> <li>- 1 Abris dépôt d'ordure ;</li> <li>- 1 Espace de prière.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 1 Bloc administratif de 16 m<sup>2</sup> ;</li> <li>- 1 Bloc pour sécurité de 15,44 m<sup>2</sup> ;</li> <li>- 03 abris voiture de 200 m<sup>2</sup> ;</li> <li>- 1 piste de stationnement et de manœuvre d'une superficie de 5700 m<sup>2</sup> ;</li> <li>- 2 Blocs commerciaux de 65 m<sup>2</sup> chacun ;</li> <li>- 3 Blocs sanitaires d'une surface de 13,5 m<sup>2</sup> chacun ;</li> <li>- 1 Espace de prière d'une superficie de 42 m<sup>2</sup> ;</li> <li>- 2 Abris voyageurs de 95 m<sup>2</sup> chacun ;</li> <li>- 1 Mur de clôture d'environ 400 ml ;</li> <li>- 1 Abris dépôt ordure.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 1 Terrain multifonctionnel ;</li> <li>- 2 Gradins ;</li> <li>- 1 Buvette ;</li> <li>- 1 Magasin ;</li> <li>- 8 Blocs sanitaires (04 au rez de chaussée, 04 à l'étage) ;</li> <li>- 1 Salle d'entraînement à l'étage.</li> <li>- 1 Mur de clôture de 200 m.</li> </ul>	<p><b><u>REZ-DE CHAUSSEE</u></b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- 1 Hall d'accueil de 11 m<sup>2</sup> ;</li> <li>- 1 Open space avec des cloisons modulables de 215 m<sup>2</sup> ;</li> <li>- Des blocs toilettes de 25 m<sup>2</sup> ;</li> <li>- 1 mur de clôture 200 ml ;</li> <li>- Des équipements.</li> </ul> <p><b><u>TERRASSE</u></b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Acrotères.</li> </ul>

## 2.5. Plans de construction des sites du projet

Cette partie met en exergue les plans et coordonnées de chaque site de ce projet qui sont présentés comme suit :

VUE EN PLAN DU MARCHÉ

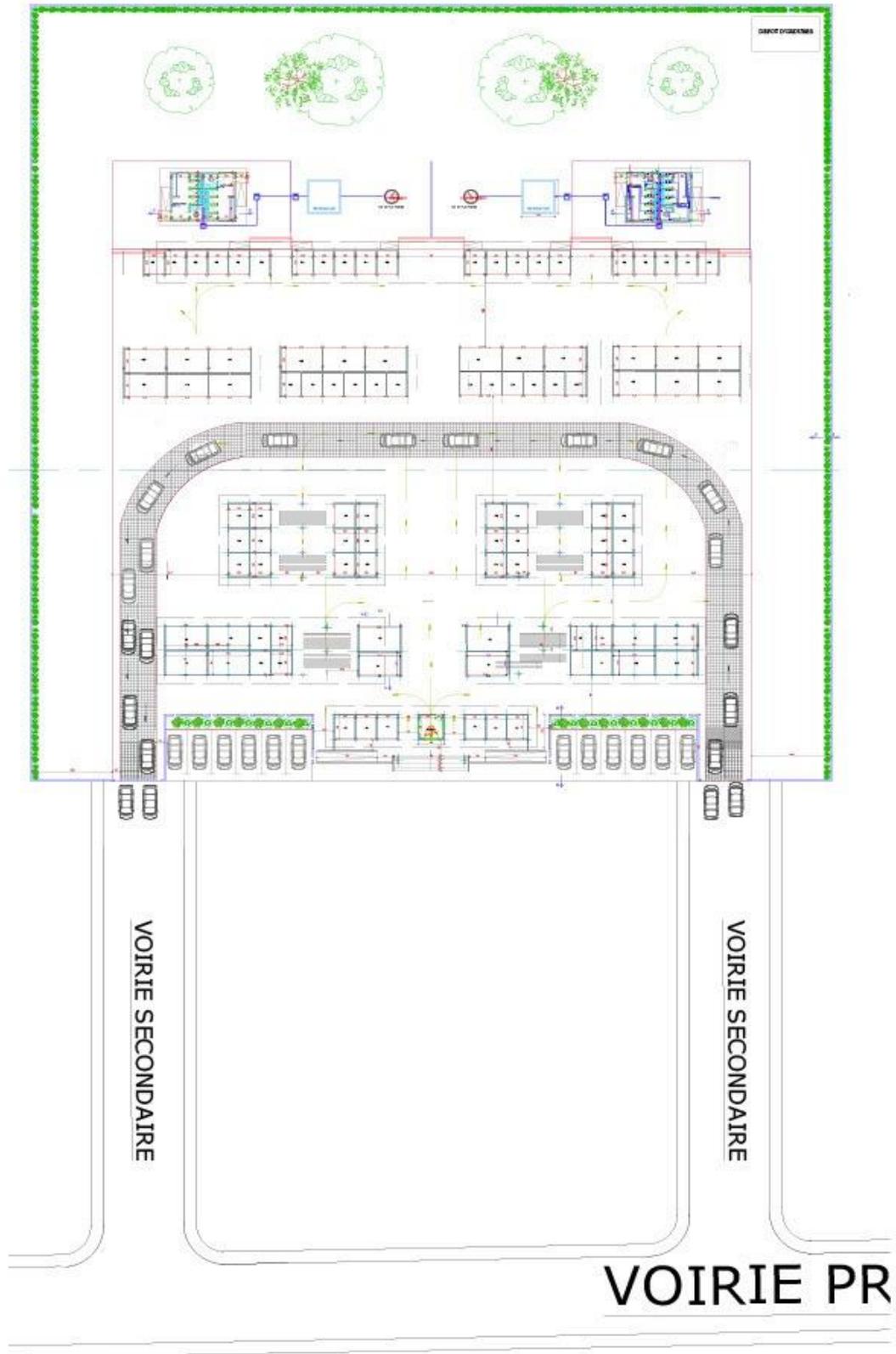


Figure 1 : Plan d'aménagement du marché

VUE EN PLAN DE LA GARE ROUTIERE

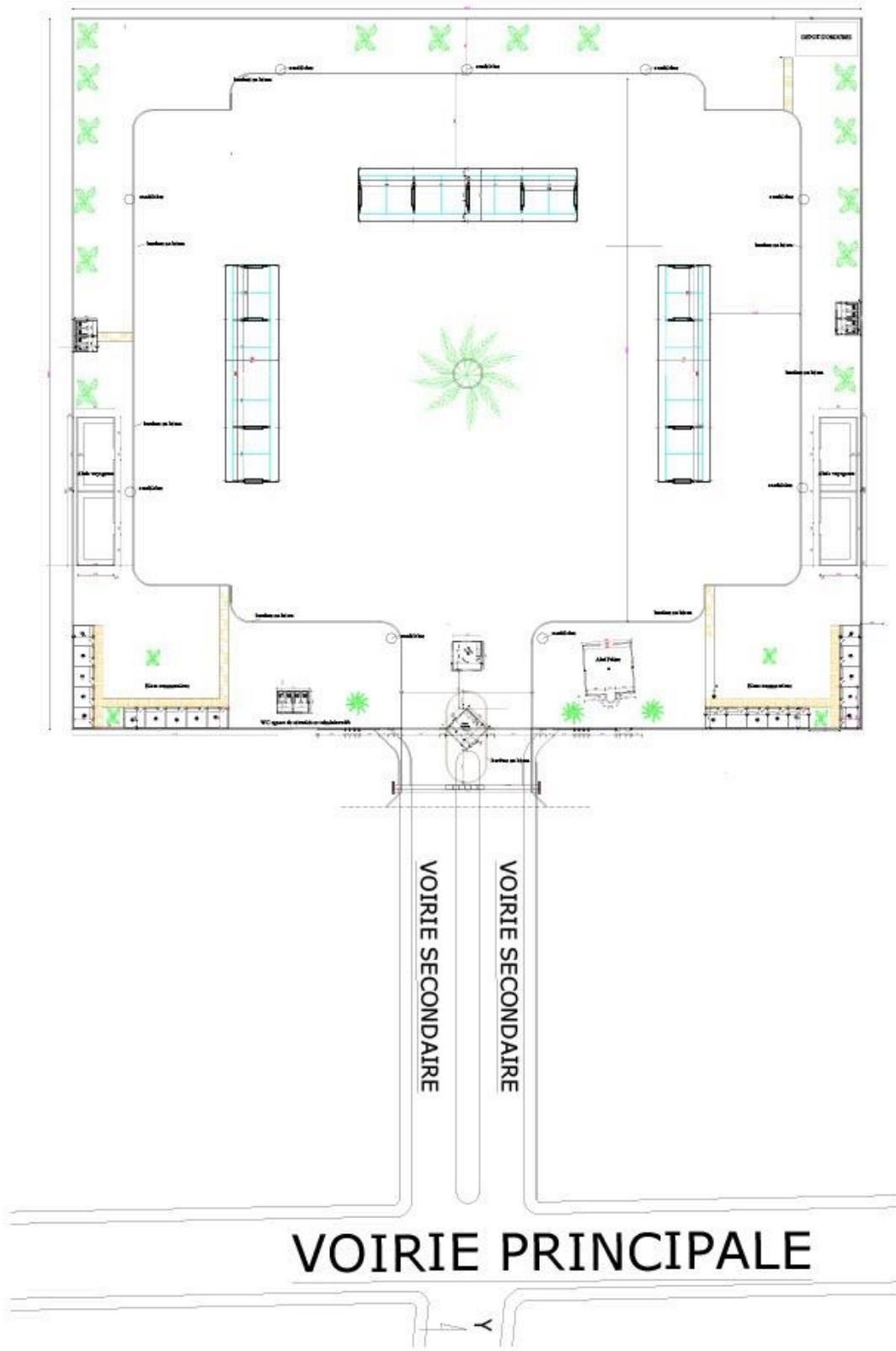


Figure 2 : Plan d'aménagement de la gare routière

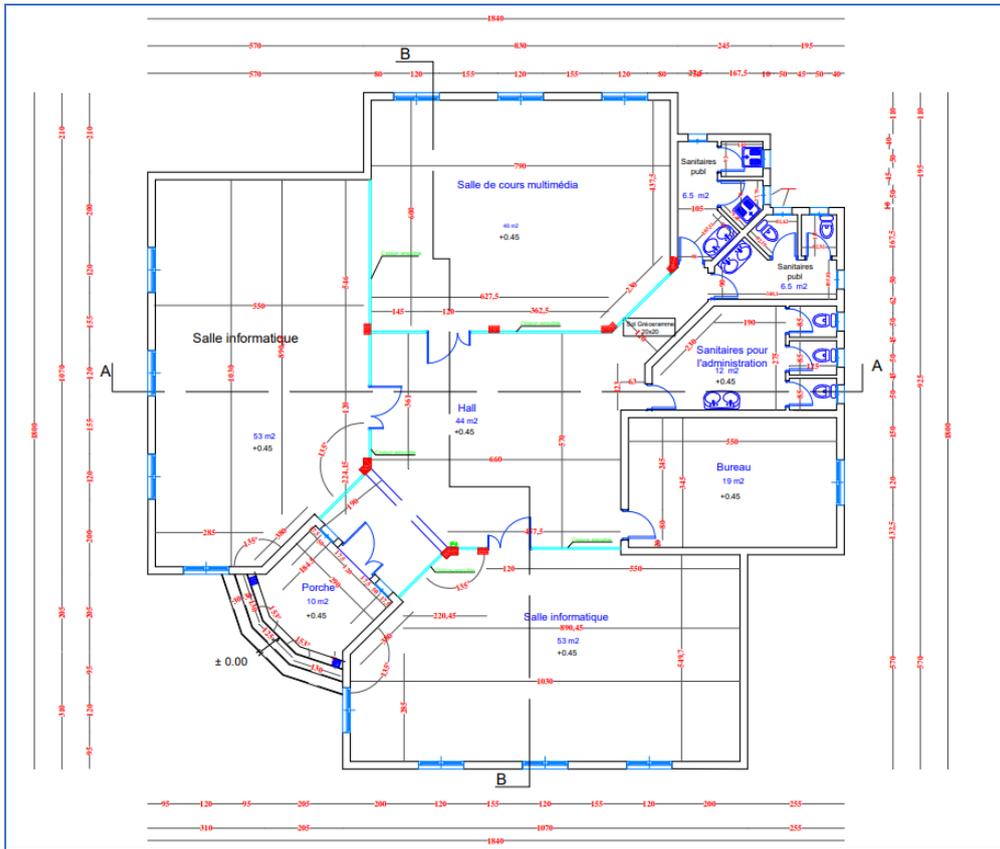


Figure 3 : Vue du plan du centre social

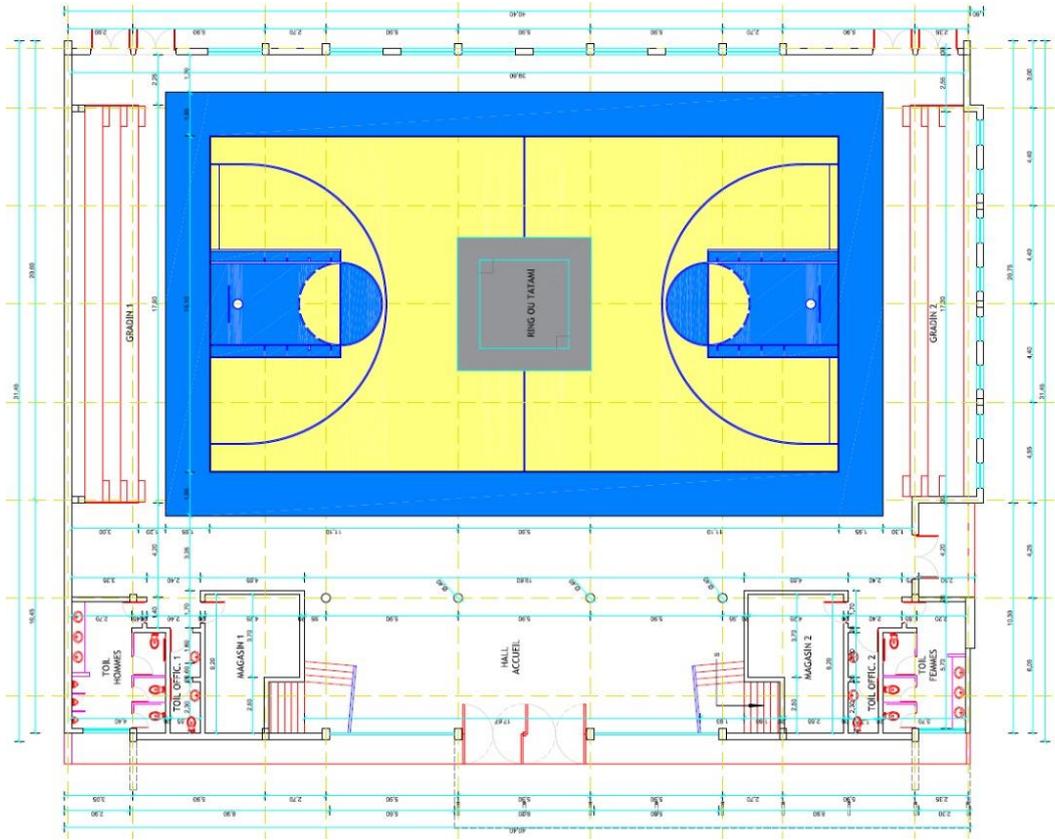


Figure 4 : Vue du plan du complexe omnisport

## 2.6. Localisation des sites

La ville de Rosso, capitale de la Wilaya du Trarza au Sud-ouest de la Mauritanie, est située au bord du fleuve Sénégal. Elle a été érigée en Commune urbaine en 1986 par le décret 86.159 avec une superficie estimée à 801 km<sup>2</sup> et près de 70 micro-localités disséminées le long des axes routiers ou à proximité des périmètres agricoles.

Le plan de situation des sites destinés à abriter le marché municipal, la gare routière, le centre social et le complexe omnisport est donné dans la figure 3.

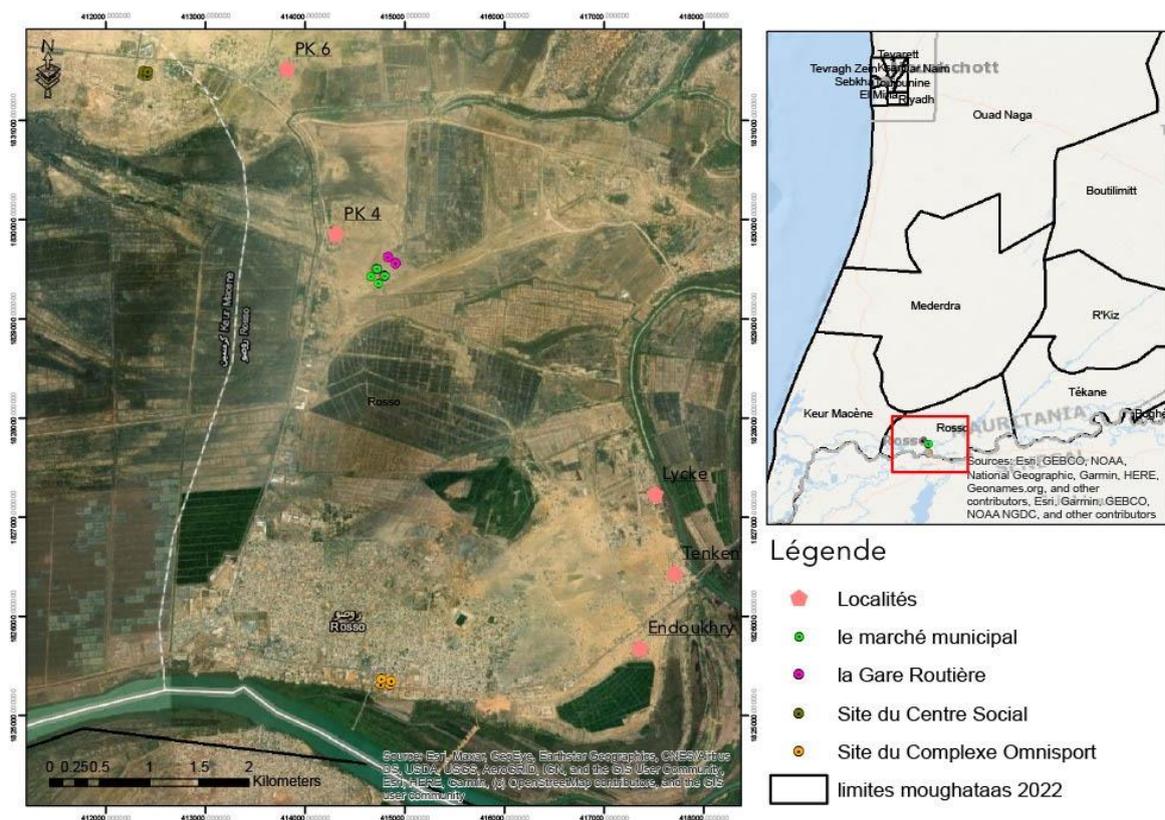


Figure 5 : Plan de situation des infrastructures socioéconomiques de base

### 2.6.1. Marché municipal et la gare routière

Le marché municipal et la gare routière seront construits au PK 4 vers la sortie de la ville de Rosso, à quelques encablures de la route Rosso-Nouakchott (voir carte 1). Ils disposent de l'emprise requise pour exécuter les travaux.

Les coordonnées des sites destinés à abriter ces deux infrastructures, figurent dans le tableau 3 :

*Tableau 3 : Coordonnées des sites destinés à abriter la gare routière et le marché municipal*

Coordonnées du site de la Gare routière	X	0414911	0414836	0414728	0414803
	Y	1829569	1829635	1829511	1829445
Coordonnées du site du marché principal	X	0414738	0414663	0414728	0414803
	Y	1829370	1829436	1829511	1829445

### **2.6.2. Centre Social**

Le site devant abriter le centre social sera construit au PK7 à proximité de l'hôpital, vers la sortie de la ville de Rosso et dispose de l'emprise requise pour exécuter les travaux.

Les coordonnées du site destiné à abriter le centre social, figurent dans le tableau 4 :

*Tableau 4 : Coordonnées du site destiné à abriter le centre social*

Coordonnées du site du centre social	X	412384	412391	412430	412437
	Y	1831464	1831504	1831456	1831496

### **2.6.3. Complexe omnisport**

Le site destiné à abriter le complexe omnisport est localisé au bord d'un axe bitumé et est entouré par des terrains administratifs dans le quartier de la Medina. Il dispose de l'emprise requise pour les travaux.

Les coordonnées du site destiné à abriter le complexe omnisport, figurent dans le tableau 5 :

*Tableau 5 : Coordonnées du site destiné à abriter le complexe omnisport*

Coordonnées du site du centre social	X	0414769	0414860	0414869	0414772
	Y	1825322	1825314	1825362	1825382

## **2.7. Activités du projet et moyens à mettre en œuvre**

### **2.7.1. Activités du projet**

Les activités du projet s'articulent autour de deux phases : la phase d'installation et de construction et la phase d'exploitation :

#### **- Phase d'installation et de construction :**

- Travaux de terrassements et autres tâches similaires (Implantation des emprises et piquetages décapage et nivellement ; Fouilles pour fondations ; Remblais au droit des fondations et sous dallages.) ;
- Gros œuvres et seconds œuvres (fondations, élévation et planchers, soubassements et élévations) ;
- Finitions et divers (revêtements des sols et murs, équipements, circuits et appareillages électriques, Plomberie, menuiseries, assainissements et aménagements et nettoyage du chantier).

#### **- Phase d'exploitation**

Il s'agit de :

- La présence et la mise en service des infrastructures ;
- Les travaux d'entretien courant et périodique des infrastructures.

### **2.7.2. Moyens matériels et humains**

Le bon fonctionnement des activités d'installation et de construction de ses aménagements nécessite l'utilisation des moyens matériels et humains appropriés.

Les catégories de personnel et les types d'emplois nécessaires pour la réalisation des travaux sont présentés dans le tableau ci-dessous.

*Tableau 6 : Type d'emplois nécessaires pour les travaux de construction*

<b>Désignation du personnel</b>	<b>Nombre / Type d'emploi</b>
<b>Personnel cadre</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Directeur technique</li> <li>- Responsable de l'environnement</li> <li>- Directeur des travaux ;</li> </ul>
<b>Techniciens supérieurs</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Techniciens supérieurs génie civil ;</li> <li>- Pointeurs ;</li> <li>- Magasiniers ;</li> <li>- Technicien topographe.</li> </ul>
<b>Ouvriers qualifiés</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Ouvriers qualifiés de chantier ; (Maçon-coffreur-ferrailleur-carreleur-peintre- électricien-plombier etc.) ;</li> <li>- Conducteurs de camions ;</li> <li>- Chauffeurs de véhicules légers ;</li> </ul>
<b>Ouvriers non qualifiés</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Une vingtaine d'ouvriers non qualifiés ;</li> <li>- Des gardiens.</li> </ul>
<b>Manœuvres</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Une quarantaine de manœuvres.</li> </ul>

Calendrier des travaux : En termes de calendrier d'exécution, le délai nécessaire pour une telle opération ne devrait pas dépasser douze (12) mois si tous les moyens humains et matériels nécessaires sont effectivement mobilisés.

### 3. Cadres politique, institutionnel et juridique applicables au projet

Le cadre politique, juridique et institutionnel, relatif au présent projet peut être appréhendé à travers quatre axes principaux, que sont :

Les politiques nationales de développement de la République Islamique de Mauritanie, ainsi que les politiques de sauvegardes environnementales et sociales du groupe de la Banque Africaine de Développement.

- Les institutions nationales concernées par la mise en œuvre du projet ;
- Les textes de lois mauritaniennes applicables au projet ;
- Les conventions internationales ratifiées par le pays et applicables au projet ;
- Le Système de Sauvegarde Intégré de la Banque Africaine de Développement.

#### 3.1. Cadre politique

##### 3.1.1. Politiques nationales

Parmi les politiques nationales en rapport avec les objectifs du projet, on peut citer entre autres :

- **La Stratégie Nationale de l'Environnement et du Développement Durable**

La Stratégie Nationale de Développement Durable (SNDD) et son Plan opérationnel, le PANE 2 (Plan d'Action National pour le Développement), sont arrivés à échéance en Décembre 2016. Aussi, une nouvelle Stratégie Nationale de l'Environnement et du Développement Durable (SNEDD) couvrant la période 2017-2030 et son Plan d'Actions National pour l'Environnement et le Développement Durable (PANEDD), quinquennal ont été élaborés par le (MEDD).

Cette stratégie définit le cadre qui permet la mise en cohérence et la synergie entre les programmes, les plans et les politiques sectorielles dans une perspective de durabilité et dans l'esprit de participation de tous. La vision de la SNEDD est donc : « Le renforcement structurel de manière durable de la résilience des systèmes naturels et des moyens de subsistance des populations tout en soutenant une politique d'investissement, des activités à faible émission en carbone et porteuse de croissance économique pro-pauvre et en préservant le cadre et milieu de vie au moyen d'une gouvernance efficace ».

Cette vision se base sur les principes suivants :

- La transversalité ;

- La gestion participative et la subsidiarité ;
- Une valorisation durable du capital naturel, résiliente au changement climatique ;
- Une planification et une mise en œuvre basées sur une meilleure connaissance des opportunités réelles ;
- Le respect par la Mauritanie de ses engagements internationaux en matière d'environnement et de développement durable.

L'objectif global de la SNEDD à l'horizon 2030 est non seulement de ralentir la dégradation de l'environnement, mais aussi d'inverser les tendances de dégradation pour que la valorisation des ressources naturelles contribue efficacement à assurer une croissance verte et inclusive. Les objectifs spécifiques de la SNEDD sont :

- La valorisation des ressources naturelles de manière durable et résiliente au changement climatique au profit des pauvres ;
- La promotion de l'utilisation écologiquement rationnelle des services écosystémiques et des ressources naturelles.

Les résultats attendus sont :

- Une politique intégrée de conservation, de gestion et d'exploitation durable des écosystèmes est mise en place ;
- Les ressources naturelles et culturelles sont préservées et valorisées.

- **La Stratégie nationale de croissance accélérée et de prospérité partagée**

En cohérence avec l'agenda de 2030 pour le développement et les Objectifs de Développement Durable (ODD) ainsi que l'agenda 2063 de l'Union Africaine, le Gouvernement Mauritanien a adopté la Stratégie de Croissance Accélérée et de Prospérité Partagée (SCAPP) qui couvre la période 2016-2030. La SCAPP vise à favoriser une croissance économique accélérée et diversifiée, inclusive et réductrice des inégalités, verte et durable permettant la satisfaction des besoins essentiels de tous les citoyens et leur accès au bien-être dans un cadre de bonne gouvernance. Pour atteindre ces objectifs, la SCAPP pose les jalons d'importantes transformations de la société et de l'économie mauritaniennes et repose sur trois leviers stratégiques convergents correspondant aux objectifs stratégiques retenus :

- Levier stratégique 1 : Promouvoir une croissance forte, inclusive et durable ;
- Levier stratégique 2 : Développer le capital humain et l'accès aux services sociaux de base ;
- Levier stratégique 3 : Renforcer la gouvernance dans toutes ses dimensions.

La SCAPP est une stratégie qui porte sur le diagnostic socioéconomique, institutionnel et environnemental. Il s'articule autour des quatre parties suivantes : (i) la dynamique sociale ; (ii) la dynamique économique ; (iii) la gouvernance ; et (iv) les principales conclusions et leçons tirées.

### 3.1.2. Politiques de sauvegardes environnementales et sociales de la BAD

Le présent projet est financé par la BAD et, en conséquence, régi par ses politiques de sauvegardes environnementale et sociale. Le tableau ci-dessous donne un résumé de ces politiques applicables au projet.

*Tableau 7 : Analyse de la politique de sauvegarde de la BAD applicable au projet*

<b>Sauvegardes opérationnelles</b>	<b>Applicabilité</b>	<b>Raisons</b>
SO1 : Evaluation Environnementale et Sociale	OUI  Le projet est de la catégorie 2.	<p>Les projets de catégorie 2 sont susceptibles d'avoir des impacts environnementaux ou sociaux défavorables spécifiques au site qui peuvent être réduits par l'application de mesures de gestion et d'atténuation appropriées.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Mettre l'accent sur l'importance d'une bonne gestion de la performance environnementale et sociale du projet pendant toute sa durée de vie ;</li> <li>- Veiller à ce que les griefs des Communautés affectées et les communications externes émanant des autres parties prenantes trouvent une réponse et soient gérées de manière appropriée.</li> </ul>
SO2 : Réinstallation involontaire	NON	<p>Cette SO est déclenchée si les projets nécessitent l'acquisition involontaire de terres, l'acquisition involontaire d'autres actifs et des restrictions sur l'utilisation des terres ou sur l'accès aux ressources naturelles locales.</p> <p>Le projet n'entraînera pas la perte ou la délocalisation des</p>

		places d'habitat ou à autre évocation d'où l'impertinence d'évaluer les biens affectés et pertes de revenus subies et traités dans un Plan d'Actions de Réinstallation du projet d'aménagements.
SO3 : Biodiversité et Services écosystémiques	OUI	Les activités envisagées comportent des risques sur la diversité biologique (faune et flore) et écosystémique, sur les habitats et sur les services rendus par les écosystèmes. Les conséquences pourraient être importantes en cas de pollution accidentelle ou non accidentelle, de destructions importantes de ressources naturelles.
SO4 : Prévention et contrôle de la pollution, gaz à effet de serre, matières dangereuses et utilisation efficiente des ressources	OUI	Les activités prévues comportent des risques de pollution, Il s'y ajoute les risques d'émissions de substances pouvant être à l'origine de nuisances olfactives. Des déchets seront générés pendant les phases de travaux et d'exploitation.
SO 5 : Conditions de travail, santé et sécurité	OUI	La réalisation des travaux expose le personnel et la communauté à des risques d'accident.  Donc l'Entreprise qui sera chargée des travaux devra se conformer à la législation nationale ainsi qu'aux exigences de la Banque Africaine de Développement relatives au droit du Travail. Elle devra également prendre les dispositions nécessaires pour préserver l'hygiène, la santé et la sécurité de ses travailleurs.

### **3.2. Cadre institutionnel**

Les principales structures ou institutions qui seront impliquées dans la mise en œuvre du projet sont les suivantes :

#### **Ministère de l'Environnement et du Développement Durable (MEDD)**

Au niveau national, c'est le Ministère de l'Environnement et du Développement Durable, à travers notamment la Direction de l'Evaluation et du Contrôle Environnemental (DECE), qui traite les questions liées à l'environnement. Celle-ci comprend trois services :

- Le Service des évaluations et autorisations environnementales ;
- Le Service de la gestion des pollutions, substances chimiques, déchets et nuisances ;
- Le Service du partenariat et de la documentation.

La DECE est chargée de la conduite et du suivi des procédures d'évaluation environnementale. Elle assure le suivi de la mise en œuvre du plan de gestion environnemental et social (PGES), et en particulier celle des mesures d'atténuation des impacts négatifs identifiés.

Au niveau régional, on note les Délégations Régionales de l'Environnement et du Développement Durable (DREDD), dont celle du Trarza qui est principalement interpellée par le projet et est chargée de mettre en œuvre la politique environnementale globale au niveau de la Wilaya.

#### **Ministère de l'Intérieur et de la Décentralisation**

Le Ministère de l'Intérieur et de la Décentralisation est chargé de mettre en œuvre la politique nationale d'aménagement du Territoire, de veiller au développement harmonieux des agglomérations et à la répartition équilibrée des activités économiques et des populations sur l'ensemble du territoire.

Le Ministère, à travers sa délégation régionale va assister la Commune de Rosso dans la mise en cohérence de ce projet avec les besoins des populations, en conformité avec les options stratégiques du Gouvernement.

#### **Le Ministre du commerce de l'industrie et du tourisme**

Le ministère du commerce de l'industrie et du tourisme à travers son antenne régional est responsable de l'intégration de la politique du département, notamment la modernisation des marchés et des points de vente-consiste à œuvrer au renforcement des capacités en matière de protection des consommateurs, de vigilance des marchés et d'éradication des monopôles.

#### **Le Ministre de l'Action Sociale, de l'Enfance et de la Famille**

Le Ministère de l'Action Sociale, de l'Enfance et de la Famille a pour missions d'assurer la solidarité nationale, la protection sociale des groupes vulnérables, la sauvegarde de la famille et le bien-être de l'Enfant, ainsi que la promotion de la femme et sa pleine participation au processus décisionnel et à celui au développement économique et social.

Le Ministère, à travers ses ressources humaines qualifiées et spécialisées dans le domaine de l'assistance sociale aux enfants en besoin de protection et leurs familles va assister la Commune de Rosso dans la mise en cohérence du projet du centre social avec les besoins et les attentes de la

population.

#### **Ministère de la Culture, de la jeunesse, des Sports et des Relations avec le Parlement**

Le ministère chargé de la Culture, des Sports est responsable des questions relatives à l'application de la politique nationale en matière de culture, de jeunesse et des sports. Et dans le cadre de ce projet, le service des infrastructures au sein de ce ministère est chargé de promouvoir, coordonner et suivre la création d'infrastructures adaptées et la maintenance des infrastructures existantes.

#### **Ministère de l'Équipement et des Transports (MET)**

Le MET est pour la République Islamique de Mauritanie, le maître d'ouvrage du projet de construction du pont de Rosso, à l'instar du Ministère des Infrastructures, des Transports Terrestres et du Désenclavement du Sénégal. A ce titre, il assure également la maîtrise d'ouvrage des travaux d'aménagements connexes prévus en République Islamique de Mauritanie, à travers la Direction des Infrastructures de Transport Routier Financées sur Ressources Extérieures.

#### **Ministère de l'Habitat, de l'Urbanisme et de l'Aménagement du Territoire (MHUAT)**

Le Ministère de l'Habitat, de l'Urbanisme et de l'Aménagement du Territoire, à travers la Direction de l'Urbanisme et de l'Habitat, a pour mission de déployer la politique d'urbanisation et de développement de l'habitat de l'Etat. Pour ce projet, ce département interviendra dans le cadre de l'instruction de la procédure d'autorisation de construire et surveillance.

#### **La Wilaya du Trarza et la Moughataa de Rosso**

Ces deux entités administratives sont concernées par la protection de l'environnement avec les communautés qui sont situées à proximité de l'emplacement des sites. Le projet a lieu dans la Moughataa de Rosso, territorialement faisant partie de la Wilaya du Trarza. Par conséquent, le projet devra coopérer avec les autorités administratives locales afin de prendre en compte leurs exigences en matière de gestion et de sécurité lors de sa mise en œuvre

#### **La Commune urbaine de Rosso**

La Commune urbaine de Rosso est dotée des compétences en matière de développement économique et social de l'espace communautaire, d'aménagement de l'espace communautaire et de politique urbaine communautaire, de gestion des services d'intérêt collectif et d'actions de protection de l'environnement, lorsqu'elles sont d'intérêt communautaire (lutte contre la pollution, lutte contre les nuisances sonores, protection de l'environnement). La Commune interviendra donc dans ce projet et peut apporter son concours dans le cadre de la consultation publique, dans la gestion des déchets issus des travaux et dans la gestion future des infrastructures socioéconomiques de base.

### **L'Unité de Gestion du Projet (UGP)**

Les activités du projet seront mises en œuvre par l'Unité de Gestion du Projet de construction du pont de Rosso. Elle est chargée de veiller à la mise en œuvre des mesures environnementales et sociales contenues dans la présente notice, en les prenant en compte dans les contrats de marchés de travaux des Entreprises. Elle est chargée de veiller à la bonne exécution des travaux, et en particulier du Plan de Gestion Environnementale et Sociale.

### **L'Entreprise chargée des travaux**

L'Entreprise qui sera chargée des travaux aura la responsabilité d'appliquer effectivement et efficacement les prescriptions environnementales et sociales contenues dans la présente notice. Elle établira, avant le démarrage des travaux, un Plan de Gestion Environnementale et Sociale de chantier qui lui permettra d'exécuter de façon concrète les mesures préconisées dans le PGES.

### **La Mission de contrôle des travaux d'aménagements connexes**

Le bureau de contrôle des travaux doit, entre autres, assurer le contrôle de l'effectivité et de l'efficacité des mesures environnementales et sociales contenues dans les marchés de travaux. Il assure le suivi interne de l'exécution des mesures environnementales et sociales.

Le tableau ci-après rappelle, dans le cadre de ce projet, les principales institutions concernées ainsi que leurs missions et leurs capacités de gestion environnementale et sociale.

Il est également reconnu que d'autres organismes nationaux et régionaux de régulation peuvent jouer un rôle dans le suivi de la performance de ces aménagements par rapport à leurs exigences (telles que l'hygiène et la sécurité au travail, les permis de travail, etc.).

**Notice d'Impact Environnemental et Social  
Construction d'infrastructures socioéconomiques  
de base dans la Commune de Rosso Mauritanie**

*Tableau 8 : Rôles et capacités de gestion environnementale et sociale des institutions clés concernées par le projet*

<b>Structure</b>	<b>Acteurs institutionnels</b>	<b>Rôle dans la mise en œuvre</b>	<b>Capacité pour la prise en charge des aspects ES</b>
Ministère de l'Environnement et du Développement Durable (MEDD)	DECE	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Catégorisation du projet et validation des TDR de la NIES ;</li> <li>- Validation de la Notice d'Impact Environnemental et Social (NIES) ;</li> <li>- Délivrance de l'avis de faisabilité environnementale et de conformité environnementale ;</li> <li>- Suivi externe de la mise en œuvre du Plan de Gestion Environnementale et Sociale (PGES) de la présente notice.</li> </ul>	<p>Il dispose d'une représentation entière dans toutes les régions du Mauritanie, mais sa présence est souvent faible pour l'exécution effective de son mandat (Faire le suivi de NIES au niveau du PGES et PSSE ; valider la phase des études, travaux et exploitation), ces missions sont souvent assurées par les inspecteurs de la DECE à travers des missions de terrain avec la DREDD.</p> <p>La DECE dispose de Bonne expérience dans les procédures d'évaluation environnementale. Toutefois, leur mise à niveau est nécessaire sur les politiques opérationnelles de la BAD.</p> <p>Par contre on note une insuffisance de ressources humaines pour le suivi environnemental des projets au niveau régional (DREDD) ainsi que des insuffisances de moyens pour le contrôle.</p> <p>Il est nécessaire de mener des Actions de renforcement des capacités dans le cadre de ce projet, notamment la formation du personnel les questions de suivi PGES, d'hygiène, de santé, Environnement et dans le domaine de la gestion des plaintes.</p>

**Notice d'Impact Environnemental et Social  
Construction d'infrastructures socioéconomiques  
de base dans la Commune de Rosso Mauritanie**

Maitrise d'ouvrage	MET	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Identification, en rapport avec le Ministère de l'Hydraulique et de l'Assainissement, des sites des aménagements en zone adéquate ;</li> <li>- Coordination du processus d'élaboration des TDR de la NIES ;</li> <li>- Prise en charge des frais relatifs à l'élaboration de la NIES ;</li> <li>- Accompagnement pour la bonne mise en œuvre du PGES.</li> </ul>	<p>Le MET ne dispose pas encore d'une unité chargée de l'environnement ni d'environnementaliste au niveau régional est représenté par l'autorité de régulation du transport terrestre.</p> <p>Dans le cadre des projets connexes, elle devra recruter un expert environnementaliste afin d'assurer pour le MET le de l'exécution des PGES des projets connexes, Toutefois, il est nécessaire de renforcer les capacités de son personnel dans le suivi environnemental du PGES et des exigences E&amp;S de la BAD et sensibilisation sur la gestion durable des ouvrages</p>
Maîtrise d'ouvrage délégué	UGP	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Remplissage du formulaire de sélection environnementale et sociale et transmission des TDR de la NIES à toutes les parties prenantes ;</li> <li>- Supervision de la préparation de la NIES, vérification et transmission à la BAD et aux parties prenantes ;</li> <li>- Suivi de la mise en œuvre des conditions suspensives et des recommandations de la BAD dans l'instruction du dossier de la NIES ;</li> <li>- Vérification de l'intégration des clauses environnementales et sociales dans les DAO ;</li> <li>- Surveillance interne de la mise en œuvre des mesures environnementales et sociales ;</li> <li>- Transmission d'un rapport trimestriel de mise en œuvre du PGES à la BAD et à la DECE ;</li> <li>- Déclaration des accidents et des incidents auprès de la</li> </ul>	<p>L'UGP dispose d'un Expert Environnement et d'un expert social pour la gestion environnementale et sociale du projet et constitue l'interlocuteur du MEDD et de la BAD pour le reporting environnemental et social dudit projet.</p>

**Notice d'Impact Environnemental et Social  
Construction d'infrastructures socioéconomiques  
de base dans la Commune de Rosso Mauritanie**

		<p>BAD et à la DECE ;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Rapportage du processus de mise en œuvre du MGP ;</li> <li>- Audit/Évaluation finale de la mise en œuvre des mesures environnementales et sociales.</li> </ul>	
Maître d'œuvre	Mission de contrôle	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Veille à la mise en œuvre des mesures environnementales et sociales contractuelles par l'Entreprise ;</li> <li>- Revue et validation des documents de mise en œuvre des entreprises ;</li> <li>- Veille à la prise en compte des aspects environnementaux et sociaux dans les réunions de chantier ;</li> <li>- Documentation des non-conformités environnementales et sociales et suivi ;</li> <li>- Application des pénalités liées à des non-conformités environnementales et sociales ;</li> <li>- Interface entre l'entreprise et l'UGP ;</li> <li>- Interface entre l'entreprise et les structures et les populations locales.</li> </ul>	<p>La MDC dispose d'un spécialiste en sauvegarde environnementale et sociale. Cet expert est chargé d'appuyer l'UGP dans la prise en compte des aspects de sauvegardes environnementaux et sociaux liés à la mise en œuvre des investissements du projet. Il est impliqué dans la préparation, la mise en œuvre et le suivi évaluation des instruments de sauvegardes.</p>
Entreprises de Travaux	Entreprises	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Elaboration des documents de mise en œuvre des mesures environnementales et sociales en phase chantier et mise en place des instruments spécifiques, (PGES – Entreprise, Plan Santé – Sécurité ...) ;</li> <li>- Elaboration des rapports mensuels de mise en œuvre.</li> </ul>	<p>Comme son organigramme devra prévoir, elle dispose d'un spécialiste en sauvegarde environnementale et sociale pour assurer le suivi et la mise en œuvre de la clause environnementale et sociale.</p>

**Notice d'Impact Environnemental et Social  
Construction d'infrastructures socioéconomiques  
de base dans la Commune de Rosso Mauritanie**

			Néanmoins, il est nécessaire de sensibiliser son personnel, sur les mesures de sécurité et les former sur les bonnes pratiques environnementales, afin de mieux gérer les chantiers
Structure bénéficiaire	Commune de Rosso	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Suivi de la mise en œuvre du projet ;</li> <li>- Coordination avec les parties prenantes du projet,</li> <li>- réception des travaux.</li> </ul>	La commune de Rosso ne dispose pas encore d'un environnementaliste même si son organigramme prévoit la mise en place d'une Cellule Environnement, Il est nécessaire de mener des Actions de renforcement des capacités dans le cadre de ce projet, notamment la formation du personnel et de la société civile concernées sur les questions de suivi de la mise en œuvre du PGES, d'hygiène, de santé et sécurité et dans le domaine de la gestion des plaintes et le genre.

**Notice d'Impact Environnemental et Social des travaux de construction d'infrastructures socioéconomiques de base à Rosso-Mauritanie dans le cadre du projet de construction du pont de Rosso**

### 3.3. Le cadre juridique

Un résumé des législations et directives environnementales et sociales mauritaniennes applicables au projet est consigné dans le tableau suivant :

*Tableau 9 : Cadre juridique national applicable au Projet sur le plan environnemental*

TEXTE	DISPOSITIONS
<b>Évaluation et examen des impacts, consultation et participation publiques</b>	
<p><b>La loi-cadre sur l'environnement N° 2000-45 adoptée en juillet 2000 et révisée en 2010.</b></p>	<p>Cette loi a pour objectif d'établir les principes généraux qui doivent fonder la politique nationale de l'environnement.</p> <p>Dans son article 1, la loi-cadre sur l'environnement N° 2000-45 adoptée en juillet 2000 et révisée en 2010 tend à garantir :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- La conservation de la diversité biologique et l'utilisation rationnelle des ressources naturelles ;</li> <li>- la lutte contre la désertification ;</li> <li>- la lutte contre les pollutions et nuisances ;</li> <li>- l'amélioration et la protection du cadre de vie ;</li> <li>- L'harmonisation du développement avec la sauvegarde du milieu naturel.</li> </ul>
<p><b>Le décret N° 2004-094 du 04 Novembre relatif à l'Etude d'impact, modifié, complété et renforcé par le décret N° 105-2007 du 13 Avril.</b></p>	<p>Il décrit les dispositions du Code de l'Environnement en ce qui concerne la réalisation des Etudes d'impacts ou/et notices d'impacts sur l'environnement. Il définit l'Etude ou/et la notice comme étant un document permettant d'apprécier, d'évaluer et de mesurer les effets directs, indirect et cumulatifs à courts, moyens et longs termes sur l'environnement d'un projet ;</p> <p>Il statue sur l'obligation de la réalisation préalable de l'évaluation d'impact sur l'environnement de tous les projets susceptibles d'avoir un impact sur l'environnement.</p>
<p><b>Loi n°2008-07 du 17 Mars 2008 Portant Code de l'Urbanisme</b></p>	<p>La loi définit les règles applicables en matière d'urbanisme et d'aménagement urbain. Il s'applique à l'ensemble des agglomérations urbaines dont la taille démographique est fixée par décret. Toutefois, en ce qui concerne les autres agglomérations, des dispositions spécifiques seront définies par voie réglementaire.</p>

**Notice d'Impact Environnemental et Social des travaux de construction d'infrastructures socioéconomiques de base à Rosso-Mauritanie dans le cadre du projet de construction du pont de Rosso**

	<p>Cette loi précise dans son article 94 que les édifices publics tels que le marché, la gare routière, le centre social et le complexe omnisport sont exemptés du permis de construire et soumis à une déclaration préalable de travaux.</p>
<b>Protection de l'atmosphère</b>	
<p><b>Loi N° 2000-45 du 26 juillet 2000 portant Code de l'environnement</b></p>	<p>Dans son article 33, cette loi précise que lorsque les émissions dans l'atmosphère sont susceptibles de constituer une menace pour les personnes ou pour les biens, leurs auteurs doivent mettre en œuvre toutes dispositions utiles pour supprimer ou réduire leurs émissions polluantes.</p> <p>Les prescriptions visées dans cet article font l'objet d'un décret pris sur rapport du Ministre chargé de l'Environnement et des Ministres concernés</p>
<b>Protection de l'eau</b>	
<p><b>Loi N° 2000-45 du 26 juillet 2000 portant Code de l'environnement</b></p>	<p>Les dispositions du code de l'environnement relatives à la protection de l'eau sont précisées dans le deuxième chapitre le Loi N° 2000-45 du 26 juillet 2000 portant Code de l'environnement (articles 35-40) ;</p> <p>Ces dispositions s'appliquent aux déversements, écoulements, rejets, dépôts directs ou indirects de matière de toute nature et, plus généralement à tout fait susceptible de provoquer ou d'accroître (article 35).</p>
<p><b>Loi N° 2005-030 portant Code de l'eau</b></p>	<p>Cette loi fait référence au principe utilisateur - payeur selon lequel l'utilisateur de l'eau supporte une partie significative des frais résultant des mesures de prévention, de réduction de la pollution et de restauration de la ressource en qualité et en quantité (article 3).</p>
<b>Gestion des déchets</b>	
<p><b>Loi N° 2000-45 du 26 juillet 2000 portant Code de l'environnement</b></p>	<p>Il est interdit de déposer, jeter, déverser ou éparpiller des déchets ou des résidus solides, liquides, ou gazeux, ou toute autre substance susceptible de polluer le sol en des endroits autres que ceux exclusivement prévus à cet effet par les textes en vigueur (article 45) ;</p>

**UGP PONT ROSSO**

**Notice d'Impact Environnemental et Social des travaux de construction d'infrastructures socioéconomiques de base à Rosso-Mauritanie dans le cadre du projet de construction du pont de Rosso**

	L'entreprise est tenue d'assurer l'élimination de tous les déchets produits susceptibles de porter atteinte à la santé de l'homme et à l'environnement conformément aux dispositions de la présente loi et des règlements pris pour son application (article 62).
<b>Bruit et vibrations</b>	
<b>Loi N° 2000-45 du 26 juillet 2000 portant Code de l'environnement</b>	Il est interdit de produire des bruits ayant des intensités dépassant les seuils fixés par les normes légales ou réglementaires (article 69) ;  Entretien des engins et véhicules de manière à supprimer ou à réduire les bruits et les vibrations qui causent et qui sont susceptibles, en raison de leur intensité d'incommoder le voisinage, de nuire ou de porter atteinte à la qualité de l'environnement, conformément aux textes en vigueur (article 70).
<b>Protection des espèces en voie de disparition</b>	
<b>Loi N° 97-006 du 20 janvier 1997 portant Code de la chasse et de la protection de la nature</b>	Prohibition de tous rejets volontaires ou non de substances chimiques dans l'habitat des animaux.
<b>Contrôle de l'usage de la terre et des ressources</b>	
<b>Loi N° 2000-45 du 26 juillet 2000 portant Code de l'environnement</b>	Interdiction de déposer toute substance susceptible de polluer la qualité des ressources naturelles.
<b>Loi N° 2007-055 du 18 septembre 2007 portant Code Forestier</b>	Interdictions et limites applicables au défrichage ; Toute coupe de végétation doit être approuvée et est interdite dans certaines zones protégées, zones de protection de dunes, bords de routes, domaine forestier national ou protégé.
<b>Santé et sécurité au travail</b>	
<b>Loi N° 2004-017 portant Code du travail</b>	Respecter les mesures d'hygiène, de santé et de sécurité qu'un établissement doit adopter afin de protéger ses travailleurs (articles 106, 238).

## UGP PONT ROSSO

### Notice d'Impact Environnemental et Social des travaux de construction d'infrastructures socioéconomiques de base à Rosso-Mauritanie dans le cadre du projet de construction du pont de Rosso

<b>Le code de l'hygiène</b>	Le Code de l'hygiène, la loi n°2010-042 du 21 juillet 2010 portant code de l'hygiène, met l'accent sur l'hygiène collective et l'assainissement des établissements humains et industriels afin de rendre propice l'épanouissement des populations et du personnel. Elle recherche la qualité de vie et pour cela elle définit les règles d'hygiène de manière précise pour lutter contre les épidémies.
-----------------------------	---

**Notice d'Impact Environnemental et Social des travaux de construction d'infrastructures socioéconomiques de base à Rosso-Mauritanie dans le cadre du projet de construction du pont de Rosso**

L'analyse des points de convergence entre le cadre juridique national et les sauvegardes opérationnelles de la BAD est présentée dans le tableau suivant :

Tableau 10 : Lien entre les normes E&S de la BAD et les textes législatifs et réglementaires nationaux

Milieu	Domaines	Lois Nationales	Sauvegarde opérationnelle de la BAD
Biophysique	Évaluation environnementale et sociale	<p><b>Loi N° 2000-045/portant code de l'environnement.</b></p> <p>Article 14 : Les activités susceptibles d'avoir les effets sensibles sur l'environnement sont soumises à une autorisation préalable du Ministre chargé de l'Environnement. L'Autorisation est accordée sur la base d'une étude d'impact environnemental (E.I .E).</p> <p><b>Décret n° 2004 - 094 du 24 novembre 2004 relatifs à l'étude d'Impact Environnemental.</b></p> <p><b>Article 4</b> - Les activités susceptibles d'avoir des impacts significatifs directs ou indirects sur l'environnement sont classées en trois (3) catégories :</p> <p><b>Catégorie A</b> : activités soumises à une étude d'impact sur l'environnement ;</p> <p><b>Catégorie B</b> : activités soumises à une notice d'impact sur l'environnement ;</p> <p><b>Catégorie C</b> : activités qui ne sont soumises ni à une étude ni à une notice d'impact sur l'environnement. Des arrêtés conjoints du ministre chargé de l'environnement et des ministres compétents précisent la nature, la taille ou le coût des projets correspondant aux différentes catégories, au besoin.</p>	<p><b>SO 1 Evaluation Environnementale et Sociale</b> : Régit le processus de détermination de la catégorie environnementale et sociale d'un projet et les exigences de l'évaluation environnementale et sociale qui en découlent.</p> <p>Cette norme est applicable au projet.</p>
	Réinstallation involontaire	<p><b>Décret n° 2004 - 094 du 24 novembre 2004 relatifs à l'étude d'Impact Environnemental.</b></p> <p><b>Article 7-</b> l'étude d'impact sur l'environnement doit être en relation avec l'importance des travaux, ouvrages et aménagements projetés et avec leurs impacts prévisibles sur l'environnement et la population.</p>	<p><b>SO2 – Réinstallation involontaire : Acquisition de terres, déplacements de populations et indemnisation</b> : La SO2 consolide les conditions et engagements politiques énoncés dans la politique de la Banque sur la réinstallation involontaire et intègre un certain nombre d'améliorations destinées à accroître l'efficacité</p>

Notice d'Impact Environnemental et Social des travaux de construction d'infrastructures socioéconomiques de base à Rosso-Mauritanie dans le cadre du projet de construction du pont de Rosso

			opérationnelle de ces conditions. Cette norme n'est pas applicable au projet.
--	--	--	--

**Notice d'Impact Environnemental et Social des travaux de construction d'infrastructures socioéconomiques de base à Rosso-Mauritanie dans le cadre du projet de construction du pont de Rosso**

<p>Préservation de la biodiversité et gestion durable des ressources naturelles biologiques</p>	<p><b>Loi N° 2000-045/portant code de l'environnement.</b>  <b>Article 26 :</b> les activités industrielles, urbaines, agricoles, minières, touristiques ou autres susceptibles de porter atteinte à la faune et à la flore, ou d'entraîner la destruction de leurs habitats naturels, sont soit interdites, soit soumises à autorisation préalable du Ministre chargé de l'Environnement, dans les conditions fixées par les textes en vigueur et les dispositions prises en application de la présente loi.  <b>Loi N° 2018-041 du 05 décembre 2018 relative à la chasse et à la gestion de la faune</b>  <b>Article 8 :</b> Afin de créer de nouvelles conditions de régénération de la faune, toutes activités de chasse seront strictement limitées sur l'ensemble du territoire national.  <b>Article 14 :</b> Aux fins de la présente loi, et afin de préserver la faune et l'avifaune sauvages, l'importation, l'exportation, la commercialisation, ainsi que le transit d'espèces de faune sauvages et/ou leurs trophées, intégralement protégés par la Convention sur le Commerce International des Espèces de Faune et de Flore Sauvages Menacées d'Extinction (C.I.T.E.S.) sont rigoureusement interdits.  <b>Loi 2007-057 du 18 septembre 2007 portant code forestier</b>  <b>Article 46 :</b> A l'exception des périmètres de reboisement de production appartenant à des particuliers, la coupe et l'arrachage des arbres et arbustes sont strictement interdits sur l'ensemble du territoire national sous réserve des dispositions de l'article 17. Seul l'émondage des petites branches d'essences non protégées est autorisé.  <b>Loi N° 2010-042 du 21 Juillet 2010 portant Code d'Hygiène</b>  <b>Article 25 :</b> Les déchets doivent être éliminés ou recyclés de manière écologiquement rationnelle afin de supprimer ou de réduire leurs effets nocifs sur la santé de l'homme, sur les ressources naturelles, la faune et la flore ou la qualité de l'environnement.</p>	<p><b>SO3 Biodiversité, ressources renouvelables et services écosystémiques :</b> La SO 3 fixe les objectifs pour conserver la diversité biologique et promouvoir l'utilisation durable des ressources naturelles. Elle traduit également les engagements politiques contenus dans la politique de la Banque en matière de gestion intégrée des ressources en eau et en exigences opérationnelles.          Cette norme est applicable au projet.</p>
---	--	---

	<p>Prévention et contrôle de la pollution, gaz à effet de serre, matières dangereuses et utilisation efficiente des ressources</p>	<p><b>Loi N° 2000-045/portant code de l'environnement.</b></p> <p><b>Article 32 :</b> Les immeubles, établissements industriels, commerciaux, artisanaux ou agricoles, véhicules ou autres objets mobiliers possédés, exploités ou détenus par toute personne physique ou morale sont construits, exploités ou utilisés de manière à satisfaire aux dispositions prises en application de la présente loi afin d'éviter les pollutions de l'atmosphère.</p> <p><b>Article 33 :</b> Lorsque les émissions dans l'atmosphère sont susceptibles de constituer une menace pour les personnes ou pour les biens, leurs auteurs doivent mettre en œuvre toutes dispositions utiles pour supprimer ou réduire leurs émissions polluantes.</p> <p><b>Article 45 :</b> Il est interdit de déposer, jeter, déverser ou éparpiller des déchets ou des résidus solides, liquides, ou gazeux, ou toute autre substance susceptible de polluer le sol en des endroits autres que ceux exclusivement prévus à cet effet par les textes en vigueur.</p> <p><b>Article 46 :</b> Les utilisateurs des pesticides ou d'autres substances chimiques nocives sont tenus d'en faire usage de façon rationnelle uniquement pour combattre les maladies, les déprédateurs ainsi que pour favoriser la fertilisation des sols.</p> <p><b>Loi 2018-02 du 12 janvier 2018 relative à la lutte contre la pollution de l'air</b></p> <p><b>Article 4 :</b> Il est interdit de dégager, d'émettre ou de rejeter, de permettre le dégagement, l'émission ou le rejet dans l'air de polluants tels que les gaz toxiques ou corrosifs, les fumées, les vapeurs nocives, la chaleur, les poussières, les odeurs au-delà de la quantité ou de la concentration autorisées par les normes en vigueur.</p>	<p><b>SO4 Prévention et contrôle de la pollution, matières dangereuses et utilisation efficiente des ressources.</b></p> <p>Cette SO 4 couvre toute la gamme d'impacts liés à la pollution, aux déchets et aux substances dangereuses clés, pour lesquels il existe des conventions internationales en vigueur, ainsi que des normes complètes spécifiques à l'industrie ou régionales, qui sont appliquées par d'autres BMD, notamment pour l'inventaire des gaz à effet de serre.</p> <p>Cette norme est applicable au projet. Mais elle ne s'applique que dans le cadre de la prévention et contrôle de pollution d'autre nature que celle des gaz à effet de serre, car le projet n'émet pas de GES.</p>
--	--	---	--

**Notice d'Impact Environnemental et Social des travaux de construction d'infrastructures socioéconomiques de base à Rosso-Mauritanie dans le cadre du projet de construction du pont de Rosso**

Humain et culturel	Conditions de travail, santé et sécurité		<b>SO5 Conditions de travail, santé et sécurité</b> : Cette SO 5 définit les exigences de la Banque envers ses emprunteurs ou ses clients concernant les conditions des travailleurs, les droits et la protection contre les mauvais traitements ou l'exploitation. Elle assure également une meilleure harmonisation avec la plupart des autres banques multilatérales de développement. Cette norme est applicable au projet.
	Patrimoine culturel	<b>Loi cadre N°2005-O46 du 25 juillet 2005 portant protection du patrimoine culturel tangible</b> <b>Article 65</b> : Le sous-sol archéologique est propriété de l'Etat. Nul ne peut effectuer, sur un terrain lui appartenant ou appartenant à autrui, des fouilles archéologiques sans avoir l'autorisation du ministre de la Culture.	
	Mobilisation des parties prenantes et information	<b>Loi N° 2000-045/portant code de l'environnement.</b> <b>Article 17</b> : L'information et la participation du public sont assurées pendant l'exécution de l'étude d'impact sur l'environnement, en collaboration avec les organes compétents de la circonscription administrative et de la commune concernée. L'information du public comporte notamment : Une ou plusieurs réunions de présentation du projet regroupant les autorités locales, les populations. Les organisations concernées ; - l'ouverture d'un registre accessible aux populations où sont consignées les appréciations, les observations et suggestions formulées par rapport au projet.	

**Notice d'Impact Environnemental et Social des travaux de construction d'infrastructures socioéconomiques de base à Rosso-Mauritanie dans le cadre du projet de construction du pont de Rosso**

Les conventions internationales applicables au projet et ratifiées par la Mauritanie figurent dans le tableau ci-dessous :

*Tableau 11 : Conventions ratifiées en lien avec le projet*

Secteurs réglementés	Titre de la convention	Domaine réglementé	Pertinence par rapport au projet
Climat	Convention Cadre des Nations Unies sur les Changements Climatique, adoptée à Rio le 5 juin 1992	Gestion et adaptation aux changements climatiques	L'absence de modifications significatives de la topographie et l'adaptation au mieux du projet au terrain naturel laisse à penser qu'il n'aura pas de conséquence sur le climat. L'impact potentiel du projet découlerait uniquement des émissions de polluants liés à la mise en circulation des véhicules et engins de chantier lors des travaux de lotissement.
	Protocole de Montréal relatif à des substances qui appauvrissent la couche d'ozone qui fait suite à la Convention de Vienne sur la protection de la couche d'ozone, adoptée le 22 mars 1985.	Réduction et à terme élimination complète des substances qui réduisent la couche d'ozone.	Ce qui va contribuer très faiblement à l'émission de gaz à effet de Serre (GES), et à l'appauvrissement de la couche d'ozone.
Ressources naturelles et Biodiversité	Convention sur la diversité biologique, adoptée à Rio le 5 juin 1992	La diversité des écosystèmes, la diversité des espèces, ainsi que la diversité génétique.	Le milieu récepteur du projet appartient à la région naturelle de la vallée du fleuve Sénégal marquée par des écosystèmes de forêts et zones inondables.

**Notice d'Impact Environnemental et Social des travaux de construction d'infrastructures socioéconomiques de base à Rosso-Mauritanie dans le cadre du projet de construction du pont de Rosso**

Gestion des déchets	Convention de Bâle sur le Contrôle des Mouvements Transfrontières de Déchets Dangereux et de leur élimination	Dommages que les déchets dangereux et d'autres déchets ainsi que les mouvements transfrontières de ces déchets risquent de causer à la santé humaine et à l'environnement	La quantité des déchets dangereux susceptibles d'être produits dans le projet sera négligeable. Néanmoins, il sera nécessaire d'assurer leur gestion d'une manière convenable.
Sécurité des travailleurs	Convention C 144 de l'Organisation International du Travail (OIT) sur les consultations triparties relatives aux normes internationales du travail, ratifié le 21 juin 1976.	Respect des normes internationales du travail	Les mesures de sécurité des travailleurs dans les différents chantiers vont être établies grâce à un mécanisme de concertation efficace et permanente entre le gouvernement, les employeurs et les travailleurs selon les normes internationales du travail.
Cours d'eau international	Charte des Eaux du Fleuve Sénégal	L'utilisation des eaux du fleuve au-delà des quotas impartis à chaque état riverain doit faire l'objet de négociation avec les partenaires afin d'éviter les blocages institutionnels	La proximité du projet au fleuve Sénégal pourrait tenter l'entreprise à utiliser sans autorisation les eaux du fleuve pour alimenter les chantiers.

## 4. Description de la Zone d'influence du projet

Pour mieux couvrir et étudier les avantages et inconvénients liés au projet, deux zones d'influence ont été identifiées :

- Zone d'influence élargie ;
- Zone d'influence restreinte.

### 4.1. Zone d'influence élargie

La zone d'influence élargie est la plus vaste, il s'agit de tous les espaces économiques identifiables et qui sont en relation d'échange significatif avec la zone d'influence directe. La zone d'influence élargie du projet englobe la Moughataa de Rosso. Par conséquent, une description de l'état initial de l'environnement biophysique et socioéconomique de cette zone a été réalisée.

La Moughataa de Rosso est située dans la partie Sud de la Wilaya du Trarza et est limitrophe des Moughataa de Mederdra, de Keur Macène. Elle est limitée au Sud par le fleuve Sénégal, et révèle une sédentarisation récente et spontanée donc non planifiée. Ceci se justifie par les effets des sécheresses successives des années 70, 80 et 90 et suite à la construction de la route pendant les années 70, mais aussi en plus des coutumes concernant la propriété foncière familiale (ou tribale et ethnique).

La Moughataa de Rosso est subdivisée en deux communes, la commune de Rosso et la commune de Jedr El Mohghen. La répartition spatiale de la population en dehors de la ville Rosso et des villages de Jedr El Mohghen, se fait aussi le long du tronçon de l'axe routier Nouakchott- Rosso compris dans la Moughataa.

La position géographique de la Moughataa de Rosso est donnée dans la figure suivante :

Notice d'Impact Environnemental et Social des travaux de construction d'infrastructures socioéconomiques de base à Rosso-Mauritanie dans le cadre du projet de construction du pont de Rosso

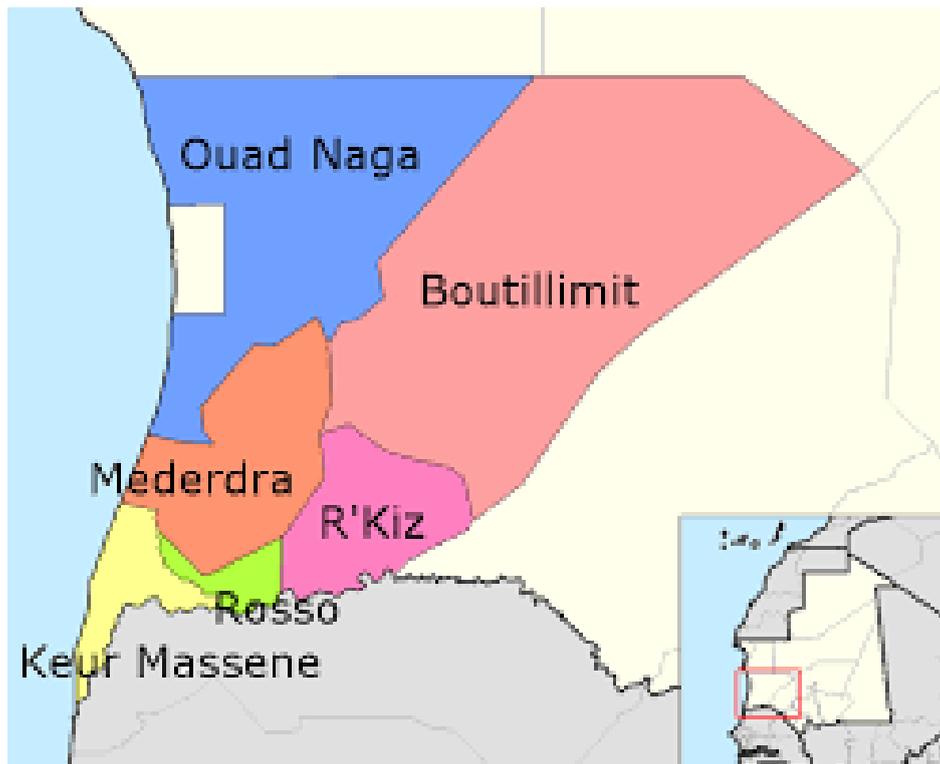


Figure 6 : Position géographique de la Moughataa de Rosso, Source RGPH 2017

#### 4.1.1. Répartition de la population

Selon les données du dernier RGPH de 2013 sur la population et l'Habitat, la Wilaya de Trarza compte 272 773 habitants, soit 7,7 % de la population totale du pays, qui totalise 3 537 368 habitants. La wilaya est, avec une densité de 4,02 habitants /km<sup>2</sup>, en ligne avec la moyenne nationale du pays, qui est de 3,5 habitants/km<sup>2</sup>.

La plus forte densité de la Wilaya de Trarza se situe au niveau de la Moughataa de Rosso, qui compte en 2013, 57 220 habitants et une densité de 26,59 habitant/km<sup>2</sup>.

#### 4.1.2. Activités socioéconomiques

A Rosso Mauritanie, le commerce de type informel est très dynamique surtout du fait de la proximité de la Mauritanie avec des marchandises relativement bon marché. Il occupe 22,9% de la population composée essentiellement des femmes et des jeunes.

L'économie agricole est tributaire de la pluie et de la crue du fleuve. Les années de sécheresse ont montré la précarité et la vulnérabilité des systèmes traditionnels de production dominés par la culture pluviale et la culture de décrue. Son développement passe par l'agriculture irriguée, les cultures de décrue dépendant des apports d'eau du fleuve en particulier. Les productions agricoles

**Notice d'Impact Environnemental et Social des travaux de construction d'infrastructures socioéconomiques de base à Rosso-Mauritanie dans le cadre du projet de construction du pont de Rosso**

qui se sont développées sur les aménagements sont dominées par le riz qui occupe 70% des surfaces cultivées et les cultures maraichères. Les autres spéculations vivrières irriguées, comme le maïs et le sorgho, sont cultivées essentiellement dans la moyenne vallée.

Les femmes de la zone du projet jouent un rôle fondamental dans les activités agricoles qui offrent d'importantes potentialités avec de nombreuses variétés de cultures. En effet, les groupements féminins présents sont assez actifs et possèdent des superficies de terre variant entre 10 et 25 ha (PK07 de la route Rosso-Nouakchott).

Le transport joue un rôle capital dans l'économie de la ville. La ville de Rosso est un carrefour. L'embarcadère et le bac qui assure la liaison Rosso-Mauritanie / Rosso-Sénégal constituent de ce point de vue un point nodal de la coopération transfrontalière. Il constitue en effet un important vecteur d'échanges et de coopération entre la Mauritanie et le Sénégal. Le trafic fluvial est intense à raison de plus de cinq trajets (aller-retour) du bac par jour.

Quant aux pêcheurs, ils sont estimés à 10 000 dans la vallée. Toutes ces activités (commerce, agriculture, transport, pêche) offrent plus de moyens de subsistance à la population, plus de ressources financières et plus de sécurité sur le plan alimentaire.

#### **4.2. Zone d'influence restreinte**

La zone d'influence restreinte du projet est la Commune de Rosso qui comporte les sites délivrés par les autorités compétentes afin d'abriter les nouvelles infrastructures socioéconomiques de base à construire dans le cadre des travaux d'aménagements connexes qui sont :

- Une gare routière ;
- Un marché ;
- Un centre social ;
- Et un complexe omnisport.

Les sites destinés à abriter le projet sont pratiquement dénudés de végétation à l'exception du site devant abriter le centre social qui contient une faible couverture végétale, essentiellement arbustive et des emprises suffisamment dégagées. Les quatre sites du projet ne contiennent aucune vie sauvage, ni d'exploitations agricoles aux alentours qui peuvent contenir des animaux

**Notice d'Impact Environnemental et Social des travaux de construction d'infrastructures socioéconomiques de base à Rosso-Mauritanie dans le cadre du projet de construction du pont de Rosso**

d'élevage. La faune existante dans ces sites est de la microfaune et, parfois, de l'avifaune.

Le marché municipal et la gare routière seront construits au PK 4 vers la sortie de la ville de Rosso, le centre social sera construit au PK 7 à proximité de l'hôpital à quelques encablures de la route Rosso-Nouakchott. Quant au site destiné à abriter le complexe omnisport, il est prévu sur un terrain de 2 500 m<sup>2</sup> situé à quelques encablures du siège de la Wilaya du Trarza. Il est localisé au bord d'un axe bitumé et est entouré par des terrains administratifs dans le quartier de la Medina (voir carte ci-dessous).

Notice d'Impact Environnemental et Social des travaux de construction d'infrastructures socioéconomiques de base à Rosso-Mauritanie dans le cadre du projet de construction du pont de Rosso

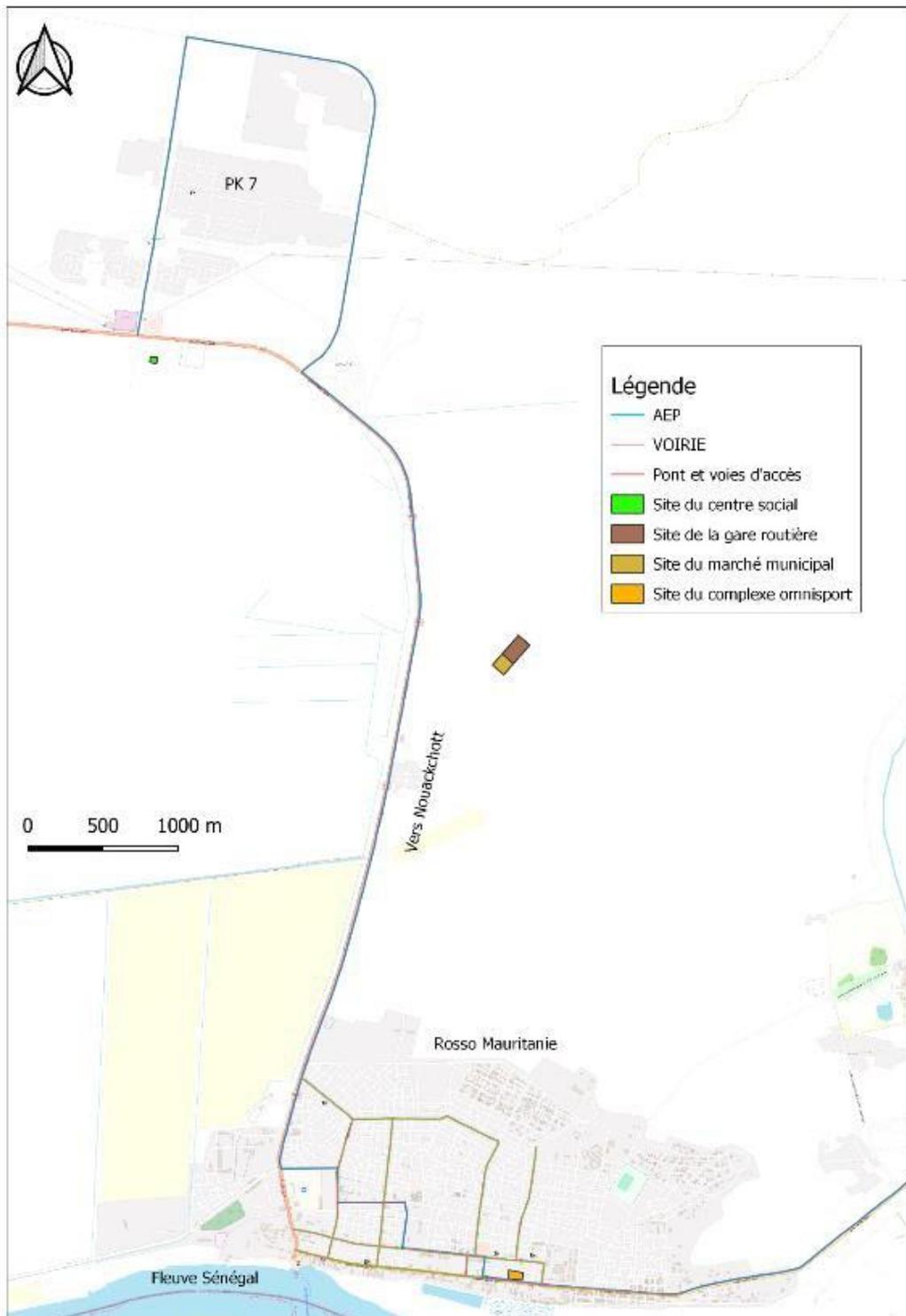


Figure 7 : Localisation des infrastructures projetées dans la Commune Rosso Mauritanie

#### 4.2.1. Environnement biophysique

La description de l'environnement biophysique sera limitée à celle de la Commune de Rosso qui englobe les quatre sites destinés à abriter les infrastructures à construire.

**Notice d'Impact Environnemental et Social des travaux de construction d'infrastructures socioéconomiques de base à Rosso-Mauritanie dans le cadre du projet de construction du pont de Rosso**

- **Ressources en eaux disponibles et accessibles**

Les quatre sites du projet sont situés dans la ville de Rosso qui se trouve à la limite Est du Delta du fleuve Sénégal. Le Delta est caractérisé par des aquifères de faible importance et des eaux souterraines salées impropres à la consommation. Ainsi, dans cette partie de la vallée, les eaux du fleuve constituent la principale ressource disponible et utilisable pour l'alimentation humaine après traitement.

Le potentiel en ressources en eau disponible est important. Cependant, le risque de pollution de ces eaux est aussi important en raison de l'utilisation excessive de pesticides dans les exploitations agricoles le long du fleuve.

Toutefois, avec l'artificialisation du régime du fleuve, l'eau est destinée principalement à l'irrigation au niveau des aménagements hydro-agricoles. Malgré cet atout pour l'agriculture, la non maîtrise des crues du fleuve Sénégal a favorisé une baisse de la biodiversité, des problèmes environnementaux et sanitaires avec la prolifération de maladies (Bilharziose, paludisme, diarrhées) liées à la présence permanente de l'eau douce.

Les risques de contamination de ces eaux sont importants, ils sont liés principalement aux :

- Activités agricoles (utilisation des engrais et pesticides dans les périmètres rizicoles) ;
- Rejets d'eaux usées et autres déchets solides.

Les besoins en eau du présent projet ne seront pas significatifs en termes de pression sur la ressource. L'entreprise va souscrire à un abonnement auprès de la SNDE. Et, en cas de besoin, utiliser les eaux du fleuve de Sénégal sur la base d'une autorisation préalable de l'OMVS.

- **Morphologie et Pédologie**

On distingue quatre (4) grands types de sols, classés en fonction de leur texture et de leur structure.

- Les Hollaldé qui font 36% du potentiel irrigable, sont des sols argileux à 75 % avec une structure prismatique (parfois sans structure) ;

**Notice d'Impact Environnemental et Social des travaux de construction d'infrastructures socioéconomiques de base à Rosso-Mauritanie dans le cadre du projet de construction du pont de Rosso**

- Les Faux-Hollaldé constituent 31 % du potentiel irrigable ; ce sont des sols argilo-limoneux (30 à 50 % d'argile) et sans structure ;
- Les Fondé, limoneux (teneur en argile de 10 à 30%) avec une structure cuboïde, constituent 33 % du potentiel irrigable ;
- Les sols Diéri, jusqu'à 90 % sablonneux avec une structure mono granulaire.

En plus de ces grands types, on peut trouver les falo (talus des berges du fleuve et de ses défluent) et les Diacré (bourelets recouverts par les crues moyennes à fortes).

D'après les résultats des investigations effectuées sur les sites du projet, les sols rencontrés sont une superposition d'argile de consistance molle, suivi d'une couche de sable fin de consistance lâche, le tout reposant sur des limons également de consistance molle.

La couche superficielle du sol est de type limono-argileux, favorable à toutes sortes de cultures végétales. Cependant, il est exposé aux facteurs d'érosion tels que les précipitations et les vents.

Il est à noter que, en cas de forte précipitation, la nature du sol des sites du projet peut augmenter les risques éventuels d'inondation lors de la phase des travaux.

- **Données climatiques**

- Température

À Rosso, le climat est de type sahélien avec une température moyenne mensuelle qui se situe autour de 30 degrés. Le domaine climatique de type sahélien se caractérise par une longue saison sèche de 9 à 10 mois et une saison pluvieuse de 2 à 3 mois (août-octobre). La saison sèche entre mars et juin, se manifeste par un vent chaud et sec de direction Nord et Nord Est (harmattan) pouvant atteindre 70 km/h, accompagné de poussière et commandé par l'anticyclone saharo-libyen. Ce vent contribue à l'élévation des températures, ainsi que l'évapotranspiration.

La période sèche est aussi marquée par une période fraîche allant du mois de décembre à février, une assez forte humidité relative, des vents forts, secs et relativement frais. Quant à la saison humide, elle s'étale de la fin du mois de juillet au début du mois d'octobre.

Les températures moyennes quotidiennes maximales et minimales de la ville de Rosso sont

**Notice d'Impact Environnemental et Social des travaux de construction d'infrastructures socioéconomiques de base à Rosso-Mauritanie dans le cadre du projet de construction du pont de Rosso**

données dans la figure suivante :

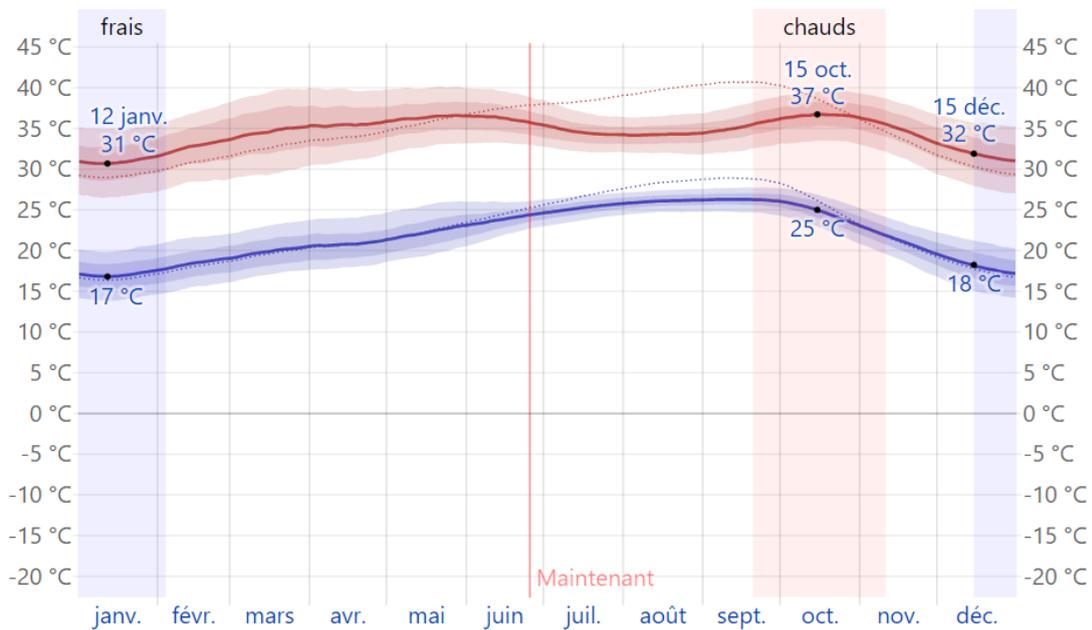


Figure 8 : Température moyenne quotidienne maximale (ligne rouge) et minimale (ligne bleue), avec bandes du 25e au 75e percentile et du 10e au 90e percentile. (Source :<https://fr.weatherspark.com/> dernière date de consultation : 29 Juin 2022)

- Pluviométrie

La ville de Rosso, connaît des hauteurs pluviométriques situées entre 175 et 433 millimètres par an avec de fortes variabilités au cours des années. Ces caractéristiques climatiques, et en particulier pluviométriques, associées aux atouts naturels du territoire permettent à l'agriculture et à l'élevage d'être pratiqués le long de l'année dans des conditions globalement convenables, notamment pour la riziculture et certaines cultures maraichères pratiquées toute l'année.

Le climat sahélien, qui s'étend au sud de la ligne de l'isohyète 150 mm, est caractérisé par une pluviométrie annuelle moyenne variant entre 150 et 300 mm et l'alternance d'une saison humide allant souvent jusqu'à quatre mois avec une saison sèche qui s'allonge au fur et à mesure qu'on s'éloigne du fleuve. Les pluies, violentes et abondantes, se répartissent quelquefois sur une période très courte, ce qui entraîne une hausse soudaine des cours d'eau permanents (fleuve Sénégal) et temporaires (réseau dense d'oueds du Sud du pays). D'après le Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat (GIEC), le réchauffement climatique se traduira dans cette région par l'augmentation de la fréquence de ce type d'évènements. Les crues du fleuve Sénégal ont longtemps été considérées comme un bienfait par la population riveraine. Celle-ci a de tout temps connu des inondations saisonnières et s'y est adaptée.

**Notice d'Impact Environnemental et Social des travaux de construction d'infrastructures socioéconomiques de base à Rosso-Mauritanie dans le cadre du projet de construction du pont de Rosso**

Dans le présent projet, les sites des infrastructures sont très éloignés du fleuve, à l'exception du complexe omnisport dont le site est situé à 700 – 800 m du cours d'eau. Dès lors, le risque que ces infrastructures soient inondées suite à un débordement du fleuve, est très faible.

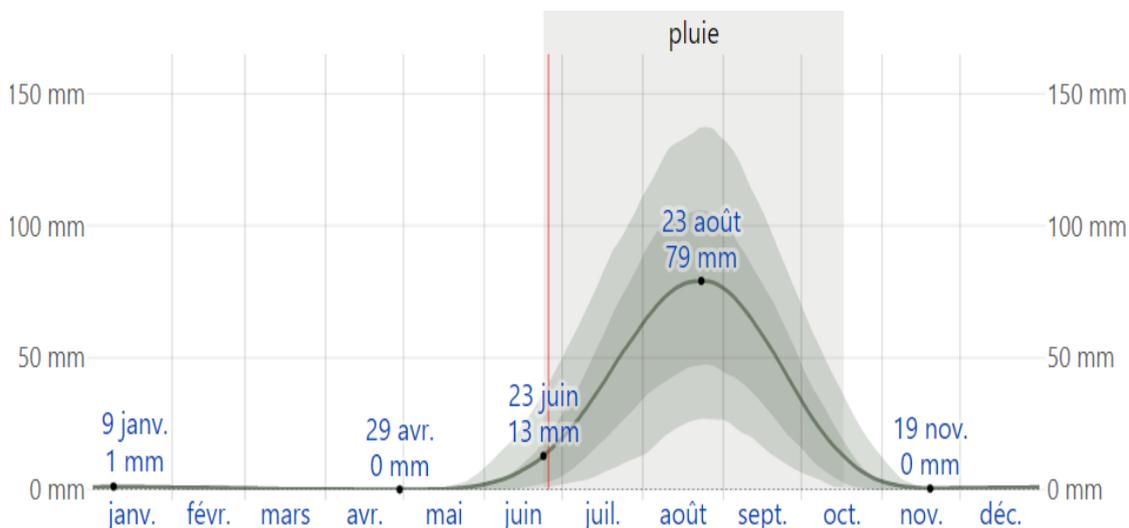


Figure 9 : Pluviométrie mensuelle moyenne à Rosso. (Source : <https://fr.weatherspark.com/> dernière date de consultation : 29 Juin 2022)

- Insolation

La longueur du jour à Rosso varie au cours de l'année. En 2022, le jour le plus court est le 21 décembre, avec 11 heures et 9 minutes de jour ; le jour le plus long est le 21 juin, avec 13 heures et 7 minutes de jour. Le tableau suivant donne le nombre d'heures durant lesquelles le Soleil est visible (ligne noire). De bas en haut (jaune à gris), les bandes de couleur indiquent : jour total, crépuscule (civil, nautique et astronomique) et nuit totale.

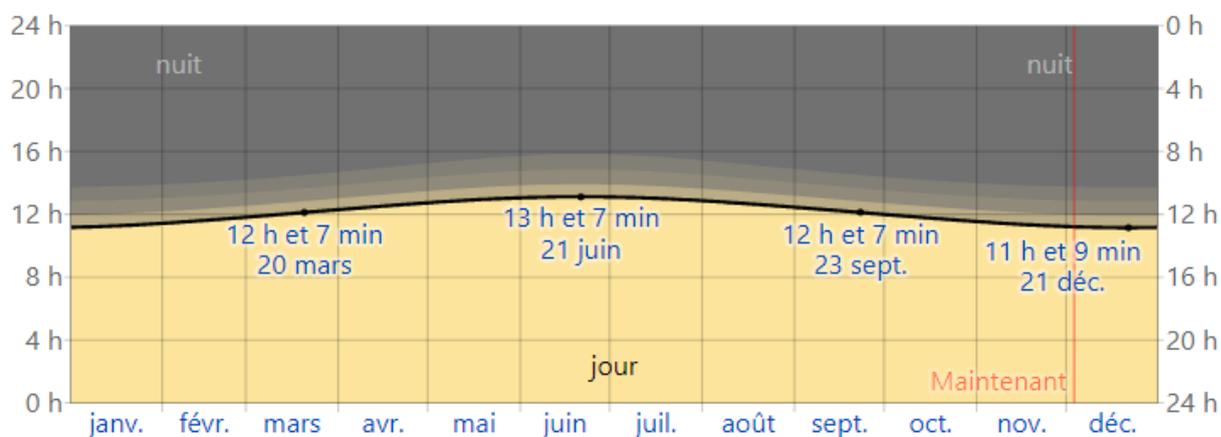


Figure 10 : Heures de clarté et crépuscule à Rosso. (Source : <https://fr.weatherspark.com/> dernière date de consultation : 29 Juin 2022)

**Notice d'Impact Environnemental et Social des travaux de construction d'infrastructures socioéconomiques de base à Rosso-Mauritanie dans le cadre du projet de construction du pont de Rosso**

- Humidité

Nous estimons le niveau de confort selon l'humidité sur le point de rosée, car il détermine si la transpiration s'évaporera de la peau, causant ainsi un rafraîchissement de l'organisme. Contrairement à la température, qui varie généralement considérablement entre le jour et la nuit, les points de rosée varient plus lentement. Ainsi, bien que la température puisse chuter la nuit, une journée lourde est généralement suivie d'une nuit lourde.

Rosso connaît des variations saisonnières extrêmes en ce qui concerne l'humidité perçue comme le montre la figure suivante :

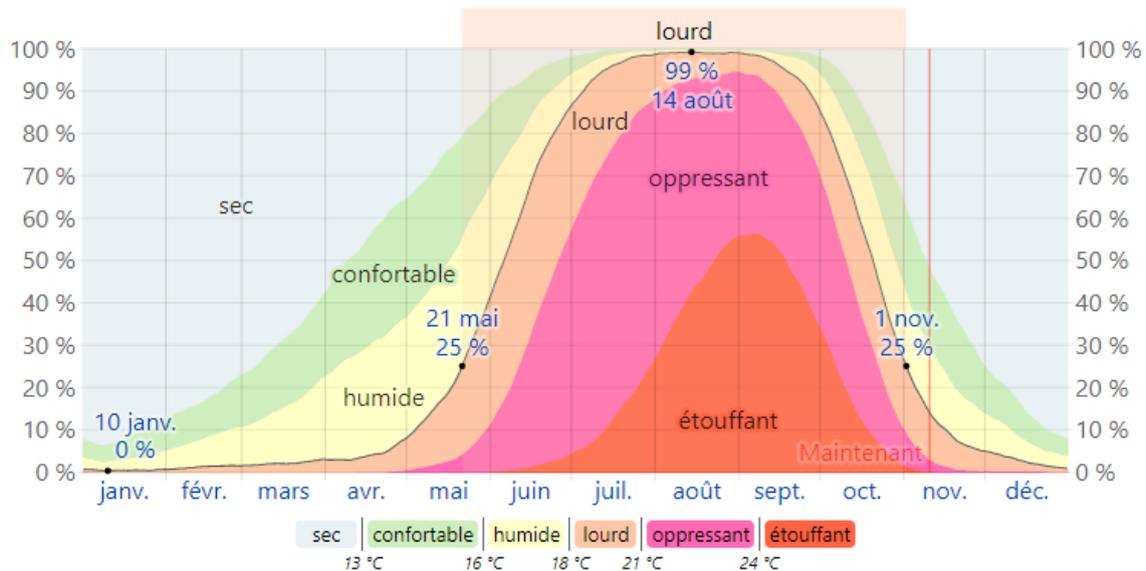


Figure 11 : Niveaux de confort selon l'humidité à Rosso (Source : <https://fr.weatherspark.com/> dernière date de consultation : 29 Juin 2022)

Les valeurs mensuelles de l'humidité relative moyenne oscillent entre un minimum de 31 à 34% en saison sèche et un maximum de 60 à 69% en saison pluvieuse. Vents

Le régime des vents est conditionné par des déplacements annuels du Front Intertropical (FIT), qui sépare l'air sec véhiculé par des vents de secteur N-E de l'air humide véhiculé par des vents de secteur SW.

D'autre part, l'alizé maritime venant du Nord (vent vif, frais et humide) et longeant la côte, s'oppose de Novembre à Juin à l'action de l'harmattan. Il intéresse une étroite bande littorale large de quelques kilomètres à quelques dizaines de kilomètres.

Le vent observé à un emplacement donné dépend fortement de la topographie locale et d'autres facteurs, et la vitesse et la direction du vent instantané varient plus que les moyennes horaires.

**Notice d'Impact Environnemental et Social des travaux de construction d'infrastructures socioéconomiques de base à Rosso-Mauritanie dans le cadre du projet de construction du pont de Rosso**

La vitesse horaire moyenne du vent à Rosso connaît une variation saisonnière considérable au cours de l'année

La période la plus venteuse de l'année dure 7,6 mois, du 7 décembre au 27 juillet, avec des vitesses de vent moyennes supérieures à 16,8 kilomètres par heure ou 4,44 m/s. Le mois le plus venteux de l'année à Rosso est avril, avec une vitesse horaire moyenne du vent de 20,5 kilomètres par heure ou 5.5 m/s.

La période la plus calme de l'année dure 4,4 mois, du 27 juillet au 7 décembre. Le mois le plus calme de l'année à Rosso est septembre, avec une vitesse horaire moyenne du vent de 12,8 kilomètres par heure ou 3.3 m/s.

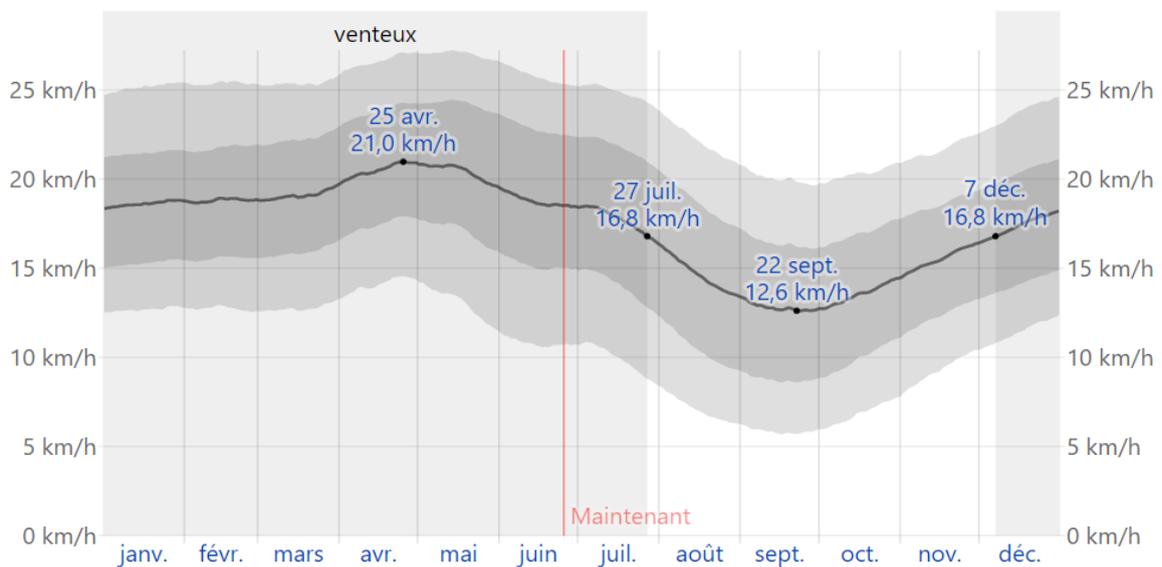


Figure 12 : Vitesse moyenne du vent à Rosso (Source : <https://fr.weatherspark.com/> dernière date de consultation : 29 Juin 2022)

**- Relief et paysage**

Rosso a un relief très peu accidenté. Comme dans toutes les zones concernées par les conditions de la crue du Fleuve Sénégal, le territoire de la commune a une structure articulée selon :

- Un lit majeur appelé Walo. C'est une zone qui abrite les cultures pendant la saison sèche (cultures de décrue) ;
- Des zones jamais inondées appelées Dieri. Ces zones portent les cultures d'hivernage.

**Notice d'Impact Environnemental et Social des travaux de construction d'infrastructures socioéconomiques de base à Rosso-Mauritanie dans le cadre du projet de construction du pont de Rosso**

La ville de Rosso, entièrement protégée en amont par la digue dite (digue de Zanechelli), est définie par 4 zones :

- Rosso Escale : côte moyenne : 3.00 m ;
- N'Diourbel : côte moyenne : 3.45 m avec un point haut de 4.00 m ;
- Tounguen : côte moyenne : 3.50 m ;
- Garak : côte moyenne : 3.20.

Ces quatre zones enserrant une cuvette avec un point bas Satara (côte moyenne de 2.20).

Il est important de retenir que la ville de Rosso est établie sur un bourrelet, intercalé entre le fleuve et le Walo, hors l'atteinte des crues. Par contre, le Walo, à l'origine inondable, est dorénavant protégé par la digue, les crues du Fleuve ne l'atteignent plus, mais les eaux de ruissellement s'y accumulent et ne peuvent plus en être évacuées de façon gravitaire. Il s'ensuit une grave contrainte d'inondation de plusieurs quartiers de Rosso.

L'étude topographique qui consiste en la détermination planimétrique et altimétrique des points caractéristiques de la zone d'étude. Il a été procédé à la mise en place d'une polygonale qui a servi au levé de détail. Les ouvrages existants ont été levés permettant une bonne représentation de chacun en plan et en élévation. Le traitement des données a été rendu facile et rapide grâce au logiciel COVADIS.

Le report des informations recueillies sur le terrain en coordonnées x, y, z (terrain naturel, ouvrages existants, etc.) ont conduit à l'établissement des plans topographiques avec des points cotés et habillages. Ces plans ont permis de donner des courbes de niveaux (iso pièzes) et par conséquent savoir les dénivelés entre les points hauts et bas du terrain naturel. Voir les courbes de niveaux du site illustré sur le plan ci-dessous.

Notice d'Impact Environnemental et Social des travaux de construction d'infrastructures socioéconomiques de base à Rosso-Mauritanie dans le cadre du projet de construction du pont de Rosso

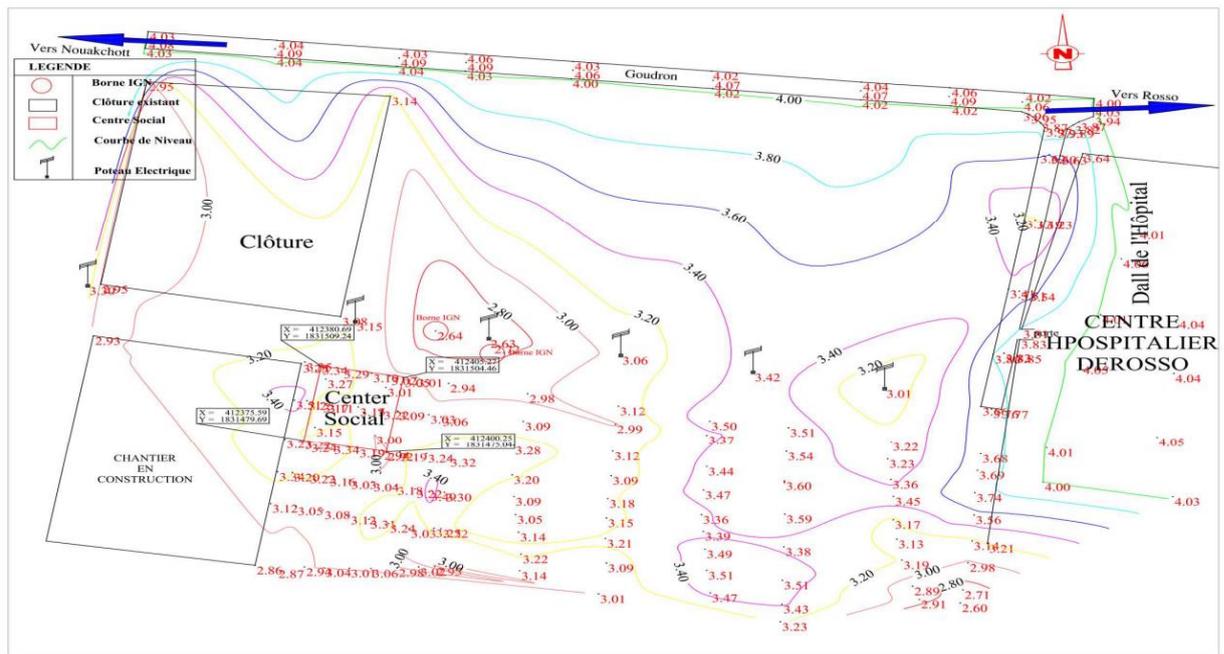


Figure 13 : Courbes de niveaux du plan du centre social

Il ressort du plan illustré ci-dessus que la dénivelée entre la côte du dallage de l'hôpital de Rosso et le Centre Social projeté est de 90 cm.

- **Flore et Faune**

La flore est semblable à celle d'une savane assez clairsemée où plusieurs arbres sont disséminés (dont Gonakier, Taski se mêlant aux hautes herbes). La zone comporte de petites forêts classées situées bien en dehors du site de la ville.

La végétation est constituée par les ceintures vertes réparties en différents blocs autour de la ville et formées essentiellement par les Prosopis et sur la rive droite du Fleuve Sénégal au Sud de la ville se trouve une plante envahissante (Typha).

Les sites destinés à abriter le marché et la gare routière sont pratiquement dénudés. Toutefois, il y est remarqué la présence d'une faible couverture végétale, essentiellement arbustive et des emprises suffisamment dégagées. Le site devant abriter le centre social, contient quelques *Leptadenia pyrotechnica*, *Callotropis procera*.

**Notice d'Impact Environnemental et Social des travaux de construction d'infrastructures socioéconomiques de base à Rosso-Mauritanie dans le cadre du projet de construction du pont de Rosso**



*Image 1 : Végétation présente sur le site du central social*

Comme tous les sites du projet ne contiennent aucune vie sauvage, ni d'exploitations agricoles aux alentours qui peuvent contenir des animaux d'élevage. La faune existante dans ces sites est de la microfaune et, parfois, de l'avifaune.

#### **4.2.2. Environnement socio-économique**

Chef-lieu à la fois de la Wilaya du Trarza et de la Moughataa à laquelle elle attribue le même nom, la Commune de Rosso est située dans la partie sud de la Wilaya du Trarza, au Sud-ouest de la Mauritanie, au bord du fleuve Sénégal comme le montre la figure ci-dessous.

Notice d'Impact Environnemental et Social des travaux de construction d'infrastructures socioéconomiques de base à Rosso-Mauritanie dans le cadre du projet de construction du pont de Rosso

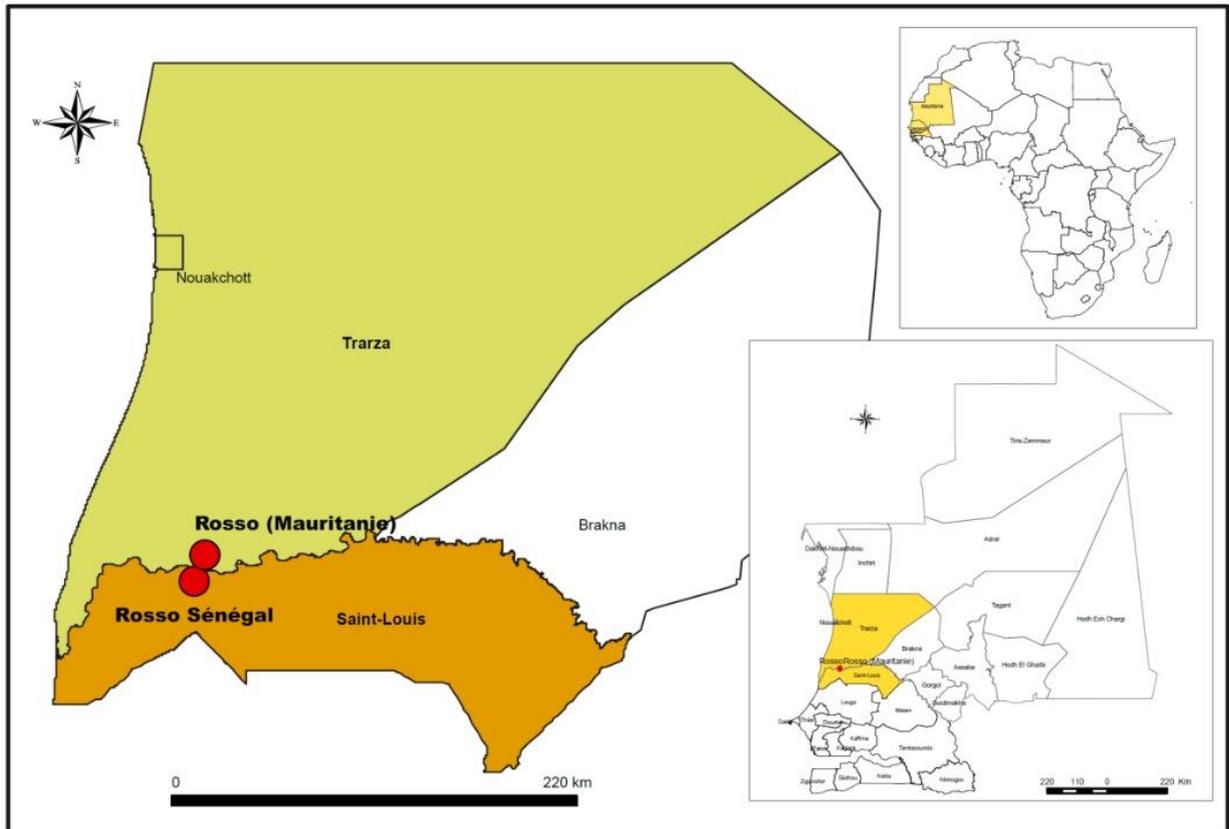


Figure 14 : Localisation de la de la ville de Rosso Population

La commune de Rosso compte, selon le dernier recensement réalisé en 2013, 50.560 habitants sédentaires, soit 18,5 % de la population régionale et près de 75% de la population urbaine de la Wilaya qui représente 7,7% de la population totale selon le RGPH.

La population de la Commune, en dehors de l'agglomération de Rosso proprement dite, compte 70 localités selon la figure ci-dessous.

UGP PONT ROSSO

Notice d'Impact Environnemental et Social des travaux de construction d'infrastructures socioéconomiques de base à Rosso-Mauritanie dans le cadre du projet de construction du pont de Rosso

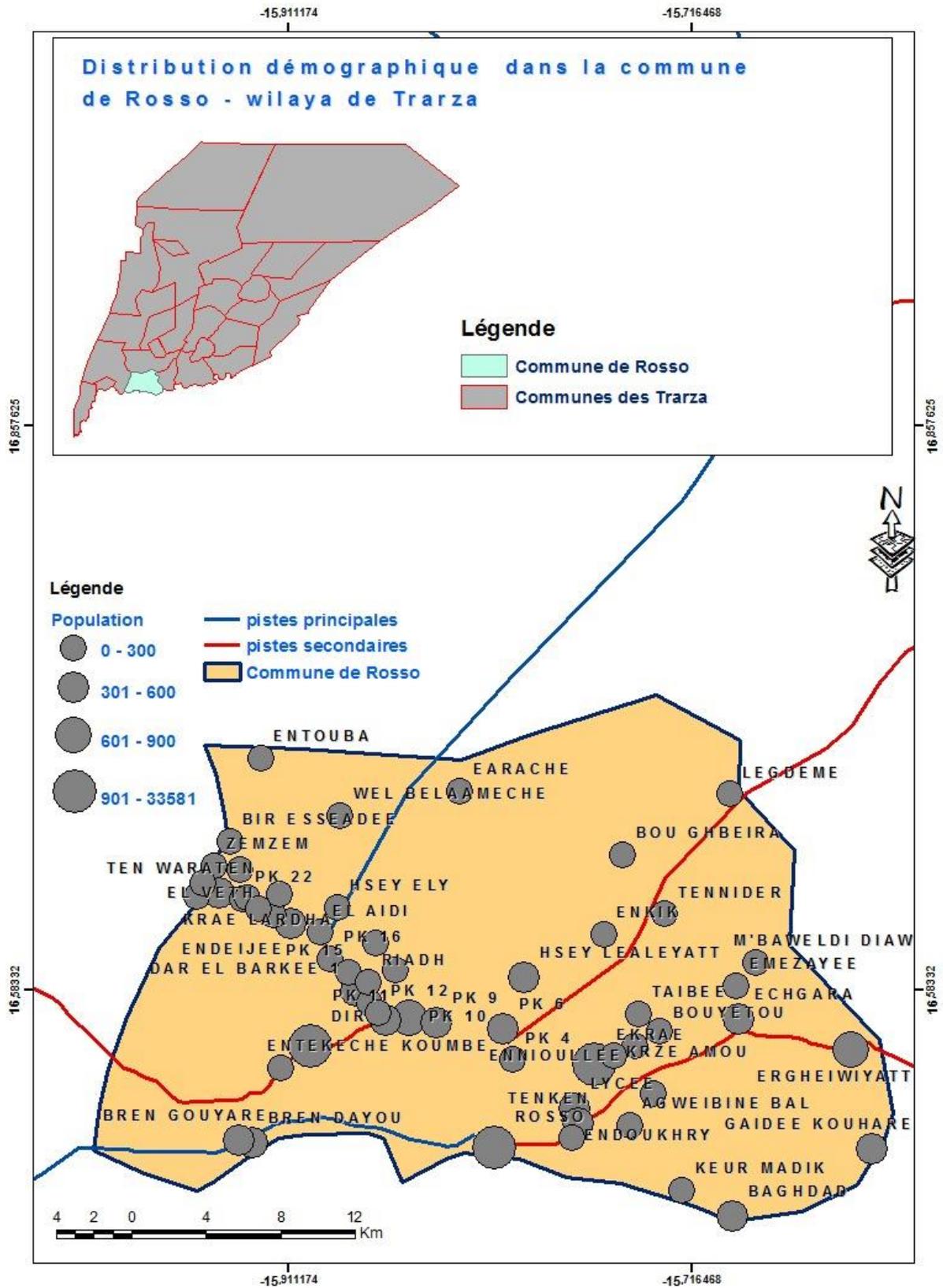


Figure 15 : Répartition spatiale de la population

**Notice d'Impact Environnemental et Social des travaux de construction d'infrastructures socioéconomiques de base à Rosso-Mauritanie dans le cadre du projet de construction du pont de Rosso**

Le projet de construction d'infrastructures socioéconomiques de base à Rosso aura relativement un impact important sur la population. En effet, l'infrastructure socioéconomique va jouer un rôle central dans la réduction des inégalités sociales en créant une dynamique économique régionale porteuse de richesses. Et ce par la création des emplois temporaires lors de phase de construction et permanent lors de la phase d'exploitation, le développement des activités économiques plus ou moins organisées et la promotion du rôle de la femme dans le processus de développement.

- **Infrastructures éducationnelles et sanitaires**

La ville de Rosso manque d'infrastructures et équipements sociaux de base. Les équipements et infrastructures ne suffisent pas pour satisfaire les besoins des populations. Au cours de ces dernières années, il est à noter une légère amélioration des infrastructures de base mais des efforts restent à faire.

Le Recensement Général de la Population et de l'Habitat en 2013 a permis de disposer de façon exhaustive de données détaillées jusqu'aux plus petites unités administratives sur les infrastructures éducatives et de santé au profit de la population. Il en ressort de ce recensement, les cartes des différentes infrastructures éducatives et sanitaires suivantes.

Notice d'Impact Environnemental et Social des travaux de construction d'infrastructures socioéconomiques de base à Rosso-Mauritanie dans le cadre du projet de construction du pont de Rosso

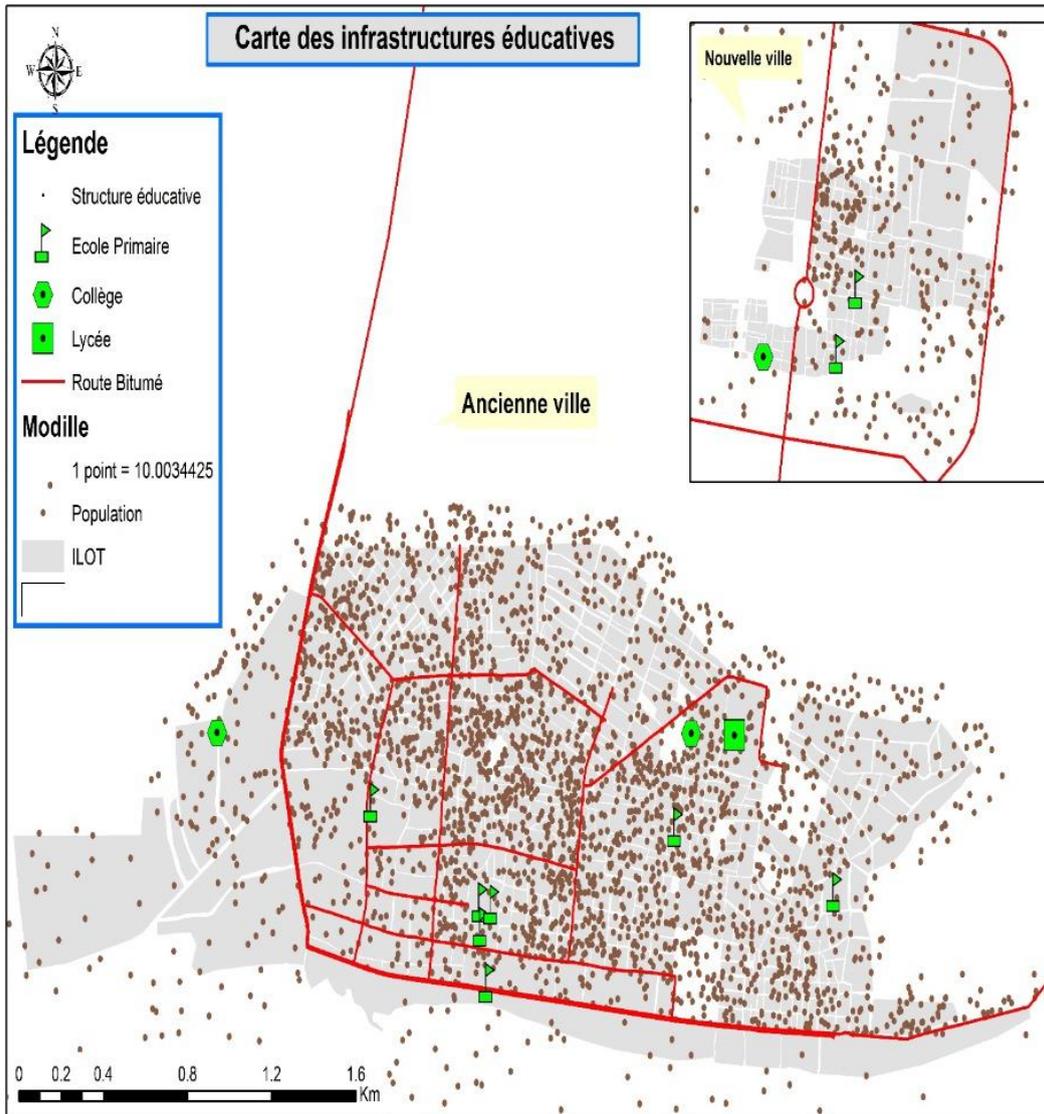


Figure 16 : Carte des infrastructures éducatives (Source : RGPH 2013)

Notice d'Impact Environnemental et Social des travaux de construction d'infrastructures socioéconomiques de base à Rosso-Mauritanie dans le cadre du projet de construction du pont de Rosso

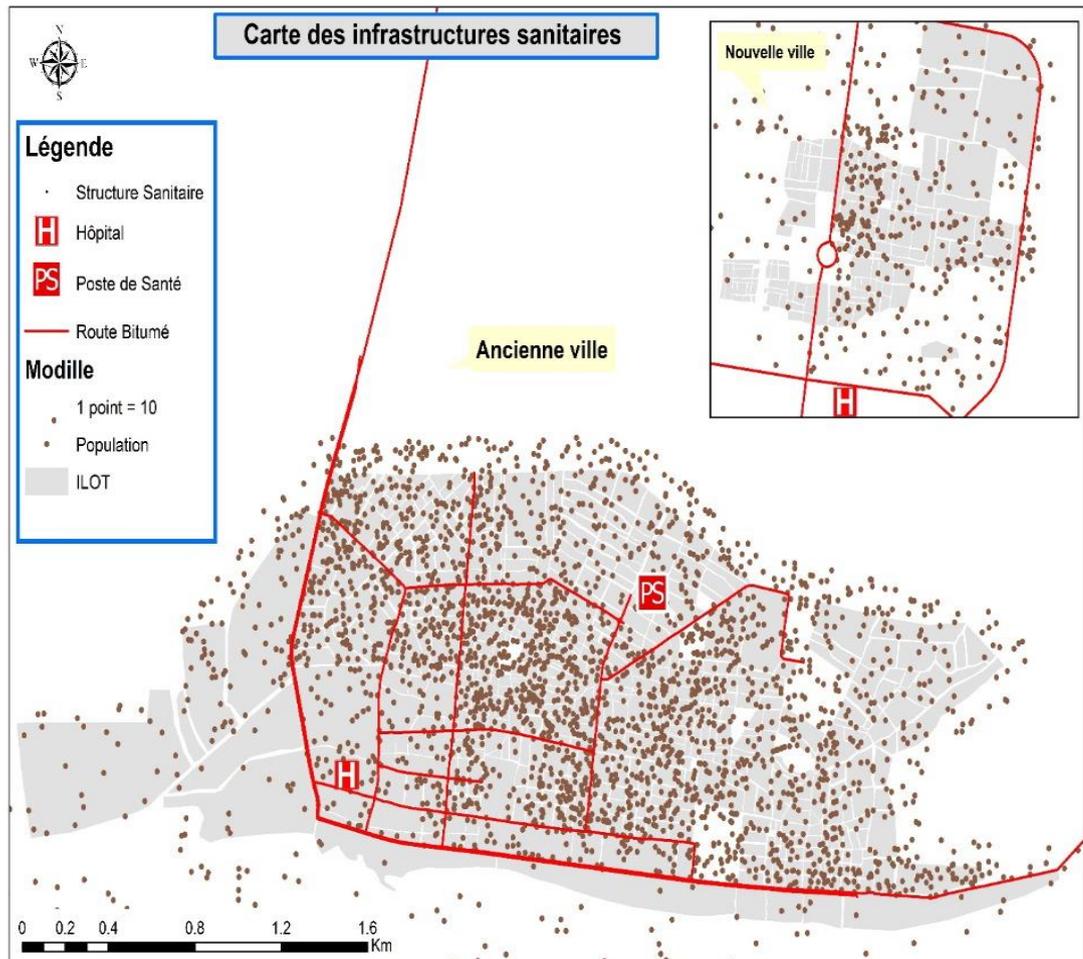


Figure 17 : Carte des infrastructures Sanitaires (Source : RGPH 2013)

- **Infrastructures de transport**

Rosso a l'avantage d'être le carrefour d'échanges transfrontaliers intenses mais aussi un centre actif d'échanges et de valorisation des produits du territoire, doublement desservi par deux routes nationales Noukchott-Rosso et Rosso-Boghé qui raccordent la ville aux grands axes Est via Aleg et Sud via Boghé. Un réseau de pistes rurales relie Rosso aux principaux centres de production de la zone riveraine.

Les infrastructures routières urbaines de Rosso sont constituées de :

- 24 km de routes bitumées dans les anciens quartiers de la ville ;
- 10 km de routes bitumées dans le nouveau quartier du PK7 ;
- 1,2 km de route bétonnée en ville.

**Notice d'Impact Environnemental et Social des travaux de construction d'infrastructures socioéconomiques de base à Rosso-Mauritanie dans le cadre du projet de construction du pont de Rosso**

La traversée du Fleuve Sénégal se fait actuellement par un bac qui relie les deux débarcadères situés sur chaque rive. La faible capacité du bac et le nombre réduit de rotations créent un engorgement au niveau de la traversée et ralentissent très fortement le trafic.

La réalisation du pont, dont le marché a été attribué à l'Entreprise chinoise Poly changda qui est en phase d'installation, permettra de façon permanente le franchissement du fleuve et jouera un rôle décisif dans le développement de l'interconnexion des réseaux routiers régionaux.

La construction d'une gare routière constituera un maillon important de l'intégration et du développement des échanges entre l'Europe, les pays du Maghreb Arabe et l'Afrique de l'Ouest.

**- Infrastructure d'eau potable**

L'approvisionnement en eau de la ville de Rosso est assuré par la société nationale d'eau (SNDE) à partir des eaux prélevées du fleuve Sénégal. La SNDE assure la production et la distribution de l'eau au niveau de la ville.

Actuellement, la ville de Rosso ne dispose que d'une station de traitement fonctionnelle d'une capacité de 200 m<sup>3</sup>/h. Avec un fonctionnement de 16 heures de temps par jour, elle peut produire un débit de 3200 m<sup>3</sup>/jour.

Le projet d'adduction en eau potable en cours vise l'augmentation de la capacité de production par la réalisation d'une nouvelle prise d'eau et l'extension de l'unité de traitement existante, la réhabilitation et le redimensionnement des ouvrages de stockage d'eau traitée, la réalisation d'une nouvelle station de pompage répondant aux besoins en eau projetés, la réalisation d'un nouveau château d'eau pouvant couvrir totalement la ville et le redimensionnement des conduites principales de distribution. Avec ce projet, la SNDE serait en mesure de répondre à la demande en eau potable de la ville de Rosso à l'horizon 2040 estimée à 6370 m<sup>3</sup>/jour avec un débit supplémentaire de 200 m<sup>3</sup>/h.

**- Régime du fleuve Sénégal**

La superficie du bassin versant du Fleuve Sénégal est de 340 000 km<sup>2</sup>, répartie sur quatre pays (Guinée, Mali, Sénégal et Mauritanie) et d'une longueur de 1800 km.

Notice d'Impact Environnemental et Social des travaux de construction d'infrastructures socioéconomiques de base à Rosso-Mauritanie dans le cadre du projet de construction du pont de Rosso



Figure 18 : Monographie hydrologique du fleuve Sénégal, source (Jean-Claude Bader, 2011)

Le régime hydrologique du fleuve Sénégal est actuellement en grande partie contrôlé par le barrage de Manantali et celui de Diama.

Avec les barrages de Diama et de Manantali, les Etats membres de l'OMVS se sont dotés des outils stratégiques nécessaires pour l'exploitation rationnelle et la maîtrise des eaux du fleuve Sénégal. Gérée à la cote 1,50 m IGN, la retenue du barrage de Diama a un volume de 250 millions de m<sup>3</sup> et couvre une superficie de 235 km<sup>2</sup>. Ce qui rend le niveau d'eau du fleuve Sénégal généralement aux alentours de 2,2 m IGN (voir figure ci-dessous).

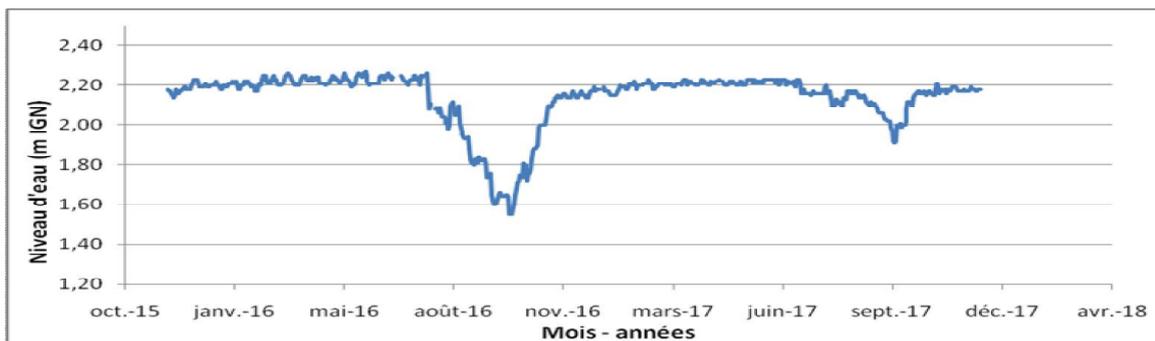


Figure 19 : Niveau de l'eau du fleuve Sénégal, (Source : Etude Technique du projet de renforcement du système d'adduction d'eau potable de la ville de Rosso, dans le cadre du projet de construction du pont de Rosso)

- **Infrastructures d'assainissement liquide**

→ Assainissement des eaux pluviales

L'assainissement des eaux pluviales constitue la contrainte majeure à laquelle est confrontée la ville de Rosso.

**Notice d'Impact Environnemental et Social des travaux de construction d'infrastructures socioéconomiques de base à Rosso-Mauritanie dans le cadre du projet de construction du pont de Rosso**

Construite initialement sur la partie haute de la cuvette en face du débarcadère actuel, la ville s'est étendue vers des zones basses de la Chamama et a été entourée par une digue de protection qui bloque des eaux de pluies à l'intérieur de la ville.

La partie historique de la ville était dotée d'un réseau constitué d'un collecteur principal de 482 ml, de deux collecteurs secondaires de 1021 ml et d'une station de pompage vers le fleuve.

Au cours des années 2 000, les autorités ont engagé la construction d'un réseau d'assainissement de 3 715 ml dans les nouveaux quartiers de la ville. Les caniveaux réalisés sont en béton armé avec des grilles avaloires et raccordés au réseau existant. Ce réseau n'a jamais réellement fonctionné et sa réhabilitation en cours ne semble régler ce problème récurrent.

L'ancien réseau d'assainissement est complètement délabré et nécessite une reprise générale, y compris la station de pompage.

La situation critique que connaît la ville pendant la période hivernale impose une reprise globale et cohérente du réseau d'assainissement de façon à couvrir tout l'espace urbain. Les sites qui abritent le marché, la gare routière et le complexe omnisport sont très argileux et par conséquent exposés aux stagnations des eaux pluviales, d'où la nécessité de la mise en place d'un remblai servant de protection contre ces eaux. Contrairement au site qui abrite le centre social qui est sableux, donc le risque de stagnation des eaux pluviales est moins élevé.

→ Assainissement des eaux usées

La ville ne possède pas de réseau collectif d'assainissement des eaux usées. Les eaux usées sont évacuées exclusivement dans des fosses d'aisance construites le plus souvent dans les emprises de rues.

- **Infrastructures d'assainissement solide**

Aucun système de collecte et de traitement des déchets solides n'est actuellement en vigueur. Les déchets solides restent longtemps sur la voie publique avant d'être évacués lors d'opérations sporadiques réalisées par la Commune. La situation des déchets solides à Rosso est aggravée par les grandes quantités de résidus produits par les usines de décorticage du riz implantées dans les quartiers résidentiels.

**Notice d'Impact Environnemental et Social des travaux de construction d'infrastructures socioéconomiques de base à Rosso-Mauritanie dans le cadre du projet de construction du pont de Rosso**

- **Infrastructures marchandes**

De par sa position géographique et sa dynamique économique liée essentiellement aux activités agropastorales et aux échanges transfrontaliers, la ville de Rosso connaît une intense activité commerciale. Ces activités sont concentrées essentiellement dans les marchés suivants :

- Le marché central (152 boutiques et un hangar) ;
- Le marché de Médine (5 boutiques et un hangar) ;
- Le marché de Satara (15 boutiques et un hangar) ;
- Les commerces et services disséminés le long des grands axes routiers ;
- Le nouveau marché au poisson au PK7 (une halle de criée, deux chambres froides de 17 t chacune et une fabrique de glace de 1 t/j).

Le projet de construction des aménagements connexes en particulier celui du marché central, contribuera au développement du commerce dans la ville.

- **Infrastructures culturelles et sportives**

Les infrastructures culturelles et sportives sont composées de :

- Un stade municipal aménagé exclusivement pour le football (stade Ramande) ;
- Une maison des jeunes dotée d'un terrain multifonctions (basket-ball et volley-ball) ;
- Une maison des femmes destinée essentiellement aux activités de promotion féminine (formation et exposition de produits des coopératives féminines) ;
- Une bibliothèque municipale disposant d'une salle de lecture et d'un centre de connexion à internet.

**4.3. Occupation du sol sur les sites de construction des infrastructures**

Le marché municipal et la gare routière seront construits au PK 4 vers la sortie de la ville de Rosso, à quelques encablures de la route Rosso-Nouakchott. Le site destiné à abriter ces deux infrastructures est dénudé de toutes sortes de construction ou de végétation. Il convient de souligner que le site n'est pas entouré de construction, et donc l'espace est disponible et les emprises sont dégagées.

**Notice d'Impact Environnemental et Social des travaux de construction d'infrastructures socioéconomiques de base à Rosso-Mauritanie dans le cadre du projet de construction du pont de Rosso**

Le site devant abriter le centre social sera construit au PK 7 à quelques dizaines de mètres de l'hôpital de Rosso. Le sol du site est dévêtu de construction et contient une faible couverture végétale. Le site n'est pas limité par des bâtiments donc l'espace est disponible et les emprises sont dégagées.

Le site destiné à abriter le complexe omnisport, il est localisé au bord d'un axe bitumé et est entouré par des terrains administratifs dans le quartier de la Medina. Le sol du site est dénudé de toutes constructions et végétations, par conséquent, le site dispose de l'emprise requise pour les travaux.

Les quatre sites du projet ne contiennent aucune vie sauvage, ni d'exploitations agricoles aux alentours qui peuvent contenir des animaux d'élevage. La faune existante dans ces sites est de la microfaune et, parfois, de l'avifaune.

#### **4.4. Analyse des enjeux environnementaux et sociaux**

##### **4.4.1. Analyse des enjeux environnementaux**

Rosso est une ville et une commune du Sud de la Mauritanie, située sur la frontière avec le Sénégal. C'est le chef-lieu de la Moughataa de Rosso et la capitale de la région du Trarza. Elle est située le long du Fleuve Sénégal. Elle est ainsi plus développée dans le sens de la longueur. La Commune de Rosso couvre une superficie de 15 760 km<sup>2</sup> avec un relief très peu accidenté, inférieur à 100 m d'altitude avec la présence de vastes surfaces planes.

La commune de Rosso dispose de sols sableux dans les quartiers pk4 et pk7 (sites de la gare routière, du marché municipal et du centre social). Le site du centre omnisports dispose de sols limono-argileux, à caractère inondable, qui sont le résultat des transformations de la partie superficielle de la lithosphère, surtout sous l'effet du milieu bioclimatique.

Ses sols sont très productifs le long de la bande de la vallée du Fleuve Sénégal avec des atouts tels que : terres fertiles serpentées naturellement par des dizaines d'axes hydrauliques, crues et décrues naturelles permettant l'arrosage des terres fertiles et enfin la régulation bénéfique du débit du Fleuve par les ouvrages de l'OMVS qui ont permis au Trarza de tirer le meilleur parti du Fleuve Sénégal.

Le Delta est caractérisé par des aquifères de faible importance et des eaux souterraines salées impropres à la consommation. La grande disponibilité en eau dans la zone du delta offre des

**Notice d'Impact Environnemental et Social des travaux de construction d'infrastructures socioéconomiques de base à Rosso-Mauritanie dans le cadre du projet de construction du pont de Rosso**

possibilités importantes, cependant, l'affleurement de la nappe est négatif et constitue une contrainte pour l'assainissement. Quand le sol est saturé, les fosses septiques se remplissent vite et les eaux de ruissellement ont tendance à stagner. De ce fait, les infrastructures du projet seront renforcées par des remblais et par du mortier étanche afin d'inhiber les effets de la remontée capillaire sur les bâtiments.

La ville de Rosso connaît un régime climatique de type sahélien continental avec une saison sèche de 9 à 10 mois et une saison pluvieuse de 2 à 3 mois (aout-octobre). La température moyenne de cette ville est autour de 30 degrés et les hauteurs pluviométriques sont situées entre 175 et 443 millimètres par an avec de fortes variabilités au cours des années.

La zone comporte de petites forêts classées situées bien en dehors du site de la ville, la végétation est constituée par les ceintures vertes réparties et formées essentiellement par d'espèces ligneuses, épineuses et rabougries, formant par endroits, une savane claire, une steppe arbustive ou une steppe arborée. En ce qui concerne la faune, seuls les animaux domestiques (moutons, chèvres, chat, chien, poules, oiseaux) ont été identifiés dans la zone du projet. En conséquence, le projet n'aura aucun impact significatif sur le couvert végétal ni sur les espèces animales (mort ou disparition).

#### **4.4.2. Analyse des enjeux sociaux**

La commune de Rosso compte, selon le dernier recensement réalisé en 2013, 50.560 habitants sédentaires, soit 18,5 % de la population régionale et près de 75% de la population urbaine de la Wilaya qui représente 25,6% de la population totale selon le RGPH.

Rosso a l'avantage d'être le carrefour d'échanges transfrontaliers intenses, entre la Mauritanie et le Sénégal, mais aussi un centre actif d'échanges et de valorisation des produits du territoire, doublement desservi par deux routes nationales Nouakchott-Rosso et Rosso-Boghé qui le raccordent aux grands axes Est via Aleg et Sud via Boghé.

L'économie de la ville de Rosso repose essentiellement l'agriculture (riziculture et maraîchage), l'élevage extensif et la pêche. L'agriculture dominante n'est pas une agriculture intensive et ne génère pas de risques majeurs en termes de contamination du sol et des eaux souterraines et les déchets d'élevage sont utilisés (valoriser) dans l'amendement des terres agricoles. Elle dispose de peu d'infrastructures sanitaires. Ainsi, le centre de santé de la Moughataa occupe désormais les anciens locaux du centre hospitalier de Rosso délocalisé au PK 7, plus au Nord en un CHU

**Notice d'Impact Environnemental et Social des travaux de construction d'infrastructures socioéconomiques de base à Rosso-Mauritanie dans le cadre du projet de construction du pont de Rosso**

moderne équipé d'une capacité de 150 lits où seront traitées toutes les spécialités. L'infrastructure éducatives de la ville est vétuste et mal équipées, elle compte trois jardins d'enfants, douze écoles fondamentales, deux établissements secondaires un centre de formation professionnelle et 3 établissements d'enseignement général privé.

Tous les ménages de la commune n'ont pas accès à l'électricité fournie par la SOMELEC (faible pourcentage d'accès) à cause, entre autres, de la faiblesse de leurs revenus. Certains endroits sont particulièrement mal desservis. En plus, l'éclairage public fait défaut dans beaucoup de quartiers de la Commune de Rosso.

La commune est équipée d'un système d'adduction d'eau potable, bien que tous les quartiers ne disposent pas de branchements individuels au réseau d'adduction d'eau. Il existe quelques lieux d'hébergement à peu près 5 avec des conditions de vie moyenne et très peu de lieux de restauration adéquats.

La ville de Rosso connaît une absence totale de système d'assainissement des eaux usées et présence de dépotoirs sauvages des déchets ménagers. En plus, la situation topographique basse et la nature argileuse du sol posent le problème de gestion des eaux pluviales surtout en présence d'un système d'évacuation des eaux pluviales vétuste et mal conçu. La voirie de la ville est très sommaire se limitant en une seule route goudronnée le long des axes principaux. Les autres voies qui desservent les quartiers intérieurs sont en très mauvais état.

Ce projet de construction d'infrastructures socioéconomiques de base permettra donc d'atténuer ou de combler des contraintes socioéconomiques, de contribuer à la restauration du paysage avec des aménagements de haute gamme et d'accélérer l'épanouissement et le bien-être de la population.

## 5. Analyse des variantes

Dans une étude d'impact environnemental, il est de tradition d'envisager l'évolution de la zone en l'absence du projet. Il convient de rappeler que les impacts positifs, de développement durable, entraînés par le projet de construction d'infrastructures socioéconomiques de base pour la ville de Rosso seront acquis durant les phases des travaux et d'exploitation.

L'actuel projet de construction d'infrastructures est parfaitement en phase avec les investissements prévus par l'Etat dans la Commune de Rosso. La mise en œuvre du projet contribuera à l'amélioration du cadre de vie en répondant aux besoins réels de la population en infrastructures à vocation sociale. L'abandon du projet porterait préjudice inévitablement aux infrastructures sociales de base et aura des incidences défavorables sur le développement économique et social.

L'alternative « sans projet » n'est pas conforme à la politique de développement économique et social du pays, ni avec l'esprit et les principes d'amélioration de l'accès aux infrastructures de base, ni avec le plan de développement communal de la ville de Rosso, des Objectifs de Développement Durable et la Stratégie Nationale de Croissance Accélérée et de Prospérité Partagée à l'horizon 2030. Elle serait en plus en faux avec les aspirations des populations riveraines futures bénéficiaires de ces services de base.

## **6. Consultation du public**

Un plan de consultation a été élaboré avec les autorités locales sur la base d'une approche participative.

La consultation a permis de présenter le projet aux parties prenantes et d'obtenir leurs avis et leurs préoccupations. Elle a mobilisé toutes les catégories de parties prenantes telles que des élus locaux, des chefs de quartiers, des leaders communautaires, des membres du Cadre Communal de Concertation et de l'Observatoire de la Société Civile. La liste des participants à ces consultations se trouve en annexes.

Deux séances de consultation ont eu lieu, le 18 août 2022 pour le complexe sportif et le 19 août portant sur la gare routière, le marché et le centre social.

La synthèse de ces consultations publiques relatives aux travaux de construction du marché municipal, de la gare routière, du centre social et du complexe sportif à Rosso Mauritanie dans le cadre des aménagements connexes du projet de construction du pont de Rosso est présentée dans le tableau suivant :

UGP PONT ROSSO

Notice d'Impact Environnemental et Social des travaux de construction d'infrastructures socioéconomiques de base à Rosso-Mauritanie dans le cadre du projet de construction du pont de Rosso

Tableau 12 : Consultation publique relative au marché municipal, à la gare routière, au centre social et au complexe sportif

Points discutés	Avis et préoccupations	Suggestions et recommandations	Eclairages de l'Unité de Gestion du Projet ou de la Mairie
<b>Gare routière, marché municipal et centre social</b>			
Modalités de choix du site	La plupart des participants qui se sont exprimés ont déploré le fait que les commerçants et les chauffeurs n'aient pas été associés au processus de choix du site destiné à abriter la gare routière et le marché. Les commerçants du marché situé près du débarcadère ont estimé qu'ils devaient être les premiers à être associés au choix du site compte tenu de l'impact du projet sur eux, car c'est le centre d'affaires de la ville que représente leur marché qui sera déplacé avec l'ouverture du pont.	Les autorités municipales gagneraient à associer davantage les populations et en particulier les commerçants et les chauffeurs dans le choix du site.	L'UGP a précisé que le site a été choisi par les autorités municipales en rapport avec les autorités administratives appuyées par les services techniques, et proposé à la Direction des Infrastructures de Transport Routier Financées sur Ressources Extérieures, maître d'ouvrage des travaux d'aménagements connexes.
Adéquation du site	Concernant la position du site qui devra abriter le marché et la gare routière, les avis sont partagés. Si d'aucuns pensent que le site est adéquat car situé à mi-chemin entre le centre-ville de Rosso et le quartier PK7, d'autres pensent qu'il est très éloigné du centre-ville et devrait être davantage rapproché de la sortie du pont.	Certains participants ont recommandé de renforcer la concertation avec les acteurs concernés.	La Mairie a précisé que la ville est confrontée à un problème d'espace et le quartier PK4 est la zone où elle a pu trouver suffisamment d'espace pour abriter ces deux infrastructures. En outre, pour la Mairie, le site est plus ou moins centré, car situé à mi-cheval entre le centre-ville de Rosso et le quartier PK7 aménagé comme zone d'habitation alternative par rapport au centre-ville exposé à des inondations récurrentes.

UGP PONT ROSSO

Notice d'Impact Environnemental et Social des travaux de construction d'infrastructures socioéconomiques de base à Rosso-Mauritanie dans le cadre du projet de construction du pont de Rosso

<p>Vulnérabilité du site aux inondations et son éloignement à la route nationale Rosso Nouakchott</p>	<p>Certains participants ont estimé que le site est très inondable et pourrait ne pas être accessible, en particulier en période d'hivernage, à cause du caractère impraticable des pistes sableuses qui le desservent.</p>	<p>Réaliser les infrastructures d'accompagnement nécessaires pour préserver le site des risques d'inondation et le rendre accessible en toute période.</p>	<p>Le site est similaire à celui qui abrite le nouveau marché et la nouvelle gare routière en cours de finalisation dans la Commune de Rosso Sénégal. A ce niveau, le site a été surélevé avec d'importants travaux de remblai, un réseau d'évacuation d'eaux pluviales construit et des voies d'accès reliées à la route nationale aménagées.</p>
<p>Avenir des commerçants du marché situé auprès du débarcadère eu égard à l'édification du nouveau marché.</p>	<p>Les commerçants du marché situé près du débarcadère ont estimé qu'ils seront négativement impactés par la construction du nouveau marché municipal, car avec le pont les activités commerciales seront plus concentrées autour de ce nouveau marché. Ils déplorent le fait qu'environ une trentaine d'entre eux aient été recensés comme personnes affectées par le projet dans le cadre de l'actualisation du Plan d'Actions de Réinstallation.</p>	<p>Poursuivre les concertations avec les acteurs concernés et rapprocher le site le possible de la sortie du pont.</p>	<p>L'UGP a précisé que les commerçants qui ont été recensés au niveau du marché situé près du débarcadère l'ont été dans le cadre de l'identification des personnes qui seront affectées (PAP) par les travaux de construction de la voirie sur l'axe Wilaya-Carrefour bac. Il s'agit des commerçants dont les boutiques ou magasins jouxtent la voirie et dont les activités pourraient être perturbées pendant les travaux. Elle a précisé que les travaux de construction du pont n'affecteront pas directement les commerçants du marché situé près du débarcadère car ces derniers sont éloignés de l'emprise de travaux. Néanmoins, ces derniers seront affectés par la mise en service du pont. Au Sénégal, comme en Mauritanie, seuls les acteurs dont les activités tournent autour du débarcadère ont été recensés</p>

UGP PONT ROSSO

Notice d'Impact Environnemental et Social des travaux de construction d'infrastructures socioéconomiques de base à Rosso-Mauritanie dans le cadre du projet de construction du pont de Rosso

			comme personnes indirectement affectées par le projet. Les autres acteurs tels que les commerçants des marchés situés à proximité des débarcadères devront être pris en compte par les deux gouvernements dans des schémas de développement de ces villes.
Destination (spécialisation) du marché et place des femmes		Faire en sorte que les femmes ne soient pas les parents pauvres dans l'attribution des cantines du marché	La destination du marché et les modalités d'attribution des cantines ou magasins seront déterminées par la Mairie qui sera dépositaire de l'infrastructure.
Suivi des travaux	Certains ont exprimé le besoin de disposer des contrats qui seront signés avec les entreprises qui seront chargées des travaux de construction de ces infrastructures pour mieux jouer le rôle en tant qu'acteur de la société civile dans le	Rendre disponible et accessible les contrats qui seront signés avec les entreprises attributaires des marchés	Les contrats qui seront signés ne sont pas de nature confidentielle et pourront être consultés par toute personne qui le désire.
<b>Complexe omnisport</b>			
Adéquation du site	La quasi-totalité des intervenants ont estimé que le site n'était pas approprié. Il est étroit et ne permet pas d'exercer plusieurs disciplines sportives à la fois ;  Le complexe tel qu'il est conçu ne répond pas aux aspirations des populations ; celles-ci ont besoin d'un complexe digne de nom pouvant permettre l'exercice de plusieurs disciplines et offrant le	Changer le site retenu pour le complexe ;  Maintenir le site retenu en y construisant quelques infrastructures sportives compatibles, et cibler un autre site pour les autres infrastructures restantes.  Le stade actuel dispose d'une réserve	La proposition technique pour le complexe sportif n'est pas une émanation de l'Unité de Gestion du Projet, ni de la Mairie de Rosso Mauritanie. La proposition a été faite par le Ministère de l'Équipement et des Transports à travers la Direction Générale des Infrastructures de Transport d'alors.

**UGP PONT ROSSO**

**Notice d'Impact Environnemental et Social des travaux de construction d'infrastructures socioéconomiques de base à Rosso-Mauritanie dans le cadre du projet de construction du pont de Rosso**

	<p>minimum de commodités nécessaires.</p>	<p>foncière qui pourrait aménagée pour abriter d'autres disciplines sportives ;</p> <p>Le complexe doit être multifonctionnel, c'est-à-dire qu'elle doit être en mesure de permettre à la fois l'exercice de plusieurs disciplines sportives (par exemple : basket ball, football, handball, athlétisme, cyclisme, etc).</p>	
Choix du site	<p>Comment le site a-t-il été choisi ?</p> <p>Les populations regrettent que le site ait été choisi sans qu'elles ne soient consultées ;</p>	<p>Faire en sorte que le choix du site soit concerté et consensuel ;</p> <p>A défaut de trouver suffisamment d'espace pour le complexe, choisir deux à trois sites pour y construire les infrastructures sportives qui seront retenues ;</p> <p>Informez les populations sur les perturbations et mettez à disposition des camions citerne.</p>	<p>Le site a été choisi par le maire en rapport avec les autorités administratives et après consultation des services techniques concernés, notamment la Délégation régionale de l'Urbanisme et de l'Habitat.</p>
Cohabitation des disciplines sportives	<p>Existe-t-il un dispositif de gestion des plaintes ?</p>	<p>Tenir compte du fait qu'une piste d'athlétisme peut servir également pour le cyclisme ;</p> <p>Un hippodrome peut également servir d'arène (lutte traditionnelle).</p>	

**Notice d'Impact Environnemental et Social des travaux de construction d'infrastructures socioéconomiques de base à Rosso-Mauritanie dans le cadre du projet de construction du pont de Rosso**



*Image 2 : Consultation avec les acteurs du marché municipal, de la gare routière et du centre social*



*Image 3 : Consultation avec les acteurs du complexe omnisport*

## 7. Impacts environnementaux et sociaux

### 7.1. Identification et analyse des impacts

La méthodologie d'analyse des impacts retenue est basée sur la matrice de Léopold. Elle met en relation les éléments/activités du projet sources ou facteurs d'impact avec les composantes de l'environnement. Ainsi, chaque interaction constitue un impact potentiel.

### 7.2. Les activités sources d'impacts

Les sources d'impacts potentiels se définissent comme l'ensemble des activités prévues lors des périodes des travaux, de repli du chantier, d'exploitation et d'entretien des infrastructures et équipement réalisés.

En période de pré-construction et construction, ces sources d'impacts sont :

- Débroussaillage et libération d'emprise ;
- L'installation du chantier ;
- Les travaux d'implantation et de piquetage des bâtiments ainsi que l'établissement des repères et niveaux ;
- Les fouilles en puits, rigole et en masse ;
- Les remblais dans l'emprise des bâtiments ;
- Tous les ouvrages en Béton armé : semelles, longrines, poteaux, poutres, nervures, acrotères, dallages, voiles, radiers, dalles, etc.
- Les conduites et regards dans l'emprise des bâtiments ;
- Tous les ouvrages en maçonnerie : murs en agglos pleines ou creuses, etc.
- Les enduits intérieurs et extérieurs ;
- Les chapes de planéité et de ravoilage et tous les ouvrages horizontaux ;
- Les travaux d'étanchéité ;
- Les revêtements de sols et murs ;
- La pose des cadres de menuiseries ;
- Les travaux de peinture ;
- Les travaux de menuiseries, serrureries et quincailleries ;
- La présence de la main d'œuvre ;
- Le repli du matériel ;
- La remise à l'état initial.

En période d'exploitation et d'entretien, les activités sources d'impacts sont liées à :

- La présence des infrastructures de base ;
- Les travaux d'entretien courant et périodique des infrastructures de base.

### 7.3. Les récepteurs d'impacts

Ce sont les différents éléments de l'environnement biophysique et humain qui seront touchés par les activités du projet en toutes ses phases. Les composantes environnementales et sociales

**Notice d'Impact Environnemental et Social des travaux de construction d'infrastructures socioéconomiques de base à Rosso-Mauritanie dans le cadre du projet de construction du pont de Rosso**

valorisées lors de cette étude sont définies dans le tableau ci-dessous :

Tableau 13 : Composantes réceptrices d'impacts valorisées

Milieux	Composantes impactées
Biophysique	Flore et faune
	Air
	Eau
	Sol
	Bruit
Humain	Emplois et revenus
	Santé et sécurité
	Accès aux services de proximité

**7.4. Matrice d'identification des impacts**

Tableau 14 : Matrice d'identification des impacts

Composantes du milieu		Environnement Bio-physique					Environnement humain		
		Faune et Flore	Air	Bruit	Eaux	Sol	Emplois et revenus	Santé et sécurité	Accès aux services de proximité
Activités sources d'impact	Phase de pré-construction et de construction	-	-	-	-	-	+	-	O
	Transport et circulation associés aux déplacements de la main d'œuvre et des équipements	-	-	-	-	-	+	-	O
	Travaux d'excavation, Tranchées, Fouilles	-	-	O	-	-	-	-	O
	Génération de déchets	O	O	O	-	-	+	-	O
	Recrutement de la main d'œuvre et du personnel	O	O	O	-	-	+	-	O
	Activités de mise en place	O	O	O	-	-	+	-	O

**Notice d'Impact Environnemental et Social des travaux de construction d'infrastructures socioéconomiques de base à Rosso-Mauritanie dans le cadre du projet de construction du pont de Rosso**

	des ouvrages								
Phase d'exploitation	La présence physique des ouvrages	O	O	O	-	O	+	+	+
	Activités de vidanges et de gestion des effluents (liquides et des solides)	+	O	O	+	+	+	O	+
	Activités socioéconomiques	O	O	-	-	O	+	-	+

- : Négatif / + : Positif / O : Sans ou faible

### 7.5. Méthode d'évaluation des impacts

Une méthode globale d'analyse des impacts devra suivre les étapes suivantes :

L'évaluation des impacts est basée sur le croisement des critères d'appréciation de ces derniers qui sont la nature de l'impact, son intensité, sa portée ou étendue et sa durée. Ces critères sont définis ci-dessous.

#### Nature

La nature de l'impact est « positive » lorsque les activités du projet contribuent à l'amélioration de la composante environnementale ou sociale considérée ou lui apporte une valeur ajoutée

Elle est « négative » lorsque l'impact du projet détériore le milieu considéré de manière réversible ou non.

#### Intensité

L'intensité de l'impact exprime l'ampleur des modifications apportées sur la composante environnementale impactée. Une intensité de l'impact est qualifiée de Forte lorsque l'impact va engendrer des modifications très importantes d'une composante du milieu.

- Une intensité est considérée moyenne quand il se produit des perturbations perceptibles sur l'utilisation d'une composante ou de ses caractéristiques, mais pas de façon à provoquer une complète irréversibilité.
- Une intensité faible signifie que le projet ne compromet pas l'intégrité de la population touchée et ne compromet pas l'abondance ni la répartition des espèces végétales et animales affectées.

**Notice d'Impact Environnemental et Social des travaux de construction d'infrastructures socioéconomiques de base à Rosso-Mauritanie dans le cadre du projet de construction du pont de Rosso**

**Portée**

Ce critère correspond à l'étendue spatiale de la modification de l'élément concerné. Trois niveaux de mesure sont considérés : régional, local et ponctuel.

- La portée est considérée comme régionale, si un impact sur une composante se fait sentir sur un grand territoire (c'est-à-dire à l'ensemble de la région) ou affecte une grande partie de la population ;
- La portée est considérée comme locale si l'impact se fait sentir dans la zone d'étude ou sur une partie de sa population ;
- La portée est considérée comme ponctuelle si l'impact se fait sentir sur une partie limitée de la zone d'étude ou sur un petit groupe de personnes.

**Durée**

Un impact peut être considéré comme temporaire ou permanent.

- Un impact temporaire peut être étalé sur quelques jours, semaines ou mois, mais doit être associé à la notion de réversibilité.
- Un impact permanent a souvent un caractère irréversible et est considéré comme définitif ou sur un très long terme. Un impact permanent est un impact qui ne pourra pas se rétablir sans l'intervention humaine ou l'application de mesures d'atténuation.

**Importance**

L'importance de l'impact correspond à l'ampleur des modifications qui affectent la composante environnementale touchée ; elle est fonction de l'intensité, de l'étendue et de la durée; on distingue trois degrés de perturbation (forte, moyenne et faible) :

- Impact d'importance majeure : les conséquences sur l'environnement sont très fortes et peuvent difficilement être atténuées ;
- Impact d'importance modérée : les conséquences sur l'environnement sont importantes, mais pourraient être atténuées par des mesures spécifiques ;
- Impact d'importance mineure : les conséquences sur l'environnement sont négligeables ou réduites.

**Notice d'Impact Environnemental et Social des travaux de construction d'infrastructures socioéconomiques de base à Rosso-Mauritanie dans le cadre du projet de construction du pont de Rosso**

Tableau 15 : Matrice d'évaluation des impacts

Intensité	Portée	Durée	Importance de l'impact		
			Majeure	Moyenne	Mineure
Forte	Régionale	Permanente	•		
		Temporaire		•	
	Locale	Permanente	•		
		Temporaire		•	
	Ponctuelle	Permanente		•	
		Temporaire			•
Moyenne	Régionale	Permanente	•		
		Temporaire		•	
	Locale	Permanente		•	
		Temporaire			•
	Ponctuelle	Permanente		•	
		Temporaire			•
Faible	Régionale	Permanente		•	
		Temporaire			•
	Locale	Permanente		•	
		Temporaire			•
	Ponctuelle	Permanente			•
		Temporaire			•

**7.6. Synthèse de l'analyse des impacts, environnementaux prévus du projet**

**Impacts positifs**

Parmi les impacts environnementaux et sociaux positifs escomptés du projet durant la phase de construction :

- La création d'emplois directs et indirects : plusieurs centaines d'ouvriers, techniciens et ingénieurs pourraient travailler plusieurs mois directement sur les chantiers ;
- L'achat de matières premières et de matériaux de construction (tuyaux en PVC, ciment, fer et béton, etc.) constituera un impact positif pour plusieurs entreprises locales ;
- La création de revenus à richesses à travers la vente de marchandises et la location de bâtiments au personnel de l'Entreprise.
- La réalisation des ouvrages notamment par des entreprises locales permettra de renforcer les compétences nationales et de générer une valeur ajoutée importante qui augmentera le PNB national ;

**Notice d'Impact Environnemental et Social des travaux de construction d'infrastructures socioéconomiques de base à Rosso-Mauritanie dans le cadre du projet de construction du pont de Rosso**

- L'amélioration de la qualité de vie du personnel, recrutement de la main d'œuvre qualifiée (gestionnaires et superviseurs immédiats), semi-qualifiés (opérateurs de machines, chauffeurs, etc.) et non qualifiée qui doit être recrutée au niveau local (travailleurs manuels, manutentionnaires, etc.) qui rentre dans le cadre du Développement durable.

Les principaux revenus environnementaux et sociaux du projet durant la phase d'exploitation :

- La création d'emplois stables (commerçants, entraîneurs sportifs, mains d'œuvre, femmes de ménages, coopératives, gardiens, chauffeurs,...). Pour l'entretien, la sécurité et les divers services à fournir pour le bon fonctionnement des infrastructures socioéconomiques de base (gare routière, marché, centre social et complexe omnisport).
- La création des activités socioéconomiques structurées et le développement des activités marchandes à travers la nouvelle gare routière et le nouveau marché municipal ;
- L'amélioration des conditions de travail des travailleurs (locaux neufs et spacieux, amélioration des conditions d'hygiène : sanitaires, WC, eau courante,...) ;
- La promotion ou le développement de certaines disciplines sportives à travers le complexe omnisport ;
- La réduction des inégalités sociales à travers les activités qui seront développées dans le centre social ;
- La réalisation des ouvrages permettra de générer une valeur ajoutée importante qui augmentera le Produit National Brut (PNB).
- Ajouter un tableau de synthèse des impacts positifs, avec leurs mesures de bonification.

**Impacts négatifs**

La phase des travaux verra l'ouverture des chantiers de construction du marché municipal, de la gare routière, du centre social et du complexe omnisport. Plusieurs impacts environnementaux et sociaux négatifs peuvent être engendrés par le projet durant cette phase.

Les chantiers du projet auront une emprise très faible, mais pourraient néanmoins générer des déchets solides (sacs de ciment et autres types d'emballages, ferraille, sacs de ciment, restes de béton et de matériaux de construction résidus de matériaux utilisés, déchets ménagers des ouvriers, etc.), la perturbation du trafic routier au niveau des ouvrages situés à proximité des pistes et routes et les nuisances associées aux véhicules et machineries (poussières, bruits, émissions et déversements d'hydrocarbures et d'huiles usagées).

**Notice d'Impact Environnemental et Social des travaux de construction d'infrastructures socioéconomiques de base à Rosso-Mauritanie dans le cadre du projet de construction du pont de Rosso**

Ces impacts ne sont pas permanents puisqu'ils cessent avec la fermeture des chantiers. Cependant, leurs effets peuvent persister (notamment les effets des déchets solides et des déversements probables des huiles et graisses des engins) si la conduite et la fermeture des chantiers ne sont pas accompagnées de procédures de respect de l'environnement.

En effet, les principaux risques que peuvent générer les travaux consistent :

- Une pollution de l'air par les émissions gazeuses des véhicules et engins (camions, compresseurs, bulldozer, chargeurs, bétonnières) et des composés organiques volatils (COV) provenant de certains produits utilisés (peintures, laques, colles liquides, huiles de décoffrage, nettoyeurs...) et ses impacts sur la santé des travailleurs et des populations riveraines ;
- Les déchets solides et liquides, produits sur les chantiers dans la phase de construction ou par la suite dans la phase d'exploitation des infrastructures, constituent un risque sur le milieu physique, les travailleurs et les visiteurs ;
- La circulation des engins et véhicules de chantier peut être source d'accidents pour les travailleurs et les populations riveraines : accidents de circulation notamment (surtout dans le site du centre omnisport situé en centre-ville) ;
- Des accidents professionnels (chute, blessures) par l'utilisation des produits ou de matériaux dangereux, conséquence d'un manque de mesures de protection ;
- Une gêne des travailleurs et de la population riveraine par l'augmentation du bruit et des poussières (surtout dans les sites du complexe omnisport) ;
- Une détérioration de la qualité de l'urbanisme suite à une mauvaise réhabilitation des chaussées et trottoirs et à une gestion déficiente des déchets du chantier pendant les travaux et à la fin du chantier.

Les principaux impacts négatifs générés de la présence et la mise en service des infrastructures socioéconomiques de base et des travaux d'entretien courant et périodique de ces infrastructures, peuvent être résumés comme suit :

- L'augmentation des émissions atmosphériques émises des véhicules surtout à l'entourage de la gare routière (à cause de l'augmentation de la circulation routière) ou bien par les systèmes de climatisation et de chauffage et des sources stationnaires (groupes électrogènes) ;

**Notice d'Impact Environnemental et Social des travaux de construction d'infrastructures socioéconomiques de base à Rosso-Mauritanie dans le cadre du projet de construction du pont de Rosso**

- La production des déchets solides (déchets de papier, déchets de plastiques, déchets d'emballage, chiffons souillés, filtres issus de l'entretien des équipements, déchets d'équipements électriques et électroniques (DEEE), déchets de restauration,...) et liquides (Production d'eaux usées de type domestique des cuisines, restaurants, sanitaires) suites aux activités socioéconomiques dans les différentes infrastructures qui seront construites, ce qui peut devenir une source potentielle de pollution du sol au voisinage des sites du projet s'ils ne font pas l'objet d'une bonne gestion. Cette pollution du sol aux alentours des infrastructures de base peut augmenter les risques d'incendie, d'émanations toxiques, de blessures et de transmission de maladies infectieuses dont les hépatites et autres maladies virales ou bactérienne et de prolifération d'insectes et d'animaux nuisibles.
- La contamination par les déversements accidentels d'hydrocarbures ou par les eaux qui en seraient chargées, surtout au niveau des aires de parking des véhicules, ainsi que des zones de stockage et de ravitaillement des groupes électrogènes dans les différentes infrastructures.
- L'augmentation du niveau de bruit des activités socio-économiques aux environs immédiats du marché et de la gare routière (travail manuel, commerce, machines, circulation des véhicules et camions pour le transport commun et de ravitaillement, etc.).

Pour atténuer les impacts négatifs et bonifier les impacts positifs du projet sur l'environnement, un plan de gestion environnementale et sociale chiffré a été élaboré pour la mise en œuvre des mesures préconisées en faveur de la protection de l'environnement et du milieu social dans la zone d'intervention.

**7.6.1. Impacts négatifs durant la phase de construction**

**- Impacts sur la qualité de l'air**

Les impacts sur la qualité de l'air pendant la phase de chantier comprennent les émissions gazeuses des engins de chantier (camions, compresseurs, bulldozer, chargeurs, bétonnières) qui utilisent du gasoil. Ces émissions sont composées de gaz d'échappement (CO, CO<sub>2</sub>, HCl et de particules imbrulées). Ces gaz constituent des émissions visibles en général noires ou grises, qui affectent à leur tour les surfaces des bâtiments exposés et la végétation.

**Notice d'Impact Environnemental et Social des travaux de construction d'infrastructures socioéconomiques de base à Rosso-Mauritanie dans le cadre du projet de construction du pont de Rosso**

La poussière sera surtout générée par les mouvements de véhicules, les dépôts non couverts de matériaux de construction, la manutention des matériaux de construction (chargement des camions, déchargement, mise en œuvre des remblais).

Les travaux de finition entraînent la présence des composés organiques volatils (COV) provenant de certains produits comme les peintures, laques, colles liquides, huiles de décoffrage, nettoyants, etc. Certains COV sont très toxiques, ils peuvent entraîner la dégradation de la qualité de l'air intérieur dans les locaux où sont manipulés les produits et causer des affections respiratoires voire cancéreuses chez les ouvriers inhalant ces substances.

Tableau 16 : Dégradation de la qualité de l'air

	Nature	Intensité	Durée	Portée	Importance
Sans atténuation	Négative	Moyenne	Temporaire	Locale	Négative moyenne
Mesures d'atténuation	-	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Utiliser des engins en bon état mécanique, attesté par un certificat de visite technique ;</li> <li>- Arroser les pistes non goudronnées pour les camions et les moyens de locomotion, autant de fois que nécessaire ;</li> <li>- Exiger la protection obligatoire du personnel par des masques à poussières ;</li> <li>- Couvrir les camions de transport de sable ;</li> <li>- Bien entretenir les véhicules et engins, et cesser l'usage de ceux qui sont polluants ;</li> <li>- Limiter la vitesse des véhicules sur le site de construction à 20 km/h ;</li> <li>- Couper les moteurs des camions/engins quand ils seront à l'arrêt.</li> </ul>			
Avec atténuation	Négative	Faible	Temporaire	Ponctuelle	Négative mineure

**- Impacts des travaux sur le sol**

La plupart des travaux de terrassements consisteront en des opérations de fouilles et de remblaiement qui permettent le nivelage du site en fonction des besoins du projet. Les déblais qui en résultent constituent un risque pour les aménagements en place (réseau d'assainissement, voirie etc.) en période de pluie. La gestion de ces excédents constitue un enjeu majeur dans les premières phases de la construction : stockage temporaire, protection contre l'érosion, utilisation en remblai, évacuation et réutilisation hors site.

**Notice d'Impact Environnemental et Social des travaux de construction d'infrastructures socioéconomiques de base à Rosso-Mauritanie dans le cadre du projet de construction du pont de Rosso**

Durant la période de construction, l'écoulement naturel des eaux sera perturbé du fait des travaux et installations. La faible perméabilité des sols argileux entraîne généralement une stagnation des eaux de pluie sur les reliefs plats.

La mise en œuvre du projet sans dispositions constructives pourrait constituer un frein à l'écoulement naturel des eaux dans la zone et peut être source de stagnation d'eau ou d'inondation dans le voisinage des sites. Cette situation pourrait aussi être une source de fragilisation des installations qui seront mises en place telles que la clôture.

Tableau 17 : Impact des travaux sur le sol

	Intensité	Durée	Portée	Importance
Sans atténuation	Forte	Permanent	Locale	Négative majeure
Mesures d'atténuation	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Evacuer la terre vers des sites appropriés ;</li> <li>- Protéger les parties creusées par une barrière de chantier et des bardages ;</li> <li>- Prévoir le réaménagement du site après les travaux ;</li> </ul>			
Avec atténuation	Moyenne	Temporaire	Locale	Négative mineure

- **Impacts des déchets solides et liquides sur le sol**

Plusieurs types de rejets (liquides et solides) peuvent être produits sur les chantiers.

Les déchets solides les plus importants et les impacts associés sont présentés dans le tableau suivant :

**Notice d'Impact Environnemental et Social des travaux de construction d'infrastructures socioéconomiques de base à Rosso-Mauritanie dans le cadre du projet de construction du pont de Rosso**

Tableau 18 : Déchets solides issus du chantier et impacts potentiels

Types de déchets	Exemples de déchets	Provenance	Impacts associés
Déchets inertes	Bétons, pierres, briques, déchets de terrassement, déblais, déchets de verre,  Les terres, granulats non pollués...	Travaux de construction et matériaux	Nuisances visuelles,
			Encombrement
Déchets industriels banals	Déchets de bois de coffrage, Palettes, papier, carton, déchets de plastiques, métaux et ferrailles ou de verre.	Travaux de construction et matériaux	Nuisances visuelles,
			Encombrement
Déchets Dangereux	Chiffons souillés, filtres à huile, filtre à air, sables souillé, déchets d'emballage ou de matériels souillés par de l'huile ou de la peinture contenant des substances dangereuses...	Travaux de maintenance des équipements	Pollution du sol/sous-sol,  Pollution de l'air
Déchets ménagers	Restes de repas des travailleurs et emballages de produits alimentaires	Personnel de chantier	Pollution du sol  Impact sur le paysage

Les déchets liquides peuvent être produits dans un chantier par le lavage et l'entretien de la machinerie et des véhicules et/ou le déversement accidentel de produits pétroliers et huiles usagées. En plus, des rejets des eaux sanitaires du chantier.

Ces déchets constituent un risque pour les travailleurs et visiteurs de chantier (transmission de maladie par blessures, abri pour la vermine et animaux nuisibles, nuisance olfactive) et sur le milieu physique, notamment, par infiltration des lixiviats et des eaux polluées dans le sol ou par leur l'exposition des sols à des pollutions accidentelles (hydrocarbures et autres...).

**Notice d'Impact Environnemental et Social des travaux de construction d'infrastructures socioéconomiques de base à Rosso-Mauritanie dans le cadre du projet de construction du pont de Rosso**

Tableau 19 : Impact des déchets solides et liquides sur le sol

	Intensité	Durée	Portée	Importance
Sans atténuation	Moyenne	Permanente	Locale	Négative moyenne
Mesures d'atténuation	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Installer des poubelles dans les zones autorisées pour la préparation et la prise des repas ;</li> <li>- Collecter, trier et évacuer régulièrement les déchets solides produits dans les chantiers ;</li> <li>- Interdire l'abandon, le rejet dans le milieu naturel et le brûlage de déchets à l'air libre ;</li> <li>- Assurer en permanence la disponibilité sur chantier (à proximité du réservoir) de produits absorbants en quantité suffisante et de matériel de nettoyage pour faire face aux fuites et aux déversements accidentels et contenir rapidement une éventuelle pollution ;</li> <li>- Conditionner les déchets par type (ex. : huiles usées diverses, résidus d'adjuvants &amp; produits pour béton, produits absorbants &amp; terres polluées, résidus contenant des peintures, chiffons souillés), dans des conteneurs étanches et couverts (emballage d'origine, fût, benne) et les retourner au fournisseur ou les remettre à une entreprise d'élimination autorisée,</li> <li>- Stocker les déchets à l'abri des intempéries pour éviter leur dissémination et leur lessivage par les eaux de pluie (réceptif hermétique, bac de rétention, sol étanche,) ;</li> <li>- Disposer les cuves et futs de d'hydrocarbures dans des cuvettes de rétention afin de les protéger du vandalisme et de la corrosion ;</li> <li>- Remplir les réservoirs des camions et engins sur une plateforme aménagée étanche et disposant d'un dispositif de récupération des huiles et hydrocarbures ;</li> <li>- Entretenir régulièrement les engins ;</li> <li>- Etiqueter correctement les fûts, bidons, cuves et faire apparaître clairement les dangers liés au produit ;</li> <li>- Aménager un bassin de décantation pour la récupération des laitances de béton, curer le béton solidifié et le stocker avec les autres déchets inertes ;</li> <li>- Recycler l'eau issue de la décantation.</li> </ul>			
Avec atténuation	Faible	Temporaire	Ponctuelle	Négative mineure

- **Impacts sur les eaux de surface**

**Notice d'Impact Environnemental et Social des travaux de construction d'infrastructures socioéconomiques de base à Rosso-Mauritanie dans le cadre du projet de construction du pont de Rosso**

Pour assurer ses besoins en eau pour les différents chantiers (fabrication des bétons, arrosage des espaces et de la route, nettoyage du chantier, ponçage des sols, consommation des ouvriers etc), l'entreprise pourra souscrire un abonnement auprès de la SNDE.

En phase de construction, les déchets solides et liquides déposés sur les chantiers sont susceptibles d'entraîner une pollution des eaux de surface situées à proximité en période pluvieuse.

Tableau 20 : Impact sur les eaux de surface en phase travaux

	Intensité	Durée	Portée	Importance
Sans atténuation	Moyenne	Permanent	Régionale	Négative majeure
Mesures d'atténuation	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Disposition de toilettes aménagées avec un système étanche pour évacuer les rejets liquides (eaux usées domestiques) vers des sites autorisés par l'office national d'assainissement (ONAS) ;</li> <li>- Interdiction de laver les engins dans la zone du chantier ;</li> <li>- Nettoyer régulièrement les sites tout au long de la phase construction.</li> </ul>			
Avec atténuation	Faible	Temporaire	Locale	Négative mineure

**- Impact sur la faune et la flore**

Les sites destinés à abriter le projet sont pratiquement dénudés de végétation. Ainsi, les incidences des travaux sur la végétation (impacts négatifs) lors des travaux de fouilles et de libération des emprises et l'installation des chantiers seront faibles voir nuls.

Les principales nuisances directes et indirectes causées à la microfaune et l'avifaune en phase de chantier peuvent être liées, au bruit et à la lumière nocturne. La présence humaine (ouvriers et employés de chantier) durant la période des travaux constitue aussi une gêne pour la microfaune et l'avifaune.

En tout état de cause, la faune qui sera éventuellement influencée par les activités du projet est celle dont le biotope est au voisinage immédiat de l'emprise des travaux.

**Notice d'Impact Environnemental et Social des travaux de construction d'infrastructures socioéconomiques de base à Rosso-Mauritanie dans le cadre du projet de construction du pont de Rosso**

Cependant, il faut reconnaître que tous ces effets seront peu significatifs à modérés. En effet, il n'existe pas de grande ni moyenne faune au niveau de la zone des travaux. En plus, l'entreprise travaillera uniquement pendant le jour et interdira les travaux de nuit.

Tableau 21 : Impact sur la faune en phase travaux

	Intensité	Durée	Portée	Importance
Sans atténuation	Faible	Temporaire	Ponctuelle	Négative mineure
Mesures d'atténuation	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Contrôler les niveaux de bruit émis par l'enclassement de certains appareils bruyants ;</li> <li>- Eviter de travailler la nuit ;</li> <li>- Clôturer les zones de travaux.</li> </ul>			
Avec atténuation	Faible	Temporaire	Ponctuelle	Négative mineure

**- Impacts des travaux sur l'ambiance sonore**

En évaluant les impacts acoustiques du chantier, il est nécessaire de distinguer l'exposition en milieu du travail de l'exposition ambiante. L'exposition en milieu du travail fait référence à l'exposition des travailleurs à proximité des activités génératrices de bruit, tandis que l'exposition ambiante fait référence à l'exposition des communautés vivant et travaillant en dehors de l'infrastructure opérationnelle.

L'exposition en milieu du travail au bruit pourrait impliquer un risque direct sur la santé des travailleurs (la perte d'ouïe temporaire ou permanente due à l'exposition au bruit sur le lieu de travail est une maladie professionnelle très courante). L'exposition communautaire impliquerait d'une manière générale une nuisance et un dérangement qui peuvent aussi conduire à des effets pervers sur la santé, le repos et l'équilibre psychologique de la personne (perturbation du sommeil, irritation, fatigue, mauvais résultats scolaires des enfants), ces impacts peuvent être remarqués surtout dans le site du centre omnisport.

Les principales sources de bruit dans les activités de construction sont constituées par les véhicules de transport, les engins de chantier, le travail avec les outils individuels des travailleurs (marteaux, pioches etc.). Certains peuvent s'avérer être des sources importantes en matière de production de bruit.

## UGP PONT ROSSO

### Notice d'Impact Environnemental et Social des travaux de construction d'infrastructures socioéconomiques de base à Rosso-Mauritanie dans le cadre du projet de construction du pont de Rosso

Les niveaux de bruits ordinaires des équipements de construction sont indiqués ci-dessous :

Tableau 22 : Niveau ordinaire de bruits des équipements de construction

Équipements	Niveau ordinaire de bruit (Dba) à 17 m de la source
Compresseur	81
Pelleteuse	80
Ballast	83
Bétonnière	85
Pompe à béton	82
Bulldozer	85
Groupe électrogène	81
Grader	85
Bétonnière motorisée	89
Sonnette	101
Outil pneumatique	85
Laminoir	74
Camion	88

Source : Agence de Protection de l'Environnement des États-Unis

Tableau 23 : Impact sur l'ambiance sonore en phase travaux

	Intensité	Durée	Portée	Importance
Sans atténuation	Moyenne	Permanent	Ponctuelle	Négative majeure
Mesures d'atténuation	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Privilégier le travail de jour aux heures légales de travail (8h-13h et 14h-17h) ;</li> <li>- Utiliser des engins respectant les normes bruit ;</li> <li>- Entretenir régulièrement les équipements ;</li> <li>- Mettre en place un plan d'utilisation des engins bruyants et encoffrer certains appareils bruyants si nécessaire ;</li> <li>- Utiliser des couvertures anti-bruit ou de barrières acoustiques temporaires autour du site, en cas de besoin ;</li> <li>- Informer les travailleurs des risques ;</li> </ul>			

## UGP PONT ROSSO

### Notice d'Impact Environnemental et Social des travaux de construction d'infrastructures socioéconomiques de base à Rosso-Mauritanie dans le cadre du projet de construction du pont de Rosso

	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Veiller à ce que les ouvriers portent les protections auditives s'ils travaillent dans des endroits bruyants ;</li> <li>- Surveiller en faisant des mesures régulières du bruit.</li> </ul>			
Avec atténuation	Faible	Temporaire	Ponctuelle	Négative mineure

#### - Impacts sur la santé des travailleurs et des populations riveraines

La poussière et les gaz d'échappement, l'exploitation des zones d'emprunts et la circulation des véhicules et engins de construction sur le chantier sont susceptibles de provoquer des maladies respiratoires. Les différents types de pathologies possibles sont énumérés ci-après :

*Tableau 24 : Impacts des polluants de l'air sur la santé humaine*

Polluants	Impacts sur la santé
Oxydes d'azote (NO, NO <sub>2</sub> )	Migraines, irritations, diminution des défenses immunitaires et altération des fonctions pulmonaires, inflammation des bronches
Monoxyde de carbone (CO)	Anoxies, troubles cardiovasculaires, migraines, vertiges, troubles de vision
Hydrocarbures imbrûlés	Irritation oculaires, toux, actions cancérigènes
Plomb Pb	Intoxication, anémie, troubles de la croissance, insuffisance rénale
Ozone+ pollution photo-oxydante O <sub>3</sub>	Migraines, irritation oculaire, altération des fonctions pulmonaires, toux
Sulfures SO <sub>2</sub> +H <sub>2</sub> SO <sub>4</sub>	Inflammations pulmonaires, œdème, asthme
Poussières	Transport des polluants (CO) dans les poumons, attaque des muqueuses nasales, effets cancérigènes

**Notice d'Impact Environnemental et Social des travaux de construction d'infrastructures socioéconomiques de base à Rosso-Mauritanie dans le cadre du projet de construction du pont de Rosso**

Les valeurs guides autorisées par individu sont récapitulées ci-dessous :

Tableau 25 : Valeurs guides et durées d'exposition autorisées par polluant

Substance	Valeur guide	Durée d'exposition permise
Monoxyde de carbone (CO)	100 mg/m <sup>3</sup>	15 minutes
	60 mg/m <sup>3</sup>	30 minutes
	30 mg/m <sup>3</sup>	1 heure
	10 mg/m <sup>3</sup>	8 heures
Plomb (Pb)	0,5-1,0 µg/m <sup>3</sup>	1 an
Oxyde d'azote (NO <sub>2</sub> )	400 µg/m <sup>3</sup>	1 heure
	150 µg/m <sup>3</sup>	24 heures
Ozone (O <sub>3</sub> )	150-200µg/m <sup>3</sup>	1 heure
	100-120µg/m <sup>3</sup>	8 heures
Dioxyde de soufre (SO <sub>2</sub> )	500µg/m <sup>3</sup>	10 minutes
	350µg/m <sup>3</sup>	1 heure

Source : Organisation Mondiale de la Santé (OMS)

Le bruit provenant du fonctionnement de la machinerie de chantier est susceptible de provoquer des pertes auditives, des acouphènes et des gênes chez les riverains et les ouvriers exposés pendant longtemps à ces différents bruits.

La manipulation du ciment par les manœuvres sans protection (gants et cache-nez) peut provoquer des irritations de la peau et des yeux chez ceux-ci.

La présence du personnel de l'entreprise et le brassage qui s'en suit avec les populations riveraines pourraient favoriser la propagation de maladies transmissibles, particulièrement le VIH/SIDA/COVID 19. La situation des villes frontalières à forte concentration humaine accroît les risques liés à la propagation des MST/VIH/SIDA/COVID 19.

Tableau 26 : Impact sur la santé des travailleurs et des populations riveraines en phase travaux

	Intensité	Durée	Portée	Importance
Sans atténuation	Forte	Temporaire	Locale	Négative moyenne
Mesures d'atténuation	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Informer et sensibiliser les populations sur la nature et le programme des travaux ;</li> <li>- Porter les EPI sur les chantiers/atelier ;</li> </ul>			

**Notice d'Impact Environnemental et Social des travaux de construction d'infrastructures socioéconomiques de base à Rosso-Mauritanie dans le cadre du projet de construction du pont de Rosso**

	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Sensibiliser le personnel sur l'hygiène personnelle pour se protéger sur les chantiers/atelier ;</li> <li>- Sensibiliser le personnel de chantier et les populations sur les IST et le VIH/SIDA ;</li> <li>- Sensibiliser le personnel et la population riveraine sur le Covid et les méthodes de prévention.</li> </ul>			
Avec atténuation	Faible	Temporaire	Ponctuelle	Négative mineure

**- Impacts sur la sécurité des travailleurs et des populations riveraines**

L'exposition répétée à des actions mécaniques lors des activités de construction augmente le potentiel d'accidents, de blessures ou de maladies des travailleurs.

Les équipements rotatifs et engins mobiles sont aussi sources d'accidents avec blessure ou mort d'homme, qui peuvent se produire lorsque le personnel se heurte à des éléments de machines, à la suite de la mise en marche accidentelle ou de déplacements inattendus de ces équipements.

Les accidents les plus courants dans les chantiers sont : les chutes de hauteur, le choc avec des objets contondants, les chocs par des engins mal contrôlés (grues, chargeur, monte-charge), la chute d'objets lourds (outils ou coffrages), les coups et projections des machines tournantes, les brûlures (travaux de soudure et d'étanchéité), les glissades, etc.

Les accidents les plus dangereux sont surtout ceux liés à la stabilité de l'édifice en cours de construction : échafaudages (externes et internes), étais des planchers et des poutres, parois des fouilles des fondations et des canalisations. Des accidents occasionnés par la rupture des éléments de stabilité peuvent causer plusieurs morts sur un chantier.

La sécurité des riverains est parfois mise en danger par les travaux de construction, notamment les personnes (et jeunes enfants) qui traversent la zone de chantier par curiosité ou par nécessité. Les accidents potentiels sont les chutes dans les excavations, le choc avec des objets ou outils contondants, le risque d'être percuté par un engin de chantier ou par la chute d'un objet lourd en cours de manipulation.

**UGP PONT ROSSO**

**Notice d'Impact Environnemental et Social des travaux de construction d'infrastructures socioéconomiques de base à Rosso-Mauritanie dans le cadre du projet de construction du pont de Rosso**

*Tableau 27 : Impacts sur la sécurité des travailleurs et des populations riveraines en phase travaux*

	Intensité	Durée	Portée	Importance
Sans atténuation	Forte	Temporaire	Locale	Négative moyenne
Mesures d'atténuation	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Installer une bonne signalisation ;</li> <li>- Baliser les tas de matériaux stockés provisoirement ;</li> <li>- Installer des signalétiques et des garde-corps métalliques ;</li> <li>- Former et contrôler les chauffeurs du projet au respect du code de la route ;</li> <li>- Prévoir une trousse médicale pour les premiers soins et disposer du téléphone d'une structure sanitaire conventionnée avec l'entreprise pour toute urgence ;</li> <li>- Veiller à l'application des règles et mesures de sécurité du chantier conformément aux règles en vigueur ;</li> <li>- Renforcer la sécurité des travailleurs par l'établissement d'un plan d'intervention d'urgence ;</li> <li>- S'assurer que tout le personnel a suivi les règles de sécurité au cours des travaux, et portent les EPI nécessaires ;</li> <li>- Placer à la vue des travailleurs une affiche indiquant les noms et les numéros de téléphone des responsables et décrivant la structure d'alerte ;</li> <li>- Contrôler l'accès au chantier des personnes étrangères ou non autorisées ;</li> <li>- Prêter une attention particulière aux tranchées ouvertes, profondes et leur stabilité.</li> <li>- Baliser systématiquement les tranchées et s'assurer de leur stabilité suivant les notes de calcul établies ;</li> <li>- Installer les extincteurs dans des zones facilement accessibles ;</li> <li>- Installer des bouches d'incendie ;</li> <li>- Faire des séances de formation et de sensibilisation des travailleurs sur des thématiques HSE ;</li> <li>- Mettre en place une équipe HSE chargée de superviser les travailleurs.</li> </ul>			
Avec atténuation	Faible	Temporaire	Ponctuelle	Négative mineure

**Notice d'Impact Environnemental et Social des travaux de construction d'infrastructures socioéconomiques de base à Rosso-Mauritanie dans le cadre du projet de construction du pont de Rosso**

**- Impact sur le Paysage**

L'aspect paysager des différents sites sera affecté par les travaux en phase de construction. Les principales activités du projet sources d'impacts sur le paysage sont essentiellement celles conduisant à l'enlèvement d'éléments caractéristiques du milieu (débroussaillage, nettoyage, terrassement, entreposage du matériel, stockage des déblais et des déchets) et celles liées à l'arrivée et l'installation d'infrastructures provisoires (base logistique) et de matériels d'exploitation mobiles souvent de grand gabarit (engins de décapage, divers véhicules tout terrain, etc.). De même, les travaux de chantier occasionneront un amoncellement des déblais.

Cette modification dans le milieu naturel nécessite des mesures de mitigation que nous détaillons dans le tableau suivant.

*Tableau 28 : Impact sur le paysage en phase travaux*

	Intensité	Durée	Portée	Importance
Sans atténuation	Moyenne	Temporaire	Locale	Négative moyenne
Mesures d'atténuation	<ul style="list-style-type: none"> <li>- L'installation de chantier et les zones de stockage seront protégées par un bardage adéquat et visuellement agréable.</li> <li>- Instaurer un plan d'évacuation des déchets ménagers ;</li> <li>- Ne pas permettre le stockage des déchets dans les bacs pendant plus de 2-3 jours, pour les évacuer à la décharge ;</li> <li>- Les déchets résultant du chantier, qu'elles soient ménagères ou autres, ne doivent être ni abandonnés, ni rejetés dans le milieu naturel, ni brûlés à l'air libre et doivent être collectés avec un tri à la source ;</li> <li>- Assurer une bonne disposition des équipements du chantier ;</li> <li>- Eviter l'entreposage anarchique du matériel ;</li> <li>- Evacuer le matériel non utilisé vers la base logistique.</li> </ul>			
Avec atténuation	Faible	Temporaire	Locale	Négative mineure

**Notice d'Impact Environnemental et Social des travaux de construction d'infrastructures socioéconomiques de base à Rosso-Mauritanie dans le cadre du projet de construction du pont de Rosso**

**7.6.2. Impacts positifs durant la phase de construction**

**- Impact sur l'emploi et les revenus**

L'impact socio-économique de ce chantier est constitué par :

- La création d'emplois directs et indirects : plusieurs centaines de travailleurs qualifiés (gestionnaires et superviseurs immédiats), semi-qualifiés (opérateurs de machines, chauffeurs, etc.) et non qualifiés (travailleurs manuels, manutentionnaires etc.) pourraient travailler plusieurs mois directement sur le chantier ;
- La conception des ouvrages générera plusieurs centaines d'hommes x jours de travail pour les entreprises d'ingénierie nationales ;
- L'achat de matières premières et de matériaux de construction (tuyaux en PVC, ciment, fer à béton etc.) constituera un impact positif pour plusieurs entreprises locales actives dans la production et le transport de matériaux de construction ;
- La réalisation des ouvrages notamment de génie civil permettra de générer une valeur ajoutée importante qui augmentera le PNB national.

*Tableau 29 : Impact sur l'emploi et les revenus en phase travaux*

	Intensité	Durée	Portée	Importance
Sans bonification	Faible	Temporaire	Locale	Positive moyenne
Mesures de bonification	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Favoriser le recrutement local ;</li> <li>- Demander aux entreprises de s'approvisionner le plus possible chez les commerçants locaux ;</li> <li>- Doter les ouvriers d'équipement de protection.</li> </ul>			
Avec bonification	Forte	Temporaire	Régionale	Positive majeure

**Notice d'Impact Environnemental et Social des travaux de construction d'infrastructures socioéconomiques de base à Rosso-Mauritanie dans le cadre du projet de construction du pont de Rosso**

**7.6.3. Impacts négatifs durant la phase d'exploitation**

**- Impacts sur la qualité de l'air**

Les émissions atmosphériques qui peuvent être générées en phase exploitation sont les gaz d'échappement des véhicules causés par la circulation routière additionnelle et les gaz émis par les systèmes de climatisation et de chauffage et des sources stationnaires (groupes électrogènes). Certains de ces gaz contribuent au réchauffement climatique, d'autres contribuent à la dégradation de la qualité de l'air avec des risques sur la santé humaine.

Ces gaz sont principalement les suivants :

- Le monoxyde de carbone (CO), qui est un gaz très toxique ;
- Le monoxyde et le dioxyde d'azote, qui participent à la formation des pluies acides et favorisent la formation de l'ozone. Ils peuvent être à l'origine d'impacts sanitaires (asthme) ;
- Le dioxyde de soufre (SO<sub>2</sub>) qui provoque des pluies acides, et provoque également la mort prématurée des végétaux,
- Le CO<sub>2</sub> qui est un gaz à effet de serre (GES) contribuant au réchauffement climatique.

La circulation routière et par conséquent les émissions atmosphériques sont plus importantes à l'entourage de la gare routière (circulation des moyens de transport communs) et le marché municipal (circulation des camions de ravitaillements) ; et d'une importance moindre à l'entourage du centre social et du complexe omnisport (circulation des véhicules des individus).

*Tableau 30 : Impact sur la qualité de l'air dans les sites de la gare routière et du marché municipal en phase d'exploitation*

	Intensité	Durée	Portée	Importance
Sans atténuation	Moyenne	Permanente	Locale	Négative moyenne
Mesures d'atténuation	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Sensibiliser les chauffeurs sur l'utilisation du carburant de bonne qualité et la maintenance régulière des véhicules ;</li> <li>- Sensibiliser sur l'importance du contrôle technique rigoureux des systèmes de climatisation et de chauffage ainsi que les groupes</li> </ul>			

**Notice d'Impact Environnemental et Social des travaux de construction d'infrastructures socioéconomiques de base à Rosso-Mauritanie dans le cadre du projet de construction du pont de Rosso**

	électrogènes ; - Sensibiliser sur l'utiliser des appareils de refroidissements qui fonctionnent avec des gaz (HCFC) qui ne dégradent pas la couche d'ozone.			
Avec atténuation	Faible	Temporaire	Ponctuelle	Négative mineure

Tableau 31 : Impact sur la qualité de l'air dans les sites du centre social et du complexe omnisport en phase d'exploitation

	Intensité	Durée	Portée	Importance
Sans atténuation	Faible	Permanente	Locale	Négative moyenne
Mesures d'atténuation	- Sensibiliser sur l'importance du contrôle technique rigoureux des systèmes de climatisation et de chauffage ainsi que les groupes électrogènes ; - Sensibiliser sur l'utilisation des appareils de refroidissements qui fonctionnent avec des gaz (HCFC) qui ne dégradent pas la couche d'ozone.			
Avec atténuation	Faible	Temporaire	Ponctuelle	Négative mineure

**- Impacts des déchets sur le sol**

Les sources potentielles de pollution du sol proviennent des déchets produits par les activités socioéconomiques dans les différentes infrastructures qui seront construites, selon le tableau suivant :

Tableau 32 : Déchets solides issus des infrastructures de base lors de la phase d'exploitation et impacts potentiels

Types de déchets	Site du projet				Types d'impacts
	Gare routière	Marché municipale	Centre social	Complexe omnisport	
<b>Déchets banals</b>	Papier, carton, plastiques, métaux, verre etc.	Papier, carton, plastiques, métaux, verre etc.	Papier, carton, plastiques, métaux, verre etc.	Papier, carton, plastiques, métaux, verre etc.	Encombrement et de nuisances visuelles
<b>Déchets dangereux</b>	Filtres issus de l'entretien des équipements (groupes électrogènes compresseurs	Filtres issus de l'entretien des équipements (groupes électrogènes, compresseurs ...), déchets	Filtres issus de l'entretien des équipements (groupes électrogènes, compresseurs ...), déchets	Filtres issus de l'entretien des équipements (groupes électrogènes, compresseurs ...), déchets	Pollution du sol ; Pollution de l'air.

**Notice d'Impact Environnemental et Social des travaux de construction d'infrastructures socioéconomiques de base à Rosso-Mauritanie dans le cadre du projet de construction du pont de Rosso**

	...), huiles usagées, filtres à huile, filtre à air, chiffons souillés, déchets d'emballage ou de matériels souillés par de l'huile, déchets d'emballage des produits détergents etc.	d'emballage produites selon le commerce exercé au niveau du marché (adhésif, colle, feutre, peinture, produit chimique agricole), déchets d'équipements électriques et électroniques (DEEE) etc.	d'emballage des produits détergents etc.	d'emballage des produits détergents etc.	
<b>Déchets organiques</b>	Déchets de restauration	Déchets de restauration, déchets des fruits, légumes, volailles, bétails, poissons vendus dans le marché etc.	Déchets de restauration	Déchets de restauration	Pollution du sol

Les déchets, s'ils sont mal gérés, peuvent avoir des effets sur l'environnement et la santé humaine des usagers des infrastructures. Nous citons quelques risques associés à ces déchets :

- Pollution du sol et de l'eau par les lixiviats éventuellement chargés de matières dangereuses ;
- Propagation de maladies transmises par les vecteurs (moustiques) ;
- Prolifération d'insectes et d'animaux nuisibles ;
- Risques : d'incendie, émanations toxiques, blessures et transmission de maladies infectieuses dont les hépatites et autres maladies virales ou bactérienne ;

Tableau 33 : Impact des déchets sur le sol dans le site de la gare routière en phase d'exploitation

	Intensité	Durée	Portée	Importance
Sans atténuation	Moyenne	Temporaire	Locale	Négative moyenne
Mesures	- Placer les bacs des déchets dans des points clés préalablement étudiés et facilement repérés par les travailleurs, les voyageurs et les			

**UGP PONT ROSSO**

**Notice d'Impact Environnemental et Social des travaux de construction d'infrastructures socioéconomiques de base à Rosso-Mauritanie dans le cadre du projet de construction du pont de Rosso**

d'atténuation	visiteurs ; - Mettre en place des conteneurs pour sélection des déchets différenciés à l'aide d'un code couleur pour faire le tri à la source des déchets ; - Nettoyer fréquemment les bacs des déchets et leurs sites ; - Conditionner les déchets dangereux par type (p.ex. : huiles usées, filtres à huile, filtre à air, chiffons souillés, déchets d'emballage ou de matériels souillés par de l'huile), dans des conteneurs étanches et couverts et les retourner au fournisseur ou les remettre à une entreprise d'élimination autorisée ; - Stocker les déchets à l'abri des intempéries pour éviter leur dissémination et leur lessivage par les eaux de pluie (récipient hermétique, bac de rétention, sol étanche,).			
Avec atténuation	Faible	Temporaire	Ponctuelle	Négative mineure

*Tableau 34 : Impact des déchets sur le sol dans le site du marché municipal en phase d'exploitation*

	Intensité	Durée	Portée	Importance
Sans atténuation	Moyenne	Temporaire	Locale	Négative moyenne
Mesures d'atténuation	- Placer les bacs des déchets dans des points clés préalablement étudiés et facilement repérés par les travailleurs et les visiteurs ; - Placer des cuvettes de rétention pour les déchets organiques pour maintenir les lixiviats qui peuvent être produits durant le stockage temporaire de ce type de déchet, afin d'éviter toute pollution du sol ; - Conditionner les déchets dangereux par type (p.ex. : filtres d'entretien des équipements, emballages des produits chimiques et agricoles, DEEE, ...), dans des conteneurs étanches et couverts et les retourner au fournisseur ou les remettre à une entreprise d'élimination autorisée ; - Identifier les zones de dépôts temporaire des déchets ; - Nettoyer fréquemment les bacs des déchets et leurs sites, surtout ceux réservés aux déchets organiques afin de limiter les nuisances olfactives ; - Faire le choix des bacs et leurs volumes selon les quantités produites d'une manière journalière de chaque type de déchet ; - Stocker les déchets à l'abri des intempéries pour éviter leur dissémination et leur lessivage par les eaux de pluie (récipient hermétique, bac de rétention, sol étanche,) ; - Mettre en place des conteneurs pour sélection des déchets différenciés à l'aide d'un code couleur pour faire le tri à la source			

**Notice d'Impact Environnemental et Social des travaux de construction d'infrastructures socioéconomiques de base à Rosso-Mauritanie dans le cadre du projet de construction du pont de Rosso**

	des déchets.			
Avec atténuation	Faible	Temporaire	Ponctuelle	Négative mineure

Tableau 35 : Impact des déchets sur le sol dans les sites du centre social et le complexe omnisport en phase d'exploitation

	Intensité	Durée	Portée	Importance
Sans atténuation	Faible	Temporaire	Locale	Négative moyenne
Mesures d'atténuation	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Placer les bacs des déchets dans des points clés préalablement étudiés ;</li> <li>- Placer des bacs de déchets additionnels, en cas de besoin, selon l'activité exercée dans le centre social ;</li> <li>- Conditionner les déchets dangereux (p.ex. : filtres d'entretien des équipements) dans des conteneurs étanches et couverts et les retourner au fournisseur ou les remettre à une entreprise d'élimination autorisée ;</li> <li>- Nettoyer fréquemment les bacs des déchets et leurs sites ;</li> <li>- Mettre en place des conteneurs pour sélection des déchets différenciées à l'aide d'un code couleur pour faire le tri à la source des déchets.</li> </ul>			
Avec atténuation	Faible	Temporaire	Ponctuelle	Négative mineure

**- Impacts sur l'eau**

De l'eau sera consommée au quotidien dans la gare routière, le marché, le centre social et le complexe omnisport. L'eau sera également utilisée pour les autres usages (Production d'eaux usées de type domestique des cuisines, restaurants, sanitaires).

Les eaux usées qui seront produites en phase exploitation et les eaux de ruissellement peuvent être chargée de substances polluantes comme les produits d'entretien, les résidus de désinfectants, les agents de lavage, les agents de blanchiments liquides et des détersifs, les hydrocarbures, les huiles, etc...

Ces eaux usées peuvent être source de contamination du sol/sous-sol si elles ne font pas l'objet d'une gestion conforme aux normes. Les eaux chargées d'agents de blanchiment et de détersifs ioniques ou non ioniques peuvent relâcher un excès de phosphate et causer l'eutrophisation des voies d'eaux naturelles.

**Notice d'Impact Environnemental et Social des travaux de construction d'infrastructures socioéconomiques de base à Rosso-Mauritanie dans le cadre du projet de construction du pont de Rosso**

Quant à la contamination par les déversements accidentels d'hydrocarbures ou par les eaux qui en seraient chargées, elle est surtout redoutée lors des périodes pluviales qui causent des inondations au niveau des aires de parking des véhicules, ainsi que des zones de stockage et de ravitaillement des groupes électrogènes dans les différentes infrastructures.

Ces rejets liquides sont évacués vers des sites autorisés par l'office national d'assainissement (ONAS).

Tableau 36 : Impact sur l'eau en phase d'exploitation

	Intensité	Durée	Portée	Importance
Sans atténuation	Moyenne	Temporaire	Régionale	Négative moyenne
Mesures d'atténuation	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Disposer les groupes électrogènes sur des plateformes étanches en béton armé, de les mettre à l'abri des intempéries, et de disposer sur place de produits absorbants pour faire face aux éventuels déversements accidentels ;</li> <li>- S'assurer de l'étanchéité du système de drainage des eaux usées vers les sites autorisés par l'office national d'assainissement (ONAS).</li> </ul>			
Avec atténuation	Faible	Temporaire	Locale	Négative mineure

**- Impact sur la Flore et Faune**

Tous les sites du projet sont largement artificialisés. Il n'y a pratiquement plus de végétation, plus de vie sauvage, ni d'exploitations agricoles aux alentours. Ainsi, l'impact sur ces composantes est extrêmement réduit. Toutefois, la présence des déchets de restauration sur les différents sites pourrait attirer quelques animaux (chiens, chats, poulets, rats,) et insectes (mouches, moustiques, blattes,), surtout au niveau du marché qui produit, en plus des déchets de restauration, autres déchets organiques (déchets de fruits, légumes, volailles, bétails, poissons). Cette présence d'animaux et d'insectes nuisibles pourrait être à la source de la propagation de quelques maladies aux alentours des infrastructures socioéconomiques de base ;

Par ailleurs, il n'y a aucun site d'intérêt biologique et écologique dans la région, le site le plus proche est le fleuve Sénégal qui est situé à plus de 6 km de la zone du projet.

**Notice d'Impact Environnemental et Social des travaux de construction d'infrastructures socioéconomiques de base à Rosso-Mauritanie dans le cadre du projet de construction du pont de Rosso**

Tableau 37 : Impact sur la biodiversité en phase d'exploitation

	Intensité	Durée	Portée	Importance
Sans atténuation	Faible	Temporaire	Locale	Négative mineure
Mesures d'atténuation	- La bonne gestion des déchets solides, surtout les déchets de nature organique.			
Avec atténuation	Faible	Temporaire	Locale	Négative mineure

- **Impact de l'exploitation des infrastructures sur l'ambiance sonore**

Les principales sources de bruit en phase de fonctionnement comprennent : le travail manuel, le commerce, les machines, la circulation des véhicules et camions pour le transport commun et de ravitaillement, le bruit des supporters durant les événements sportifs, etc.

Le niveau de bruit des activités socio-économiques et sportives sera probablement plus élevé aux environs immédiats des infrastructures. Toutefois, il reste d'une faible intensité.

Tableau 38 : Impact sur l'ambiance sonore en phase d'exploitation

	Intensité	Durée	Portée	Importance
Sans atténuation	Faible	Temporaire	Locale	Négative mineure
Mesures d'atténuation	- Respect des horaires de travail ; - Groupage des activités bruyantes dans un endroit convenable.			
Avec atténuation	Faible	Temporaire	Ponctuelle	Négative mineure

**7.6.4. Impacts positifs durant la phase d'exploitation**

- **Impact sur le paysage**

Les différentes infrastructures du projet vont accueillir quotidiennement des centaines de travailleurs et visiteurs. L'intégration de ces bâtiments dans le paysage va orner l'espace en donnant une bonne impression.

**Notice d'Impact Environnemental et Social des travaux de construction d'infrastructures socioéconomiques de base à Rosso-Mauritanie dans le cadre du projet de construction du pont de Rosso**

Tableau 39 : Impact sur le paysage en phase d'exploitation

	Intensité	Durée	Portée	Importance
Sans bonification	Faible	Temporaire	Locale	Négative mineure
Mesures de bonification	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Eviter tous encombrement ou nuisances visuelles qui peuvent nuire à la bonne harmonie des infrastructures avec le paysage de la zone du projet.</li> <li>- Veiller sur la bonne gestion des déchets solides et liquides ;</li> <li>- Cultiver des plantes décoratives aux alentours des infrastructures.</li> </ul>			
Avec bonification	Faible	Temporaire	Ponctuelle	Négative moyenne

**- Impact sur l'emploi et les revenus**

Ce projet va permettre de créer grâce à ces nouveaux aménagements urbains et aux infrastructures performantes une activité socioéconomique structurée. L'objectif de ce projet est aussi de lancer les travailleurs dans une dynamique de bonnes pratiques qui aura un impact positif direct sur leur santé, sur l'environnement et sur l'image de la ville en général.

Au niveau de l'emploi, le projet contribuera à la création d'emplois stables. Le fonctionnement des infrastructures socioéconomiques de base (gare routière, marché, centre social et complexe omnisport) est une occasion de recrutement d'une main d'œuvre pour l'entretien, la sécurité et les divers services à fournir. Ces emplois (commerçants, entraîneurs sportifs, mains d'œuvre, femmes de ménages, coopératives, gardiens, chauffeurs, etc.) vont contribuer à réduire le chômage et le sous-emploi et procurer des revenus réguliers. Les travaux de nettoyage, de gardiennage, d'entretien pourront être confiés prioritairement aux populations locales.

Les travailleurs vont pratiquer leurs métiers dans des locaux neufs, avec des superficies plus spacieuses et la structure des constructions permettent l'accès de la lumière et une meilleure circulation de l'air. L'existence de sanitaires, de WC, d'eau courante est perçue comme un avantage représentant une nette amélioration des conditions d'hygiène au travail par rapport à l'ancienne situation.

Sur le plan socio-économique, les impacts se traduisent par :

- L'amélioration des revenus de la population qui travaille dans le secteur des sports, du commerce et du transport ;

**Notice d'Impact Environnemental et Social des travaux de construction d'infrastructures socioéconomiques de base à Rosso-Mauritanie dans le cadre du projet de construction du pont de Rosso**

- Contribution aux recettes de l'Etat mauritanien (taxes et impôts) ;
- La création d'emploi dans ces secteurs contribue sensiblement à la valorisation psycho-financière de la population et à la lutte contre la pauvreté.

Tableau 40 : Impact sur l'emploi et les revenus en phase d'exploitation

	Intensité	Durée	Portée	Importance
Sans bonification	Moyenne	Temporaire	Locale	Positive moyenne
Mesures de bonification	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Respecter le code du travail ;</li> <li>- Rendre opérationnel les infrastructures dans les meilleurs délais ;</li> <li>- Acheter les matériels de besoin sur le marché local ;</li> <li>- Accorder de l'importance à l'interface entre le visiteur et les commerçants, ce qui renforce encore la véritable mise en valeur du travail et des travailleurs ;</li> <li>- Veiller sur l'encouragement institutionnel, la communication autour du projet et l'encadrement par le département de tutelle et la chambre professionnelle ;</li> <li>- Mettre en place un plan de gestion de la main d'œuvre ;</li> <li>- Mettre en place des mesures de lutte contre les VBG ;</li> <li>- Réaliser des projets connexes à ce projet ;</li> <li>- Impliquer les parties prenantes dans le développement et le suivi du projet ;</li> <li>- Impliquer les départements responsables de la condition féminine dans le projet et les aider à prendre en charge certains aspects.</li> </ul>			
Avec bonification	Moyenne	Temporaire	Régionale	Positive majeure

## 8. Plan de gestion environnementale et sociale

Le Plan de Gestion Environnementale et sociale (PGES) du projet vise la mise en œuvre des mesures préconisées en faveur de la protection de l'environnement et du milieu social dans la zone d'intervention. Le PGES est présenté sous forme d'un récapitulatif des mesures d'atténuation des impacts négatifs, ainsi que les mesures de bonification des impacts positifs, identifiés et évalués ci-dessus.

La Notice d'impact doit présenter les mesures prévues par le maître d'ouvrage pour :

- Éviter les effets négatifs notables du projet sur l'environnement ou la santé humaine et réduire les effets n'ayant pu être évités ;
- Compenser, lorsque cela est possible, les effets négatifs notables du projet sur l'environnement ou la santé humaine qui n'ont pu être ni évités ni suffisamment réduits. S'il n'est pas possible de compenser ces effets, le maître d'ouvrage justifie cette impossibilité.

Ces mesures ont pour objectifs d'assurer l'équilibre environnemental du projet. Elles doivent être proportionnelles aux impacts identifiés.

La description de ces mesures doit être accompagnée de :

- L'estimation des dépenses correspondantes ;
- L'exposé des effets attendus de ces mesures ;
- Les principales modalités de suivi de ces mesures et du suivi de leurs effets.

La mise en place d'un Plan de Gestion environnementale et Sociale va permettre de concevoir un cadre de gestion des activités pour une mise en œuvre efficace et efficiente des différentes mesures proposées. Par ailleurs, la surveillance et le suivi environnemental et social des activités en phase chantier vont permettre de gérer et atténuer en temps réel les impacts négatifs identifiés. En plus de vérifier l'efficacité des mesures d'atténuation des impacts préalablement identifiés et porter les mesures correctives, le suivi va permettre aussi d'identifier s'il y a lieu, d'autres impacts en temps réel, de les gérer et de les atténuer.

## UGP PONT ROSSO

### **Notice d'Impact Environnemental et Social des travaux de construction d'infrastructures socioéconomiques de base à Rosso-Mauritanie dans le cadre du projet de construction du pont de Rosso**

Il convient de rappeler que l'entreprise du projet est responsable de la mise en œuvre des mesures d'atténuation de la phase chantier et le promoteur supervisera la bonne application de ces mesures.

UGP PONT ROSSO

Notice d'Impact Environnemental et Social des travaux de construction d'infrastructures socioéconomiques de base à Rosso-Mauritanie dans le cadre du projet de construction du pont de Rosso

8.1. Synthèse du Plan de Gestion Environnementale et Sociale (PGES)

Tableau 41 : Plan de Gestion Environnementale et Sociale

Composantes impactée	Impacts	Mesures d'atténuation en phase de travaux	Mesures d'atténuation en phase d'exploitation	Indicateurs suivis	Période	Responsabilités de suivi et de surveillance	Coûts
Air	Impacts sur la qualité de l'air	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Utiliser des engins en bon état mécanique, attesté par un certificat de visite technique ;</li> <li>- Arroser les pistes non goudronnées utilisées par les camions et les moyens de locomotion, autant de fois que nécessaire ;</li> <li>- Exiger la protection obligatoire du personnel par des masques à poussières ;</li> <li>- Couvrir les camions de transport de sable ;</li> <li>- Bien entretenir les véhicules et engins, et cesser l'usage de ceux qui sont polluants ;</li> <li>- Limiter la vitesse des véhicules sur le site de construction à 20 km/h ;</li> <li>- Couper les moteurs des camions/engins quand ils seront à l'arrêt.</li> </ul>	<p><b>Sites de la gare routière et du marché municipal :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Sensibiliser les chauffeurs sur l'utilisation du carburant de bonne qualité et la maintenance régulière des véhicules ;</li> <li>- Sensibiliser sur l'importance du contrôle technique rigoureux des systèmes de climatisation et de chauffage ainsi que les groupes électrogènes ;</li> <li>- Sensibiliser sur l'utilisation des appareils de refroidissements qui fonctionnent avec des gaz (HCFC) qui ne dégradent pas la couche d'ozone.</li> </ul> <p><b>Sites du centre social et du complexe omnisport :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Sensibiliser sur l'importance du contrôle technique rigoureux des systèmes de climatisation et de chauffage ainsi que les groupes électrogènes ;</li> <li>- Sensibiliser sur l'utilisation des appareils de refroidissements qui fonctionnent avec des gaz (HCFC) qui ne dégradent pas la couche d'ozone.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Nombre d'ouvriers portant des EPI ;</li> <li>- Nombre de camions avec protection ;</li> <li>- Nombre de rotation des camions d'arrosage des pistes par jour (l'arrosage systématique des zones des travaux).</li> </ul>	Phases des travaux/d'exploitations	Entrepreneur en phase de travaux et Les bénéficiaires en phase d'exploitation	200.000
Sols	Impacts des travaux sur le sol	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Evacuer la terre vers des sites appropriés ;</li> <li>- Protéger des parties creusées par une barrière de chantier et des bardages ;</li> <li>- Prévoir le réaménagement du site après les travaux.</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>- Respect des mesures proposées ;</li> <li>- Le transport des matériaux de déblais jusqu'à un lieu de dépôt agréé ;</li> <li>- Nombre de points de déversement de déchets solides ;</li> </ul>	Phases des travaux/d'exploitations	Entrepreneur en phase de travaux et Les bénéficiaires en phase d'exploitation	150.000

UGP PONT ROSSO

Notice d'Impact Environnemental et Social des travaux de construction d'infrastructures socioéconomiques de base à Rosso-Mauritanie dans le cadre du projet de construction du pont de Rosso

				- Nombre de sites contaminés par les déchets liquides.			
Impacts des déchets solides et liquides sur le sol	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Installer des poubelles dans les zones autorisées pour la préparation et la prise des repas ;</li> <li>- Collecter, trier et évacuer régulièrement les déchets solides produits dans les chantiers ;</li> <li>- Interdire l'abandon, le rejet dans le milieu naturel et le brûlage de déchets à l'air libre ;</li> <li>- Assurer en permanence la disponibilité sur chantier (à proximité du réservoir) de produits absorbants en quantité suffisante et de matériel de nettoyage pour faire face aux fuites et aux déversements accidentels et contenir rapidement une éventuelle pollution ;</li> <li>- Conditionner les déchets par type (ex. : huiles usées diverses, résidus d'adjuvants &amp; produits pour béton, produits absorbants &amp; terres polluées, résidus contenant des peintures, chiffons souillés), dans des conteneurs étanches et couverts (emballage d'origine, fût, benne) et les retourner au fournisseur ou les remettre à une entreprise d'élimination autorisée ;</li> <li>- Stocker les déchets à l'abri des intempéries pour éviter leur dissémination et leur lessivage par les eaux de pluie (récipient hermétique, bac de rétention, sol étanche,);</li> <li>- Disposer les cuves et futs de d'hydrocarbures dans des cuvettes de rétention afin de les protéger du vandalisme et de la corrosion ;</li> <li>- Remplir les réservoirs des camions et engins sur une plateforme aménagée étanche et disposant d'un dispositif de récupération des huiles et hydrocarbures ;</li> <li>- Entretien régulièrement les engins ;</li> <li>- Etiqueter correctement les fûts, bidons, cuves et faire apparaître clairement les dangers liés au produit ;</li> <li>- Aménager un bassin de décantation pour la récupération des laitances de béton, curer le béton solidifié et le stocker avec les autres déchets inertes ;</li> <li>- Recycler l'eau issue de la décantation.</li> </ul>	<p><b>Site de la gare routière :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Placer les bacs des déchets dans des points clés préalablement étudiés et facilement repérés par les travailleurs, les voyageurs et les visiteurs ;</li> <li>- Mettre en place des conteneurs pour sélection des déchets différenciées à l'aide d'un code couleur pour faire le tri à la source des déchets ;</li> <li>- Nettoyer fréquemment les bacs des déchets et leurs sites ;</li> <li>- Conditionner les déchets dangereux par type (p.ex. : huiles usées, filtres à huile, filtre à air, chiffons souillés, déchets d'emballage ou de matériels souillés par de l'huile), dans des conteneurs étanches et couverts et les retourner au fournisseur ou les remettre à une entreprise d'élimination autorisée ;</li> <li>- Stocker les déchets à l'abri des intempéries pour éviter leur dissémination et leur lessivage par les eaux de pluie (récipient hermétique, bac de rétention, sol étanche,).</li> </ul> <p><b>Site du marché municipal :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Placer les bacs des déchets dans des points clés préalablement étudiés et facilement repérés par les travailleurs et les visiteurs ;</li> <li>- Placer des cuvettes de rétention pour les déchets organiques pour maintenir les lixivats qui peuvent être produits durant le stockage temporaire de ce type de déchet, afin d'éviter toute pollution du sol ;</li> <li>- Conditionner les déchets dangereux par type (p.ex. : filtres d'entretien des équipements, emballages des produits chimiques et agricoles, DEEE, etc.), dans des conteneurs étanches et couverts et les retourner au fournisseur ou les remettre à</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Respect des mesures proposées ;</li> <li>- Nombre de points de déversement de déchets ;</li> <li>- Nombre de sites contaminés par les déchets liquides.</li> </ul>	Phases des travaux/d'exploitations	Entrepreneur en phase de travaux et Les bénéficiaires en phase d'exploitation	1.000.000	

UGP PONT ROSSO

Notice d'Impact Environnemental et Social des travaux de construction d'infrastructures socioéconomiques de base à Rosso-Mauritanie dans le cadre du projet de construction du pont de Rosso

			<p>une entreprise d'élimination autorisée ;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Identifier les zones de dépôts temporaire des déchets ;</li> <li>- Nettoyer fréquemment les bacs des déchets et leurs sites, surtout ceux réservés aux déchets organiques afin de limiter les nuisances olfactives ;</li> <li>- Faire le choix des bacs et leurs volumes selon les quantités produites d'une manière journalière de chaque type de déchet ;</li> <li>- Stocker les déchets à l'abri des intempéries pour éviter leur dissémination et leur lessivage par les eaux de pluie (récipient hermétique, bac de rétention, sol étanche,);</li> <li>- Mettre en place des conteneurs pour sélection des déchets différenciées à l'aide d'un code couleur pour faire le tri à la source des déchets.</li> </ul> <p><b><u>Sites du centre social et le complexe omnisport :</u></b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Placer les bacs des déchets dans des points clés préalablement étudiés ;</li> <li>- Placer des bacs de déchets additionnels, en cas de besoin, selon l'activité exercée dans le centre social ;</li> <li>- Conditionner les déchets dangereux (p.ex. : filtres d'entretien des équipements) dans des conteneurs étanches et couverts et les retourner au fournisseur ou les remettre à une entreprise d'élimination autorisée ;</li> <li>- Nettoyer fréquemment les bacs des déchets et leurs sites ;</li> <li>- Mettre en place des conteneurs pour sélection des déchets différenciées à l'aide d'un code couleur pour faire le tri à la source des déchets.</li> </ul>			
--	--	--	---	--	--	--

UGP PONT ROSSO

Notice d'Impact Environnemental et Social des travaux de construction d'infrastructures socioéconomiques de base à Rosso-Mauritanie dans le cadre du projet de construction du pont de Rosso

Eau	Impacts sur l'eau	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Disposition de toilettes aménagées avec un système étanche pour évacuer les rejets liquides (eaux usées domestiques) vers des sites autorisés par l'office national d'assainissement (ONAS);</li> <li>- Interdiction de laver les engins dans la zone du chantier ;</li> <li>- Nettoyer régulièrement les sites tout au long de la phase construction.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Disposer les groupes électrogènes sur des plateformes étanches en béton armé, de les mettre à l'abri des intempéries, et de disposer sur place de produits absorbants pour faire face aux éventuels déversements accidentels ;</li> <li>- S'assurer de l'étanchéité du système de drainage des eaux usées vers les sites autorisés par l'office national d'assainissement (ONAS).</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Nombre de personnel formé et sensibilisé ;</li> <li>- Les dispositions nécessaires au bon fonctionnement du plan de maintenance des engins et équipements.</li> </ul>	Phases des travaux/d'exploitations	Entrepreneur en phase de travaux et Les bénéficiaires en phase d'exploitation	100.000
Flore et Faune	Impact sur la faune et la flore	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Contrôler les niveaux de bruit émis par l'encoffrement de certains appareils bruyants ;</li> <li>- Eviter de travailler la nuit ;</li> <li>- Clôturer les zones de travaux.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- La bonne gestion des déchets solides, surtout les déchets de nature organique.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Nombre d'heures de travail quotidien ;</li> <li>- Nombre d'appareil répondant aux normes.</li> </ul>	Phases des travaux	Entrepreneur en phase de travaux	Inclus dans l'offre de l'entreprise
Ambiance sonore	Impacts des travaux et de l'exploitation des infrastructures sur l'ambiance sonore	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Privilégier le travail de jour aux heures légales de travail (8h-13h et 14h-17h) ;</li> <li>- Utiliser des engins respectant les normes bruit ;</li> <li>- Entretien régulièrement les équipements ;</li> <li>- Mettre en place un plan d'utilisation des engins bruyants et encoffrer certains appareils bruyants si nécessaire ;</li> <li>- Utiliser des couvertures anti-bruit ou de barrières acoustiques temporaires autour du site si nécessaire ;</li> <li>- Informer les travailleurs des risques ;</li> <li>- Veiller à ce que les ouvriers portent les protections auditives s'ils travaillent dans des endroits bruyants ;</li> <li>- Surveiller en faisant des mesures régulières du bruit.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Respect des horaires de travail ;</li> <li>- Groupage des activités bruyantes dans un endroit convenable.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Nombre d'heures de travail quotidien ;</li> <li>- Nombre de travailleurs portant les EPIs ;</li> <li>- Nombre d'appareil répondant aux normes.</li> </ul>	Phases des travaux/d'exploitations	Entrepreneur en phase de travaux et Les bénéficiaires en phase d'exploitation	Inclus dans l'offre de l'entreprise
Paysage	Impact sur le paysage	<ul style="list-style-type: none"> <li>- L'installation de chantier et les zones de stockage seront protégées par un bardage adéquat et visuellement agréable ;</li> <li>- Instaurer un plan d'évacuation des déchets</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Eviter tout encombrement ou nuisances visuelles qui peuvent nuire à la bonne harmonie des infrastructures avec le paysage de la zone du projet.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Respect des mesures proposées ;</li> <li>- Existence d'un système de collecte et d'élimination des</li> </ul>	Phases des travaux/d'exploitations	Entrepreneur en phase de travaux et Les bénéficiaires en	150.000

**UGP PONT ROSSO**

**Notice d'Impact Environnemental et Social des travaux de construction d'infrastructures socioéconomiques de base à Rosso-Mauritanie dans le cadre du projet de construction du pont de Rosso**

		<p>ménagers ;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Ne pas permettre le stockage des déchets dans les bacs pendant plus de 2-3 jours, pour les évacuer à la décharge ;</li> <li>- Les déchets résultant du chantier, qu'elles soient ménagères ou autres, ne doivent être ni abandonnés, ni rejetés dans le milieu naturel, ni brûlés à l'air libre et doivent être collectés avec un tri à la source ;</li> <li>- Assurer une bonne disposition des équipements du chantier ;</li> <li>- Eviter l'entreposage anarchique du matériel ;</li> <li>- Evacuer le matériel non utilisé vers la base logistique.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Veiller sur la bonne gestion des déchets solides et liquides ;</li> <li>- Cultiver des plantes décoratives aux alentours des infrastructures.</li> </ul>	déchets et déblais ;	ations	phase d'exploitation	
Santé	Impacts sur la santé des travailleurs et de la population riveraine	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Informer et sensibiliser les populations sur la nature et le programme des travaux ;</li> <li>- Porter les EPI sur les chantiers/atelier ;</li> <li>- Sensibiliser le personnel sur l'hygiène personnelle pour se protéger sur les chantiers/atelier ;</li> <li>- Sensibiliser le personnel de chantier et les populations sur les IST et le VIH/SIDA ;</li> <li>- Sensibiliser le personnel et la population riveraine sur le Covid et les méthodes de prévention.</li> </ul>	Aucune	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Nombre d'ouvriers respectant les mesures d'hygiène ;</li> <li>- Nombre d'ouvriers sensibilisés ;</li> <li>- Prévalence des IST/VIH/SIDA dans le chantier.</li> </ul>	Phases des travaux	Entrepreneur en phase de travaux	100.000
Sécurité	Impacts sur la sécurité des travailleurs et de la population riveraine	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Installer une bonne signalisation ;</li> <li>- Baliser les tas de matériaux stockés provisoirement ;</li> <li>- Installer des signalétiques et des garde-corps métalliques ;</li> <li>- Former et contrôler les chauffeurs du projet au respect du code de la route ;</li> <li>- Prévoir une trousse médicale pour les premiers soins et disposer du téléphone d'une structure sanitaire</li> </ul>	Aucune	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Nombre d'ouvriers respectant les mesures de sécurité ;</li> <li>- Nombre d'ouvriers sensibilisés ;</li> <li>- Nombre d'ouvriers respectant le port d'EPI ;</li> <li>- Disponibilité de kits de</li> </ul>	Phases des travaux	Entrepreneur en phase de travaux	200.000

UGP PONT ROSSO

Notice d'Impact Environnemental et Social des travaux de construction d'infrastructures socioéconomiques de base à Rosso-Mauritanie dans le cadre du projet de construction du pont de Rosso

		<p>conventionnée avec l'entreprise pour toute urgence ;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Veiller à l'application des règles et mesures de sécurité du chantier conformément aux règles en vigueur ;</li> <li>- Renforcer la sécurité des travailleurs par l'établissement d'un plan d'intervention d'urgence ;</li> <li>- S'assurer que tout le personnel a suivi les règles de sécurité au cours des travaux, et portent les EPI nécessaires ;</li> <li>- Placer à la vue des travailleurs une affiche indiquant les noms et les numéros de téléphone des responsables et décrivant la structure d'alerte ;</li> <li>- Contrôler l'accès au chantier des personnes étrangères ou non autorisées ;</li> <li>- Prêter une attention particulière aux tranchées ouvertes, profondes et leur stabilité.</li> <li>- Baliser systématiquement les tranchées et s'assurer de leur stabilité suivant les notes de calcul établies ;</li> <li>- Installer les extincteurs dans des zones facilement accessibles ;</li> <li>- Installer des bouches d'incendie ;</li> <li>- Faire des séances de formation et de sensibilisation des travailleurs sur des thématiques HSE ;</li> <li>- Mettre en place une équipe HSE chargée de superviser les travailleurs.</li> </ul>		<p>premiers soins ;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Respect de la limitation de vitesse.</li> </ul>			
Socio-économiques	Impact sur l'emploi et les revenus	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Favoriser le recrutement local ;</li> <li>- Demander aux entreprises de s'approvisionner le plus possible chez les commerçants locaux ;</li> <li>- Doter les ouvriers d'équipement de protection.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Respecter le code du travail ;</li> <li>- Rendre opérationnel les infrastructures dans les meilleurs délais ;</li> <li>- Acheter les matériels de besoin sur le marché local ;</li> <li>- Accorder de l'importance à l'interface</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Nombre de personnes affectées et compensées ;</li> <li>- Nombre d'emplois créés localement.</li> </ul>	Phases des travaux/d'exploitations	Entrepreneur en phase de travaux et Les bénéficiaires en phase d'exploitation	150.000

**UGP PONT ROSSO**

**Notice d'Impact Environnemental et Social des travaux de construction d'infrastructures socioéconomiques de base à Rosso-Mauritanie dans le cadre du projet de construction du pont de Rosso**

			<p>entre le visiteur et les commerçants, ce qui renforce encore la véritable mise en valeur du travail et des travailleurs ;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Veiller sur l'encouragement institutionnel, la communication autour du projet et l'encadrement par le département de tutelle et la chambre professionnelle ;</li> <li>- Mettre en place un plan de gestion de la main d'œuvre ;</li> <li>- Mettre en place des mesures de lutte contre les VBG ;</li> <li>- Réaliser des projets connexes à ce projet ;</li> <li>- Impliquer les parties prenantes dans le développement et le suivi du projet ;</li> <li>- Impliquer les départements responsables de la condition féminine dans le projet et les aider à prendre en charge certains aspects.</li> </ul>				
<b>Coût Total</b>						<b>USD : 59532,00</b>	
						<b>MRU : 2.050.000</b>	

## 8.2. Programme de surveillance et de suivi

### 8.2.1. Surveillance

La surveillance environnementale est assurée par la Mission de contrôle et l'UGP. Elle se définit comme les activités de contrôle et d'intervention, menées pour s'assurer que :

- La protection de l'environnement est effectivement respectée avant, pendant les travaux ;
- Les mesures prescrites par l'évaluation environnementale sont mises en œuvre et permettent d'atteindre les objectifs fixés en termes de protection de l'environnement, des travailleurs sur site et des populations riveraines ;
- Des mesures correctives soient rapidement déclenchées au besoin.

La surveillance environnementale s'occupe principalement du respect des mesures environnementales recommandées par la NIES, du Code de l'Environnement et du Système de sauvegardes Intégré de la BAD. Les activités de surveillance doivent être sanctionnées par la production et la diffusion de rapports de surveillance.

A cet effet, un programme de surveillance devra être élaboré préalablement aux travaux et prendra en charge les différentes phases suivantes :

Tableau 42 : Programme de surveillance

Phases	Activités	Responsables
Etudes et élaboration du cahier des charges de l'entreprise chargée des travaux	Insertion des clauses environnementales générales et spécifiques au niveau du D.A.O	Unité de gestion du Pont de Rosso
Réalisation des travaux	Mise en œuvre du PGES et contrôle d'efficacité des mesures	Entreprises de travaux
Exploitation des installations	Mise en œuvre du PGES et contrôle d'efficacité des mesures.	Les bénéficiaires des installations

**Notice d'Impact Environnemental et Social des travaux de construction d'infrastructures socioéconomiques de base à Rosso-Mauritanie dans le cadre du projet de construction du pont de Rosso**

**8.2.2. Le suivi environnemental**

Le suivi environnemental vise à mesurer les impacts réels du projet comparativement aux impacts prévus dans l'étude d'impact sur l'environnement et évaluer l'efficacité des mesures d'atténuation et de bonification retenues.

Le suivi comporte deux (02) phases :

- Le suivi pendant les travaux ;
- Le suivi en phase exploitation.

Le plan de surveillance et de suivi peut être scindé en deux phases à savoir la phase avant-travaux ou administrative et la phase des travaux (installations et exploitations) afin d'assurer une prise en compte des aspects environnementaux et sociaux dans le présent projet :

**UGP PONT ROSSO**

**Notice d'Impact Environnemental et Social des travaux de construction d'infrastructures socioéconomiques de base à Rosso-Mauritanie dans le cadre du projet de construction du pont de Rosso**

**Phase de préparation**

*Tableau 43 : Plan de surveillance et de suivi en phase de préparation*

<b>Activités</b>	<b>Mesures de surveillance</b>	<b>Indicateurs</b>	<b>Responsable de mise en œuvre</b>	<b>Responsable de suivi</b>	<b>Période de suivi</b>	<b>Coûts en MRU</b>
Commande	- Intégration des clauses environnementales et sociales dans le DAO et des mesures complémentaires sur la conception technique recommandées par le PGES	- Clauses intégrées	- Commission de passation de marché de l'UGP	- Responsables de sauvegardes environnementales et sociales de l'UGP	- Avant le lancement du DAO	- Inclus dans le coût du projet
Sélection des entreprises et des prestataires de service	- S'assurer que les entreprises répondent aux exigences environnementales et sociales contenues dans le DAO		- Commission de passation de marché de l'UGP	- Responsable de passation de marchés de l'UGP	- Sélection	- Inclus dans le coût du projet
Contrat de l'entreprise	- Intégration des clauses et autres exigences environnementales et sociales contenues dans la NIES, dans les contrats d'entreprise	- Clauses intégrées	- Commission de passation de marché de l'UGP	- Responsables de sauvegardes environnementales et sociales de l'UGP	- Préparation et négociations de la signature du contrat	- Inclus dans le coût du projet

**UGP PONT ROSSO**

**Notice d'Impact Environnemental et Social des travaux de construction d'infrastructures socioéconomiques de base à Rosso-Mauritanie dans le cadre du projet de construction du pont de Rosso**

**Phase des travaux (installations et exploitations)**

*Tableau 44 : Plan de surveillance et de suivi en phase de travaux (installations et exploitations)*

<b>Composantes</b>	<b>Mesures de surveillance</b>	<b>Indicateurs</b>	<b>Fréquence et période de suivi</b>	<b>Coût en MRU</b>
Flore et faune	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Contrôle des sites d'implantation des ouvrages ;</li> <li>- Respect des clauses environnementales portant sur la protection de la nature (Loi N° 97-006 du 20 janvier 1997).</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Nombres d'arbres abattus/nombre d'arbres plantés ;</li> <li>- Présence d'un PGES pour chaque site dans le projet selon sa particularité.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Mensuelle en phase des travaux</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Inclus dans le coût du projet</li> </ul>
Air	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Contrôle des dispositifs de lutte contre les émissions de poussière sur les chantiers ;</li> <li>- Bâchage des camions de transport de sable pour éviter ou limiter les émissions de poussière.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Nombre de plaintes ;</li> <li>- Présence de bâche sur les camions ;</li> <li>- Quantité d'eau utilisée pour l'arrosage ;</li> <li>- Nombre d'arrosage par jour et linéaire arrosé.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Mensuelle en phase des travaux</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Inclus dans le cout du projet</li> </ul>
Bruit	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Surveillance du niveau de bruit généré par les activités de chantier ;</li> <li>- Surveillance du port des équipements de</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Nombre de plaintes ;</li> <li>- Contrôle visuel du port des équipements de protection auditive Niveau de bruit</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Mensuelle et durant les travaux</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Inclus dans le cout du projet</li> </ul>

UGP PONT ROSSO

Notice d'Impact Environnemental et Social des travaux de construction d'infrastructures socioéconomiques de base à Rosso-Mauritanie dans le cadre du projet de construction du pont de Rosso

	protection auditive par les employés.	dégagé par les opérations de creusement et de circulation ;  - Bruit dégagé par les équipements.		
Eaux de surface	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Surveillance des procédures et des dispositifs de gestion des déchets solides produits sur les chantiers ;</li> <li>- Surveillance des dispositifs de prévention et de gestion des déversements accidentels ou de fuites d'huiles, d'hydrocarbures.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Nombre de détection d'hydrocarbures en fuite des véhicules et engins ;</li> <li>- Existence d'un dispositif de prévention et de gestion des déversements accidentels d'hydrocarbures ;</li> <li>- Signature par l'Entreprise d'un contrat pour l'enlèvement de ses déchets ;</li> <li>- Propreté des sites ;</li> <li>- Nombre de passage du dispositif de ramassage.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Mensuelle en phase des travaux</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Inclus dans le cout du projet</li> </ul>

**UGP PONT ROSSO**

**Notice d'Impact Environnemental et Social des travaux de construction d'infrastructures socioéconomiques de base à Rosso-Mauritanie dans le cadre du projet de construction du pont de Rosso**

Sol	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Surveillance de propreté des chantiers ;</li> <li>- Surveillance des contaminations diverses des sols ;</li> <li>- Surveillance des procédures de gestion des déchets au niveau des sites.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Nombre d'incidents de contaminations ;</li> <li>- Volume des déchets collectés ;</li> <li>- Etat des lieux ;</li> <li>- Nombre d'employés sensibilisés sur la gestion des déchets.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Mensuelle durant les travaux et semestriellement en phase d'exploitation</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Inclus dans le budget projet</li> </ul>
Paysage	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Surveillance des reboisements.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Nombre de plantes reboisées ;</li> <li>- Superficie reboisée ;</li> <li>- Présence de déchets sur les sites.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Mensuelle durant les travaux</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Inclus dans le cout du projet</li> </ul>
Santé et Sécurité	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Surveillance de mise en œuvre du plan santé et sécurité.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Nombre d'accidents de travail enregistrés ;</li> <li>- Affiches/consignes de sécurité ;</li> <li>- Nombre de bacs ou poubelles installés ;</li> <li>- Existence d'un dispositif de prévention de la Covid-19 ;</li> <li>- Nombre d'employés portant</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Mensuellement durant les phases de travaux et d'exploitation</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Inclus dans le cout du projet</li> </ul>

**UGP PONT ROSSO**

**Notice d'Impact Environnemental et Social des travaux de construction d'infrastructures socioéconomiques de base à Rosso-Mauritanie dans le cadre du projet de construction du pont de Rosso**

		<p>effectivement des EPIs ;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Panneaux de signalisation adéquate, implantés ;</li> <li>- Plan de circulation du chantier.</li> </ul>		
Emplois et revenus	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Surveillance du recrutement de la main d'œuvre et des prestataires locaux en priorité.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Contrôle visuel ;</li> <li>- Nombre de personnes recrutées au niveau local ;</li> <li>- Pourcentage de femmes recrutées.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Mensuelle et pendant les travaux</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Inclus dans le cout du projet</li> </ul>
Conflits	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Surveillance des activités de communication des entreprises avec les riverains et le personnel ;</li> <li>- Surveillance du nombre de plaintes.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Nombre de plaintes ;</li> <li>- Nombre de séances de sensibilisation sur la violence basée sur le genre.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Mensuelle durant les travaux</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Inclus dans le cout du MGP</li> </ul>

### **8.3. Responsabilité et dispositions institutionnelles**

Les responsabilités relatives à la mise en œuvre des mesures environnementales et sociales du Projet de construction d'infrastructures socioéconomiques de base à Rosso sont les suivantes :

#### **8.3.1. Maître d'ouvrage**

Le Ministère de l'Équipement et des Transports, à travers la Direction des Infrastructures de Transport Routier Financées sur Ressources Externes, est le maître d'ouvrage des travaux d'aménagements connexes (marché, gare routière, centre social et complexe omnisport).

#### **8.3.2. Maître d'ouvrage délégué**

L'Unité de Gestion du Projet est le Maître d'ouvrage délégué des travaux de construction d'infrastructures socioéconomiques de base. Elle dispose d'un Expert environnementaliste. Cet Expert assurera le suivi environnemental avec l'entreprise de travaux. Elle est chargée, à ce titre, à travers sa cellule environnement de veiller à l'intégration des mesures contenues dans le PGES dans le DAO, et ensuite dans le contrat de l'Entreprise attributaire, de veiller à sa mise en œuvre et s'attellera à la surveillance environnementale.

#### **8.3.3. Bureau de contrôle.**

Le Bureau va assurer la surveillance environnementale et sociale et assurer le contrôle de l'effectivité des mesures environnementales et sociales contenues dans les marchés de travaux. Il devra disposer d'un Responsable Qualité Hygiène Sécurité Environnement en son sein

Les dégâts ou dommages environnementaux de quelque nature qu'ils soient, engagent la responsabilité commune de l'Entrepreneur et du Bureau de Contrôle.

Il fournira mensuellement et trimestriellement un rapport faisant état de ses activités et de la mise en œuvre des mesures consignées dans le cahier des charges environnementales des entreprises.

Le rapport devra indiquer tout problème d'ordre environnemental et sécuritaire survenu durant la période de surveillance.

**Notice d'Impact Environnemental et Social des travaux de construction d'infrastructures socioéconomiques de base à Rosso-Mauritanie dans le cadre du projet de construction du pont de Rosso**

**8.3.4. Entreprise de construction**

L'Entreprise recrutée par le Maître d'ouvrage a la responsabilité d'appliquer effectivement et efficacement les prescriptions environnementales et sociales. Elle établira avant le démarrage des travaux, un PGES-Chantier qui lui permettra d'exécuter de façon concrète les mesures préconisées dans le présent PGES. Ce plan devra être approuvé par le Bureau de contrôle.

Pour être plus opérationnelle, l'Entreprise de construction désignera un responsable Environnement qui veillera à ce que les règles d'hygiène, de sécurité et de protection de l'environnement soient rigoureusement suivies par tous et à tous les niveaux d'exécution, tant pour les travailleurs que pour la population riveraine.

**8.3.5. La DECE**

Sous l'égide de la Délégation Régionale de l'Environnement et du Développement Durable, de la Direction de l'Evaluation et du Contrôle Environnemental, intervient essentiellement par l'intermédiaire de ses inspecteurs, notamment en ce qui concerne le contrôle du respect de la réglementation nationale en matière d'environnement.

Tout en veillant à ce que les autres acteurs étatiques et communautaires soient associés à cette surveillance et pour plus d'efficacité, il est suggéré de mettre en place un Comité de Gestion qui assurera le suivi du PGES à travers des missions régulières sur le site du Projet composé des services techniques régionaux du Trarza, Il s'agit de la/d' :

- Direction de l'Evaluation et du Contrôle Environnemental ;
- Délégation Régionale de l'Environnement et du Développement Durable ;
- Mairie de Rosso ;
- Délégation Régionale de la Santé et de l'Hygiène Publique ;
- Cadre de Concertation communale ;
- Observatoire de la société civile ;
- La Délégation en charge de l'Urbanisme ;
- La délégation régionale en charge du Commerce ;
- La Délégation régionale en charge des Transports ;
- La Délégation régionale en charge de la Jeunesse ;
- La Délégation régionale en charge de l'Action sociale ;
- Le Service local de la Protection civile (sapeurs-pompiers) ;

**Notice d'Impact Environnemental et Social des travaux de construction d'infrastructures socioéconomiques de base à Rosso-Mauritanie dans le cadre du projet de construction du pont de Rosso**

- L'Inspection régionale du Travail.

#### **8.4. Mesures de renforcement des capacités**

L'efficacité de la prise en compte des questions environnementales et sociales dans la réalisation des activités du projet passe par la formation et le renforcement des capacités des acteurs impliqués. Il s'agit des acteurs chargés de l'exécution du projet, du suivi et de la surveillance des mesures de mitigation identifiées. Il s'agit aussi des gestionnaires des infrastructures socioéconomiques de base.

Pour une bonne exécution des mesures contenues dans le PGES et le suivi de leur application, il apparaît nécessaire de prendre en compte le fait que les capacités techniques de mise en œuvre des différentes mesures d'atténuation d'impacts négatifs et de surveillance ne sont pas les mêmes pour toutes les catégories d'acteurs. A cet effet, il est important de développer un programme de renforcement des capacités institutionnelles des structures techniques concernées.

- Marché ; La délégation régionale en charge du Commerce ;
- Gare routière : La Délégation régionale en charge des Transports ;
- Centre social : La Délégation régionale en charge de l'Action sociale ;
- Complexe omnisport : La Délégation régionale en charge de la Jeunesse.

Ce programme de renforcement des capacités devra s'articuler autour de campagnes d'information et de sensibilisation sur la gestion environnementale ; les bonnes pratiques environnementales ; les mesures d'hygiène et de sécurité.

**UGP PONT ROSSO**

**Notice d'Impact Environnemental et Social des travaux de construction d'infrastructures socioéconomiques de base à Rosso-Mauritanie dans le cadre du projet de construction du pont de Rosso**

La mise en œuvre du renforcement des capacités, nécessite les dépenses mentionnées dans le tableau 45 :

*Tableau 45 : Coûts de la mise en œuvre du PGES*

<b>Désignation</b>	<b>Cibles</b>	<b>Besoins en renforcement identifiés</b>	<b>Coût total MRU</b>
Application des mesures du PGES et autres bonnes pratiques pendant l'exploitation des infrastructures	Les futures gestionnaires de ces infrastructures	Sensibilisation du personnels bénéficiaires des infrastructures sur les mesures de sécurité et les bonnes pratiques environnementales	80 000
		PGES des infrastructures (gestion des déchets, limitation des nuisances, etc.)	
Plan de surveillance et de suivi environnemental	Délégations régionales (Environnement, commerce, jeunesse, action social)	Formation du personnel sur les questions de suivi PGES, d'hygiène, de santé, Environnement et dans le domaine de la gestion des plaintes et sensibilisation sur la gestion durable des ouvrages.	120.000
Renforcement de capacités de la commune de Rosso et de la société civile sur la sensibilisation et la communication/éducation environnementale	Commune de Rosso Société civile ;	Formation en techniques de communication et de plaidoyer sur les mesures de gestion environnementale, d'hygiène et de sécurité Sensibilisations sur les violences basées sur le genre, les abus et exploitations sexuels	120 000
<b>Coûts du Mécanisme de gestion des plaintes</b>			<b>Inclut dans le PEPP</b>
<b>Couts de Mesures de Renforcement de Capacités</b>			<b>320 000</b>
<b>Couts de la mise en œuvre du PGES (Estimatif)</b>			<b>2.050.000</b>
Divers et imprévus			<b>100 000</b>
<b>TOTAL</b>			<b>USD : 71728,80</b>
			<b>MRU : 2 470 000</b>

Le coût de la mise en œuvre du plan de gestion environnementale et sociale s'estime à deux millions quatre cents soixante-dix milles **2 470 000 MRU (environ 71728,80 USD)**.

## 9. Mécanisme de gestion des plaintes de l'UGP

Dans le cadre de la mise en œuvre du projet de construction du pont de Rosso, il est prévu la mise en place d'un Mécanisme de Gestion des Plaintes également applicable pour les travaux d'aménagements connexes, avant de décrire ledit mécanisme.

### 9.1. Principes clefs

Les personnes qui souhaitent porter plainte ou soulever une inquiétude ne le feront que si elles sont certaines que les plaintes seront traitées de manière rapide, juste et sans risque pour elles ou pour autrui. La crainte de représailles (action de se venger d'une personne qui a porté plainte) est souvent redoutée chez les plaignants.

Pour s'assurer qu'un système de plainte est efficace, fiable et opérationnel, il faut respecter quelques principes fondamentaux :

- **Participation**

Le succès et l'efficacité du système ne seront assurés que s'il est développé avec une forte participation de représentants de tous les groupes de parties prenantes et s'il est pleinement intégré aux activités du projet. Les populations, ou groupes d'utilisateurs, doivent participer à chaque étape des processus, depuis la conception jusqu'à l'exploitation, en passant par la phase de travaux du pont de Rosso.

- **Mise en contexte et pertinence**

Tout processus de développement d'un système doit être localisé de façon à être adapté au contexte local, conforme aux structures de gouvernance locale et inscrit dans le cadre particulier du programme mis en œuvre. Encore une fois, cela ne pourra se réaliser que si le mécanisme est conçu de manière participative en consultation avec ses usagers potentiels et autres parties prenantes.

- **Sécurité**

Pour s'assurer que les personnes sont protégées et qu'elles peuvent présenter une plainte ou exprimer une préoccupation en toute sécurité, il est nécessaire d'évaluer, soigneusement, les risques potentiels pour les différents usagers et les intégrer à la conception d'un mécanisme de

**Notice d'Impact Environnemental et Social des travaux de construction d'infrastructures socioéconomiques de base à Rosso-Mauritanie dans le cadre du projet de construction du pont de Rosso**  
règlement des griefs. Il est essentiel aussi, d'assurer la sécurité des personnes qui ont recours au mécanisme pour garantir sa fiabilité et efficacité.

- **Confidentialité**

Pour créer un environnement où les parties prenantes peuvent aisément soulever des inquiétudes, avoir confiance dans le mécanisme et être sûres de l'absence de représailles, il faut garantir des procédures confidentielles. La confidentialité permet d'assurer la sécurité et la protection des personnes qui déposent une plainte ainsi que leurs cibles. Il faut, pour ce faire, limiter le nombre de personnes ayant accès aux informations sensibles.

- **Transparence**

Les parties prenantes doivent être clairement informées de la démarche à suivre pour avoir accès au MGP et des différentes procédures qui suivront une fois qu'elles l'auront fait. Il est important que l'objet et la fonction du mécanisme soient communiqués en toute transparence.

- **Accessibilité**

Il est essentiel que le mécanisme soit accessible (saisine facile aussi bien des points de vue du système que de la langue) au plus grand nombre possible de personnes appartenant aux différents groupes de parties prenantes ; en particulier celles qui sont souvent exclues ou qui sont les plus marginalisées ou vulnérables. Lorsque le risque d'exclusion est élevé, une attention particulière doit être portée aux mécanismes sûrs qui ne demandent pas à savoir lire et écrire.

- **Gratuité du service**

Le principe de gratuité renvoie à la nécessité que le projet prenne en charge tout le processus de réception et de traitement des plaintes sans que le plaignant n'ait engagé aucun frais si ce n'est celui inhérent au recours judiciaire.

## **9.2. Partage et accès à l'information**

Il est important que les parties prenantes soient informées de la possibilité de déposer une plainte à travers le mécanisme, des règles et des procédures de gestion des plaintes et des voies de recours. Ces informations doivent être diffusées à tous les acteurs et à tous les niveaux pour permettre aux potentiels plaignants de bien les connaître en vue de les utiliser en cas de besoin.

**Notice d'Impact Environnemental et Social des travaux de construction d'infrastructures socioéconomiques de base à Rosso-Mauritanie dans le cadre du projet de construction du pont de Rosso**

Pour ce faire l'UGP mettre en place :

- Une plateforme (courrier électronique) et courrier postal accessibles à tous ;
- Un numéro WhatsApp.
- Registre des plaintes au niveau de la mairie, du quartier

*Tableau 46 : Contact de sauvegarde social de l'unité de gestion du projet*

Projet de construction du Pont de Rosso	
Email	ugp_pontrosso@yahoo.com
Adresse courrier électronique	mmgueye@ageroute.sn
Numéro WhatsApp	+ 222 42 53 38 33 (Mauritanie).

Dès l'effectivité de la création de ces adresse/numéros, l'UGP diffusera largement ces informations.

De plus, l'UGP produira un dépliant d'information sur la procédure de gestion des réclamations accompagné d'un formulaire de griefs qu'il rendra public.

### **9.3. Résumé de la procédure**

La présente procédure est non juridictionnelle et est essentiellement fondée sur deux principes : la médiation et la conciliation. L'UGP du pont de Rosso traite les plaintes et les demandes reçues par les moyens ci-dessous résumés :

- Vulgarisation et sensibilisation des différentes parties prenantes sur la procédure de traitement des plaintes ;
- Un service en ligne permettant de faire part des commentaires des parties prenantes sur un site Web dédié ;
- Un numéro de téléphone dédié permettant le contact avec le personnel désigné de l'UGP ;
- Un courrier électronique ou courrier postal ;
- Des dépliants d'information sur la procédure de règlement des griefs publics accompagnés d'un formulaire de griefs ;

**Notice d'Impact Environnemental et Social des travaux de construction d'infrastructures socioéconomiques de base à Rosso-Mauritanie dans le cadre du projet de construction du pont de Rosso**

- D'autres moyens, notamment par l'intermédiaire de boîtes à suggestions ou de registres installées dans les bureaux des ONG facilitatrices ou des Préfectures.

Lorsqu'une plainte ou un grief est reçu, celui-ci est géré à travers une série d'étapes prédéterminées (voir sections ci-dessous pour plus de détails).

En résumé, les délais de traitement des plaintes ou griefs dépendront de leur complexité ou du problème soulevé ; toutefois, un délai maximal de 15 jours est fixé à compter de la date de réception d'un grief. Mais, pour des cas particuliers présentant des risques d'insécurité pour les plaignants, un traitement diligent sera apporté.

Toutes les plaintes et tous les griefs entrants seront consignés dans un registre de griefs dédié afin d'attribuer un numéro de référence individuel précédé du pays où la plainte est enregistrée (MAUR pour la Mauritanie et SN pour le Sénégal).

Le registre des griefs est également utilisé pour suivre l'état d'avancement du traitement, analyser la fréquence des plaintes, leur répartition géographique, les sources typiques et les causes des plaintes, ainsi que pour identifier les sujets dominants et les tendances récurrentes.

Le registre des griefs contiendra les informations suivantes :

- Le numéro de référence unique ;
- La date du grief entrant ;
- L'endroit où le grief a été reçu / soumis et sous quelle forme ;
- Le nom et les coordonnées du plaignant ;
- Le contenu ;
- L'identification des parties responsables du traitement et de la résolution du problème ;
- Les dates d'ouverture et d'achèvement du traitement de la plainte ;
- Les conclusions du traitement ;
- Des informations sur les actions correctives proposées à envoyer à la partie initiatrice (sauf si elles étaient anonymes) et la date de la réponse envoyée sur les mesures de réparation ;

## UGP PONT ROSSO

### **Notice d'Impact Environnemental et Social des travaux de construction d'infrastructures socioéconomiques de base à Rosso-Mauritanie dans le cadre du projet de construction du pont de Rosso**

- Les délais pour les actions internes requises du personnel de l'UGP-Pont de Rosso ;
- L'indication à savoir si une déclaration de satisfaction a été reçue de la personne qui a déposé le grief, ou un motif de non-résolution du grief ;
- La date de clôture ;
- Toutes les actions en suspens pour les griefs non clos.

L'Expert social de l'UGP responsabilise, secondé par l'équipe de la structure facilitatrice, est chargé de :

- Coordonner toutes les activités liées à la gestion des conflits et plaintes ;
- Centraliser toutes les plaintes transmises par les parties prenantes par le biais des différents canaux de dépôt/portes d'entrée identifiées ;
- Veiller à ce que les plaintes soient traitées selon les procédures décrites, en collaboration avec les commissions et parties prenantes affectées ;
- Coordonner l'organisation des séances de négociation/vérification/concertation avec le plaignant et les autres parties prenantes pour l'identification des mesures/actions à entreprendre pour résoudre les plaintes au niveau des organes désignés.

Lorsqu'une solution au problème identifié ne peut être fournie dans les délais impartis, l'Expert en Sciences Sociales de l'UGP du Pont de Rosso en informera la partie initiatrice.

L'UGP du Pont de Rosso veillera à ce que le nom et les informations personnelles sur l'initiateur d'une plainte ou d'un grief ne soient pas divulgués sans son consentement et que seule l'équipe travaillant directement sur la plainte aura accès à toutes les informations jugées confidentielles.

Dans les cas où le traitement d'une plainte nécessite la transmission de tout ou partie des informations aux instances citées dans les sections suivantes pour résolution, l'accord du plaignant pour sa divulgation sera recherché de manière appropriée.

La disponibilité de la procédure de règlement des griefs n'empêchera pas les plaignants de chercher d'autres recours juridiques, conformément aux lois et règlements applicables au Sénégal et à la Mauritanie.

**Notice d'Impact Environnemental et Social des travaux de construction d'infrastructures socioéconomiques de base à Rosso-Mauritanie dans le cadre du projet de construction du pont de Rosso**

La procédure de règlement des griefs sera opérationnelle à compter de la divulgation publique du présent PEPP.

L'UGP du Pont de Rosso s'efforcera de respecter les étapes ci-dessous.

**9.4. Principales étapes de la procédure**

Le processus de gestion et de réparation des griefs comprend les étapes suivantes :

- Dépôt et enregistrement ;
- Attribution pour examen et résolution ;
- Examen et résolution ;
- Notification de la résolution proposée ;
- Appel (le cas échéant) ;
- Fermeture.

**9.5. Délais de traitement de la plainte « générales »**

Pour que le système soit opérationnel, il est impératif que les délais de traitement des plaintes soient courts et respectés. Le tableau ci-dessous donne les délais indicatifs maximum pour le traitement des plaintes de leur dépôt jusqu'à leur clôture.

Toutefois, au-delà de la mission de secrétariat que l'UGP doit assurer, elles sont garantes du respect des délais et responsables de la mise à dispositions de toutes les ressources requises pour assurer l'opérationnalité du MGP.

Elles ont également la responsabilité de veiller à la mise en œuvre des solutions formellement retenues lors des séances de médiation

**Notice d'Impact Environnemental et Social des travaux de construction d'infrastructures socioéconomiques de base à Rosso-Mauritanie dans le cadre du projet de construction du pont de Rosso**

Tableau 47 : Délais de traitement des plaintes

Etapes et action	Délais à compter de la date de dépôt, en nombre de jours
Dépôt de la plainte	0
Enregistrement	0
Feedback au plaignant	5
Triage des plaintes	5
Règlement en Comité Local de médiation	5
Règlement en Comité Départemental de Règlement des litiges	10
Règlement au niveau Wali/Gouverneur	15
Action corrective	15
Suivi de la plainte	20
Clôture	30

Ces délais sont donnés pour un traitement linéaire (c'est-à-dire sans recours et renvoi du dossier à une étape précédente en cours de traitement). S'ils ne doivent pas être dépassés, il est possible de réaliser le processus complet en un délai plus court.

Dès le choix du traitement arrêté, l'information doit être renvoyée au plaignant. Par ailleurs, le plaignant doit avoir la possibilité de savoir à quel niveau se trouve la plainte à tout moment en consultant le comité.

Les plaintes de type VGB se feront l'objet d'un traitement à l'amiable. Elles seront transférées au système de référencement discuté ci-dessus. Toutefois, elles seront suivies par l'UGP.

### **9.6. Mise en œuvre et suivi des mesures convenues**

Il sera question de veiller à l'application de la solution et/ou les mesures correctives et les suivre. L'UGP assumera tous les coûts financiers afférents aux actions requises.

L'Expert social et l'Expert Environnementaliste de l'UGP seront principalement chargés de veiller à la bonne mise en œuvre et au suivi de la (des) solution(s) proposée (s) et rendra compte de l'évolution du mécanisme de gestion des plaintes.

**Notice d'Impact Environnemental et Social des travaux de construction d'infrastructures socioéconomiques de base à Rosso-Mauritanie dans le cadre du projet de construction du pont de Rosso**

Ils s'assureront que les mesures convenues sont mises en œuvre dans les délais suscités indiqués.

### **9.7. Gestion des feedbacks**

Durant toutes les démarches visant la résolution de la plainte, le processus sera documenté dans la fiche de suivi de la plainte. Par ailleurs, un feedback sera envoyé par email ou courrier physique ou de manière interactive par téléphone, à l'ensemble des plaignants durant tout le temps nécessaire pour le traitement de leurs plaintes. En cas de solution, une notification formelle sera envoyée au plaignant. Les termes et la forme de la notification devront être adaptés au destinataire sur le plan intellectuel et culturel.

L'UGP mettra en place un système d'archivage physique et électronique pour le classement des plaintes (formulaire de plainte, accusé de réception, rapports d'enquête, accord de règlement de plainte, plaintes non résolues, etc.).

### **9.8. Suivi des griefs et reportage**

Des statistiques trimestrielles sur les griefs seront produites, comme suit :

- Le nombre de plaintes reçues par type / catégorie de canal de réception au cours du mois ;
- Le nombre de plaintes éligibles au cours du mois ;
- Le nombre de réclamations en suspens à la fin du mois et comparaison avec le dernier mois ;
- Le nombre et le pourcentage de plaintes qui ont abouti à un accord ;
- Le nombre et le pourcentage de plaintes résolues ;
- Le nombre et le pourcentage de plaintes résolues dans le délai prévu par le MGP ;
- Le nombre et le pourcentage de plaintes ayant fait l'objet des recours ;
- Le nombre de représailles suite aux dénonciations ;
- Le nombre de plaintes ayant fait d'une saisine aux tribunaux ;

## UGP PONT ROSSO

### **Notice d'Impact Environnemental et Social des travaux de construction d'infrastructures socioéconomiques de base à Rosso-Mauritanie dans le cadre du projet de construction du pont de Rosso**

- Le taux de plaintes VBG/EAS/HA reçues et non résolues ;
  
- Le nombre de plaintes déférées à la justice.

#### **9.9. Coûts du MGP**

**UGP PONT ROSSO**

**Notice d'Impact Environnemental et Social des travaux de construction d'infrastructures socioéconomiques de base à Rosso-Mauritanie dans le cadre du projet de construction du pont de Rosso**

<b>Activité</b>	<b>Responsable</b>	<b>Coût USD</b>
Elaboration du MGP	UGP-Pont de Rosso	PM : à intégrer dans le PEPP en cours de mise œuvre du projet
Développement et mise en œuvre d'un programme de communication pour l'entreprise et ses sous-traitants	Entreprise chargée des travaux	A la charge des entreprises
Développement et mise en œuvre d'un programme de sensibilisation des riverains pendant les travaux sur les attitudes et comportement à adopter, notamment en termes de recours au MGP	Entreprise chargée des travaux	PM : À intégrer dans le programme de sensibilisation des populations de la zone d'influence du projet, sur les IST, y compris le VIH/sida, les maladies hydriques, la protection l'environnement et la sécurité routière
Tenue de séances de communication avec les collectivités territoriales traversées y compris les représentants des communautés riveraines	UGP-Pont de Rosso	PM : À intégrer dans le budget de communication de l'UGP Pont de Rosso
Mise en place d'une plateforme (site Web interactif, page Facebook, page Twitter, groupe WhatsApp)	UGP-Pont de Rosso	PM : À intégrer dans le budget de communication de l'UGP Pont de Rosso
Edition et Publication de brochures /affiches / Dépliants sur le MGP	UGP-Pont de Rosso	PM : à intégrer dans le PEPP en cours de mise œuvre du projet
Conception des outils spécifiques sur la gestion des feedbacks	UGP-Pont de Rosso	PM : à intégrer dans le PEPP en cours de mise œuvre du projet

## Procédure de Gestion des Plaintes du Projet de Construction du Pont de Rosso

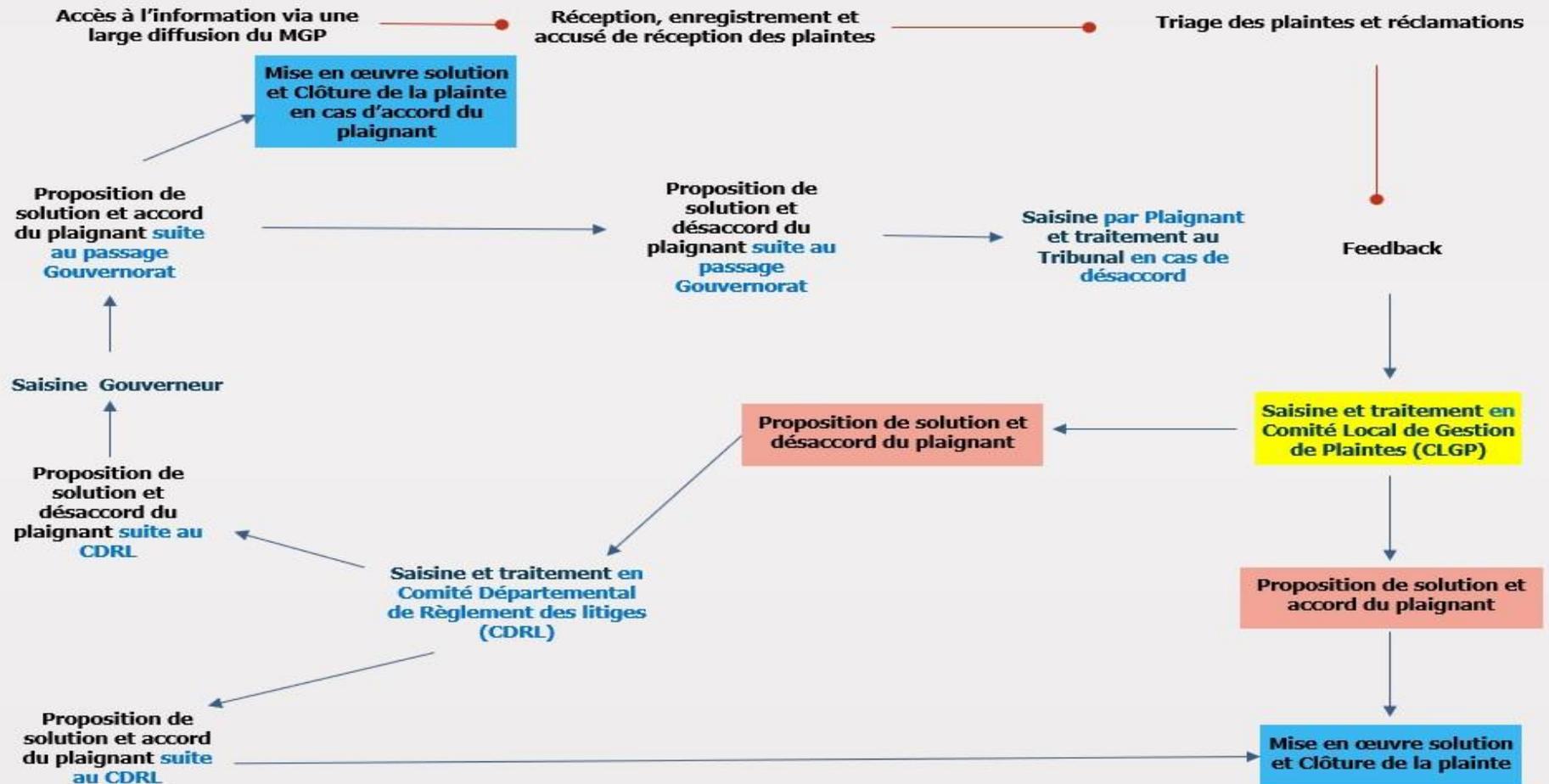


Figure 20 : Procédure de gestion des plaintes du projet de construction du Pont de Rosso

## 10. Conclusion

Les activités prévues dans le cadre du projet de construction d'infrastructures socioéconomiques de base pour la ville de Rosso apporteront des avantages socioéconomiques considérables pour la population bénéficiaire.

Après l'analyse de chaque impact généré par le projet sur les différentes composantes de l'environnement, une série de mesure d'atténuation a été proposée et un PGES permettant d'assurer la réalisation correcte, et dans les délais prévus du projet tout en respectant les principes de gestion environnementale et sociale (atténuation des impacts négatifs et la bonification des impacts positifs) établi.

La mise en œuvre effective des mesures préconisées dans le PGES, en vue d'atténuer les impacts environnementaux et sociaux négatifs est estimée à **2 470 000 MRU (environ 71728,80 USD)**.

En somme, ce projet est environnementalement faisable, à condition d'une application stricte des mesures proposées. En plus de l'application de ces mesures, il est nécessaire que l'UGP veille à l'implication active des structures en charge de la gestion de l'environnement dans le suivi de la mise en œuvre des mesures.

## ANNEXE 1

### **Clauses environnementales et sociales spécifiques à insérer dans les contrats des travaux de construction d'infrastructures socioéconomiques de base**

Les présentes clauses sont destinées à aider la passation de marché du projet afin d'optimiser la protection de l'environnement et du milieu socio-économique. Elles devront être incluses dans les dossiers d'exécution des travaux dont elles constituent une partie intégrante.

#### **Prescriptions générales au titre de la protection de l'environnement**

De façon générale, l'entreprise chargée des travaux de construction d'infrastructures socioéconomiques de base devra respecter les directives environnementales sociales ci-dessous :

Dans l'organisation journalière de son chantier, elle doit :

- 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, les personnes en charge de celui-ci et ses employés locaux, les respectent et les appliquent également.
- Disposer des autorisations nécessaires en conformité avec les lois et règlements en vigueur ;
- Prendre toutes les dispositions nécessaires afin d'éviter les pollutions accidentelles des eaux, de l'air et du sol pendant les travaux.
- Veiller au respect des mesures d'hygiène et de sécurité des installations de chantiers.
- Procéder à la signalisation des travaux ;
- Employer la main d'œuvre locale en priorité
- Fournir des équipements de protection adéquate aux travailleurs.
- Protéger les propriétés avoisinantes du chantier.
- Eviter au maximum la production de poussières et de bruits.
- Assurer la collecte et l'élimination écologique des déchets issus des travaux.
- Mener des campagnes de sensibilisation sur les IST/VIH/SIDA le long du projet.

**Notice d'Impact Environnemental et Social des travaux de construction d'infrastructures socioéconomiques de base à Rosso-Mauritanie dans le cadre du projet de construction du pont de Rosso**

- Impliquer étroitement les services techniques locaux dans le suivi de la mise en œuvre du PGES.

- Nettoyer tous les dépôts et matériels abandonnés en fin de chantier et les entreposer dans un lieu approprié.

### **1. Réunion de démarrage des travaux**

Avant le démarrage des travaux, le Contractant et l'UGP doivent organiser des réunions avec les autorités, les représentants des populations situées dans la zone du projet et les services techniques compétents, pour les informer de la consistance des travaux.

Cette réunion permettra au Maître d'ouvrage de recueillir les observations des populations, de les sensibiliser sur les enjeux environnementaux et sociaux et sur leurs relations avec le personnel de l'Entreprise.

### **2. Programme de gestion environnementale et sociale**

Le Contractant doit établir et soumettre, à l'approbation de la Mission de contrôle, un programme détaillé de gestion environnementale et sociale du chantier. Ce programme comprendra :

- Le plan de gestion environnementale et sociale de chantier (PGESC) ;
- Le plan hygiène santé et sécurité (PHSS).

### **3. Affichage du règlement intérieur et sensibilisation du personnel**

Le Contractant doit afficher un règlement intérieur de façon visible dans ses différentes bases, prescrivant spécifiquement :

- Le respect des us et coutumes locales ;
- La protection contre les IST/VIH/SIDA ;
- Les règles d'hygiène et les mesures de sécurité ;
- Les règles contre la VBG.

Le Contractant doit sensibiliser son personnel sur le respect des us et coutumes des populations locales.

#### **4. Emploi de la main d'œuvre locale**

Le Contractant 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.

#### **5. Respect des horaires de travail**

Le Contractant doit s'assurer que les horaires de travail respectent les lois et règlements nationaux en vigueur. Le Contractant doit éviter d'exécuter les travaux pendant les heures de repos, les dimanches et les jours fériés en Mauritanie.

#### **6. Gestion des déchets solides**

Le Contractant doit mettre en place un système de gestion efficace de ses déchets. Pour cela, il doit disposer d'un système de tri de ses déchets pour d'éventuelles valorisations ou éliminations adéquates. En cas d'évacuation par les camions du chantier, les bennes doivent être étanches de façon à ne pas laisser échapper de déchets. En plus, le contractant devra disposer de l'accord des autorités municipales pour le site de décharge de ses déchets.

#### **7. Protection contre la pollution sonore**

Le Contractant 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. Les seuils à ne pas dépasser sont : 55 à 70 décibels le jour.

#### **8. Prévention contre les IST/VIH/SIDA et maladies liées aux travaux**

Le Contractant doit informer et sensibiliser son personnel sur les risques liés aux IST/VIH/SIDA. Il doit mettre à la disposition du personnel des préservatifs contre les IST/VIH-SIDA. En tout état de cause, le Contractant doit prévoir des mesures de prévention suivantes contre les risques de maladie :

- Instaurer le port de masques, d'uniformes et autres chaussures adaptées ;
- Disposer, au niveau des différents chantiers, de trousse médicale pour les premiers soins.

#### **9. Journal de chantier**

Le Contractant doit tenir à jour un journal de chantier, dans lequel seront consignés les

**Notice d'Impact Environnemental et Social des travaux de construction d'infrastructures socioéconomiques de base à Rosso-Mauritanie dans le cadre du projet de construction du pont de Rosso**

réclamations, les manquements ou incidents ayant un impact significatif sur l'environnement ou un incident avec la population. Le journal de chantier est unique pour le chantier et les notes doivent être écrites à l'encre. Le Contractant doit informer le public en général, et les populations riveraines en particulier, de l'existence de ce journal, avec indication du lieu où il peut être consulté.

**10. Reporting environnemental**

L'entreprise devra soumettre, à la Mission de contrôle, des rapports mensuels sur la mise en œuvre du Plan de Gestion Environnementale et Sociale. Ces rapports devront, entre autres, renseigner, sur les aspects suivants : Incidents environnementaux ou non conformités avec les exigences contractuelles, y compris contamination, pollution ou dommage aux sols ou aux ressources en eau ;

- Incidents relatifs à l'hygiène et la sécurité, accidents, blessures et toutes victimes ayant nécessité des soins ;
- Interactions avec les autorités de régulation : identifier l'agence, dates, objet, résultats (indiquer le résultat négatif en cas de non-résultat).
- États de tous les permis et accords.

## ANNEXE 2

# Termes de référence pour l'élaboration de la NIES des Travaux de construction d'infrastructures socioéconomiques de base

### 1. Introduction

Le Projet de construction du Pont de Rosso, conjointement financé par la Banque Africaine de Développement (BAD), la Banque Européenne d'Investissement (BEI), l'Union Européenne (UE) et les Gouvernements de la République Islamique de Mauritanie et de la République du Sénégal, consiste en l'aménagement d'un ouvrage de franchissement permanent du Fleuve Sénégal, qui constitue la frontière naturelle entre les deux pays, au droit des villes jumelles de Rosso Sénégal et Rosso Mauritanie.

Au niveau stratégique, le projet vise à contribuer au renforcement de la coopération et de l'intégration en Afrique par la réduction des chaînons manquants du Corridor Transafricain N°1 (le Caire-Dakar). L'objectif sectoriel du projet est l'amélioration du niveau de service sur l'axe Nouakchott - Dakar en vue d'accroître les échanges commerciaux sur les axes routiers transafricains. Sur le plan spécifique, le projet vise à améliorer : (i) les conditions de passage et de traversée de la frontière entre le Sénégal et la Mauritanie ; et (ii) l'accessibilité aux services de base et les conditions de vie des populations de la Zone d'influence Directe du Projet. Le projet est articulé autour des composantes ci-après :

- **Composante A** : (A.1) la construction du pont et ses viaducs d'accès d'une longueur totale d'environ 1461 ml sur le fleuve Sénégal, y/c les mesures environnementales ; (A.2) 8,367 Km de raccordements routiers et aménagement de 2 carrefours giratoires ; (A.3) 9.517 m<sup>2</sup> de parkings pour les véhicules ; (A.4) les prestations de contrôle et surveillance desdits travaux ; et (A.5) la sensibilisation des populations de la zone du projet ;
- **Composante B** : (B.1) Aménagement de voiries urbaines et pistes rurales connexes, (B.2) Réhabilitation d'infrastructures scolaires et sanitaires, (B.3) Construction d'infrastructures urbaines (gare routière, centre d'enfouissement de déchets solides, extension de réseau d'adduction d'eau potable, etc.), (B.4) Construction d'infrastructures marchandes ; (B.5) Appui aux femmes, aux jeunes et aux personnes

**Notice d'Impact Environnemental et Social des travaux de construction d'infrastructures socioéconomiques de base à Rosso-Mauritanie dans le cadre du projet de construction du pont de Rosso**

vulnérables et (B.6) contrôle et surveillance des travaux des aménagements connexes ;

- **Composante C** : (C.1) Études de conception et de fonctionnalité des Postes de Contrôle Frontaliers Juxtaposés, (C.2) Construction et équipement de postes de contrôle juxtaposés, (C.3) Prestations de Contrôle et surveillance des travaux des PCFJ, (C.4) Formation/Sensibilisation des services frontaliers et des usagers, (C.5) Harmonisation des procédures douanières des deux pays, (C.6) Elaboration du manuel des procédures du Poste de Contrôle Unifié Frontalier ; (C.7) Etude du schéma directeur de la ville de Rosso Mauritanie et (C.8) Etude de la voie de contournement Ouest de la ville de Nouakchott ;
- **Composante D** : (D.1) Appui à la Cellule de Gestion du projet ; (D.2) Audit des Comptes du projet ; (D.3) Suivi-évaluation des impacts socio-économiques du projet.

En plus de la composante principale relative essentiellement aux travaux de construction du pont, le projet inclut, au niveau de la République Islamique de Mauritanie, particulièrement dans la Commune de Rosso, des travaux d'aménagements visant à renforcer le bien-être et l'autonomisation économique des femmes, des jeunes et autres personnes vulnérables.

Il s'agit notamment de :

- La construction /réhabilitation de voies pour faciliter l'approvisionnement en intrants et l'écoulement des productions ;
- La construction d'infrastructures marchandes pour permettre une meilleure valorisation et commercialisation des produits ;
- Du renforcement du système d'adduction d'eau potable visant à améliorer l'accès à la ressource, à faire disparaître la pénibilité et la corvée d'eau, et à réduire l'incidence des maladies d'origine hydrique endémiques dans la zone d'influence du projet comme la bilharziose;
- La construction d'un complexe socio-éducatif pour la promotion de l'intégration sociale des personnes vulnérables (handicapés, jeunes en déperdition scolaire, etc.),

**Notice d'Impact Environnemental et Social des travaux de construction d'infrastructures socioéconomiques de base à Rosso-Mauritanie dans le cadre du projet de construction du pont de Rosso et la construction d'un centre omnisport.**

Les travaux connexes en Mauritanie sont répartis en trois lots :

- Lot 1 : Travaux de réhabilitation et construction de 7 km de voirie sur certains axes de la ville de Rosso.
- Lot 2 : Travaux de construction d'infrastructures socioéconomiques de base (gare routière, marché, centre social et complexe omnisport) à Rosso.
- Lot 3 : Travaux de renforcement du système d'Adduction d'Eau Potable (AEP) de la ville de Rosso.

C'est dans ce cadre que les prestations objet des présents Termes de Référence (TDR) ont pour but de réaliser la Notice d'impact sur l'environnement (NIE) des Travaux de construction d'infrastructures socioéconomiques de base (gare routière, marché, centre social et complexe omnisport) à Rosso.

## **2. Description sommaire de l'environnement biophysique et humain de la commune de Rosso**

Rosso est une ville et une commune du Sud de la Mauritanie, située sur la frontière avec le Sénégal. C'est le chef-lieu de la Moughataa de Rosso et la capitale de la région du Trarza.

Elle est située le long du Fleuve Sénégal. Elle est ainsi plus développée dans le sens de la longueur. La Commune de Rosso couvre une superficie de 10 Km<sup>2</sup>. On peut citer notamment la création d'un nouveau quartier appelé PK 7 en 2011, au Nord de la ville.

La Commune de Rosso et son territoire contigu aux communes de R'kiz et de Keur-Macène disposent particulièrement de sols très productifs le long de la bande de la vallée du Fleuve Sénégal avec des atouts tels que : terres fertiles serpentées naturellement par des dizaines d'axes hydrauliques, crues et décrues naturelles permettant l'arrosage des terres fertiles et enfin la régulation bénéfique du débit du Fleuve par les ouvrages de l'OMVS qui ont permis au Trarza de tirer le meilleur parti du Fleuve Sénégal.

La ville de Rosso avec un relief très peu accidenté, connaît des hauteurs pluviométriques situées entre 175 et 443 millimètres par an avec de fortes variabilités au cours des années

**Notice d'Impact Environnemental et Social des travaux de construction d'infrastructures socioéconomiques de base à Rosso-Mauritanie dans le cadre du projet de construction du pont de Rosso**

La commune de Rosso s'étend sur une superficie de 15 760 km<sup>2</sup>, et compte, selon le dernier recensement réalisé en 2013, 50.560 habitants sédentaires, soit 18,5 % de la population régionale et près de 75% de la population urbaine de la Wilaya qui représente 25,6% de la population totale selon le RGPH. La population de la Commune, en dehors de l'agglomération de Rosso proprement dite, compte 70 localités.

Rosso a l'avantage d'être le carrefour d'échanges transfrontaliers intenses mais aussi un centre actif d'échanges et de valorisation des produits du territoire, doublement desservi par deux routes nationales Nouakchott-Rosso et Rosso-Boghé qui le raccordent aux grands axes Est via Aleg et Sud via Boghé.

Les principales activités sont : (i) le commerce de type informel (ii) l'agro-industrie, (iii) l'élevage, (iv) la pêche et la sylviculture.

Les données relatives à la localisation des sites des infrastructures de base sont présentées comme suit :

**- Site du Complexe Omnisport**

Les coordonnées GPS du site destiné à abriter le Complexe omnisport sont les suivantes :

**A** : X=0414769 ; Y=1825322.

**B** : X=0414860 ; Y=1825314.

**C** : X=0414869 ; Y=1825362.

**D** : X=0414772, Y=1825382.

Le site localisé sur un axe bitumé, est entouré par des terrains administratifs dans le quartier de la Medina. Il dispose de l'emprise requise pour les travaux.

**- Site du Centre Social**

Les coordonnées GPS du site destiné à abriter le Centre social sont les suivantes :

**A** : X=412384, Y=1831464.

**B** : X=412391, Y=1831504.

**C** : X=412430, Y=1831456.

**D** : X=412437, Y=1831496.

Le site abrite quelques *Leptadenia pyrotechnica*, *Callotropis procera* et dispose de l'emprise requise pour exécuter les travaux.

**Notice d'Impact Environnemental et Social des travaux de construction d'infrastructures socioéconomiques de base à Rosso-Mauritanie dans le cadre du projet de construction du pont de Rosso**

**- Site de la Gare Routière et du Marché Municipal**

Le site proposé au PK4 pour abriter le marché municipal et la gare routière, est caractérisé par une faible couverture végétale et dispose de l'emprise requise pour exécuter les travaux dans les meilleures conditions.

Les coordonnées GPS du site destiné à abriter la **Gare Routière** sont les suivantes :

**A** : X=0414911 ; Y=1829569.

**B** : X=0414836 ; Y=1829635.

**C** : X=0414728 ; Y=1829511.

**D** : X=0414803 ; Y=1829445.

Les coordonnées GPS du site destiné à abriter le **marché municipal** sont les suivantes :

**A** : X=0414738 ; Y=1829370.

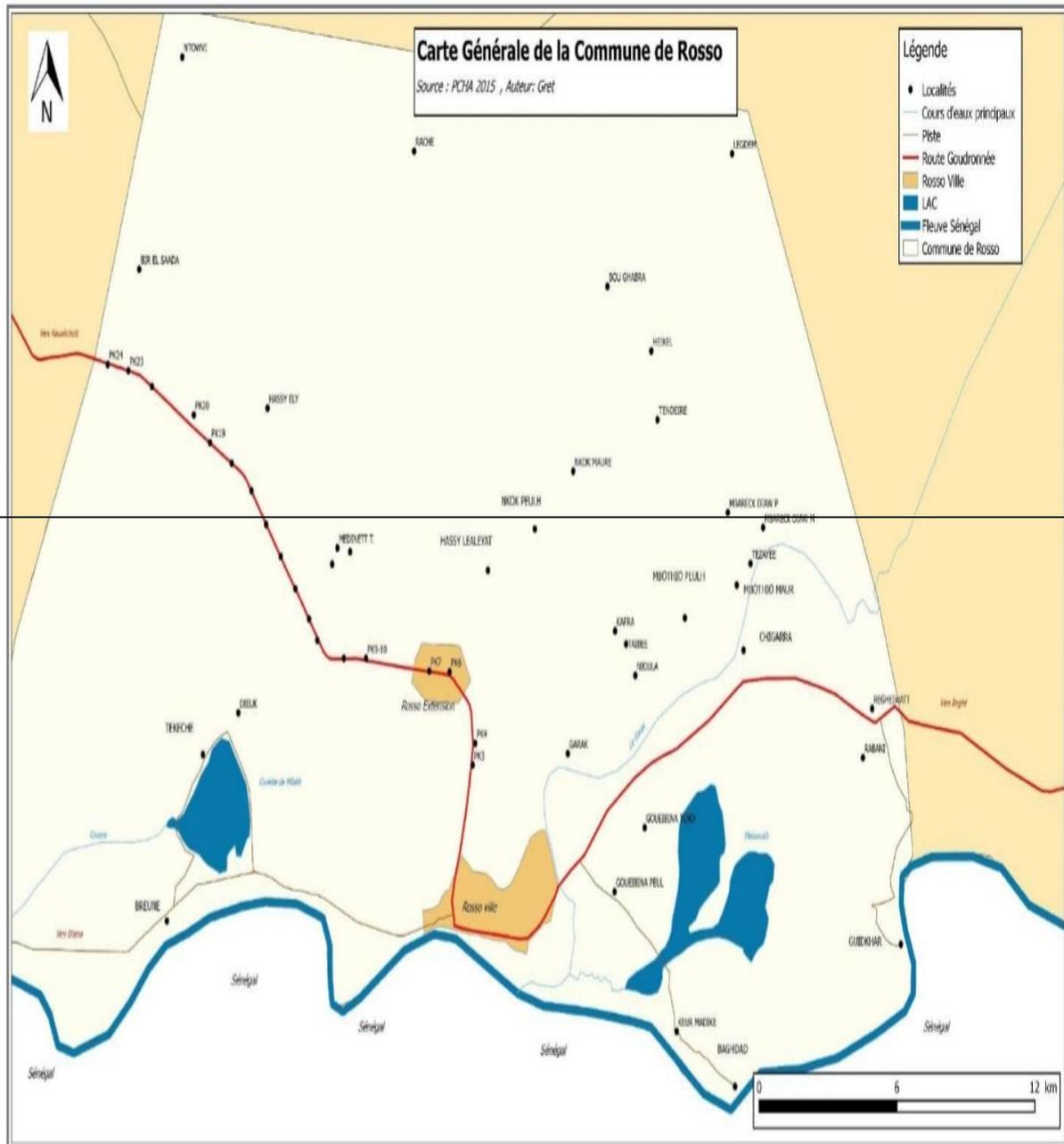
**B** : X=0414663 ; Y=1829436.

**C** : X=0414728 ; Y=1829511.

**D** : X=0414803 ; Y=1829445.

## UGP PONT ROSSO

### Notice d'Impact Environnemental et Social des travaux de construction d'infrastructures socioéconomiques de base à Rosso-Mauritanie dans le cadre du projet de construction du pont de Rosso



Carte générale de la commune de Rosso

### 3. Description de l'activité

Les nouvelles infrastructures socioéconomiques de base à construire dans le cadre des travaux d'aménagements connexes sont : une gare routière, un marché, un centre social et un complexe omnisport. Ce lot est composé de :

**Notice d'Impact Environnemental et Social des travaux de construction d'infrastructures socioéconomiques de base à Rosso-Mauritanie dans le cadre du projet de construction du pont de Rosso**

☞ **Un marché municipal de 2 800 m<sup>2</sup> comprenant :**

- 1 bloc de 48 boutiques.
- 1 bloc de 20 boutiques.
- 1 bloc de 8 boutiques.
- 1 bloc sanitaire.
- 1 loge de gardien.

☞ **Une gare routière de 10 000 m<sup>2</sup> comprenant :**

- 1 bureau de gestion de 16 m<sup>2</sup>.
- 1 abri pour véhicules de 100 m<sup>2</sup>.
- 2 blocs d'espaces commerciaux de 85 m<sup>2</sup> contenant chacun dix cantines.
- 1 bloc sanitaire de 20 m<sup>2</sup>.
- 1 mosquée de 35 m<sup>2</sup>.
- 1 mur de clôture de 400 m.

☞ **Un complexe social comprenant :**

- 1 bâtiment de 264 m<sup>2</sup>.
- 1 loge gardien de 13 m<sup>2</sup>.
- 1 mur de clôture de 200 m.

☞ **Un centre omnisport comprenant :**

- 2 bureaux de 16 m<sup>2</sup> chacun.
- 1 atelier de 16 m<sup>2</sup>.
- 1 terrain de jeu de 400 m<sup>2</sup>.
- 1 mur de clôture de 200 m.

Si le marché et la gare routière sont prévus au PK 4 vers la sortie de la ville de Rosso en allant à Nouakchott, le complexe social sera construit au PK7. Quant au Centre omnisport, il est prévu sur un terrain de 2 500 m<sup>2</sup> situé à quelques encablures de la Wilaya du Trarza.

#### **4. Taches du consultant**

Le Consultant a pour missions de :

- Décrire l'état initial du ou des sites devant abriter les travaux de construction des infrastructures et de leur environnement biophysique et humain ;
- Décrire l'activité projetée ;
- Décrire le cadre législatif et réglementaire qui s'applique aux travaux projetés ainsi que les exigences environnementales et sociales des partenaires financiers dans la mise en œuvre du projet ;

**Notice d'Impact Environnemental et Social des travaux de construction d'infrastructures socioéconomiques de base à Rosso-Mauritanie dans le cadre du projet de construction du pont de Rosso**

- Décrire les caractéristiques ou les éléments du projet qui ont des impacts négatifs ou positifs sur l'environnement, y compris sur le milieu humain et sur le cadre socioéconomique ;
- Identifier les caractéristiques ou des éléments susceptibles de subir les impacts négatifs ou de bénéficier des impacts positifs du projet ;
- Déterminer la nature et l'importance des impacts sur l'Environnement ;
- Proposer des mesures pour supprimer, réduire, gérer ou compenser les effets négatifs sur l'Environnement ainsi que l'estimation des coûts correspondants.
- Proposer un dispositif institutionnel pour la mise en œuvre ainsi que pour le suivi des mesures d'atténuation ou de bonification proposées ;
- Proposer, au besoin, un plan de renforcement des capacités des parties prenantes à la mise en œuvre et au suivi des mesures proposées ;
- Proposer un plan de gestion environnementale et sociale.

## **5. Livrables**

Le seul et principal livrable attendu de la prestation du consultant est un rapport de Notice d'Impact sur l'Environnement (NIE), assorti d'un Plan de Gestion Environnementale et Sociale, conformément au plan édicté par le Code de l'Environnement de la République Islamique de Mauritanie, en particulier le décret n°2007-105 modifiant et complétant certaines dispositions du décret 2004-94 du 4 novembre 2004 relatif à l'Etude d'Impact sur l'Environnement.

## **6. Textes juridiques et réglementaires de référence**

- Loi n° 2000-45 du 26 juillet 2000 portant Loi Cadre sur l'Environnement.
- Décret n°139-2000 portant sur la Police des Mines.
- Décret n° 2004-094 relatifs à l'Etude d'Impact Environnementale.
- Décret n° 2007-105 modifiant et complétant certaines dispositions du décret 2004-094 du 04 Novembre 2004 relatif à l'Etude d'Impact sur l'Environnement.

**Notice d'Impact Environnemental et Social des travaux de construction d'infrastructures socioéconomiques de base à Rosso-Mauritanie dans le cadre du projet de construction du pont de Rosso**

- Loi n° 2000-025 du 24 janvier 2000, portant Code de l'eau ;
- Loi n° 1997.007 du 20 Janvier 1997, abrogeant et remplaçant l'Ordonnance n° 1982.171 du 15 Décembre 1982 portant Code Forestier.
- Sauvegarde Opérationnelle 1 (SO1) : Évaluation Environnementale et Sociale : Cette SO primordiale régit le processus de détermination de la catégorie environnementale et sociale d'un projet et les exigences de l'évaluation environnementale et sociale qui en découlent.

## **7. Contenu du rapport**

La Notice d'impact comportera nécessairement une présentation sommaire des éléments suivants :

- Une description de l'état initial du site et de son environnement.
- Une description du projet ;
- Une description des caractéristiques ou des éléments du projet qui ont des impacts négatifs ou positifs sur l'environnement ;
- Une identification des caractéristiques ou des éléments de l'environnement qui peuvent subir des impacts négatifs ;
- Une détermination de la nature et de l'importance des impacts sur l'environnement
- Une présentation des mesures à prendre pour supprimer, réduire, gérer ou compenser les effets négatifs sur l'environnement, ainsi que l'estimation des coûts correspondants ;
- Un Plan de Gestion Environnementale et Sociale.

Notice d'Impact Environnemental et Social des travaux de construction d'infrastructures socioéconomiques de base à Rosso-Mauritanie dans le cadre du projet de construction du pont de Rosso

## **ANNEXE 3**

### **Procès-verbal de la consultation publique, liste de présence des Travaux de construction d'infrastructures socioéconomiques de base**

## **Procès-verbal de la réunion de la consultation publique tenue à Rosso Mauritanie, le 19 Aout 2022, sur les travaux relatifs au complexe sportif**

L'An deux mille vingt-deux et le jeudi dix-huit aout, s'est tenue, dans le cadre du processus d'élaboration de la Notice d'Impact Environnementale et Sociale (NIES) relative aux travaux de construction d'infrastructures socioéconomiques de base de la ville de Rosso (lot 2) prévus au titre des aménagements connexes du projet de construction du pont de Rosso, la consultation une consultation publique dans la salle de réunion de la mairie de la commune, sous la présidence de Monsieur SOCRACY, Chargé de mission action culturelle à ladite Commune.

La réunion a commencé à 12h y ont pris part :

- Mr Mandiaye NDIAYE, Expert Environnement de l'Unité de Gestion du Projet (UGP) ;
- Mr. Sidi ZEINE, Consultant en évaluation environnementale et sociale, chargé de l'élaboration des Notices d'Impact Environnementale et Sociale (NIES) relatives aux travaux d'aménagements connexes prévus en Mauritanie
- Représentants des fédérations des transporteurs ROSSO Mauritanie
- Représentants de la fédération des commerçants
- Représentants des ONG de la société civile
- Représentants des associations ou groupements de femmes
- Populations riveraines du site où l'infrastructure sera construite
- Bénéficiaires.
- Autres parties prenantes pertinentes
- Des Représentants de la société civile, notamment le Cadre de Concertation Communal (CCC) (voir la liste en annexe).

La réunion a tout d'abord débuté par le mot du représentant de l'UGP, qui a rappelé le contexte général du projet de construction du Pont de Rosso et de ses aménagements connexes, mais également l'objectif de la consultation publique, avant de donner la parole aux participants pour qu'ils se présentent.

La réunion s'est déroulée comme suit :

- Une description du contenu de la Notice d'impact par la notice
- Des échanges sur la NIES et les retours d'expériences des travaux ont eu lieu entre les participants, Les avis recueillis sur les différents points discutés sont présentés dans le tableau ci-dessous.

L'ordre du jour étant épuisé à 14H 45, Chargé de mission action culturelle à la Commune a levé la séance.

*Sidi Zeine  
Consultant en Evaluation  
Environnementale et Sociale*

*Sy Abdoul "Sana"  
Service d'Action Culturelle  
Mairie Rosso*

## Procès-verbal de la réunion de la consultation publique tenue à Rosso Mauritanie, le 18 Aout 2022, sur les travaux relatifs au complexe sportif

L'An deux mille vingt-deux et le jeudi dix-huit aout, s'est tenue, dans le cadre du processus d'élaboration de la Notice d'Impact Environnementale et Sociale (NIES) relative aux travaux de construction d'infrastructures socioéconomiques de base de la ville de Rosso (lot 2) prévus au titre des aménagements connexes du projet de construction du pont de Rosso, la consultation une consultation publique dans la salle de réunion de la mairie de la commune, sous la présidence de Monsieur SOCRACY, Chargé de mission action culturelle à ladite Commune.

La réunion a commencé à 11h y ont pris part :

- Mr Mandiaye NDIAYE, Expert Environnement de l'Unité de Gestion du Projet (UGP) ;
- Mr. Sidi ZEINE, Consultant en évaluation environnementale et sociale, chargé de l'élaboration des Notices d'Impact Environnementale et Sociale (NIES) relatives aux travaux d'aménagements connexes prévus en Mauritanie
- Des représentants des différentes fédérations sportives (ligue régionale de football, basketball, athlétisme, handball, handi sport, lutte traditionnelle, cyclisme, pétanque), (voir la liste en annexe).
- Des Représentants de la société civile, notamment le Cadre de Concertation Communal (CCC) (voir la liste en annexe).

La réunion a tout d'abord débuté par le mot du représentant de l'UGP, qui a rappelé le contexte général du projet de construction du Pont de Rosso et de ses aménagements connexes, mais également l'objectif de la consultation publique, avant de donner la parole aux participants pour qu'ils se présentent.

La réunion s'est déroulée comme suit :

- Une description du contenu de la Notice d'impact par la notice
- Des échanges sur la NIES et les retours d'expériences des travaux ont eu lieu entre les participants, Les avis recueillis sur les différents points discutés sont présentés dans le tableau ci-dessous.

L'ordre du jour étant épuisé à 13H 45, Chargé de mission action culturelle à la Commune a levé la séance.

*Zeine Sidi  
Consultant en Evaluation  
Environnementale et Sociale*

*Sy Aboul "Sana"  
Service Affaires Sociales  
Mairie de Rosso*

## Synthèse de la consultation publique relative au complexe sportif

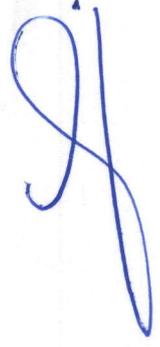
Points discutés	Avis et préoccupations	Suggestions et recommandations	Eclairages de l'Unité de Gestion du Projet
Adéquation du site	<ul style="list-style-type: none"> <li>● La quasi-totalité des intervenants ont estimé que le site n'était pas approprié. Il est étroit et ne permet pas d'exercer plusieurs disciplines sportives à la fois;</li> <li>● Le complexe tel qu'il est conçu ne répond pas aux aspirations des populations ; celles-ci ont besoin d'un complexe digne de nom pouvant permettre l'exercice de plusieurs disciplines et offrant le minimum de commodités nécessaires.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● Changer le site retenu pour le complexe ;</li> <li>● Maintenir le site retenu en y construisant quelques infrastructures sportives compatibles, et cibler un autre site pour les autres infrastructures restantes.</li> <li>● Le stade actuel dispose d'une réserve foncière qui pourrait aménagée pour abriter d'autres disciplines sportives ;</li> <li>● Le complexe doit être multifonctionnel, c'est-à-dire qu'elle doit être en mesure de permettre à la fois l'exercice de plusieurs disciplines sportives (par exemple : basket ball, football, handball, athlétisme, cyclisme, etc)</li> </ul>	La proposition technique pour le complexe sportif n'est pas une émanation de l'Unité de Gestion du Projet, ni de la Mairie de Rosso Mauritanie. La proposition a été faite par le Ministère de l'Equipement et des Transports à travers la Direction Générale des Infrastructures de Transport d'alors.
Choix du site	<ul style="list-style-type: none"> <li>● Comment le site a-t-il été choisi ?</li> <li>● Les populations regrettent que le site ait été choisi sans qu'elles ne soient consultées ;</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● Faire en sorte que le choix du site soit concerté et consensuel ;</li> <li>● A défaut de trouver suffisamment d'espace pour le complexe, choisir deux à trois sites pour y construire les infrastructures sportives qui seront retenues ;</li> <li>● Informer les populations sur les perturbations et mettre à disposition des camions citerne.</li> </ul>	Le site a été choisi par le maire en rapport avec les autorités administratives et après consultation des services techniques concernés, notamment la Délégation régionale de l'Urbanisme et de l'Habitat.
Cohabitation des disciplines sportives	Existe-t-il un dispositif de gestion des plaintes ?	<ul style="list-style-type: none"> <li>● Tenir compte du fait qu'une piste d'athlétisme peut servir également pour le cyclisme ;</li> <li>● Un hippodrome peut également servir d'arène (lutte traditionnelle).</li> </ul>	




## Synthèse de la consultation publique relative au marché municipal, à la gare routière, au centre social

Points discutés	Avis et préoccupations	Suggestions et recommandations	Eclairages de l'Unité de Gestion du Projet ou de la Mairie
<b>Gare routière, marché municipal et centre social</b>			
Modalités de choix du site	La plupart des participants qui se sont exprimés ont déploré le fait que les commerçants et les chauffeurs n'aient pas été associés au processus de choix du site destiné à abriter la gare routière et le marché. Les commerçants du marché situé près du débarcadère ont estimé qu'ils devaient être les premiers à être associés au choix du site compte tenu de l'impact du projet sur eux, car c'est le centre d'affaires de la ville que représente leur marché qui sera déplacé avec l'ouverture du pont.	Les autorités municipales gagneraient à associer davantage les populations et en particulier les commerçants et les chauffeurs dans le choix du site.	L'UGP a précisé que le site a été choisi par les autorités municipales en rapport avec les autorités administratives appuyées par les services techniques, et proposé à la Direction des Infrastructures de Transport Routier Financées sur Ressources Extérieures, maître d'ouvrage des travaux d'aménagements connexes.
Adéquation du site	Concernant la position du site qui devra abriter le marché et la gare routière, les avis sont partagés. Si d'aucuns pensent que le site est adéquat car situé à mi-chemin entre le centre-ville de Rosso et le quartier PK7, d'autres pensent qu'il est très éloigné du centre-ville et devrait être davantage rapproché de la sortie du pont.	Certains participants ont recommandé de renforcer la concertation avec les acteurs concernés.	La Mairie a précisé que la ville est confrontée à un problème d'espace et le quartier PK4 est la zone où elle a pu trouver suffisamment d'espace pour abriter ces deux infrastructures. En outre, pour la Mairie, le site est plus ou moins centré, car situé à mi-cheval entre le centre-ville de Rosso et le quartier PK7 aménagé comme zone d'habitation alternative par rapport au centre-ville exposé à des inondations récurrentes.
Vulnérabilité du site aux inondations et son éloignement à la route nationale Rosso Nouakchott	Certains participants ont estimé que le site est très inondable et pourrait ne pas être accessible, en particulier en période d'hivernage, à cause du caractère impraticable des pistes sableuses qui le desservent.	Réaliser les infrastructures d'accompagnement nécessaires pour préserver le site des risques d'inondation et le rendre accessible en toute période.	Le site est similaire à celui qui abrite le nouveau marché et la nouvelle gare routière en cours de finalisation dans la Commune de Rosso Sénégal. A ce niveau, le site a été surélevé avec d'importants travaux de remblai, un réseau d'évacuation d'eaux pluviales construit et des voies d'accès reliées à la route nationale aménagées.

<p>Avenir des commerçants du marché situé auprès du débarcadère eu égard à l'édification du nouveau marché.</p>	<p>Les commerçants du marché situé près du débarcadère ont estimé qu'ils seront négativement impactés par la construction du nouveau marché municipal, car avec le pont les activités commerciales seront plus concentrées autour de ce nouveau marché. Ils déplorent le fait qu'environ une trentaine d'entre eux aient été recensés comme personnes affectées par le projet dans le cadre de l'actualisation du Plan d'Actions de Réinstallation.</p>	<p>Poursuivre les concertations avec les acteurs concernés et rapprocher le site le possible de la sortie du pont</p>	<p>L'UGP a précisé que les commerçants qui ont été recensés au niveau du marché situé près du débarcadère l'ont été dans le cadre de l'identification des personnes qui seront affectées (PAP) par les travaux de construction de la voirie sur l'axe Wilaya-Carrefour bac. Il s'agit des commerçants dont les boutiques ou magasins jouxtent la voirie et dont les activités pourraient être perturbées pendant les travaux. Elle a précisé que les travaux de construction du pont n'affecteront pas directement les commerçants du marché situé près du débarcadère car ces derniers sont éloignés de l'emprise de travaux. Néanmoins, ces derniers seront affectés par la mise en service du pont. Au Sénégal, comme en Mauritanie, seuls les acteurs dont les activités tournent autour du débarcadère ont été recensés comme personnes indirectement affectées par le projet. Les autres acteurs tels que les commerçants des marchés situés à proximité des débarcadères devront être pris en compte par les deux gouvernements dans des schémas de développement de ces villes.</p>
<p>Destination (spécialisation) du marché et place des femmes</p>		<p>Faire en sorte que les femmes ne soient pas les parents pauvres dans l'attribution des cantines du marché</p>	<p>La destination du marché et les modalités d'attribution des cantines ou magasins seront déterminées par la Mairie qui sera dépositaire de l'infrastructure.</p>
<p>Suivi des travaux</p>	<p>Certains ont exprimé le besoin de disposer des contrats qui seront signés avec les entreprises qui seront chargées des travaux de construction de ces infrastructures pour mieux jouer le rôle en tant qu'acteur de la société civile dans le</p>	<p>Rendre disponible et accessible les contrats qui seront signés avec les entreprises attributaires des marchés</p>	<p>Les contrats qui seront signés ne sont pas de nature confidentielle et pourront être consultés par toute personne qui le désire.</p>

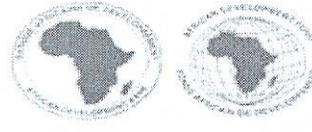





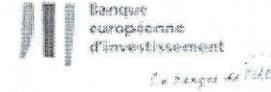
REPUBLIQUE ISLAMIQUE DE MAURITANIE  
Honneur - Fraternité - Justice  
Ministère de l'Équipement et des Transports



UNION EUROPEENNE



GRUPE BANQUE AFRICAINE DE  
DEVELOPPEMENT (BAD)



REPUBLIQUE DU SENEGAL  
Un Peuple - Un But - Une Foi  
Ministère des Infrastructures,  
des Transports Terrestres et du  
Désenclavement

FEUILLE DE PRESENCE

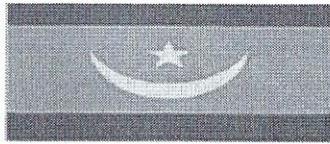
REUNION DE CONSULTATION PUBLIQUE DES TRAVAUX DE CONSTRUCTION D'INFRASTRUCTURES SOCIOECONOMIQUES DE BASE (GARE ROUTIERE,  
MARCHE, CENTRE SOCIAL ET COMPLEXE OMNISPORT

Date : 18/08/2022

Heure : 10h 00

Lieu : Rosso

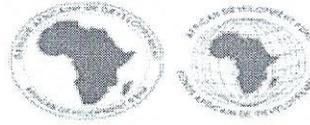
<u>PRENOMS ET NOM</u>	<u>FONCTION</u>	<u>QUARTIER</u>	<u>CONTACT</u>	<u>EMARGEMENT</u>
Sall Namadin	Journaliste	Catara Molaye	46 76 27 74	
Abdoul aziz diop	Etudiants	NDiou bel	41 84 42 05	
ALI DEMIZELE	PRESIDENT	DEMEAL DEKU	46 41 50 70	
NOHAKES Sun	LIGUE CYLISNE ACTEUR	MOSSO	47 58 65 45	
Hamdy Gueye	Entraîneur	MEDINE 2	44 06 22 74	
Yaya Diallo	Resp. de club	Escale	48 41 54 58	
Khadji Diop	Entraîneur	Medine 3 <sup>e</sup>	46 75 87 27	
Halimatou Sall	entraîneur	N'Diou bel	44 08 18 87	
Oumasteeboubek		PK 7	46 54 08 54	
محمد الة سيد		PK 7	43 45 25 55	
ناصر ديسا مورو		ناصر ديسا مورو	46 76 26 20	



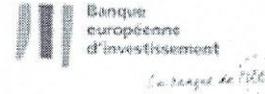
REPUBLIQUE ISLAMIQUE DE MAURITANIE  
Honneur - Fraternité - Justice  
Ministère de l'Équipement et des Transports



UNION EUROPEENNE



GRUPE BANQUE AFRICAINE DE  
DEVELOPPEMENT (BAD)



REPUBLIQUE DU SENEGAL  
Un Peuple - Un But - Une Foi  
Ministère des Infrastructures,  
des Transports Terrestres et du  
Désenclavement

PRENOMS ET NOM	FONCTION	QUARTIER	CONTACT	EMARGEMENT
Mohamedou		Jessira	48 31 4193	
maussa d Kalehe	F haimeur	PK 10	20 87 9072	
ASSANE KEITA	BASKET	Rosso	46 57 2260	
Amadou Anador Lemi MBandj	SG CCJ	Mo 810	47 75 9427	
Kane Mamadou	Président Haut	Rosso	49 16 4362	
Abdoulaye Diop	infirmerie	N'diourbel	44 54 8389	
Boubacar Lo	formateur	N'diourbel	44 40 9287	
Amadou Bocoum	chef Centre <sup>zape</sup> zape <sup>portu</sup> dir - pompier	Medine II	44 48 1163	
Abdouls	prof <sup>et</sup> collège <sup>et</sup>	Medine	46 31 0590	
Seydou Ndenjo	Président RNC	N'diourbel.	46 910 910	



ARRETE N° 00000011 /CAB/W.TRARZA

**Portant affectation d'un terrain pour la construction  
d'un centre social à Rosso**

**LE WALI DU TRARZA**

Vu, La Constitution du 20 juillet 1991 et ses textes modificatifs  
Vu, l'Ordonnance n° 90-02 du 30 Janvier 1990, portant organisation de l'administration territoriale ;  
Vu, l'Ordonnance n° 83-127 du 05 Juin 1983, portant sur le Foncier ;  
Vu, Le Décret n° 2011-282 du 10 novembre 2011, définissant les attributions des responsables territoriaux et portant organigramme des circonscriptions administratives ;  
Vu, le Décret n°2014-075 en date du 28 Mai 2014 relatif au Foncier ;  
Vu, Le communiqué du Conseil des Ministres en date du 14/12/2017 portant nomination du Wali du trarza.  
Considérant l'importance de cet ouvrage pour l'amélioration des infrastructures Nationales :

**Arrête :**

**Article premier :** il est affecté un terrain pour la construction d'un centre social, dans le cadre de la réalisation des travaux liés à la construction du pont de Rosso.

**Article 2 :** le dit terrain qui se situe dans la ville de Rosso, d'une superficie de 2000 m<sup>2</sup> et dont les coordonnées GPS sont les suivants :

A	X=0412384	Y=1831464	
B	X=0412391	Y=1831504	
C	X=0412430	Y=1831456	
D	X=0412437	Y=1831462	

**Article 3 :** le présent arrêté prend effet à la date de sa signature et sera publié et communiqué partout ou besoin sera.

**Ampliations :**

Rosso, le 12 JAN 2021

Le Wali  
Moulaye Brahim ould Moulaye Brahim

00000014

ARRETE N° \_\_\_\_\_ /CAB/W.TRARZA

**Portant affectation d'un terrain pour la construction  
d'un complexe omnisports à Rosso**

**LE WALI DU TRARZA**

Vu, La Constitution du 20 juillet 1991 et ses textes modificatifs  
Vu, l'Ordonnance n° 90-02 du 30 Janvier 1990, portant organisation de l'administration territoriale ;  
Vu, l'Ordonnance n° 83-127 du 05 Juin 1983, portant sur le Foncier ;  
Vu, Le Décret n° 2011-282 du 10 novembre 2011, définissant les attributions des responsables territoriaux et portant organigramme des circonscriptions administratives ;  
Vu, le Décret n°2014-075 en date du 28 Mai 2014 relatif au Foncier ;  
Vu, Le communiqué du Conseil des Ministres en date du 14/12/2017 portant nomination du Wali du trarza.

Considérant l'importance de cet ouvrage pour l'amélioration des infrastructures Nationales :

**Arrête :**

**Article premier :** il est affecté un terrain pour la construction d'un complexe omnisports, dans le cadre de la réalisation des travaux liés à la construction du pont de Rosso.

**Article 2 :** le dit terrain qui se situe dans la ville de Rosso, d'une superficie de 5875 m<sup>2</sup> et dont les coordonnées GPS sont les suivants :

A	X=0414769	Y=1825322	
B	X=0414860	Y=1825314	
C	X=0414869	Y=1825362	
D	X=0414772	Y=1825382	

**Article 3 :** le présent arrêté prend effet à la date de sa signature et sera publié et communiqué partout ou besoin sera.

**Ampliations :**

12 JAN 2021

Rosso, le \_\_\_\_\_

Le Wali  
Moulaye Brahim ould Moulaye Brahim

ARRETE N° 00000013 /CAB/W.TRARZA

**Portant affectation d'un terrain pour la construction  
d'une gare routière à Rosso**

**LE WALI DU TRARZA**

Vu, La Constitution du 20 juillet 1991 et ses textes modificatifs  
Vu, l'Ordonnance n° 90-02 du 30 Janvier 1990, portant organisation de l'administration territoriale ;  
Vu, l'Ordonnance n° 83-127 du 05 Juin 1983, portant sur le Foncier ;  
Vu, Le Décret n° 2011-282 du 10 novembre 2011, définissant les attributions des responsables territoriaux et portant organigramme des circonscriptions administratives ;  
Vu, le Décret n°2014-075 en date du 28 Mai 2014 relatif au Foncier ;  
Vu, Le communiqué du Conseil des Ministres en date du 14/12/2017 portant nomination du Wali du trarza.

Considérant l'importance de cet ouvrage pour l'amélioration des infrastructures Nationales :

**Arrête :**

**Article premier :** il est affecté un terrain pour la construction d'une gare routière, dans le cadre de la réalisation des travaux liés à la construction du pont de Rosso.

**Article 2 :** le dit terrain qui se situe dans la ville de Rosso, d'une superficie de 1.6352 H et dont les coordonnées GPS sont les suivants :

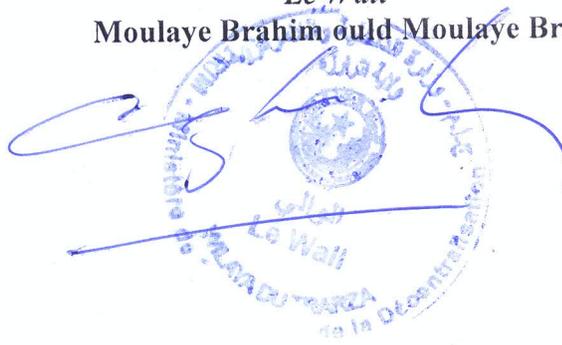
A	X=0414911	Y=1829569	
B	X=0414836	Y=1829635	
C	X=0414728	Y=1829511	
D	X=0414803	Y=1829445	

**Article 3 :** le présent arrêté prend effet à la date de sa signature et sera publié et communiqué partout ou besoin sera.

**Ampliations :**

Rosso, le 12 JAN 2021

**Le Wali**  
**Moulaye Brahim ould Moulaye Brahim**



000000 12

ARRETE N° \_\_\_\_\_ /CAB/W.TRARZA

**Portant affectation d'un terrain pour la construction  
d'un Marché Municipal à Rosso**

**LE WALI DU TRARZA**

Vu, La Constitution du 20 juillet 1991 et ses textes modificatifs  
Vu, l'Ordonnance n° 90-02 du 30 Janvier 1990, portant organisation de l'administration territoriale ;  
Vu, l'Ordonnance n° 83-127 du 05 Juin 1983, portant sur le Foncier ;  
Vu, Le Décret n° 2011-282 du 10 novembre 2011, définissant les attributions des responsables territoriaux et portant organigramme des circonscriptions administratives ;  
Vu, le Décret n°2014-075 en date du 28 Mai 2014 relatif au Foncier ;  
Vu, Le communiqué du Conseil des Ministres en date du 14/12/2017 portant nomination du Wali du trarza.

Considérant l'importance de cet ouvrage pour l'amélioration des infrastructures Nationales :

**Arrête :**

**Article premier :** il est affecté un terrain pour la construction d'un Marché Municipal, dans le cadre de la réalisation des travaux liés à la construction du pont de Rosso.

**Article 2 :** le dit terrain qui se situe dans la ville de Rosso, d'une superficie de 1 H et dont les coordonnées GPS sont les suivants :

A	X=0414738	Y=1829370	
B	X=0414663	Y=1829436	
C	X=0414728	Y=1829511	
D	X=0414803	Y=1829445	

**Article 3 :** le présent arrêté prend effet à la date de sa signature et sera publié et communiqué partout ou besoin sera.

Ampliations :

Rosso, le 12 JAN 2021

Le Wali  
Moulaye Brahim ould Moulaye Brahim

