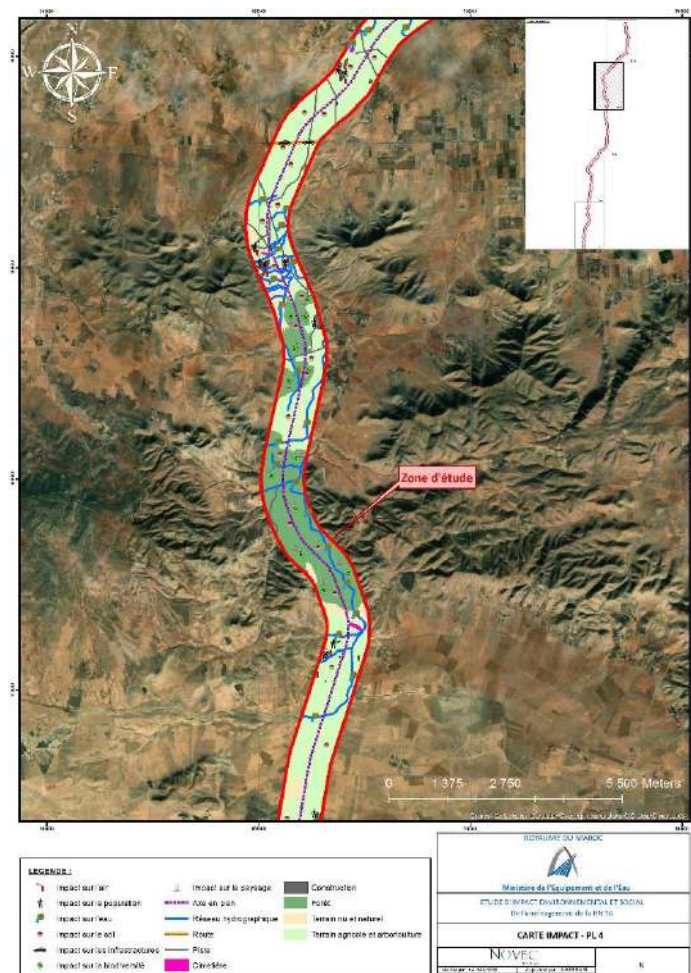




ROYAUME DU MAROC
MINISTRE DE L'EQUIPEMENT ET DE L'EAU

DIRECTION REGIONALE DE L'ORIENTAL

PLAN DE GESTION ENVIRONNEMENTAL ET SOCIAL DU PROJET DE REALISATION DE L'AUTOROUTE GUERCIF NADOR SUR UN LINEAIRE D'ENVIRON 105 KM



Version Définitive

Juillet 2023

	Formulaire De Management De La Qualité	PAGE 2 SUR 113
	Page de contrôle	FOR-OP-09
		Version 3

Détail du document	
Titre du document	Étude d'Impact Environnemental et Social du projet de réalisation de l'autoroute reliant Guercif à Nador sur un linéaire d'environ 105 Km
Sous-titre	Rapport PGES
Projet No.	
Date	4 July 2023
Version	1.2
Auteurs	NOVEC 1.2
Nom du client	Direction Régionale de l'Équipement et de l'Eau de l'Oriental

Historique du document						
Version	Révisio n	Auteurs	Révisé par	Approbation		Commentaires
				Nom	Date	
1.0	00	Atmane HACHIMI ; Loubna BAJJOU ;	Abderrahim ELBOUKHARI ;	Anas BENNANI ;		Etablissement du rapport provisoire
1.1	01	Atmane HACHIMI ;	Abderrahim ELBOUKHARI ;	Anas BENNANI ;		Réponse aux remarques de la BAD
1.2	02	Atmane HACHIMI ;	Abderrahim ELBOUKHARI ;	Anas BENNANI ;		Complément et version propre

TABLE DES MATIERES

TABLE DES MATIERES	3
LISTE DES FIGURES.....	8
LISTE DES TABLEAUX.....	8
1 INTRODUCTION	9
2 DESCRIPTION DU PROJET	9
2.1 SITUATION GEOGRAPHIQUE	9
2.2 COMPOSANTES DU PROJET	11
3 ETAT INITIAL DU MILIEU	11
3.1 DELIMITATION DE LA ZONE D'ETUDE.....	11
3.2 MILIEU PHYSIQUE	11
3.2.1 Climat.....	11
3.2.2 Morphologie et physiographie	12
3.2.3 Pédologie	12
3.2.4 Géologie.....	12
3.2.5 Ressources en eau	12
3.2.6 Qualité de l'air	12
3.3 MILIEU BIOLOGIQUE.....	12
3.3.1 Flore.....	12
3.3.2 Faune	13
3.3.3 SIBE et zones protégées	13
3.4 MILIEU HUMAIN	13
3.4.1 Cadre socio-démographique	13
3.4.2 Cadre socio-économique.....	13

4	OBJECTIFS DU PGES	14
5	RESPONSABILITE	15
6	ORGANISATION DE LA MISE EN ŒUVRE	15
7	PHASE PREPARATOIRE	17
8	CONSULTATION PUBLIQUE	18
9	SURVEILLANCE ENVIRONNEMENTALE ET SOCIALE.....	21
9.1	TEMPS DE TRAVAIL ET INFORMATION DES POPULATIONS AVOISINANT L'EMPRISE DES TRAVAUX	21
9.2	CHOIX DES SITES DU CHANTIER	21
9.3	IDENTIFICATION ET DELIMITATION DE L'EMPRISE DU PROJET	22
9.4	INSTALLATION DU CHANTIER	22
9.5	MOUVEMENTS DES SOLS.....	23
9.6	CIRCULATION.....	23
9.7	RISQUES PHYSIQUES DANS LE CHANTIER	23
9.8	GESTION DES DECHETS	23
9.9	GESTION DES NUISANCES	24
9.9.1	Poussières.....	24
9.9.2	Bruit et vibration.....	24
9.10	ECLAIRAGE.....	25
9.11	TEMPS DE TRAVAIL ET INFORMATION DES POPULATIONS RIVERAINES	25
9.12	GESTION DES ENGINS DE CHANTIER	26
9.13	DEMOBILISATION ET REAMENAGEMENT DES AIRES DE TRAVAIL.....	26
9.14	SURVEILLANCE AU NIVEAU DE LA VRD	26
9.14.1	Traversé des voiries.....	26
9.14.2	Pose des conduites	27

9.15	PLAN DE COMMUNICATION	27
9.16	REMISE EN ETAT DES LIEUX	28
9.17	PROGRAMME DE SURVEILLANCE ENVIRONNEMENTAL ET SOCIAL	28
9.18	PROGRAMME DE SURVEILLANCE DES MESURES D'ATTENUATION.....	33
10	SUIVI ENVIRONNEMENTAL ET SOCIAL	52
10.1	NUISANCES SONORES	52
10.2	MAINTENANCE DE L'INFRASTRUCTURE.....	52
10.3	SUIVI DE LA QUALITE DES EAUX.....	52
10.4	SUIVI DE LA QUALITE DE L'AIR.....	52
11	MISE EN ŒUVRE DU PGES	54
11.1	PLAN D'ACTION DE SECURITE ROUTIERE.....	54
11.1.1	Diagnostic de la sécurité routière	54
11.1.2	Plan d'action	55
11.2	PLAN DE MOBILISATION DES PARTIE PRENANTES	63
11.2.1	Identification des parties prenantes.....	63
11.2.2	Stratégie de communication et de mobilisation des parties prenantes	82
11.3	PROCEDURE DE GESTION DE LA MAIN D'ŒUVRE	86
11.3.1	Personnel responsable et rôles	86
11.3.2	Politique et procédures	88
11.4	PLAN D'ACTION POUR LA PREVENTION ET REPONSE AUX VIOLENCES BASEES SUR LE GENRE (VBG), EXPLOITATION ET ABUS SEXUEL (EAS), HARCELEMENT SEXUEL (HS)	91
11.4.1	Démarche de travail	91
11.4.2	Risques liés au projet.....	92
11.4.3	Mécanisme de mise en place	93
11.5	MECANISME DE GESTION DES PLAINTES	94

11.5.1	Vue générale.....	94
11.5.2	Divulgateion et information	95
11.5.3	Dispositions institutionnelles - Mise en place d'un Comité de Suivi et de Médiation en la matière	95
11.5.4	Etape 1 du processus - Réception et enregistrement des plaintes	96
11.5.5	Etape 2 du processus - Classement et catégorisation des plaintes.....	96
11.5.6	Etape 3 du processus - Traitement des plaintes	97
11.5.7	Suivi et archivage.....	98
11.5.8	Prise en considération en particulier de la Violence Basée sur le Genre	98
11.5.9	Coût de mise en œuvre	99
11.6	DECOUVERTE FORTUITE	100
11.7	DEMARRAGE DES TRAVAUX	100
12	REPORTING E&S	101
13	ECHEANCIER DE MISE EN ŒUVRE	101
14	ESTIMATION DES COUTS	102
15	CALENDRIER DE MISE EN ŒUVRE	104
16	PROCEDURES DE GESTION SPECIFIQUES.....	105
16.1	INTRODUCTION.....	105
16.2	PLAN DE GESTION DES MATIERES DANGEREUSES	106
16.3	PLAN D'INTERVENTION D'URGENCE	106
16.4	PROCEDURE DE PREVENTION ET OPTIONS D'INTERVENTION EN CAS DE DEVERSEMENT D'HYDROCARBURES ET DE PRODUITS CHIMIQUES (DANS LE PGES-C DE CHAQUE ENTREPRISE).....	108
16.5	PLAN DE GESTION DES DECHETS.....	109
16.6	PLAN DE MOUVEMENT DE TERRE	109
16.7	PLAN DE GESTION DES EAUX USEES.....	109

16.8	PROCEDURE DE DECOUVERTE FORTUITE	110
16.9	PLAN D'ENTRETIEN DES VEHICULES.....	110
16.10	PROCEDURE DE LEGISLATION	110
16.11	PLAN DE GESTION DE LA SANTE ET SECURITE DES TRAVAILLEURS	111
17	INDICATEURS DE SUIVI DE LA PERFORMANCE ENVIRONNEMENTALE ET SOCIALE	112

LISTE DES FIGURES

FIGURE 1 : CARTE DE SITUATION DU PROJET 10

FIGURE 2 : TYPES DE VBG, EAS ET HS 91

FIGURE 3 : ÉVALUER LES RISQUES D'EAS/HS ET Y REpondre DANS LE CADRE D'OPERATIONS DE FPI COMPORTANT 92

LISTE DES TABLEAUX

TABLEAU 1 : ORGANISATION ET MISE EN ŒUVRE DU PGES 16

TABLEAU 2 : REGISTRE DES CONSULTATIONS 18

TABLEAU 3 : EXEMPLE DE CONSISTANCE DES FORMATIONS 27

TABLEAU 4 : PROGRAMME DE SURVEILLANCE EN PHASE TRAVAUX 29

TABLEAU 5 : PROGRAMME DE SURVEILLANCE EN PHASE EXPLOITATION 32

TABLEAU 6 : PROGRAMME DE SURVEILLANCE DES MESURES D'ATTENUATION 34

TABLEAU 7 : PLAN D'ACTION DE SECURITE ROUTIERE 56

TABLEAU 8 : LES BESOINS DES PARTIES PRENANTES 70

TABLEAU 9 : CARTOGRAPHIE DES PARTIES PRENANTES 75

TABLEAU 10 : PLAN GLOBAL DE MOBILISATION DES PARTIES PRENANTES 83

TABLEAU 11: PERSONNEL RESPONSABLE DU PROJET DE REALISATION DE L'AUTOROUTE RELIANT GUERCIF-NADOR 86

TABLEAU 12 : DELAIS DE TRAITEMENT DES PLAINTES 98

TABLEAU 13 : ACTIVITES DE REPORTING 101

TABLEAU 14 : ESTIMATION DES COUTS DU PGES 103

TABLEAU 15 : INDICATEURS DE SUIVI DE LA PERFORMANCE ENVIRONNEMENTALE SOCIALE 112

1 Introduction

Le Plan de Gestion Environnemental et Social (PGES) regroupe un certain nombre de composantes de gestion environnementales dont se dotera la DREE pour protéger l'environnement, et qui visent particulièrement à minimiser les impacts potentiels, et ce, en s'assurant de l'application des mesures correctives correspondantes et en déterminant les niveaux de responsabilité et l'estimation des ressources nécessaire pour leur mise en œuvre.

Ce document est destiné à assurer la gestion environnementale et sociale de l'intervention projetée suivant les meilleures pratiques adaptées au projet. Ce plan concerne autant les mesures et les normes à adopter dans la phase de pré-construction et construction que durant la phase d'exploitation et entretien des installations. Alors que les mesures en phase de construction sont principalement des mesures de prévention et d'atténuation qu'il incombera à l'Entrepreneur chargé des travaux d'appliquer, les mesures en phase d'exploitation et d'entretien réfèrent davantage à des aspects de gestion environnementale et sociale qui seront mis en œuvre par l'opérateur des installations.

Aussi, et pour garantir la réussite du projet et son insertion dans une dynamique de développement durable soucieuse de l'environnement, le projet prévoit un plan de surveillance et de suivi qui vise à assurer la mise en application effective des mesures d'atténuation proposées autant en phase pré-construction et construction qu'en phase d'exploitation et d'entretien.

La surveillance concerne la mise en œuvre des mesures de gestion et d'atténuation en phase de pré-construction et de construction et ce, conformément aux clauses environnementales et sociales.

Le suivi concerne exclusivement la phase d'exploitation et d'entretien. Durant cette étape, les responsables devront être attentifs à tout impact non anticipé par l'étude qui pourrait surgir ultérieurement.

2 Description du projet

2.1 Situation géographique

Le projet d'une longueur d'environ 100,5 km (hors raccordements) se développe au sud-ouest de la ville de Nador, depuis l'intersection avec la A2 (reliant Fès à Oujda) Oujda à environ 10 km au nord de Guercif vers le giratoire d'intersection avec la RN 16 (Rocade méditerranéenne) à environ 4,5 km au Sud du village d'Izarrouane.

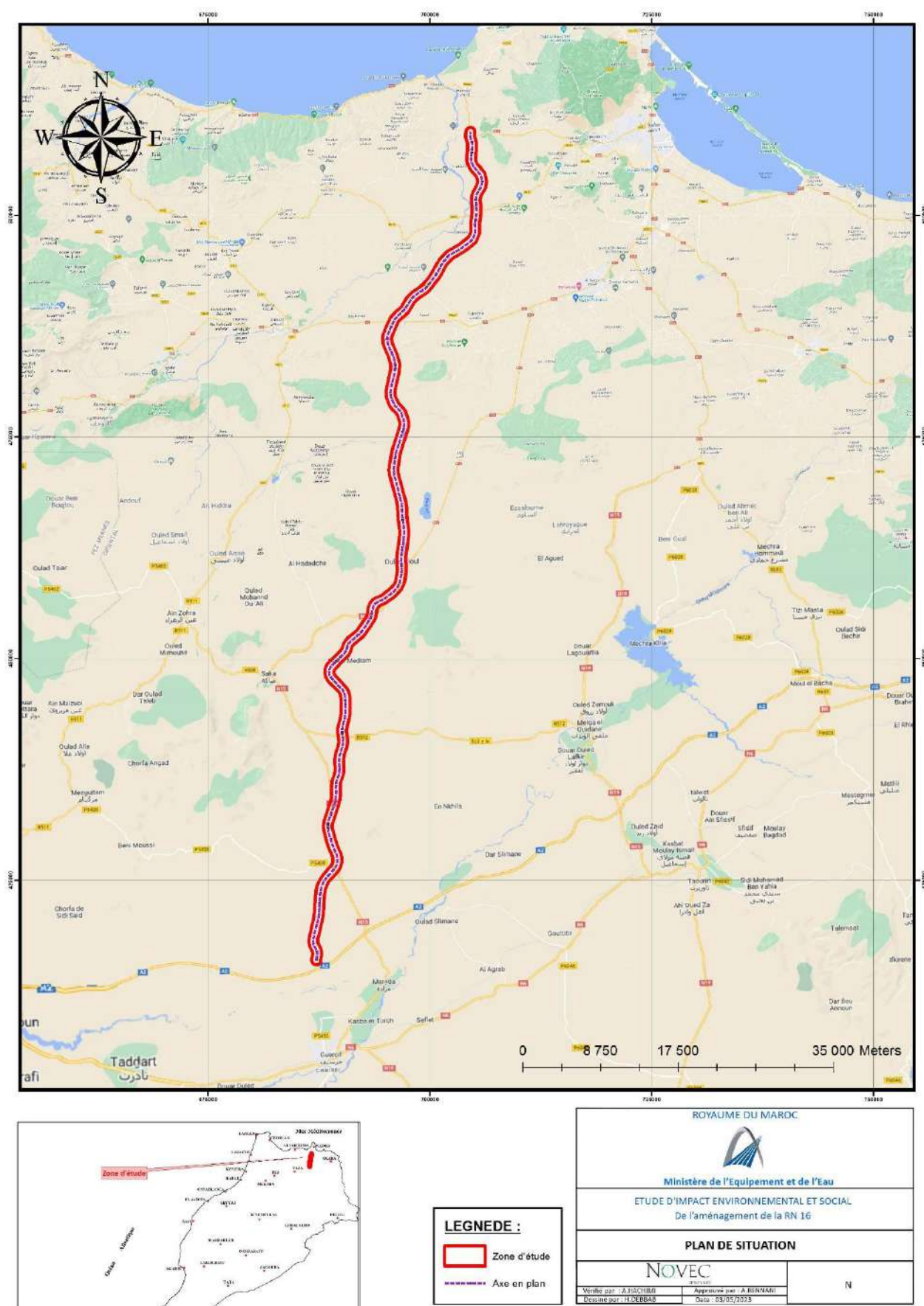


Figure 1 : Carte de situation du projet

2.2 Composantes du projet

L'autoroute Guercif-Nador est subdivisée en trois tronçons :

- Tronçon 1 Guercif-Saka : Ce segment liant Guercif à Saka d'une longueur d'environ 36,5 km, prend une direction vers le nord et prend origine à l'autoroute A2 au Nord de la ville de Guercif et prend fin à 8 km à l'Est de la ville de Saka.
- Tronçon 2 Saka-Driouch : Ce segment d'une longueur d'environ 27 km, prend naissance à l'Est de la ville de Saka et de la RN 15, et se dirige dans une direction Sud-Nord vers le futur port de NADOR WEST-MED. Il passe à l'ouest d'Afsou et des lacs d'Afred et Daya Tafrat (barrage Afsou). Il se termine à environ 1200m avant le croisement de la route nationale RN 2 qui relie Tiztoutine à Driouch.
- Tronçon 3 Driouch – Port Nador West Med : Ce segment d'une longueur d'environ 37 km prend origine à l'Est de la ville de Driouch à environ 1 200m avant le croisement de la route nationale RN 2 qui relie Tiztoutine à Driouch et prend fin plus au nord au niveau de la RN16 (Rocade Méditerranéenne) qui relie Tanger à Saïdia. Ce tronçon permettra la connexion avec la Port Nador West Med.

3 Etat initial du milieu

3.1 Délimitation de la zone d'étude

L'analyse préliminaire du milieu récepteur et des émissions liés à l'exploitation de l'autoroute Guercif - Nador permet, à ce stade de l'étude, de confirmer que les aspects environnementaux qui doivent être considérés correspondent principalement aux émissions de gaz d'échappements, au trafic routier induits, au couvert végétal, à l'aspect paysager, à la population limitrophe et aux aspects socio-économiques.

Dans le cadre de cette étude on a définis deux aires d'étude :

- **une aire d'étude immédiate** : englobant les impacts environnementaux du projet (milieu biophysique) et ;
- **une aire d'étude élargie** : intégrant les impacts sociaux et économiques (négatifs et positifs) du projet au niveau régional, provincial et local.

3.2 Milieu Physique

3.2.1 Climat

La zone d'étude correspond à une région particulièrement aride, située loin des influences humidifiantes et adoucissantes de la Méditerranée et derrière l'écran montagneux formé par l'Atlas et le Rif, l'Oriental est presque totalement compris dans une zone aride.

La pluviométrie est caractérisée par une variabilité interannuelle accentuée. Les moyennes annuelles varient au niveau des trois stations entre 1 à 2 mm durant le mois de juillet et 36 à 52 mm durant les mois de janvier et d'avril. Les températures sont clémentes et régulières et les courants atlantiques radoucissent le climat, l'hiver est plus doux et l'été plus clément.

3.2.2 Morphologie et physiographie

Le vaste territoire de la Région de l'Oriental se compose de deux grands domaines bien contrastés : Une mosaïque de petites unités de montagnes, de plaines et de couloirs dans la partie septentrionale qui s'oppose aux immenses espaces steppiques et subdésertiques dans la partie méridionale.

3.2.3 Pédologie

La nature du sol au niveau de la région d'étude est essentiellement de nature calcimagnésique à sesquioxydes. Ce type de sol se développe principalement sur des roches calcaires ou sur des dépôts recouvrant ces matériaux. Ils résultent le plus souvent du rajeunissement des surfaces par l'érosion qui remet à faible profondeur les matériaux calcaires assurant la saturation des sols en calcium.

3.2.4 Géologie

La zone du projet se situe au niveau du domaine rifain et se développe au niveau des formations géologiques suivantes (du sud au Nord) :

- Miocène Post-Nappe Pliocène et quaternaires
- Volcanites moi-pliocènes et quaternaires
- Avant-pays atlasique

3.2.5 Ressources en eau

A l'échelle de la zone d'étude, les principaux cours d'eau sont représentés principalement par des affluents intermittents, ainsi que le cours d'eau principal de la Moulouya.

Les principales eaux souterraines en dessous de la zone d'étude sont celles des nappes de Gareb, de Bouareg et de Guercif.

3.2.6 Qualité de l'air

La qualité de l'air est affectée par différentes sources de pollution qui ont des effets hétérogènes. Les dynamiques chimiques entre les gaz émis et les gaz constituant l'atmosphère font apparaître plusieurs indices de la dégradation de l'air mais seule la pression due aux polluants primaires peut être maîtrisée et considérée dans l'analyse des facteurs de dégradation de la qualité de l'air.

3.3 Milieu Biologique

3.3.1 Flore

La flore naturelle initiale au niveau de l'emprise du tracé et ses structures connexes (nœud autoroutier, échangeurs, aire de service) était constituée par des Oléastres à *Olea europaea* var. *oleaster* (Olivier sauvage ou Oléastre). Ces forêts et leur flore originelle ont totalement disparu suite à leur défrichement et leur remplacement par l'agriculture extensive (cultures en bour) et intensive (cultures irriguées dominées par le maraîchage), qui se présente sous forme d'agroécosystèmes à agrobiodiversité diversifiée.

Les terres agricoles constituent des milieux humanisés qui s'étendent sur des parties du secteur qui sera traversé par l'axe autoroutier objet de l'étude et ses infrastructures diverses (nœud, échangeurs, aire de service, bifurcation de fin projet...).

3.3.2 Faune

Selon les données bibliographiques disponibles (Etude sur les Aires Protégées du Maroc - HCEFLCD, IUCN, Rapport sur la biodiversité du Maroc, Mammifères du Maroc, Reptiles du Maroc, etc.), la faune de la région d'étude est à cheval entre le « Rif »[®] au nord et le « Maroc Oriental Steppique » (ES) au sud. Et ce, selon le découpage régional proposé par Jahandiez et Maire (1931-1934)¹³ et adopté par le Plan Directeur de Aires Protégées¹⁴.

3.3.3 SIBE et zones protégées

Le projet ne se situe sur aucune aire sensible et/ou protégée. En effet, les aires protégées (SIBEs et zones humides) les plus proches du tracé de l'autoroute sont représentées par :

- la Sebkhah de Bouareg au nord (SIBE L-2 et Ramsar 1MA021 ; à environ 20 km à l'Est du projet) ;
- le SIBE de Jbel Gourougou (SIBE T-13) ; à environ 13 km à l'Est de la partie Nord du projet et ;
- la retenue du barrage Mohamed V au sud (SIBE H-1 et Ramsar 1MA009 ; à environ 26 km à l'Est du projet.

3.4 Milieu Humain

3.4.1 Cadre socio-démographique

Sur le plan administratif, la zone du projet s'étend sur 7 communes rurales qui sont du sud vers le nord : Mtalsa, Oulad Boubker, Saka, Houara Oulad Raho, Tiztoutine, Bni Sidel Louta et Afsou qui relèvent de la juridiction des provinces de Driouch, Guercif et Nador. Le tout étant situé dans la région de l'Oriental.

La Population des communes couvrant la zone d'étude est estimée, selon le recensement de 2014, à 104 408 habitants répartis en 19 371 ménages.

3.4.2 Cadre socio-économique

Les tronçons (Guercif - Saka) et 2 (Saka - Driouch) se situent tous les deux dans leur majeure partie au niveau de la zone pré rifaine. Le Périphérique constitue un gros foyer de peuplement presque totalement rural. L'économie agricole y est essentiellement basée sur la céréaliculture avec des compléments d'élevage et d'arboriculture (oliviers).

De la fin du tronçon 2 au début du tronçon 3 (PK77-PK80), l'autoroute Guercif Nador traverse la zone agricole de Tiztoutine (commune rurale de Tiztoutine) caractérisée par des cultures d'agrumes, maraîchages, olives et produits de l'élevage d'ovins.

Le tronçon 3 Driouch –Nador se situe au niveau de la plaine du Kert. Le milieu humain est influencé par l'aridité du climat. L'habitat y est dispersé, et les habitants, essentiellement cultivateurs, récoltent des céréales ou se livrent au jardinage. Ce sont des rifains berbérophones fortement attachés à leurs traditions.

4 Objectifs du PGES

Le PGES doit être vu comme un registre des mesures d'atténuation proposées par les promoteurs du Projet dans l'EIES, visant à fournir des directives pour leur mise en application à mesure que le Projet évolue. Il s'agit d'un document à réviser régulièrement dans le cadre d'un processus d'amélioration continue, et à modifier en fonction de nouvelles circonstances au cours du Projet, comme une modification dans l'avant-Projet, l'apparition d'aspects environnementaux imprévus ou tout autre phénomène non planifié.

Ses objectifs sont les suivants :

- Assurer la conformité du Projet sur le plan environnemental et social par rapport à la législation marocaine notamment les normes de durabilité en matière environnementale et sociale de la Banque Africaine de Développement (BAD) ;
- Veiller à ce que toutes les mesures d'atténuation proposées et engagements pris par les promoteurs et identifiés dans l'EIES sont pris en compte lors des phases de construction, exploitation et démantèlement.
- Établir un programme de suivi et de surveillance à caractère environnemental pour mettre à jour et améliorer le PGES, à mesure que le Projet évolue.

L'entrepreneur devra, au cours de l'exécution des travaux :

- Nommer un responsable en environnement – agent de liaison qualifié qui se chargera de la surveillance environnementale au chantier et de l'application des exigences environnementales avant et pendant les travaux ;
- Exercer une surveillance attentive sur une base journalière pour assurer la sécurité des personnes autorisées à garder le chantier et à réaliser les travaux dans un état approprié pour protéger les personnes et l'environnement des dangers et des accidents potentiels pouvant affecter leur intégrité ;
- S'assurer que les équipements, la machinerie et les véhicules utilisés sur le chantier soient en bon état et qu'ils sont vérifiés sur une base hebdomadaire afin de déceler rapidement tout bris ou mauvais fonctionnement pouvant entraîner une fuite, une perte ou un déversement de produits polluants ;
- Vérifier le bon fonctionnement des travaux, des équipements et des installations ;
- Surveiller toute perturbation de l'environnement causée par la réalisation des travaux ;

- Notifier la DREE tout incident occasionnant un impact sur l'environnement ou qui serait susceptible d'occasionner un tel impact (mauvais fonctionnement, bris, déversement, etc.) ;
- Prendre toutes les mesures raisonnables et nécessaires pour protéger l'environnement à l'intérieur des installations temporaires et des enceintes du chantier, et en dehors de celui-ci à proximité immédiate des zones des travaux, pour limiter les dommages occasionnés du fait de tout événement provoquant ou susceptible d'engendrer toute forme de pollution, de nuisance, etc., et résultant des travaux (poussières, déchets, eaux usées, niveaux de bruit) ;
- Démobiliser et remettre en état le site du projet suite à l'achèvement des travaux.

La surveillance et le suivi environnementaux feront l'objet d'un rapport mensuel à transmettre à la DREE par l'entreprise(s) de travaux durant la phase des travaux. Le rapport inclut l'ensemble des éléments et des indicateurs décrits dans le plan ci-dessous. En phase d'exploitation, le suivi environnemental et social fera l'objet d'un rapport annuel pendant une durée minimale de 5 ans.

Ce rapport sera mis à la disposition des autorités compétentes en matière d'environnement (Département de l'Environnement, ABH, Direction des Routes, communes concernées, etc.).

5 Responsabilité

Toutes les parties prenantes du projet, tant au niveau de la gestion, qu'au niveau de l'exploitation, ont des responsabilités spécifiques vis-à-vis de la conduite du chantier, de la construction, du maintien et de l'implantation des procédures liées au PGES.

Concernant la phase de construction, les entreprises de construction seront responsables de la mise en œuvre de la plupart des mesures de surveillance et d'atténuation environnementales en rapport avec les activités de construction puisqu'il devra prendre en considération toutes les mesures de réduction des impacts environnementaux, les risques, ainsi que la sensibilisation et la formation sur les bonnes pratiques environnementales et sociales proposées dans ce PGES. Quant aux entreprises de construction et leurs sous-traitants, ils devront exécuter l'ensemble des exigences du présent PGES notamment en termes de plans et procédures environnementales et sociales.

6 Organisation de la mise en œuvre

Une certaine organisation doit être mise en place par DREE, futur aménageur/développeur du projet pour veiller à l'exécution des mesures proposées dans le PGES. Cette organisation que l'on propose sous forme de comité de gestion du PGES doit associer un certain nombre d'intervenants clé, dont nous présentons ci-dessous les rôles et tâches respectives.

Le comité de gestion du PGES se réunira régulièrement et chaque fois que nécessaire sur convocation du responsable du PGES :

Tableau 1 : Organisation et mise en œuvre du PGES

Titre	Rôle	Tâches
Responsable PGES	Organiser et contrôler la mise en œuvre du PGES	- Coordination de l'équipe du PGES - Relations avec le comité de pilotage et parties prenantes externes (ONEE, ABHM, etc.) ; - Relations avec le BET et les consultants ; - Relations avec les entreprises à travers le Responsable du chantier ;
Responsable HSE sous l'autorité du responsable du PGES	Mettre en œuvre les dispositions Sécurité, Hygiène et Environnement prévus par le PGES Maitrise d'œuvre sociale et interface avec la population locale	- Coordonner avec l'entreprise la mise en place des dispositions de sécurité et d'hygiène durant les phases d'aménagement et de développement de la ville ; - Rapporter régulièrement les problèmes de mise en œuvre au responsable PGES ; - Assurer le lien avec la population locale : être à l'écoute et rapporter les plaintes ; - Gestion des conflits (entreprise / population) ; - Contribuer à sensibiliser les populations locales et les bénéficiaires sur les aspects sociaux du projet ;
Responsables HSE des entreprises	Interlocuteur privilégié du comité de gestion du PGES en matière de HSE	- Transmettre à l'entreprise les instructions du comité de gestion du PGES ; - Rapporter les problèmes de mise en œuvre au comité de gestion du PGES ainsi que les alternatives proposées ;

Titre	Rôle	Tâches
Consultants : - BET - Environnement Social	Conseil du comité de gestion du PGES	- Proposer des solutions techniques aux problèmes de mise en œuvre du PGES ; - Contrôler la qualité de la mise en œuvre ; - Contribuer au programmes de sensibilisation et de formation ; - Répondre à des problèmes nouveaux apparus lors des phases de construction et de mise en œuvre ;
Assistance Technique Environnementale et Sociale	Assure la Surveillance Environnementale en phase de travaux Veille sur les aspects socio- économiques résultant des travaux	S'assurer de faire respecter les engagements du PGES par les entreprises adjudicataires des travaux
Autres : Représentants des différentes parties prenantes (Commune, ABHM, inspection du travail...)	S'assurer de la conformité de la mise en œuvre avec la réglementation et les autorisations accordées.	- Visites de chantier ; - Assister aux réunions du comité de gestion du PGES ; - Donner un avis sur les solutions proposées ; - Faciliter les relations avec leurs administrations respectives.

7 Phase préparatoire

Durant la phase préparatoire aux travaux, DREE met en place la structure organisationnelle du PGES tout en définissant le planning de travail y afférent.

La première mission du comité du PGES sera de vérifier la conformité réglementaire et administrative de l'ensemble des composantes du projet et s'assurer que les prescriptions à caractère environnemental, sécurité et hygiène prévues dans le PGES sont bien incluses dans le cahier des charges des entreprises chargées des travaux d'aménagement de la zone d'étude.

Durant cette phase, le comité de gestion du PGES doit suivre l'avancement des études, s'assurer de la bonne exécution des recommandations et des dispositions constructives prévues.

8 Consultation publique

La participation des parties prenantes à la prise de décision est un atout, voire une condition à la réussite de tout type de projet. Dans ce sens, la contribution des parties se fait à travers le mécanisme de la consultation publique.

La consultation publique permet ainsi de rassembler toutes les parties prenantes, notamment les bénéficiaires potentiels, les groupes affectés, les organisations de la société civile et les autorités locales, afin de les informer des aspects environnementaux et sociaux du projet, s'échanger et élucider leur implication et participation à la réussite du projet en prenant en considération leurs opinions.

Le processus de consultation et de visite de terrain a démarré depuis la soumission du projet à l'approbation par le Comité National d'Evaluation d'impact qui a délivré l'acceptabilité environnemental du projet vis-à-vis de la réglementation marocaine.

Le processus s'est une seconde fois déclenché avec la mise en conformité des études aux exigences de la BAD à travers une somme de consultations effectuées avec plusieurs parties prenantes. Celles-ci ont présenté leurs avis par rapport au projet. Ces consultations ont été faites de manière :

- Directe avec les parties prenantes, à travers des entretiens personnels ;
- Formelle lors de la mission d'évaluation effectuée par l'équipe de la BAD.

Le processus se poursuivra avec la réalisation d'une consultation publique pour la présentation de la version validée des études E&S. Les résultats de ladite consultation seront annexés au présent PGES.

Le tableau suivant résume les résultats de l'ensemble des consultations réalisées :

Tableau 2 : Registre des consultations

N°	Date	Lieu	Parties rencontrées	Points de discussion	Avis/attentes
1	2020	Rabat	Comité Nationale d'Evaluation d'Impact	Présentation du projet Etat de référence de la zone d'étude Evaluation d'impact Mesures d'atténuation Cahier de charge environnemental	Avis favorable à la réalisation du projet Respect des clauses du PSSE (cahier de charge environnemental)

N°	Date	Lieu	Parties rencontrées	Points de discussion	Avis/attentes
2	Mai 2023	Provinces de Nador, Driouch et Guercif	Administrations territoriales	Présentation et discussion du projet	Avis favorable à la réalisation du projet Volonté à collaborer
3	Mai 2023	Provinces de Nador, Driouch et Guercif	Populations affectées par le Projet PAPs	Présentation du projet ; Présentation des impacts du projet Information sur le mécanisme de gestion des plaintes	Avis favorable à la réalisation du projet ; Les PAPs dont les superficies restantes après expropriation ne sont pas exploitables avaient demandé que le projet rachète l'ensemble des terrains. Les demandes ont été formulées officiellement ; Mettre en place un nombre suffisant de passage supérieur de façon à ne pas obstruer le passage entre les deux côtés de l'autoroute

N°	Date	Lieu	Parties rencontrées	Points de discussion	Avis/attentes
4	Mai 2023	Provinces de Nador, Driouch et Guercif	Société civile	Présentation et discussions sur le projet Recueil des avis	Avis favorable à la réalisation du projet vu : • son importance pour le développement socio-économique de la région ; • Son impact positif sur la promotion touristique de la région ; • Sa contribution à la diminution des accidents • sa contribution à l'amélioration de l'accessibilité à la zone ; Intérêt à réaliser le projet dans les meilleurs délais ; Attente à l'aide des associations œuvrant dans les domaines de : • la promotion de l'emploi des femmes et des jeunes ; • sports pour les jeunes ; • Accompagnement des personnes en situation d'handicapé ; • Culture et art.

Les principales demandent présentées lors des sessions de consultations publiques sont :

- Acquisition totale, plutôt que partielle, par l'Etat des terrains fortement morcelés suite à l'expropriation des superficie nécessaires à la réalisation du projet : les PAPs concernés avaient présenter des demandes officielles. Celle-ci ont été traité et des réponses favorables ont été émises ;
- Mettre en place un nombre suffisant de passage supérieur de façon à ne pas obstruer le passage entre les deux côtés de l'autoroute : la demande a été prise en considération lors de la conception technique de l'autoroute. La conception définitive du projet respecte au maximum cette demande intuitive et met en avant l'accessibilité entre les deux côtés de l'autoroute.

- La promotion de l'emploi : la réalisation du projet permettra de manière directe de promouvoir l'emploi au niveau de la zone d'étude. L'étude d'impact environnemental et social appelle à adopter une politique de recrutement favorisant la main d'œuvre locale (recrutement, formation et qualification) ;

Ainsi, le constat général de l'ensemble des consultations est que les parties prenantes sont favorables à la réalisation du projet. Les attentes présentées demeurent réalistes, faisables, et entrent dans les orientations générales du projet.

9 Surveillance environnementale et sociale

Le programme de surveillance vise à assurer que les mesures proposées dans l'étude pour réduire les impacts négatifs du projet seront appliquées.

La DREE devra réaliser des activités liées à la surveillance environnementale aux différentes phases de la réalisation et assurer l'intégration des mesures d'atténuation aux documents d'appels d'offres ainsi qu'à tous les contrats relatifs au projet.

La DREE devrait réaliser un bilan de la surveillance environnementale (rapport de réception de la composante environnementale) à la fin de la période de réalisation afin de tirer des enseignements pour la réalisation de futurs projets similaires.

Les aspects devront faire l'objet d'une attention particulière durant le déroulement des travaux dans l'esprit du respect de l'environnement sont décrits ci-dessous.

9.1 Temps de travail et Information des populations avoisinant l'emprise des travaux

Etant donné la nature des travaux (ouverture des tranchées, déblais en masse, transports de terres) les horaires de travail devront être modelés de manière à limiter le dérangement des populations riveraines, surtout en début de matinée. Quand il sera nécessaire de travailler la nuit, les travaux devront être réduits aux opérations engendrant le moins de bruits et de vibrations.

Les populations riveraines devront être informées, quand elles le souhaitent, du déroulement du chantier. Aussi, quand des travaux particuliers sont envisagés (coupures des chemins d'accès, rupture des services, etc.) les populations devront en être avisées moyennant des affiches.

9.2 Choix des sites du chantier

Il est recommandé d'installer les aires du chantier dans des endroits présentant les caractéristiques suivantes :

- Zones facilement accessibles ;

- Terrains non utilisés à des fins privées ;
- Terrains nus avec une faible densité de végétation ;
- Terrains ne comprenant pas de ravines d'érosion, glissement de sables et talus instables.

Ces aires devraient être clôturées et leurs accès bien gardés pour limiter l'interaction entre leurs activités et le milieu extérieur au strict nécessaire. Il est particulièrement important de veiller à ce qu'aucun rejet ne soit fait à l'extérieur des sites du chantier.

9.3 Identification et délimitation de l'emprise du projet

Le chantier doit être installé non loin des aménagements à réaliser, et à proximité d'une voie d'accès existante permettant son approvisionnement. Le chantier doit être situé de manière à porter le moins de préjudices possibles aux habitants avoisinants. A cet effet, l'entreprise doit présenter à la DREE le plutôt possible l'organisation de son chantier (Plan d'Installation de Chantier - PIC) afin de prévenir ou de régler les problèmes éventuels qui peuvent désorganiser le chantier quand ils sont pris en compte tardivement. Ce PIC à valider par le comité de surveillance environnementale relevant du Maître d'Ouvrage devra signaler entre autres :

- L'installation du chantier avec les aires de stockage ;
- Les dispositions prévues pour l'hygiène, la santé et a sécurité ;
- Les dépôts des déblais ;
- Les caractéristiques des matériaux de remblais, etc.

9.4 Installation du chantier

Les installations de chantier(s) doivent comprendre toutes les constructions auxiliaires et les machines nécessaires à l'exécution des ouvrages prévus, On y trouve à titre indicatif :

- Un bureau pour le chef de chantier avec téléphone ;
- Un bureau pour le personnel technique avec téléphone ;
- Des vestiaires et WC ;
- Un parc de stationnement pour voiture ;
- Les voies d'accès ;
- Les clôtures et les signalisations ;
- Les baraques et ateliers ;
- Les éléments de coffrage, de blindage et de talutage ;
- Le parc des engins mobiles avec atelier de réparation ;
- Une infirmerie pour les soins d'urgence ;
- Les installations et parcs de stockage ;
- Les installations nécessaires à la fabrication du béton ;
- Les installations utiles au transport et au levage sur le chantier ;
- Les dispositions prévues pour l'hygiène, la santé et la sécurité des travailleurs ;
- Les dispositions prévues pour la gestion des déchets et des mouvements de sols.

9.5 Mouvements des sols

Avant le début des travaux, il sera nécessaire d'élaborer un Plan de Gestion des Mouvements de Sols (PGMS) précisant les quantités de matériaux à réemployer en remblais, celles à évacuer et les quantités à apporter des zones d'emprunts, et la gestion des dépôts provisoires. En particulier, les sites de dépôts provisoires devront être identifiés de manière à ne pas perturber l'écoulement de l'eau (effet de seuil pouvant causer l'inondation de terres agricoles ou perte de matériaux par ruissellement). Enfin, il serait important de prévoir

la remise en forme des sites d'emprunts dans la phase réaménagement des aires de travail du chantier. Le responsable chantier devra s'assurer du respect de cet aspect.

9.6 Circulation

Etant donné l'importance et la haute fréquence des transports prévus dans le projet, il sera nécessaire de veiller aux conditions de sécurité dans le chantier. Le responsable HSE du chantier devra s'assurer que la vitesse de circulation des engins et poids lourds dans les pistes d'accès est limitée et qu'une signalisation adéquate soit installée et modifiée quand cela s'avérera nécessaire. Une attention particulière devra être donnée à cet aspect au niveau des zones habitées et des croisements avec des voies de circulation existantes.

9.7 Risques physiques dans le chantier

Afin de veiller aux conditions de sécurité dans le chantier, le responsable du chantier devra s'assurer que la vitesse de circulation des engins et des poids lourds au niveau des accès est limitée et qu'une signalisation adéquate et claire soit installée et modifiée quand cela s'avérera indispensable.

L'enceinte du chantier doit être délimitée et clôturée pour éviter l'intrusion des habitants à titre accidentel dans les zones des travaux. Ceci peut entraîner des risques physiques pour les populations et pour les animaux.

9.8 Gestion des déchets

L'objectif des dispositions relatives aux déchets est la prévention de la nocivité des déchets et la réduction de leur production au niveau du chantier, l'organisation du stockage temporaire, de la collecte, du transport, et de leur élimination de façon écologiquement rationnelle.

Le chantier de construction générera des déchets dont les résidus de bois de coffrage, de chutes de ferraille, des déblais de terrassement, des déchets trouvés sur place, des terres contaminées, des déchets

«domestiques» issus de la consommation des ouvriers, les papiers, les cartons et les huiles et lubrifiants des engins de chantiers.

Le Plan de Gestion des Déchets du Chantier (PGDC) à élaborer par l'entreprise et à soumettre à la DREE pour approbation devra être conforme au principe de la pyramide de gestion des déchets qui priorise les actions à mener de l'action la plus favorable à la moins favorable :

1. Prévention et réduction des déchets ;
2. Valorisation matière (réutilisation, recyclage, transformation en matière première...) ;
3. Mise en centre d'enfouissement et de valorisation (décharge).

Pour ce faire, l'entreprise devra s'assurer de la bonne gestion des matières résiduelles en prenant les dispositions suivantes :

1. Assurer une bonne gestion des déchets grâce à la formation des ouvriers et techniciens du chantier sur les bonnes pratiques en la matière et sur les procédures mises en place dans le chantier ;
2. Le responsable HSE de l'entreprise sera également chargé de la surveillance et de l'application des directives déchets notamment il devra effectuer les tâches suivantes :
 - a. Veiller à la propreté du chantier ;
 - b. Réaliser des inspections périodiques des zones de stockage des déchets ;
 - c. Préparer une documentation des résultats ;
 - d. Assurer l'élaboration et l'exécution de plans d'intervention et de secours en cas de déversement accidentel ;
 - e. Assurer la liaison avec les entreprises de collecte et d'élimination des déchets ;
3. L'évacuation des déchets domestiques devra se faire de manière régulière en accord avec la Commune ou l'entreprise de collecte des déchets ménagers opérant dans la région ;
4. Etablir des contrats avec des sociétés spécialisées, dans le transport et l'élimination régulière des déchets (déchets de chantier, déchets ménagers, stériles, déchets dangereux etc.). En cas d'impossibilité de trouver les entreprises d'élimination spécialisées, l'entreprise procédera par ses propres moyens et sous sa responsabilité à l'élimination écologiquement rationnelle de ses déchets de chantier.

9.9 Gestion des nuisances

La gestion des nuisances inclut la gestion des poussières, eaux de lavage ainsi que le bruit de chantier et de l'impact de l'éclairage. Pour réduire ces nuisances, l'entreprise devra prendre les dispositions décrites ci-dessous.

9.9.1 Poussières

Elles sont rejetées lors de certaines opérations telles que le transport de matières pulvérulentes ou leur stockage à l'aire libre, elles peuvent également provenir de sols exposés, il faut donc :

- Exiger que les camions transportant du matériel susceptible d'émettre des poussières (sable, tout venant, gravette etc.) soient recouverts d'une bâche et lavés avant de quitter le chantier si nécessaire ;
- Eviter de stocker même provisoirement ou de déverser des matériaux bruts en dehors des sites de stockage temporaires munis d'un bardage.

9.9.2 Bruit et vibration

On doit appliquer des mesures de prévention ou de mitigation du niveau de bruit du chantier lorsque celui-ci devient perceptible (gênant) dans les zones sensibles à proximité : habitations, écoles etc. Une indication d'un

niveau de bruit gênant est 45 dBA la nuit et 55 dBA le jour. Dans tous les cas même si le bruit n'atteint pas les zones sensibles le niveau doit être maintenu en dessous de 70 dBA²⁴.

La méthode préférentiellement retenue pour la mitigation du niveau de bruit émis par des sources fixes est l'application de mesures de mitigation du bruit à la source. Parmi les options de réduction que l'on doit envisager, on indiquera les suivantes :

- Utilisation d'équipements dont les niveaux de bruit dégagés sont les plus bas ;
- Installation de dispositifs d'insonorisation appropriés sur l'échappement des moteurs et des compresseurs ;
- S'assurer que tous les engins ou équipements utilisés sur le chantier sont en bon état et équipés des silencieux en bon état ;
- Les horaires de fonctionnement du chantier doivent être fixés, éventuellement avec les habitants du quartier, en évitant le travail de nuit. Recueillir l'avis des populations voisines sur ce problème ;
- Organiser les équipes de travail de manière à réduire le temps de circulation des gros camions sur le chantier ;
- Organiser la file d'attente des camions avec arrêt des moteurs en stationnement, même provisoire ;
- Eviter les engins et machineries trop bruyants.

La prise en compte du bruit sur le chantier doit s'accompagner si nécessaire d'actions de communication afin que les riverains puissent être informés, en particulier sur la durée prévisible des travaux bruyants et apprécier les efforts entrepris.

9.10 Eclairage

L'éclairage du chantier est nécessaire pour la sécurité et le gardiennage mais il peut causer une nuisance aux habitations situées à proximité surtout la nuit, aussi doit on éviter d'éclairer ailleurs que le chantier et disposer les sources de façon à ne pas éblouir les maisons voisines.

9.11 Temps de travail et information des populations riveraines

Etant donné la nature des travaux (ouverture des tranchées, déblais en masse, transports de terres) les horaires de travail devront être modelés de manière à limiter le dérangement des populations riveraines, surtout en début de matinée. Quand il sera nécessaire de travailler la nuit, les travaux devront être réduits aux opérations engendrant le moins de bruits et de vibrations.

Les populations riveraines devront être informées, quand elles le souhaitent, du déroulement du chantier. Aussi, quand des travaux particuliers sont envisagés (coupures des chemins d'accès, rupture des services, etc.) les populations devront en être avisées moyennant des affiches.

9.12 Gestion des engins de chantier

Les opérations d'entretien des différents types d'engins du chantier doivent se faire dans un atelier de mécanique. En cas d'opération d'urgence au sein du chantier, le responsable de chantier devra veiller sur l'imperméabilisation de la zone d'intervention.

Les engins en panne ou inutilisés doivent être parqués dans un emplacement spécialement réservé, étanche et équipé d'un système de drainage des fuites d'hydrocarbures vers un bassin déshuileur étanche et fermé.

Afin d'empêcher toute opération de réparation, de lavage ou de vidange dans l'emprise du projet, les engins en panne devraient être tractés vers l'enceinte du chantier.

A la fin de chaque journée, tous les engins et véhicules devront être garés dans l'emplacement réservé comme parking.

9.13 Démobilisation et réaménagement des aires de travail

Une attention particulière devra accordée au respect de l'environnement naturel lors de ces étapes. Les engins et véhicules devront être concentrés dans l'enceinte du chantier. De plus tout travaux de démontage, de démolition, de désaffectation des systèmes de collecte et de traitement devront être programmés et réalisés dans les règles de l'art de façon à causer le moins de préjudice au milieu environnant (rejets accidentels, poussières, bruit, vibrations, débordement à l'extérieur de l'enceinte, etc.). L'étape suivante, concernant la récupération et la gestion des dépôts résiduels en terres, en déchets solides, déchets démolition, ferrailles, pièces détachée, devra être réalisée soigneusement sous la supervision du responsable HSE du chantier.

Le réaménagement des aires de travail vise à minimiser l'impact visuel résidentiel du chantier et de remettre les sites à leur état initial. Selon les paysages traversés, des travaux de réaménagement seront exécutés (plantations, remodelage du relief, rétablissement des chemins d'accès pour l'usage des populations, etc.).

9.14 Surveillance au niveau de la VRD

9.14.1 Traversé des voiries

L'entreprise doit prendre les dispositions nécessaires pour maintenir les activités et la circulation et l'organiser (Panneau de signalisation, déviation temporaire du trafic, etc.).

- Voies de faible largeur : Fermer la voie à la circulation automobile, excepté pour les riverains et les livraisons. Prévoir, préparer et gérer la déviation de la circulation via d'autres voies ;
- Voies permettant le maintien partiel de la circulation automobile : le chantier doit être hermétiquement clôturé ;
- Voies à double sens : seule une moitié de la voie sera fermée et la circulation pourra se faire à doublesens sur l'autre moitié (signalisation temporaire de proximité à prévoir) ;
- Remettre la chaussée en bon état après les travaux.

9.14.2 Pose des conduites

L'entreprise doit prendre les dispositions de réalisation spécifique aux différentes situations à titre d'exemple :

- L'entrepreneur est tenu de prendre connaissance de tous les réseaux et ouvrages existants (Eau potable, câbles électriques, lignes téléphoniques, fondations, etc.) et de les reporter sur plans avec toutes les cotations nécessaires ;
- L'entrepreneur est tenu de faire la reconnaissance de toutes les conduites et ouvrages annexes et de les reporter sur plans d'exécution avec toutes les cotations nécessaires.

et ce, en prenant en considération les contraintes d'ordre :

- organisationnel, qui imposeraient des problèmes de trafic et induiraient par la même des nuisances à des échelles plus ou moins importantes selon l'emplacement la densité et la fréquence de circulation.
- technique, imposées par le tracé, la nature de l'urbanisation et la topographie des sites.

9.15 Plan de Communication

Un plan de communication devra être élaboré prévoyant l'information du public sur le projet notamment : des informations sur le promoteur du projet, les panneaux d'excuses pour le dérangement, les panneaux avec plan du projet, des indications sur l'état d'avancement du projet, les noms des entreprises intervenantes etc.

Avec les populations les plus proches et les plus susceptibles de souffrir des nuisances, il y a lieu de passer à un mode de communication plus direct à travers le comité d'application du PGES :

- mettre en place un système de réception et de gestion des plaintes provenant de la population ;
- former un comité de vigilance et participer aux réunions avec la population afin de répondre aux questions des citoyens et rendre compte de l'évolution des travaux.

La consistance des formations des environnementalistes du mandataire des travaux est résumée dans le tableau ci-dessous :

Tableau 3 : Exemple de consistance des formations

Thème	Participants	Date	Durée	Intervenants	Lieu
Mesures d'atténuation et de compensation prévues par le PGES	Directeur de projet, Responsable environnement et chef de chantier	Avant le démarrage du chantier	½ journée	DREE – Assistance Technique (environnement)	A définir
Généralités sur la SST	Personnel du chantier	Quotidien	½ heure	Chef de chantier et responsable HSE	Chantier
Ports des EPI	Personnel du chantier	Quotidien	¼ heure	Chef de chantier et responsable HSE	Chantier

Manutention manuelle	Personnel du chantier	Au démarrage du chantier	2 heures	Chef de chantier et responsable HSE	Chantier
Tri et évacuation des déchets	Personnel du chantier	Au démarrage du chantier	2 heures	Responsable HSE	Chantier
Lutte contre toute pollution accidentelle et intervention en cas de déversement	Personnel du chantier	Au démarrage du chantier	2 heures	Responsable HSE	Chantier

9.16 Remise en état des lieux

Quoique cette opération soit usuellement prescrite dans le CCPT, le futur aménageur de l'autoroute devra s'assurer de la remise en état des alentours du site touché par le chantier aux conditions initiales. Ces opérations de réalisation doivent être programmées dès le stade de conception du projet et intégrées au planning général des travaux.

9.17 Programme de surveillance environnemental et social

Tableau 4 : Programme de surveillance en phase travaux

Activités	Mesures de surveillance	indicateur	Responsable
Installations du chantier	• S'assurer que l'entrepreneur désigne un spécialiste en environnement responsable de la surveillance environnementale du chantier pour toute la durée de travaux, en lien direct avec le responsable du chantier. • S'assurer que les horaires de travail sont respectés et ne nuisent pas aux activités de voisinage. • S'assurer de la localisation des installations de chantier ; des pistes de chantier et de la mise en place de balisage	• Disponibilité d'un responsable Environnement sur le chantier. • Nombre d'heures travaillées par jour	Entrepreneur/DREE
Connaissance des clauses environnementales par l'entrepreneur	• S'assurer de la disponibilité d'une copie du programme de surveillance et de suivi Environnemental sur le chantier • S'assurer de la réalisation d'un Plan d'Action Environnement (PAE) • Disponibilité d'une copie du PAE sur le chantier	Disponibilité du programme de surveillance et de suivi Environnemental et du PAE sur le chantier	Entrepreneur
Excavation, Terrassement et Drainage de surface	• S'assurer que les éventuels déblais sont transportés dans un site approuvé par l'Autorité compétente. • Si des monuments, ou objets d'arts d'antiquité sont découverts lors des travaux, veiller à l'arrêt des travaux et en saisir les autorités compétentes (loi22-80 relative à la conservation des monuments historiques). • S'assurer que le chantier soit clôturé.	• Élaboration d'un cahier d'enregistrement des opérations de transport des déblais. • Conditions de drainage. • Disponibilité d'une clôture de chantier.	Entrepreneur/DREE
Site propre à DREE	S'assurer que les dégâts faits aux propriétés et aux cultures soient limités au minimum	• Nombre de plaintes enregistrées par le voisinage • Nombre de requêtes régularisées	Entrepreneur/DREE/ en concertation avec les Communes et Caïdats concernés
Engins de chantier et circulation	• S'assurer que la vitesse permise sur les voies de circulation dans le site est respectée. • Vérifier que l'entretien des véhicules est réalisé dans un endroit spécifiquement identifié à cette fin et dans des conditions optimales.	• Existence de panneaux signalétiques de limitation de vitesse. • Existence d'un endroit dédié au nettoyage et à l'entretien des engins.	Entrepreneur/DREE

Activités	Mesures de surveillance	indicateur	Responsable
Prévention des déversements accidentels de contaminants	• S'assurer que tout réservoir de matières dangereuses soit placé dans une enceinte étanche. • S'assurer que toute manipulation de gasoil, d'huile ou d'autres produits contaminants, est réalisée dans un endroit unique du site. • Vérifier que le Plan d'intervention d'urgence en cas de fuite accidentelle élaboré par l'entrepreneur comprend toutes les dispositions permettant d'intervenir rapidement et efficacement. • S'assurer que l'entrepreneur dispose d'une trousse d'intervention permettant d'agir promptement au niveau de la source de la fuite et de contrôler son épanchement, comprenant notamment des matières absorbantes, pelles et fûts de stockage, vêtements de protection individuelle.	• Existence d'une enceinte étanche pour le stockage des matières dangereuses • Disponibilité d'un endroit unique pour la manipulation des contaminants • Disponibilité d'un plan d'intervention d'urgence et des moyens de sa mise en œuvre	Entrepreneur/DREE
Gestion des matières dangereuses et des déchets solides	• S'assurer que le site des travaux est exempt de tout débris et déchets. • S'assurer que l'entrepreneur procède régulièrement au nettoyage du site et transporte les débris et déchets dans un lieu autorisé. • Vérifier que l'entrepreneur réalise une ségrégation des déchets solides afin d'être en mesure de procéder au recyclage de certains matériaux ayant servi dans la construction.	• Présence de déchets éparpillés dans le site. • Présence des dispositifs de collecte • Pour chaque type de déchet (bennes, caissons...etc.)	Entrepreneur/DREE
Santé et sécurité	• S'assurer que la signalisation appropriée a été installée au niveau des voies d'accès du chantier. • S'assurer que l'entrepreneur a désigné un responsable HSE. • L'identification de toutes les personnes travaillant sur le chantier	• Existence de signalisations. • Disponibilité d'un responsable de la sécurité sur le site. • Disponibilité d'un registre de la main d'œuvre employée sur le chantier indiquant le N° de la Carte d'Identité Nationale	Entrepreneur/DREE

Activités	Mesures de surveillance	indicateur	Responsable
Gestion des eaux usées	• S'assurer que les eaux usées sont récupérées et traitées avant leur rejet de façon à retenir les solides en vue de satisfaire la réglementation en vigueur (eau des sanitaires et des toilettes, eaux utilisées pour le nettoyage, etc.). • S'assurer que les eaux souterraines ne soient pas polluées à cause d'infiltration des contaminants. • S'assurer de la rationalisation de l'eau pour réduire le déversement des eaux usées.	• Premier état Zéro à l'ouverture du site. • Composition physico-chimique et biologique des eaux souterraines (analyses trimestrielles). • Caractérisation physico-chimique des eaux usées prétraitées/rejetées (Analyses trimestrielles).	Entrepreneur/DREE en concertation avec l'ABH concernée et le Ministère de la Santé

Tableau 5 : Programme de surveillance en phase exploitation

Activités	Mesures de surveillance	indicateur	Responsable
Bruit engendré par l'exploitation de l'autoroute	- Effectuer une campagne acoustique en début des essais et ce, à proximité des habitations - Mesures sonores en cas de plainte de la part de riverains	- Mesures de bruit au niveau des habitations les plus proches (se trouvant à moins de 200 m de la voie) - Conformité des mesures avec les normes de l'OMS (contribution sonore de la ligne à 60 décibels maximum entre 6h et 22h, et à 55 décibels maximum entre 22h-6h)	DREE
Utilisation des phytosanitaires pour le désherbage de la végétation au niveau du TPC	- Utilisation rationnelle des produits phytosanitaires selon les saisons (Utilisation des meilleures techniques disponibles) - Eviter le traitement en période pluvieuse ou venteuse afin d'éviter le ruissellement ou la dispersion des produits phytosanitaires	Quantité des produits phytosanitaires utilisée par produit et par an	DREE
Risque d'instabilité des terrains	La maintenance de l'autoroute permet un suivi régulier de l'ensemble des paramètres techniques de la voie, en particulier sa géométrie. Ce suivi permet de repérer les mouvements de terrain anormaux au niveau des talus.	Géométrie de la voie	DREE
Sécurité	- Mise en place d'un système d'Alerte comprenant : - La détection à temps des accidents, - La surveillance contre toute intrusion humaine et/ou animale.	Nombre et natures des alertes enregistrées	DREE

9.18 Programme de surveillance des mesures d'atténuation

Le Programme est établi selon une stratégie de protection de l'environnement et de développement durable, et est intégré dans un Programme de surveillance et de suivi environnemental et social qui reprend l'ensemble des impacts identifiés ainsi que les mesures d'atténuation avec un ensemble d'indicateurs permettant au maître d'ouvrage de suivre la prise en compte des enjeux environnementaux et sociaux dans le développement du projet.

Le programme doit être effectif dès le début des travaux et être maintenu pendant toute la durée de la phase de construction, de façon à intégrer les correctifs nécessaires en cours de route. Dans le cadre du déroulement normal des activités de construction, un rapport mensuel de suivi environnemental est produit. Cependant, tout incident ou toute activités susceptibles d'entraîner des répercussions significatives sur le milieu doivent faire l'objet d'un rapport immédiat de façon à mettre en place, le plus rapidement possible, les mesures correctrices appropriées.

Différentes mesures ont été identifiées pour minimiser les impacts négatifs (mesures d'atténuation) et pour maximiser les impacts positifs (mesures de bonification). Ces mesures ont été intégrées au Programme de Surveillance et de Suivi Environnemental et Social. Elles sont présentées dans le tableau suivant.

La responsabilité institutionnelle identifie la personne ou l'administration en charge des mesures de mitigation préconisées. Durant la phase de conception / construction, les acteurs identifiés sont l'entreprise responsable des travaux pour l'action, ADM comme maître d'ouvrage délégué et la DREEO comme maître d'ouvrage pour le contrôle de l'action. Durant la phase d'exploitation / entretien, les acteurs identifiés sont la DREE et ADM.

Les coûts d'investissements, lors de la phase de conception / construction, sont compris dans le montant alloué aux travaux.

Tableau 6 : Programme de surveillance des mesures d'atténuation

Elément du milieu	Description de l'impact	Mesures d'atténuation	Indicateur	Moyen de vérification	Responsabilité	Coût
Morphologie et topographie	Modification/entrave des zones de dépôts et d'extraction	- Pour les sites de dépôt de matériaux de déblais, de matériaux de remblais et de matériaux de construction, on évitera le recours aux dépôts linéaires le long de la voirie existante et au niveau des secteurs à fort enjeux (terres agricoles, dépressions/dayas). - Pour les sites d'extraction des matériaux de construction, on évitera d'épuiser les matériaux d'une même zone en répondant l'extraction de manière homogène. - L'accès aux zones d'extraction se fera également de manière à ne pas modifier les berges des oueds. Les berges seront rétablies à la fin de l'exploitation ou avant une crue potentielle pendant les travaux.	Emplacement de la zone de dépôt Etat des sites d'extraction (lit et berges d'oued)	Contrôle visuel et CR du responsable HSE de l'entreprise	ADM/DREE & Entreprise des travaux	Aucun coût spécifique

Elément du milieu	Description de l'impact	Mesures d'atténuation	Indicateur	Moyen de vérification	Responsabilité	Coût
Hydrologie de surface	- Pollutions des eaux de surface ; - Modification des écoulements	- Assainissement provisoire du chantier (fossés de collecte des eaux) ; - Décantation des eaux de lavage du chantier dans des bassins provisoires équipés d'un système déshuileur Si les eaux devaient montrer une pollution due au lessivage des terres environnantes, les mesures particulières de confinement et de traitement particulier (ex. décantation...) seront mises en place. - Le ravitaillement en carburant des engins de chantier se fera à l'arrêt sur une aire étanche ; - L'entretien des engins sera réalisé sur une aire étanche avec un système de récupération des eaux et hydrocarbures ; - La vidange des engins sera effectuée par aspiration sur une aire étanche munie d'un déshuileur prévu à cet effet ;	- Opération de ravitaillement - Système d'assainissement - Opération de manipulation des contaminants - Dépôt du carburant - Provision en matières absorbantes - Endroit de manipulation du béton - Aire de lavage - Etat des traversées des oued	Contrôle visuel et CR du responsable HSE de l'entreprise	ADM/DREE & Entreprise des travaux	Kit monobloc : 6000 Dh/unité WC : 5000 Dh/unité Déshuileur : 30 000 Dh/unité Aménagement de la zone de maintenance : 500 000,00 Dhs

Elément du milieu	Description de l'impact	Mesures d'atténuation	Indicateur	Moyen de vérification	Responsabilité	Coût
		- Les huiles usées et les liquides hydrauliques seront récupérés et stockés dans des réservoirs étanches et évacués par un professionnel agréé. - Toute manipulation de carburant, d'huile, de béton, de bitume ou d'autres produits contaminants, devra être faite sous une surveillance constante, afin d'éviter tout déversement dans les eaux superficielles ; - Assurer l'étanchéité des zones de franchissements de cours d'eau ; - En cas de cours d'eau pérenne ou d'existence d'écoulement important lors de la réalisation des ouvrages de franchissement, favoriser le recours au préfabriqué ; - Interdire toute manipulation d'huile, de béton, de bitume ou de matière dangereuse aux alentours des zones de franchissement ;				

Elément du milieu	Description de l'impact	Mesures d'atténuation	Indicateur	Moyen de vérification	Responsabilité	Coût
		- Interdire le lavage des engins/camions/centrale à béton/bitume sur des terrasses non-étanches. - Introduire les mesures d'atténuation au niveau des études d'impact des carrières ; - Veiller à un dimensionnement correcte des ouvrages de franchissements (débit de dimensionnement)				
Hydrogéologie	- L'artificialisation des sols ; - Pollution des eaux souterraines	- Assainissement provisoire du chantier (fossés de collecte des eaux) ; - Décantation des eaux de lavage du chantier dans des bassins provisoires équipés d'un système déshuileur au cas où les eaux devaient montrer une pollution due au lessivage des terres environnantes, les mesures particulières de confinement et de traitement particulier (ex. décantation...) seront mises en place.	- Opération de ravitaillement - Système d'assainissement - Opération de manipulation des contaminants - Dépôt du carburant - Provision en matières absorbantes	Contrôle visuel et CR du responsable HSE de l'entreprise	ADM/DREE & Entreprise des travaux	Aménagement de la zone de maintenance : 500 000,00 Dhs Déshuileur : 30 000 Dh/unité

Elément du milieu	Description de l'impact	Mesures d'atténuation	Indicateur	Moyen de vérification	Responsabilité	Coût
		- Le ravitaillement en carburant des engins de chantier se fera à l'arrêt sur une aire étanche ; - L'entretien des engins sera réalisé sur une aire étanche avec un système de récupération des eaux et hydrocarbures ; - La vidange des engins sera effectuée par aspiration sur une aire étanche munie d'un déshuileur prévue à cet effet ; - Les huiles usées et les liquides hydrauliques seront récupérés et stockés dans des réservoirs étanches et évacués par un professionnel agréé.	- Endroit de manipulation du béton - Aire de lavage			
Ambiance sonore	Elévation du niveau sonore	- L'utilisation des engins aux normes en matière de bruit ; - Des équipements anti bruit pour les ouvriers lorsque nécessaire ; - L'éloignement des sources sonores des habitations dans la mesure du possible. Une distance minimale de 500 m sera imposée pour	Niveau sonore Horaire des travaux Etat des équipements	Mesure du niveau sonore CR du responsable HSE de l'entreprise	ADM/DREE & Entreprise des travaux	EPI : 1500 DH/personne

Elément du milieu	Description de l'impact	Mesures d'atténuation	Indicateur	Moyen de vérification	Responsabilité	Coût
		l'installation des stations de concassage et/ou bétonnières				
Qualité de l'air	- Les émissions des gaz d'échappement des engins ; - Les émissions de poussière provenant des mouvements des véhicules ; - Les émissions de composés organiques volatiles (COV) ; - Les émissions des odeurs ; - L'utilisation du bitume	- Les camions en provenance des carrières devront être bâchés ; - Les engins et équipements devront être entretenus et bien réglés afin de limiter les émissions de gaz d'échappement, de même que leur vitesse devra être limitée ; - Un contrôle des émissions de poussières par arrosage régulier devra être mis en œuvre dans les zones sensibles ; - Pratiquer un arrosage régulier sur les parcelles pouvant générer des poussières, les zones de terrassement du chantier par temps sec, ainsi que les pistes de circulation des engins et camions ; - Limiter les émissions de poussière provenant de la circulation du matériel, de la	Emplacement du matériel poussiéreux Volume transporté par les camions Vitesse des camions Couverture des camions Etat des camions Envol des poussières sur place ; Couleur de la végétation avoisinante PM 10	Mesure du niveau sonore CR du responsable HSE de l'entreprise	ADM/DREE & Entreprise des travaux	Panneau de signalisation : 500 Dh/unité

Elément du milieu	Description de l'impact	Mesures d'atténuation	Indicateur	Moyen de vérification	Responsabilité	Coût
		machinerie et des camions au moyen par exemple de bâches ou d'eau douce qui seront utilisés comme abat-poussière. En cas d'utilisation d'un autre type d'abat-poussière, une approbation du MO sera nécessaire. • Avoir recours à des brises vent pour réduire la dispersion des poussières ; • Limiter pour toute la durée des travaux la vitesse des véhicules à 40 km/h ; • Les véhicules de chantier respecteront les normes d'émission en matière de rejets atmosphériques polluants ; • Optimiser les transferts entre les bulldozers et les bennes de camions ; • Procéder à un contrôle systématique de tous les engins à moteur Diesel ;	Présence de fumée de combustion Rapport d'analyse Température du bitume			

Elément du milieu	Description de l'impact	Mesures d'atténuation	Indicateur	Moyen de vérification	Responsabilité	Coût
		- Maintenir les engins et la machinerie en bon état de fonctionnement ; - Vérifier l'état des moteurs dans le cas d'une location d'engins. - Contrôle de la température du bitume lors de sa manipulation				
Santé et sécurité	- Activités de travaux ; - Accidents de travail ; - Manipulation des outils de constructions	- Tout le personnel doit être équipé de tous les équipements nécessaires aux conditions de travail où il sera affecté (masque anti-poussière, gants...). - Une visite médicale périodique des employés sera assurée par les entreprises pour le suivi de l'état de santé des travailleurs. Les entreprises sont tenues à mettre en place une unité de sécurité incendie. - L'ensemble des terrains réservés aux activités du chantier seront interdites au	Port des EPI Rapports médicaux Respect des règles	CR du responsable HSE de l'entreprise	ADM/DREE & Entreprise des travaux	Balisage par panneau : 400 Dh/ml

Elément du milieu	Description de l'impact	Mesures d'atténuation	Indicateur	Moyen de vérification	Responsabilité	Coût
		public avec balisage et clôture adéquats.				
Archéologie	Activités de construction	Dans le cas où il y a une découverte des objets de valeur archéologique lors des travaux et conformément à la réglementation en vigueur sur le patrimoine archéologique, toute découverte à caractère archéologique qui surviendrait durant les travaux devra faire l'objet d'une déclaration immédiate auprès du Service Régional de l'Archéologie.	Procédure de découverte fortuite	CR du responsable HSE de l'entreprise	ADM/DREE & Entreprise des travaux	Aucun coût spécifique
Milieu humain	Production des déchets	Les chantiers comprenant les bases de vie, centrales à béton, plates-formes de ravitaillement des engins, plates-formes de maintenance, etc. devront impérativement être installés à des distances adéquates en fonction de	- Installation de chantier ; - Quantité de déchets évacués ; - Traces d'huiles dans les	- Plan d'installation de chantier ; - Bordereau de suivi des déchets ; - Vérification visuelle ;	ADM/DREE & Entreprise des travaux	Collecte des déchets ménagers et assimilés : 500 Dh/tonne ; Collecte des déchets spécifiques : 2500 Dh/tonne

Elément du milieu	Description de l'impact	Mesures d'atténuation	Indicateur	Moyen de vérification	Responsabilité	Coût
		la vulnérabilité du milieu situé à proximité. En général, en adoptant toutes les mesures citées dans la présente EIES, une distance comprise entre 300m et 500m semble être adéquate ; • Les déchets plastiques ne doivent pas être incinérés pour éviter l'émission de fumée nocive. • Toute forme de déversement d'hydrocarbures, d'huiles usagées et de déchets non traités est strictement interdite ; • Nettoyage du chantier et des abords enfin des travaux pour éliminer les	zones de travaux ; • Etat de la zone de maintenance ; • Contrat de gestion des déchets			Aménagement de la zone de maintenance : 500 000,00 Dhs Bennes : 2500 Dh/benne

Elément du milieu	Description de l'impact	Mesures d'atténuation	Indicateur	Moyen de vérification	Responsabilité	Coût
		déchets et dépôts de tout en nature susceptibles d'être entraînés dans le sous-sol ou dans les nappes. - Les entreprises chargées des travaux doivent délivrer à DREEO au début des travaux un Plan d'Action Environnement (PAE) qui intégrera un schéma d'élimination des déchets qui doit : - identifier la totalité des déchets susceptibles d'être produits par l'ensemble des travaux,				

Elément du milieu	Description de l'impact	Mesures d'atténuation	Indicateur	Moyen de vérification	Responsabilité	Coût
		installations et activités ; ○ indiquer précisément les dispositifs de collecte, le conditionnement des déchets et surtout les filières d'élimination des déchets qui seront mises en place. • Les huiles usagées sont récupérées dans les fûts, puis stockés dans des bacs de rétention. Avant l'expédition des huiles				

Elément du milieu	Description de l'impact	Mesures d'atténuation	Indicateur	Moyen de vérification	Responsabilité	Coût
		usagées hors du site, elles devront être conditionnées dans des fûts étanches. Les fiches de suivi sont à indiquer dans chaque rapport de suivi mensuel ; • Mise en place des bennes, des cuves et des containers étanches pour la collecte et la catégorisation des déchets : • Les déchets ménagers doivent être évacués périodiquement vers un lieu autorisé en Concertation avec les services compétents des communes concernées ; • Les déchets recyclables doivent être collectés pour				

Elément du milieu	Description de l'impact	Mesures d'atténuation	Indicateur	Moyen de vérification	Responsabilité	Coût
		être repris par les ramasseurs de ferrailles, cartons et plastique. - Les déchets dangereux doivent être collectés dans des cuves étanches en dehors des sites à risque. Ils devront ensuite être récupérés par des entreprises spécialisées qui en assureront le transfert, le traitement et l'élimination. - Les déchets inertes doivent être utilisés au maximum pour satisfaire la demande en remblai. - L'excédent et les matériaux inutilisables doivent être mis en dépôt définitif en concertation				

Elément du milieu	Description de l'impact	Mesures d'atténuation	Indicateur	Moyen de vérification	Responsabilité	Coût
		avec les services compétents des communes concernées ; • L'évacuation des déchets devra être réalisé à une fréquence adéquate à la capacité de stockage temporaire de l'entreprise. L'équipe chargée du suivi E&S définira cette fréquence en fonction des constats relevés sur chantier. Cette fréquence peut varier en fonction de l'avancement des travaux. • L'évacuation des déchets devra être confié à une entreprise agréée selon le type de déchets. L'entreprise devra présenter des Bordereau				

Elément du milieu	Description de l'impact	Mesures d'atténuation	Indicateur	Moyen de vérification	Responsabilité	Coût
		de Suivi des Déchets garantissant soit le traitement desdits déchets, soit leur évacuation dans des lieux autorisés.				
Milieu Humain	Production des eaux usées	➤ Pour les eaux usées domestiques : Mettre en place des fosses septiques ou une STEP monobloc afin de garantir un fonctionnement épuratoire satisfaisant avant rejet en milieu naturel. Ces ouvrages seront nettoyés périodiquement par des prestataires spécialisés et les résidus solides de décantation seront évacués par camion pour stabilisation et une mise en décharge en	Réseau des eaux usées	Plans du réseau de collecte des eaux usées	ADM/DREE & Entreprise des travaux	Kit monobloc : 6000 Dh/unité WC : 5000 Dh/unité Déshuileur : 30 000 Dh/unité

Elément du milieu	Description de l'impact	Mesures d'atténuation	Indicateur	Moyen de vérification	Responsabilité	Coût
		concertation avec les services de la commune concernée. - Mise en place de WC type «chimique» à entretien périodique. ➤ Eaux usées issus du lavage des engins - Créer une zone étanche dédiée au lavage des engins dans les bases chantier à proximité du parc matériel et éloigné de toutes eaux superficielles et/ou zones d'accumulation des eaux (dépressions), - Mettre en place un dispositif de traitement primaire (décanteur et déshuileur) permettant de recueillir les eaux de lavage ; - Evacuation des eaux usées séparées vers une				

Elément du milieu	Description de l'impact	Mesures d'atténuation	Indicateur	Moyen de vérification	Responsabilité	Coût
		fosse septique vidangeable ; • Evacuation des résidus du décanteur vers un endroit autorisée par les autorités compétentes ; • Récupération des résidus souillés par des matières dangereuses par des entreprises spécialisées qui en assureront le conditionnement, le transfert, le traitement et l'élimination				

10 Suivi environnemental et social

Afin de s'assurer du respect des exigences liées aux autorisations gouvernementales et d'évaluer les effets environnementaux des activités d'exploitations, le présent PGES a prévu de suivre les paramètres de qualité d'un certain nombre de composantes du milieu, mais également des composantes du projet en soit.

10.1 Nuisances sonores

Durant la phase d'exploitation de l'autoroute, la nuisance sonore représente un impact résiduel inévitable. Des mesures acoustiques seront effectuées aux normes marocaines selon la réglementation en vigueur.

10.2 Maintenance de l'infrastructure

Lors de l'exploitation de l'autoroute, DREE s'assurera :

- du maintien en bon état de l'infrastructure autoroutière en effectuant des contrôles périodiques ;
- d'agir le plus rapidement possible en cas d'accident ;
- de prévoir un Plan d'Intervention en cas d'accident de TMD ;
- de signaler et d'agir rapidement en cas de maintenance de la chaussée ;
- de prévoir les déviations nécessaires en cas d'accident ou d'occurrence de TMD

10.3 Suivi de la qualité des eaux

DREE, en collaboration avec l'Agence du Bassin Hydraulique (ABH), contribuera au suivi de la qualité des ressources en eaux de surface et des eaux souterraines conformément à la loi sur l'eau et ses textes d'application, notamment, le Décret n° 2-04-553 relatif au déversement, écoulement et rejet direct ou indirect dans les eaux superficielles et/ou souterraines particulièrement dans le choix des points de prélèvement, le programme de suivi, etc. ;

Un protocole de suivi régulier de la qualité des eaux à proximité du site, comportera les mesures des paramètres suivants : la DCO, la DBO5, les NTK et NGL, le débit, la température, le pH, l'Oxygène Dissout, les matières décantables ainsi que la teneur en coliformes fécaux.

Par ailleurs, le suivi de la qualité des ressources en eau sera effectué à proximité de tout déversement accidentel moyennant un/des piézomètre(s) en collaboration avec l'ABH.

10.4 Suivi de la qualité de l'air

En premier lieu, il est bien évidemment d'avoir un état de référence qui se basera sur une campagne de mesures de la qualité de l'air en bordure du tracé de l'infrastructure autoroutière actuel lors de l'état initial.

Les polluants mesurés correspondent à des traceurs des émissions liées au trafic routier en phase d'exploitation et de chantier, à savoir :

- le dioxyde d'azote (NO2),

- le dioxyde de soufre (SO₂),
- les particules fines PM 2,5 et P10.

Le trafic routier et les conditions météorologiques (direction, vitesse du vent et température extérieure) seront également mesurés durant la même période, sous les mêmes conditions et au niveau des mêmes points de mesure.

Afin de suivre l'impact du chantier sur la qualité de l'air, des mesures de la qualité de l'air seront réalisées de façon trimestrielle en des points identiques à ceux de l'état de référence. Les résultats seront analysés au regard des comptages de trafic, de l'activité du chantier, et des conditions météorologiques au moment des mesures.

Le suivi en phase exploitation se fera par l'établissement de mesures de la qualité de l'air qui seront réalisées deux fois par an en des points identiques à ceux de l'état de référence. Et ce, un an après la mise en service. Les paramètres mesurés seront les mêmes que lors de l'état de référence, afin de pouvoir être comparés. Les résultats seront analysés au regard des comptages de trafic et des conditions météorologiques au moment des mesures.

11 Mise en œuvre du PGES

La DREE est la principale responsable de l'application du PGES en phase construction et exploitation, et doit également intégrer les dispositions de ce Plan dans ses procédures opérationnelles afin de s'assurer que :

- Les fonctions et attributions quant à la mise en œuvre du PGES et des mesures à caractère environnemental, social, sanitaire et sécuritaire soient clairement définies dans le cadre de la structure contractuelle des prestataires ;
- Le personnel connaisse les procédures environnementales, sociales, sanitaires et sécuritaires ;
- Des procédures de communication et d'actions correctives soient établies, pour permettre une réaction appropriée en cas d'un incident environnemental, social, sanitaire ou relatif à la sécurité ; et que,
- Des audits et examens périodiques soient menés pour la bonne mise en œuvre du PGES.

11.1 Plan d'action de sécurité routière

11.1.1 Diagnostique de la sécurité routière

11.1.1.1 Evaluation des risques

Les risques liés à la circulation et à la sécurité routière peuvent survenir dans les projets de transport impliquant la construction, la modernisation ou la modification de routes. Comme le projet qui génère ou déplace la circulation, il va influencer les vitesses de déplacement, les modes de déplacement, la composition du trafic et les schémas de circulation. Ainsi il faut évaluer les éventuels nouveaux risques ou ceux modifiés pour la sécurité routière.

Il existe deux catégories de risques aux accidents de la route :

- Il y a les risques dont une intervention de l'administration routière permet d'en réduire les causes :
 - Qualité de la route
 - Qualité des véhicules qui circulent
 - Compétence des conducteurs
 - Manque de visibilité
 - Vitesse des véhicules
 - État du conducteur
- Il y a les risques imprévisibles qui sont liés à des aspects difficilement maîtrisables :
 - Présence ou comportement d'animaux sauvages
 - Présence ou comportement d'animaux domestiques
 - Intempéries soudaines et diverses

- Pluie diluvienne de fréquence non gérée par la conception de la route. Exemple : pluie centennale
- Éboulement
- Autre risque naturel

11.1.1.2 Les exposés aux risques liés à la circulation et à la sécurité routière

Trois groupes sont exposés aux risques liés à la circulation et à la sécurité routière :

- **Les travailleurs du projet** sont les individus et les groupes engagés dans la phase de mise en œuvre du projet tels que les travailleurs directs, les travailleurs sous contrat, les travailleurs apportant des fournitures et des matériaux sur le chantier
- **Les communautés affectées** sont les individus et les groupes directement exposés à la construction du projet.
- **Les usagers de l'autoroute** sont le public utilisant l'autoroute du projet pendant les phases de construction ou d'exploitation.

11.1.2 Plan d'action

Tableau 7 : Plan d'action de sécurité routière

Actions à mettre en œuvre	Bonnes pratiques et mesures de prévention	Indicateurs de résultats potentiels	Responsable
Préparation du projet			
Promotion d'un Agenda de sécurité routière			
Sensibiliser les agents d'implémentation, d'exécution du projet, et tout autre acteur clé, de manière régulière, tout au long de la phase de préparation du projet, sur l'importance de la mise en place de la sécurité routière, non seulement au niveau du projet, mais aussi au niveau des mécanismes qui seront implémentés.	Tenir des discussions avec tous les acteurs clés pour surligner les situations de sécurité routière existantes dans le pays, et toutes autres opportunités de développement, sur le projet et au niveau d'un secteur plus large.	-réalisation des ateliers de sensibilisation	ADM/DREE
Conduire un engagement des parties prenantes avec les ONGs et tout autre acteur qui pourrait être susceptible d'être influencé par le projet ou l'agenda de sécurité routière.	Identifier les opportunités de développement, sur le projet et au niveau du secteur.	-réalisation des ateliers de sensibilisation	ADM/DREE
Etude de sécurité routière			
Entreprendre une étude pour mieux comprendre les implications résultantes d'une nouvelle infrastructure routière ou d'une modification envisagée au niveau du projet, et éléments de conception clés à adresser durant la conception du projet. Ceci devrait être préparé plutôt durant la préparation de projet pour en définir les besoins nécessaires.	- Comprendre le fonctionnement de l'infrastructure routière proposée, et confirmer sa consistance avec les éléments de conception ; - Identifier les opportunités, si elles existent, de modification des routes pour minimiser les impacts négatifs sur les communautés locales ; - Identifier les opportunités, si elles existent, pour atténuer le risque sur le trafic et la sécurité routière par 'un décalage' ou un	- Rapport décrivant les principales zones pour les étudier durant la phase conception ; - Résultat absolu des mètres de sécurité routière (nombre de morts/km) ; - Outils métriques de sélection et d'évaluation de la sécurité routière pour mieux comprendre les changements	ADM/DREE, consultants

Actions à mettre en œuvre	Bonnes pratiques et mesures de prévention	Indicateurs de résultats potentiels	Responsable
	contrôle des voyages	relatifs au niveau du risque de fatalité pour chaque groupe d'utilisateur de la route (Projets type A) ;	
Entreprendre une étude du projet de la route afin d'identifier les contraintes liées à la sécurité routière qui doivent être adressées au niveau du projet.	Utiliser le l'Etude du Programme Internationale des routes ou des approches similaires pour étudier les zones à risques et toutes opportunités de développement.	- Une notation de la sécurité routière avant et après le projet.	ADM
Documents environnementaux et sociaux			
Assurer que le plan de sécurité routière est considéré au niveau du développement du plan d'engagement environnemental et social	Confirmer que le PGES contient un degré approprié à l'engagement pour adresser les risques susceptibles de sécurité routière.	- N/A	- DREE/ADM
Le Plan de Gestion Environnemental et Sociale (PGES) doit assurer que : - Le projet maintient les aspects de sécurité et de l'éthique liées à la collecte des données ; - L'engagement des parties prenantes met en évidence l'intérêt de la sécurité routière; L'étude sociale du projet doit inclure les études des principaux risques routiers du trafic, et des situations sociales.	- Confirmer que les implications de la sécurité routière sont adressées en tant que partie de l'EIES, et surtout durant les consultations publiques ; - Inclure au niveau du PGES les mesures d'atténuation qui sont basées sur les besoins techniques, les études sociales et les consultations ; - Mettre à jour le PGES si le projet risque de changer.	- N/A	- DREE/ADM
Phase d'implémentation			
Opportunités de renforcement des capacités de sécurité routière			

Actions à mettre en œuvre	Bonnes pratiques et mesures de prévention	Indicateurs de résultats potentiels	Responsable
Assurer que les équipes du projet ont la capacité de prendre en considération les besoins pour établir une sécurité routière efficace.	- Avoir un spécialiste de sécurité routière au niveau de l'équipe de projet	- N/A	ADM
Fournir de l'assistance technique pour l'amélioration des résultats de la sécurité routière tels que : - La maintenance des dispositifs de sécurité ; - La connaissance et la capacité des institutions locales ; - L'environnement légal ; - Stratégies nationales environnementales et un plan d'action sécuritaire.	- Fournir de l'assistance technique nécessaire pour le développement de capacités ;	- Varie selon les activités techniques	ADM
Conception sécuritaire			
La conception du projet doit prendre en considération les procédures de gestion de vitesses par une bonne conception de la route, et en imposant des mesures qui limitent les vitesses à des seuils sécuritaires. Les seuils de vitesses doivent maintenir la sécurité malgré les changements du volume de trafic anticipés. Les seuils de vitesses doivent être accompagnés par un système routier sécurisé et par une signalisation appropriée.	- Adopter des interventions de gestion des vitesses qui ont pour objectif le contrôle des vitesses des véhicules ; - Identifier les méthodes de contrôle de vitesses pour les véhicules roulants, par des particularités routières permettant de gérer les vitesses tels que : dos d'âne allongés, coussins berlinois, chicanes, passage sur plate-forme surélevée, ronds-points) - La signalisation doit être marquante et visible.	- Nombre de dispositifs limitateurs de vitesses installés ; - Seuils de vitesse de collision sécuritaire ; - Pourcentage de conformité des véhicules avec les limites de vitesses dans des sites de détection.	DREE/ADM

Actions à mettre en œuvre	Bonnes pratiques et mesures de prévention	Indicateurs de résultats potentiels	Responsable
La conception des projets doit minimiser les risques des dangers aux abords des routes	- Aménager des zones visibles pour minimiser les dangers ; - Mettre en place des colonnes lumineuses et une signalisation appropriée ; - Installer des infrastructures sécuritaires tels que les glissières sécuritaires, glissières centrales, etc. ; - S'assurer que toutes les sorties des virages et des ponts sont dotés d'atténuateurs pour absorber les impacts.	- Notation de sécurité ; - Audit de conformité de sécurité ; - Fonctionnalités sécuritaires installées ; - Les accidents de collision.	ADM
La conception du projet doit protéger les utilisateurs vulnérables (piétons, cyclistes, motocyclistes)	- La conception doit inclure des points de passage des piétons, et des seuils de vitesses sécuritaires pour les piétons ; - Prendre en considération les utilisateurs vulnérables, pour qui les risques sont élevés ; - Pour les passages à niveau, la conception doit prendre en considération les avertissements, les séparations physiques, les barrières, etc. - Les arrêts de bus nécessitent des passerelles, des luminaires, et des abris dédiés aux bus.	- Nombre de protections utilisées pour les personnes vulnérables	DREE / ADM

Actions à mettre en œuvre	Bonnes pratiques et mesures de prévention	Indicateurs de résultats potentiels	Responsable
La conception des intersections doit être sécuritaire au maximum possible, en assurant une bonne visibilité, et minimisant les risques de collisions.	- Adopter des conceptions appropriées aux intersections : ronds-points préférés pour les carrefours et des intersections en Y, les passages échelonnés en T pour les carrefours ruraux, avec une signalisation adéquate ; - Utilisation de plateformes surélevée pour les intersections pour limiter leurs vitesses ; - S'assurer que toute conception prend en considération les besoins des utilisateurs vulnérables ou dans une situation d'handicap	- Pourcentage des projets à intersections adoptant des ronds-points et des passages en T.	DREE/ADM
Utilisation de matériaux adéquats	- S'assurer que les chaussées minimisent la perte du contrôle des risques de collisions.	- Actions correctives pour améliorer la résistance des chaussées.	DREE/ADM
Approvisionnement – Travaux de Génie civil			
Les appels d'offre doivent mettre l'accent sur la sécurité routière telle qu'elle est reflétée au niveau des documents environnementaux et sociaux	- Les équipes de travaux doivent confirmer, au niveau des appels d'offres, une préalable connaissance de : ○ L'implémentation des audits de sécurité routière et des études de sécurité ; ○ Les recommandations au niveau de la conception ; ○ Les approches de gestion des vitesses ; ○ Les approches de conception des intersections ;	N/A	ADM/DREE

Actions à mettre en œuvre	Bonnes pratiques et mesures de prévention	Indicateurs de résultats potentiels	Responsable
	La protection des utilisateurs vulnérables		
Avoir des véhicules des entreprises (de transport routier) munis des outils de sécurité appropriés tels que les feux clignotants, des signaux d'indication, les rétroviseurs, etc.	- Les véhicules de transport routiers doivent être surveillés pour assurer le respect des restrictions de vitesses et ne pas suivre que les routes convenables ; - Le contrat doit contenir des pénalités claires en cas du non-respect des règles de sécurité	N/A	DREE/ADM
Approvisionnement – Nouveaux véhicules			
Les spécifications techniques pour les camions approvisionnés pour le projet doivent être en bon état. Une bonne maintenance de ces véhicules doit être assurée	Conduire des inspections et entretiens réguliers	Le respect des véhicules lourds et des transports publics des standards et règles de sécurité	DREE/ADM
Construction			
L'entreprise des travaux doit préparer un plan de gestion de trafic (PGT)	- Le PGT doit définir les routes allouées, les seuils limites de vitesses, la gestion des trafics temporaires dans les zones de travaux ; - Le PGT va être examiné par un ingénieur superviseur pour confirmer le respect des bonnes pratiques, et des standards nationaux, et de l'EIES du projet, et toutes autres conditions au contrat du projet. - Le PGT doit être actualisé selon les remarques du superviseur.	Les conséquences des collisions (morts et blessés)	Entreprise des travaux

Actions à mettre en œuvre	Bonnes pratiques et mesures de prévention	Indicateurs de résultats potentiels	Responsable
La nécessité d'avoir des séparations entre les zones de travail et les zones de passage des utilisateurs des routes et des piétons.	L'implémentation de structures temporaires sécuritaires (accès temporaire, pont de piéton, passage piétons, éclairages suffisants, etc) ;	- Les résultats des collisions et accidents	- Entreprise des travaux
Autres			
Conduire un audit indépendant après la phase de construction sur la sécurité de l'ouverture des accès, pour vérifier que la route répond aux spécifications et recommandations de sécurité, et ne présente des risques inconnus.	- Toute route nouvelle ou modifiée ne doit pas être ouverte à la circulation avant un audit environnemental sur l'ouverture des routes à la circulation, qui devrait être mené par un auditeur qualifié, en identifiant les problèmes de sécurité ; - Le MO ne doit pas avoir un certificat avant la fin de l'implémentation des recommandations.	L'audit complet avec l'ensemble des recommandations avant l'ouverture des routes au trafic.	DREE/ADM
S'assurer que les fonctionnalités de sécurité sont toujours entretenues et mises en service.	- Un programme de maintenance régulier qui maintient la propreté des panneaux, et remplace les barrières et panneaux endommagés, etc.	Le programme de maintenance financé et implémenté	ADM
- Contrôler les vitesses pour qu'elles soient appropriées aux conditions routières ; - Réduire les intersections du trafic circulant et les feux rouges ; - Réduire la conduite en état d'ivresse.	- Améliorer les régulations de contrôle ; - Fournir les équipements de mesure de vitesses et les formations de la police ; - Fournir les équipements et les formations pour contrôler les états d'ivresse.	- Des améliorations pour respecter les seuils limites de vitesses ; - Réduction du nombre d'accidents au niveau des intersections à risque élevé.	ADM/DREE/Gendarmerie Royale
Contrôler les camions en surcharge. Et contrôler les véhicules à passagers pour ne pas dépasser la capacité recommandée.	- Support pour le contrôle ; - Approvisionnement d'équipement pour la charge à l'essieu.	- Le pourcentage des camions en surcharge.	ADM/DREE/ Gendarmerie Royale

11.2 Plan de Mobilisation des Partie Prenantes

Le PMPP est un outil de gestion du dialogue permanent entre le projet et ses parties prenantes et vise à assurer au projet, durant tout son cycle de vie, des liens de collaboration et de bon voisinage, tant en interne qu'avec les communautés qu'il affecte et un engagement actif des autres parties qu'il concerne à un titre ou un autre.

11.2.1 Identification des parties prenantes

11.2.1.1 Groupe des parties prenantes

Les parties prenantes sont groupées sur la base de leurs intérêts communs et de leurs caractéristiques. À cet égard, des « groupes de parties prenantes » sont identifiés afin d'aider à structurer les activités d'engagement. Les principaux groupes de parties prenantes identifiés ainsi que leurs principales caractéristiques sont décrits ci-après :

Groupe de PP	Caractéristiques
Population	Ce groupe comprend la population concernée par la mise en œuvre du projet.
Parlementaires et élus locaux	Ce groupe est constitué des autorités municipales et régionales.
Ministères du gouvernement	Ce groupe est constitué des différents ministères concernés par les projets.
Agences et services du Gouvernement	Ce groupe est constitué des différentes agences et services du gouvernement
Secteur privé	Ce groupe est notamment constitué des entreprises, prestataires et fournisseurs locaux et des entrepreneurs potentiels ainsi que des associations professionnelles d'agriculteurs ou industriels et les groupements d'intérêt économique (GIE) qui sont des groupements de personnes physiques (au moins deux) ou morales ayant des activités économiques communes.
Société civile	Ce groupe est notamment constitué des ONG (internationales, régionales, locales), des groupes de la société civile (associations de solidarité), etc.
Média	Ce groupe comprend les radios communautaires, régionales et nationales, la presse écrite, les chaînes télés et la presse en ligne (sites d'informations et réseaux sociaux).
Acteurs de projet régionaux	Ce groupe comporte les acteurs des projets régionaux.
Bailleurs de fond	Ce groupe comporte les bailleurs de fonds.

La liste est non exhaustive. D'autres groupes pourront être rajoutés au besoin, sur la base des spécificités et de l'évolution des projets ainsi que des consultations tenues.

Tous ces groupes peuvent être assemblés dans quatre grandes catégories, à savoir :

- Parties prenantes affectées
- Parties prenantes intéressées
- Parties prenantes vulnérables
- Parties prenantes bénéficiaires

11.2.1.2 Parties affectées

A. Les personnes bénéficiant des activités d'amélioration de la connectivité autoroutière

Les personnes bénéficiant des activités d'amélioration de la connectivité autoroutière (en matière de coût, de sécurité, etc.) incluent notamment les opérateurs économiques (commerçants, industriels, importateurs, exportateurs) de la région, les prestataires de service de transport routier de marchandises (par camion), les prestataires de services de transport routier de personnes (par taxis, modes de transport mixte, etc.), les autres usagers de la route (automobilistes, etc.).

B. Les personnes bénéficiaires des activités de développement du secteur privé

Les personnes bénéficiant des activités d'amélioration de développement du secteur privé incluent les dirigeants et employés des entreprises soutenues par le projet, celles bénéficiant d'un meilleur climat des affaires au niveau régional du fait d'actions du projet et celles bénéficiant de ressources formées de manière adéquate à la suite d'activités du projet.

C. Les personnes affectées par la perte de terres, de biens ou d'accès à des ressources

Les personnes dont les biens ou les moyens d'existence sont susceptibles d'être affectés par les acquisitions de terrains (« Personnes Affectées par le Projet » ou « PAP ») relèvent de processus distincts selon leur régime d'occupation (voir matrice des droits par catégorie d'impact du Cadre de Réinstallation - CR). En conformité avec la classification de cette matrice, les principales catégories de Personnes Affectées par le Projet sont les suivantes¹ :

- Les propriétaires de terres immatriculées ou non immatriculées affectées par le projet ;
- Les propriétaires de bien (structures) sur l'emprise de l'autoroute ;
- Les propriétaires d'arbres (notamment les oliviers) affectés par le projet ; et
- Les propriétaires de cultures annuelles affectées par le projet.
- Propriétaires de structures (commerçants, éleveurs, agriculteurs, etc.) ;
- Utilisateurs de structures (commerçants, éleveurs, agriculteurs, locataires, etc.).
- Eleveurs/bergers/ouvriers agricoles, etc.

D. Les personnes affectées par les activités du projet

¹ A noter que ces personnes sont également susceptibles d'être affectées par les impacts environnementaux et sociaux du Projet et donc relèvent en sus de la catégorie suivante traitée à la section concernée

En dehors des impacts de l'acquisition de terrains pour le projet traités dans la section concernée ci-dessus, les impacts environnementaux et sociaux potentiellement négatifs du Projet concernent diverses composantes (air, eaux, environnement social et économique, etc...) et affectent principalement les riverains des infrastructures sur lesquelles s'effectueront les travaux du projet ainsi que les transporteurs routiers, et les usagers fréquents de la route. Les impacts potentiellement négatifs du projet en phase de construction (par exemple restrictions ou perturbations temporaires de circulation durant les travaux, nuisances telles que poussière et bruit liées à la construction, non satisfaction des demandes d'emploi de main d'œuvre locale pour les travaux). Un autre impact potentiel négatif en phase de construction peut être lié à l'afflux de main-d'œuvre. Certains de ces impacts incluent des interactions indésirables avec les communautés locales.

Dans sa manifestation la plus grave, cela peut inclure des violences faites aux femmes et aux filles, y inclut le harcèlement ou l'abus. Toute personne concernée par les impacts du projet devrait être consultée sur les risques, les moyens de les prévenir et de les traiter dans le cadre du Projet².

11.2.1.3 Parties intéressées par le projet

A. Services de l'Etat intéressés

Le projet, en tant que projet dont l'intervention vise l'amélioration de la connectivité autoroutière et le développement du secteur privé de la région du Nord-Est, concerne essentiellement les services de l'Etat suivants :

➤ **Pour les aspects techniques**

- Le Ministère de l'Équipement et de l'Eau (MEE) qui est chargé de coordonner les actions du Gouvernement du Maroc en matière de développement et de gestion du réseau routier classé et qui s'appuiera, entre autres sur la Direction Générale des Routes (DREE) et les Directions Régionales et Provinciales de Equipement et de l'Eau (DREE et DREE) concernées pour la mise en œuvre des activités routières du projet ;
- Le Ministère du Transport et de la Logistique (MTL) qui est chargé de coordonner les actions du Gouvernement du Maroc en matière de développement et de gestion du transport interurbain et qui s'appuiera, entre autres sur la Direction de la Direction de la Stratégie, des Programmes et de la Coordination des Transports (DSPCT) pour la mise en œuvre des études de transport ;
- Le ministère de l'Intérieur, à travers le CRI de l'Oriental, qui assurent la mise en œuvre des activités de développement du secteur privé ;

➤ **Pour les aspects de coordination**

- Le Ministère de l'Équipement et de l'Eau (MEE) à travers la DREE en tant qu'EGP devra encadrer les autres acteurs du projet en fonction de leur rôle et à cet égard s'assurer à ce que la

² A cet effet, les Procédures de Gestion de la Main d'œuvre (PGMO) préparée pour le projet contient des codes de conduite pour les entreprises, les gestionnaires et les travailleurs qui tiennent compte de ces aspects. Les mêmes PGMO mettent en place une procédure spécifique pour recevoir et pour traiter les plaintes liées à la Violence Basée sur le Genre

communication avec les différentes parties prenantes se réalise dans les délais et dans la forme appropriée pour s'assurer que le projet rencontre les exigences en la matière ;

- Le Ministère de l'Intérieur (notamment la Direction des Collectivités Territoriales - DGCT), qui assure la supervision et l'accompagnement des régions, provinces et communes, notamment en contrôlant sur le plan administratif leurs budgets et leurs investissements ainsi que la coordination au niveau territoriale des services de l'Etat.

➤ **Pour les aspects environnementaux**

- Le Ministère de la Transition Energétique et du Développement Durable, à travers le Département du Développement Durable, assurera conformément à ses missions le contrôle administratif de la mise en œuvre des politiques nationales dans le domaine de l'environnement et du développement durable.
- L'autorité locale (gouverneurs et caïds) sont impliqués dans l'enquête publique
- Le Comité National des Evaluations d'Impacts est impliquée dans l'examen de l'EIES
- Le Centre Régional d'Investissement, assurant le secrétariat de la commission régionale des études d'impact, délivre les permis environnementaux.

➤ **Pour les aspects liés à l'acquisition des terres**

- Le Secrétariat Général du Gouvernement dont relève aussi une partie de la procédure d'expropriation
- Le ministère de l'Intérieur (à travers les Gouverneurs, les Chefs de Cercles, etc.) qui interviennent dans la diffusion des actes de la procédure, dans l'enquête administrative, dans les activités d'information et de consultation avec les personnes affectées et qui assurent la présidence de la Commission administrative d'évaluation.
- Commission administrative d'évaluation, créée au sein de chaque province et qui assure l'évaluation des pertes et des indemnités.
- Les autorités locales : Les chioukhs et mokadamines participent aux enquêtes parcellaires et à ce titre jouent un rôle important dans l'interaction entre le projet et les personnes affectées lors de l'enquête administrative

B. Organisations associatives et professionnelles des bénéficiaires du projet

Les bénéficiaires potentiels des diverses activités du projet, les usagers de l'autoroute d'un côté et les propriétaires et employés du secteur privé de la région, sont des populations qui connaissent plusieurs types d'organisations de base.

L'organisation professionnelle la plus représentative concernant le secteur privé est la Confédération Générale des Entreprises du Maroc (CGEM), qui dispose de sections régionales, notamment pour l'Oriental à Oujda. La CGEM compte des fédérations sectorielles représentant chaque secteur économique.

Plusieurs autres associations de jeunes telle que l'association un jeune-un espoir, club espace de développement économique, forum de développement et formation sont potentiellement des associations de bénéficiaires du projet avec qui le projet devra engager.

Les organisations syndicales les plus présentes en matière de représentation des employés du secteur privé sont l'Union Générale des Travailleurs du Maroc (UGTM), l'Union Marocaine du Travail (UMT) et la Confédération Démocratique du Travail (CDT). Concernant les usagers de l'autoroute, les transporteurs de personnes ou de marchandises sont représentés dans la Fédération du Transport et de la Logistique (FTL) de la CGEM.

Les branches transport des syndicats susmentionnés sont les présents en matière de représentation des employés des transporteurs. Les usagers de l'autoroute non professionnels sont peu représentés en matière associative, hormis sur le volet de la sécurité routière qui est relativement actif.

C. Autres organisations de la société civile

➤ **Défense de l'environnement et sauvegarde des ressources naturelles.**

Il existe une quarantaine d'Organisations Non Gouvernementales (ONG) marocaines de défense de l'environnement et de sauvegarde des ressources naturelles (au total sur tout le territoire) qui agissent en général de manière pragmatique en coopération avec les services de l'Etat, le plus souvent dans une perspective constructive et d'éducation du public et des enfants aux grands enjeux environnementaux.

➤ **Défense des droits humains**

Un certain nombre d'ONG de défense des droits humains sont actives au Maroc telles que l'Organisation Marocaine des Droits de l'Homme (OMDH) et l'Association Marocaine des Droits Humains (AMDH). Dans le cas où des ONG manifestaient un intérêt pour le projet, le projet se rapprocherait d'elles pour établir un dialogue.

➤ **ONGs qui œuvrent dans le domaine de la protection des femmes et de lutte contre toutes les formes de violence :**

Plusieurs associations de protection et d'assistance aux femmes ont été inventoriées dans la zone (Association Amana pour femme & enfant et solidarité sociale (AAFESS), Association femme pour le développement et la solidarité, Association el Manal pour l'animation féminine, Association solidarité familiale à al Hoceima, Association féminine pour le développement social, Association horizon pour la Femme et l'Enfant, Association Rif pour le développement, Forum des Femmes El Hoceima).

D. Entreprises

Plusieurs entreprises seront appelées à intervenir dans le projet à chacune des phases de son cycle. Les entreprises de travaux seront un des intervenants les plus présents lors de la construction. Cette dernière effectuera des activités à différentes périodes qui peuvent générer des risques les différents types. Cette dernière se doit de communiquer de manière proactive sur les risques que ces activités peuvent engendrer. À titre d'exemple, si une section d'autoroute se doit d'être déviée temporairement elle est la mieux placée pour communiquer directement et rapidement sur cette activité aux différentes parties prenantes. Les entreprises de travaux disposent au Maroc d'organisations représentatives, dont Fédération Nationale de Bâtiments et des Travaux Publics (FNBTP), affiliée à la CGEM. Concernant les consultants ou bureaux d'études qui travailleront à la mise en œuvre du projet, ils se doivent de communiquer de façon claire et précise les

tenants et aboutissants du projet lors de leurs interventions auprès des différentes parties prenantes. Dans certains cas, ces communications se doivent d'être très structurées telles que les communications qui doivent être réalisées pour les consultations. Dans d'autres cas, ces communications peuvent être plus informelles, mais dans tous les cas ils se doivent d'être encadrés par le maître d'ouvrage et documentés. Il est à noter que les consultants ou les bureaux d'études de travaux disposent au Maroc d'organisations représentatives, dont la Fédération Marocaine du Conseil et de l'Ingénierie (FMCI).

E. Médias et réseaux sociaux

Les principaux journaux quotidiens arabophones ou francophones au Maroc incluent Alakhar, Assabah, Al Massae, Le Matin et L'Economiste. Les principaux sites de presse électroniques arabophones et/ou francophones au Maroc incluent Hespress, Medias24 et Le 360. De nombreuses chaînes locales d'information existent sur Youtube. Les principales chaînes télévisées (bilingues) au Maroc sont 2M, Al Aoula et Medi1TV. Les principales radios (bilingues pour la plupart) au Maroc sont Medi1, Hit Radio, MFM, Med Radio et Al Idaa Al Watania. Les principaux réseaux sociaux qui seront utilisés sont Facebook et LinkedIn. Le projet veillera à maintenir une relation avec ces entités. Lors de la mise en œuvre, ces médias seront identifiés plus précisément par rapport à leur pertinence vis-à-vis du projet et seront associés aux actions de communication du projet.

F. Les groupes vulnérables ou susceptibles de connaître des difficultés d'accès à l'information

Les personnes vulnérables ou marginalisées et susceptibles de ce fait de connaître certaines difficultés dans l'accès à l'information doivent être identifiées et des actions spécifiques d'interaction et d'engagement doivent être conçues pour assurer leur inclusion dans le processus.

Les groupes vulnérables sont ceux qui risquent d'être plus affectés par la perte de activités économiques, perte de parties de leurs terres, ou pourraient ne pas tirer bénéfice du processus d'indemnisation et de réinstallation à égalité avec les autres.

Ils peuvent comprendre, à titre indicatif les catégories suivantes :

- Les femmes chefs de ménage ;
- Les femmes berbérophones, analphabètes en français et arabe ;
- Les personnes analphabètes ;
- Les migrants ;
- Les personnes au chômage que ça soit les personnes sans formation ou les jeunes diplômés au chômage
- Les personnes sans soutien financier et social dont les personnes âgées et atteintes de maladies chroniques ;
- Les personnes handicapées et à mobilité réduite ;
- Les ménages dont le chef ou un membre à un handicap physique ou mental important ;
- Les personnes malades, particulièrement les personnes atteintes de maladies graves ou incurables telles que VIH/SIDA, tuberculose, cancers, etc ;
- Les ménages pauvres dont le chef est une femme,
- Les ménages dont le chef est sans ressources ou quasiment sans ressources ;

- Les enfants orphelins ou vivants sans parent adulte avec eux.

Tableau 8 : Les besoins des parties prenantes

Parties Prenantes	Groupe de parties prenantes	Caractéristiques clés	Besoins linguistiques d'accès à l'information	Moyens de notification privilégiés	Besoins spécifiques
Habitants de la Zone d'Influence du Projet (ZIP)/visiteurs de la Région	Bénéficiaires du projet et habitants des villes/villages situés à proximité des infrastructures du projet	Le programme va bénéficier toute la population de la zone. La population locale se caractérise par un taux relativement élevé d'analphabétisation ;	Animation orale des réunions en langues locales et traduction orale et support des documents de sensibilisation et communication	Réunions de proximité	• Tenir compte de l'occupation et de la propriété traditionnelles ; • Indemniser les personnes affectées ; • Sensibiliser et informer les populations sur le Mécanisme de Gestion des Plaintes ; • Appui à l'entrepreneuriat des femmes et des jeunes ; • Installation d'un nombre suffisant de passage supérieur de façon à ne pas obstruer le passage entre

Parties Prenantes	Groupe de parties prenantes	Caractéristiques clés	Besoins linguistiques d'accès à l'information	Moyens de notification privilégiés	Besoins spécifiques
					les deux côtés de l'autoroute
	Groupes sociaux vulnérables	Ce sont particulièrement les femmes berbérophones, personnes âgées, personnes vivant avec un handicap, survivantes potentielles de VBG, EAS, HS, VCE, les orphelins, les filles mères, les personnes sans statuts foncier, rapatriés, jeunes, réfugiés, etc.	Utilisation des langues locales lors des réunions ou des différentes communications	Réunion de proximité, avis dans les institutions religieuses et les marchés locaux,	Tenir compte de leur propriété et les indemniser en cas d'affectation par le projet ; Leur accorder une importance particulière lors des réunions afin qu'ils ne soient pas marginalisés ; Les consulter à part afin qu'ils soient en mesure de parler librement (pour les femmes ceci comprendra la facilitation faite par une femme) ;

Parties Prenantes	Groupe de parties prenantes	Caractéristiques clés	Besoins linguistiques d'accès à l'information	Moyens de notification privilégiés	Besoins spécifiques
					Convenir de dates et lieux qui les conviennent ;
Employés des entreprises, bureaux en charge des travaux et de programmes	Employés des entreprises, bureaux en charge des travaux et de programmes travaillant localement	RAS	Ils doivent avoir au moins un facilitateur pouvant communiquer en berbère	Notes d'information, communiqués officiels envoyés par la poste/courriel	Un intérêt particulier au recrutement du personnel local en cas d'existence de compétence requise ; Une équité dans le recrutement ; Une prise en compte de leurs droits par les employeurs ;
Instances de gouvernance et de gestion du projet	Comité de pilotage et unité de Coordination du Projet	Ce sont des cadres dont certains travaillent au niveau du central (Rabat) et d'autres font la navette entre les différents sites du projet, en plus d'autres mobilisés au niveau de la zone du projet	Ils doivent avoir une maîtrise des langues locales et une bonne connaissance des habitudes et coutumes des populations de la zone du projet. Ils doivent aussi avoir une bonne expérience et être outillés en termes d'outils de communication	Notes d'information, notes de services, communiqués officiels, etc.	RAS

Parties Prenantes	Groupe de parties prenantes	Caractéristiques clés	Besoins linguistiques d'accès à l'information	Moyens de notification privilégiés	Besoins spécifiques
Entités gouvernementales et non gouvernementales au niveau national et régional, sociétés civiles, élus régionaux, locaux et ONG locaux, Leaders religieux, et Chefs Traditionnels	Différents départements ministériels	Ils sont chargés de la gestion et du fonctionnement de secteurs différents, mais qui se croisent et qui ensemble concourent à la réalisation de la politique nationale en termes de développement socioéconomique et environnemental du Maroc.	Ils doivent avoir une maîtrise de l'arabe et du français. La maîtrise des langues locales constituera un atout supplémentaire	Notes de service, Communiqués officiels (pour les ONG, par poste/courriel) ; PV de réunions, rapports d'activités	RAS
	Services administratifs (Provinces, Communes, Arrondissements) et techniques régionaux	Ils sont en charge des territoires des Provinces. Ils assurent la fonction administrative et coordonnent l'action des différents départements techniques au plan régional, départemental et local.	Utilisation de l'arabe, des langues locales et du français	Note de service Communiqué officiel ; PV de rencontre Rapport d'activités	RAS
	Conseils régionaux, Communes, autres élus régionaux	Ils assurent les fonctions dévolues par l'Etat dans le cadre de la décentralisation	Utilisation de l'arabe, des langues locales et du français	PV de rencontre Rapport d'activités	Au niveau régional, départemental et local, il est recommandé l'institution des rencontres périodiques

Parties Prenantes	Groupe de parties prenantes	Caractéristiques clés	Besoins linguistiques d'accès à l'information	Moyens de notification privilégiés	Besoins spécifiques
					impliquant toutes les parties prenantes.
	ONG/associations et organisations socioprofessionnelles nationales, régionales et locales	Elles assurent les missions de sensibilisation, d'animation et d'information des populations locales et mettent en œuvre certains programmes.	Les représentants de ces structures non gouvernementales ont généralement la capacité de communiquer en arabe, français et berbère	Réunion de proximité, Notes de service, Communiqués officiels ; PV de réunions, rapports d'activités	Appui aux projets présentés

Tableau 9 : Cartographie des parties prenantes

N	Enjeux	Parties prenantes	Catégorie	Rôle	Niveau d'intérêt	Niveau d'influence
1	Mise en œuvre duprojet Engagement des parties prenantes	Ministère de l'équipement et de l'eau (MEE) ; La direction générale des routes (DREE) ; Directions régionales et provinciales de l'équipement et de l'eau (DREE)	Bénéficiaire	La DREE est en charge de la mise en œuvre duprojet. Le Ministère de l'Équipement et de l'Eau (MEE) qui est chargé de coordonner les actions du Gouvernement du Maroc en matière de développement et de gestion du réseau routier classé et qui s'appuiera, entre autres sur la Direction Générale des Routes (DREE) et les Directions Régionales et Provinciales de Equipement et de l'Eau (DREE et DREE) concernées pour la mise en œuvre des activités routières du projet	Elevé	Elevé

N	Enjeux	Parties prenantes	Catégorie	Rôle	Niveau d'intérêt	Niveau d'influence
2	Mise en œuvre du projet Engagement des parties prenantes	Le Ministère du Transport et de la Logistique (MTL) ; Direction de la Stratégie, des Programmes et de la Coordination des Transports (DSPCT)	Intéressé	Le Ministère du Transport et de la Logistique (MTL) qui est chargé de coordonner les actions du Gouvernement du Maroc en matière de développement et de gestion du transport interurbain et qui s'appuiera, entre autres sur la Direction de la Stratégie, des Programmes et de la Coordination des Transports (DSPCT) pour la mise en œuvre des études de transport	Elevé	Elevé
3	Mise en œuvre du projet Engagement des parties prenantes	Ministère de l'Intérieur (MI) ; CRI de l'Oriental ;	Intéressé	Le Ministère de l'Intérieur, à travers le CRI de l'Oriental, qui assurera la mise en œuvre des activités de développement du secteur privé (composante 2)	Elevé	Elevé
4	Mise en œuvre du projet conformément aux exigences de la Banque Africaine de Développement ; Engagement des parties prenantes	Banque Africaine de Développement	Intéressé	La Banque Africaine de Développement est le bailleur des fonds qui finance le projet.	Elevé	Elevé

N	Enjeux	Parties prenantes	Catégorie	Rôle	Niveau d'intérêt	Niveau d'influence
6	Autorisations environnementales	L'Observatoire National de l'Environnement (ONEM), Le Comité National des Etudes d'Impact (CNEI), Commission Régionale Unifiée de l'Investissement (CRUI), Le Conseil National de l'Environnement (CNE)	Intéressé	L'Observatoire National de l'Environnement (ONEM) et Observatoires Régionaux de l'Environnement et du Développement Durable (OREED) chargé de collecter auprès des institutions nationales et organismes spécialisés, les données et les indicateurs liés à l'environnement et au développement durable et de les publier ; Le Comité National des Etudes d'Impact (CNEI) et Commission Régionale Unifiée de l'Investissement (CRUI), structures en charge de l'évaluation de l'impact environnemental des projets proposés visant à mesurer les impacts ou apprécier la conformité environnementale du projet ; Le Conseil National de l'Environnement (CNE), instance de concertation, de coordination et de proposition dans le domaine environnemental	Elevé	Elevé
7	Aménagement du territoire	Haut-commissariat au plan	Intéressé		Elevé	Elevé

N	Enjeux	Parties prenantes	Catégorie	Rôle	Niveau d'intérêt	Niveau d'influence
8	Aménagement du territoire	Agence urbaine Oujda	Intéressé	Les agences urbaines, sous la tutelle du ministère chargé de l'urbanisme et sous le contrôle financier de l'état, sont responsables de mener des études stratégiques de planification urbaine, réaliser des études et des projets d'aménagement pour le compte de l'État et assister techniquement les collectivités locales.	Elevé	Elevé
9	Perturbation de la Biodiversité et des services écosystémiques	Agence du bassin hydraulique de Moulouya	Intéressé	Contribuer à la préparation, au suivi et évaluation des plans locaux et régionaux de développement économique et social.	Elevé	Elevé
10	Perturbation de la Biodiversité et des services écosystémiques	Département des Eaux et Forêts du ministère de l'Agriculture, de la Pêche maritime, du développement rural et des Eaux et Forêts.	Intéressé	La protection des amodiations de chasse et l'utilisation durable des écosystèmes terrestres et des ressources forestiers dans la zone du projet	Elevé	Elevé
11	Perturbation de la Biodiversité et des services écosystémiques	Département de développement durable du ministère de la transition énergétique et du développement durable	Intéressé	La protection du site Ramsar, des SIBEs et des espèces protégées situés dans la zone du projet	Elevé	Elevé
12	Perturbation de la Biodiversité et des services écosystémiques	ONGs	Intéressé	Respect du milieu naturel en évitant toute pollution affectant l'air, le sol, les ressources hydriques et les écosystèmes	Elevé	Elevé

N	Enjeux	Parties prenantes	Catégorie	Rôle	Niveau d'intérêt	Niveau d'influence
13	Perturbation des activités économiques & du cadre de vie	Direction de l'Agriculture du ministère de l'Agriculture, de la Pêche maritime, du développement rural et des Eaux et Forêts.	Intéressé	La direction de l'Agriculture est chargée d'élaborer et de mettre en œuvre la politique du gouvernement dans le domaine agricole	Bas	Bas
14	Perturbation des activités économiques & du cadre de vie	Ministère de la Construction, du Logement, de l'Assainissement et de l'Urbanisme (MCLAU)	Intéressé	Le MCLAU interviendra dans la gestion de la compensation des bâtis qui seront détruits et dans une éventuelle réinstallation des personnes et biens présents dans l'emprise du projet.	Bas	Bas
15	Milieu Socio-économique	Ministère de la jeunesse, de la culture et de la communication	Intéressé	Le ministère prépare et met en œuvre la politique du gouvernement dans tous les domaines de la communication et veille à la promotion et à l'organisation des professions liées au secteur de la communication.	Bas	Bas
16	Milieu Socio-économique	Direction de promotion de l'économie sociale et solidaire du Ministère du tourisme, de l'artisanat et de l'économie sociale et solidaire	Intéressé		Bas	Bas
17	Genre et inclusion sociale	Direction de la femme sous le ministère de la Solidarité de la Femme de la Famille et de Développement Social	Intéressé		Elevé	Moyen

N	Enjeux	Parties prenantes	Catégorie	Rôle	Niveau d'intérêt	Niveau d'influence
18	Patrimoine culturel et archéologique	Institut National des Sciences de l'Archéologie et du Patrimoine (INSAP)	Intéressé	Le ministère en charge du patrimoine culturel est concerné par les cas de découverte fortuite qui peuvent intervenir dans le cadre des nouveaux projets. De plus, le ministère sera consulté pour l'identification de tous les éléments patrimoniaux, lieux de culte et sites historiques afin d'éviter d'affecter ces derniers.	Bas	Moyen
19	Société civile	Provinces, Communes, Arrondissements	Intéressé	Ils sont en charge des territoires des Provinces et de leurs dénombremments. Ils assurent la fonction administrative et coordonnent l'action des différents départements techniques au plan régional, départemental et local.	Moyen	Elevé

N	Enjeux	Parties prenantes	Catégorie	Rôle	Niveau d'intérêt	Niveau d'influence
20	Associations de femmes	Association amana pour femme & enfant et solidarite sociale (AAFESS) ; Association femme pour le développement et la solidarité ;; Association el Manal pour l'animation féminine ; Association féminine pour le développement social ; Association horizon pour la Femme et l'Enfant ;	Intéressé	Assurer les missions de sensibilisation, d'animation et d'information des populations locales et mettent en œuvre certains programmes.	Moyen	Elevé

11.2.2 Stratégie de communication et de mobilisation des parties prenantes

11.2.2.1 Communication et diffusion des informations

Le MEE (à travers la DREE) et les autres agences d'exécution, rendront publique les informations sur le projet pour permettre aux parties prenantes de comprendre les risques et les effets potentiels de celui-ci. Le MEE et les autres agences d'exécution donneront accès aux parties prenantes aux messages clés :

- L'objet, la nature et l'envergure du projet ;
- La durée des activités du projet ;
- Les impacts environnementaux et sociaux potentiels du projet sur les communautés locales, et les mesures proposées pour les atténuer ; y compris les risques d'électrocution
- Le processus envisagé pour mobiliser les parties prenantes ;
- La gestion des attentes et des craintes des parties prenantes, notamment vis-à-vis des emplois et des conditions de circulation routière ;
- Les dates et lieux des réunions de consultation publiques envisagées, ainsi que le processus qui sera adopté pour les notifications et les comptes rendus de ces réunions ; et
- Le processus et les voies d'enregistrement et de gestion des plaintes.

11.2.2.2 Plan global de mobilisation des parties prenantes

Le tableau suivant présente un plan global de mobilisation des parties prenantes pour les différentes phases du Projet. Ce plan devra être adapté pour chaque composante du projet en indiquant les responsabilités et le calendrier indicatif.

Tableau 10 : Plan global de mobilisation des parties prenantes

Stade du Projet	Liste des informations à communiquer	Méthodes proposées	Calendrier, Lieu et Dates	Parties Prenantes ciblées	Responsabilités
Partage des rapports des études	EIES – PGES - PAT	Réunions, Présentations, Courriers officiels ; Emails ; Téléphone ; Communiqués ; Sur les sites WEB, réseaux sociaux.	Avant le démarrage effectif des activités du projet ;	Agences et Directions des provinces ; Points focaux ; Gouvernement et Organisation interprofessionnelles, population, autorités locales.	Unité de Gestion du Projet ; Agences et Directions de la province
Préparation des consultations, des formations	Objectifs et résultats attendus du Projet ;	Courriers officiels ; Emails ; Téléphone ; Communiqués ; Sur les sites WEB.	Avant le démarrage des consultations ou des formations ;	Agences et Directions des provinces ; Points focaux ; Gouvernement et Organisation interprofessionnelles	Unité de Gestion du Projet ; Agences et Directions de la province
Réception, partage et approbation des études et des plans de renforcement des capacités	Etudes ; Stratégies ; Textes législatifs réglementaires ; Mesures incitatives ; Programme d'appui, etc.	Courriers officiels ; Emails ; Téléphone ; Communiqués ; Sur les sites WEB.	Après la réception des divers livrables en drafts ;	Agences et Directions des provinces ; Points focaux ; Gouvernement et Organisation interprofessionnelle s	Unité de Gestion du Projet ; Agences et Directions de la province

Stade du Projet	Liste des informations à communiquer	Méthodes proposées	Calendrier, Lieu et Dates	Parties Prenantes ciblées	Responsabilités
Vulgarisation et dissémination des résultats de l'assistance technique au développement territorial et du secteur privé	Etudes ; Textes législatifs ; réglementaires ; Mesures incitatives ; Programme d'appui et de renforcement de compétences, mécanismes de recherche d'emplois, procédures d'amélioration du climat des affaires, réformes, etc.	Courriers officiels ; Emails ; Téléphone ; Communiqués ; Sur les sites WEB et les comptes Facebook et Twitter ; Dépliants ; Flyers ; Radios et télévisions nationales.	Après la validation des divers livrables. Les documents finaux sont au besoin résumés et diffusés ;	Agences et Directions des provinces ; Points focaux ; Gouvernement ; Organisations interprofessionnelles ; Médias ; Producteurs, Transporteurs, Importateurs et exportateurs ; Chambre de commerce ; Groupes vulnérables ou marginalisés.	Unité de Gestion du Projet ; Agences et Directions de la province
Mise en œuvre des activités de soutien et réformes prévues par le projet	Contenus des textes législatifs ; réglementaires ; Mesures incitatives ; Programme de réformes ; Mesures d'assistances aux groupes vulnérables, etc.	Courriers officiels ; Emails ; Téléphone ; Communiqués ; Sur les sites WEB et les comptes Facebook et Twitter ; Dépliants ; Flyers ; Radios et télévisions nationales.	Après la validation des divers livrables. Les documents finaux sont au besoin résumés et diffusés ;	Agences et Directions des provinces ; Points focaux ; Gouvernement ; Organisations interprofessionnelles ; Médias ; Producteurs, Transporteurs, Importateurs et exportateurs ; Chambre de commerce ; Groupes vulnérables ou marginalisés.	Unité de Gestion du Projet ; Agences et Directions de la province

Stade du Projet	Liste des informations à communiquer	Méthodes proposées	Calendrier, Lieu et Dates	Parties Prenantes ciblées	Responsabilités
Phase de préparation de Construction	Appel d'offres pour le recrutement des entreprises et résultats de la sélection des entreprises Note d'information sur les activités de construction y compris les dates clés (activités et calendrier des travaux)	Site DREE, site de l'UGP, site de la BAD, comptes Facebook, YouTube et Twitter, Radios et télévisions nationales et locales, Presse électronique	Avant et tout au long de la phase de construction	Agences et Directions des provinces ; Points focaux ; Gouvernement ; Organisations interprofessionnelles ; entreprises, Médias ; Groupes vulnérables ou marginalisés.	Unité de Gestion du Projet ; Agences et Directions de la province, Entreprises.
Gestion des plaintes	Mécanismes de gestion des plaintes, contacts et registre des plaintes	Site DREE, site de l'UGP, réseaux sociaux, affichage en langues locales à l'échelle provinciale.	Tout au long du projet	Agences et Directions des provinces ; Points focaux ; Gouvernement, ONG, population, autorités locales.	UGP, agences d'exécution
Suivi	Indicateurs de résultats ; Programme et acteurs de suivi ; Dissémination des résultats du suivi.	Courriers officiels ; Emails ; Téléphone ; Communiqués ; Sur les sites WEB et les comptes Facebook et Twitter ; Radios et télévisions nationales.	Tous les semestres après le démarrage des activités	Agences et Directions des provinces ; Points focaux ; Gouvernement ; Organisations interprofessionnelles ; Médias ; Producteurs, Transporteurs.	Unité de Gestion du Projet ; Agences et Directions de la province

11.3 Procédure de gestion de la main d'œuvre

11.3.1 Personnel responsable et rôles

Le responsable des passations de marché de l'UGP sera chargé du recrutement de toutes les parties qui engageront ou emploieront des travailleurs, entre autres des ONG et partenaires facilitateurs et opérateurs de proximité.

Les entreprises spécialisées en mise en place d'infrastructures, équipements et mise en place de plateformes et d'applications numériques ainsi que les partenaires facilitateurs (ONG, Organisations associatives, etc...) seront chargés du recrutement de leurs travailleurs selon les besoins des cahiers de charges, des TdR et des spécifications techniques, bien que les finances soient gérées par l'UGP.

Le suivi de la mise en œuvre du PGM, y compris les conditions de travail, en matière de santé, hygiène et de sécurité, la mise en conformité au code de conduite à faire approuver et signer par les travailleurs, sera assigné au chargé des aspects sociaux, en même temps chargé de la mobilisation des parties prenantes et de la communication.

Selon la loi 27-03, toute embauche de personnel de sécurité, par les personnes physiques ou morales, doit, au préalable, faire l'objet d'une déclaration auprès de l'autorité compétente, avec indication de l'affectation. Nul ne peut être embauché pour être employé à l'une des activités d'agents de sécurité, s'il a fait l'objet d'une condamnation à une peine correctionnelle ou à une peine criminelle, pour des motifs incompatibles avec l'exercice des activités prévues par la présente loi, notamment s'il a commis des actes contraires à l'honneur, à la probité ou aux bonnes mœurs ou de nature à porter atteinte à la sécurité des personnes ou des biens, à la sécurité publique ou à la sûreté de l'Etat. L'affectation à un emploi doit être conforme à la qualification professionnelle réglementairement déterminée en relation avec la nature de l'emploi. L'entrée en vigueur du contrat de travail est subordonnée à la réception, par l'employeur, de l'avis de l'autorité compétente qui s'assure que les dispositions qui précèdent sont respectées.

Le mécanisme de gestion des plaintes des travailleurs sera mis en place, géré et suivi par l'UGP par le biais du chargé des aspects sociaux en collaboration avec les responsables des ressources humaines des entreprises spécialisées, des partenaires facilitateurs.

Les travailleurs seront formés sur les conditions de travail (santé, hygiène et sécurité), les aspects VBG par ce chargé des aspects sociaux après avoir bénéficié de formations spécifiques y afférents.

Le tableau ci-après montre à quelles fonctions et/ou personnes correspondent certaines responsabilités clés dans le cadre du projet.

Tableau 11: Personnel responsable du projet de réalisation de l'autoroute reliant Guercif-Nador

Fonctions et/ou personnes	Responsabilités
Coordonnateur de l'UGP	Mettre en œuvre des programmes éducation sur les plans technique, financier et administratif en étroite collaboration avec l'ensemble des acteurs, notamment le comité de suivi technique du projet, les responsables des directions techniques concernées par l'intervention

Fonctions et/ou personnes	Responsabilités
	du projet, l'appui technique, et les différents experts contractuels du projet ; Coordonner toutes les activités des programmes au plan national.
Spécialiste Environnemental	Fournir l'assistance technique nécessaire à l'Unité de Coordination du Projet (UCP) pour que celle-ci, en tant que bénéficiaire de ressources financières allouées par la Banque africaine de Développement dans le cadre du projet de construction de l'autoroute reliant Guercif à Nador, traite de façon satisfaisante les aspects environnementaux de ce projet, de renforcement des capacités des agences d'exécution et du plan de transfert des compétences. Coordonner les différentes activités dans son domaine en relation avec les autres spécialistes de l'UCP ; Veiller à l'application des mesures environnementales et le suivi des mesures d'atténuation proposées
Spécialiste en Sauvegardes sociales et Genre	Appuyer la mise en œuvre et suivi du plan d'action VBG EAS/HS ; Coordonner la gestion des risques sociaux du projet ; Assurer la coordination de la gestion des plaintes d'AES/HS
Auditeur Interne	S'assurer que les fonctions administratives, financières et techniques du projet respectent les dispositions du manuel d'exécution, des procédures administratives et financières y compris celles liées au contrat basé sur les performances, aussi bien au niveau de l'UCP, des Unités Régionales d'Appui Technique que des entités bénéficiaires ou partenaires ; Détecter d'éventuels risques dans le fonctionnement du projet et anticiper toutes mesures permettant d'atteindre ces objectifs avec efficacité et efficience ; Apporter des propositions d'améliorations continue à l'UCP pour assurer une bonne gouvernance du projet ; Coordonner les activités des Contrôleurs régionaux en vue de garantir la maîtrise des opérations et des risques au niveau des régions.
Spécialiste en gestion financière	Garantir la visibilité financière du projet Recruter et superviser le travail des Auditeurs du projet
Spécialiste en Passation des Marchés	Assurer l'élaboration, l'exécution et la mise à jour du plan de passation des marchés du projet

Fonctions et/ou personnes	Responsabilités
	Définir clairement les exigences et les attentes par rapport aux EAS/HS dans les documents de passation de marché, y compris l'exigence d'un code de conduite (CdC) qui traite du EAS/HS
Spécialiste en Suivi-Evaluation	Définir le système de Suivi Evaluation du projet et des agences d'exécution impliquées Contribuer à mettre en place un mécanisme de collecte de données permettant de suivre l'impact du projet et assurer la réussite du projet ;
Comptable	Participer à la mise en place des outils de gestion administrative, financière et comptable, et assister dans la gestion comptable du projet ; Participer à la préparation et à l'élaboration des programmes et budgets de l'UCP ; Assister dans la production régulière des rapports financiers intermédiaires non audités (RAFINA) ou les rapports de suivi financier (RSF) suivant les standards de la BAD ;
Admirateur du projet	Assurer la gestion administrative et la logistique du projet, incluant la gestion des chauffeurs, du personnel de soutien et du matériel et équipements du projet
Entrepreneur	• Exécuter les travaux • Former les travailleurs • Recruter et gérer les sous-traitants et des travailleurs du projet • Assurer la gestion des plaintes en lien à la mise en œuvre des contrats • Respecter et mettre en œuvre les plans de gestion environnementale et sociale

11.3.2 Politique et procédures

Cette section décrit les principales politiques et procédures à suivre pendant la phase de mise en œuvre du projet ainsi que les principes de recrutement de travailleurs ; accidents de travail, les maladies professionnelles, la prévention en matière de violences basées sur le genre et la violence contre les enfants.

Le projet de réalisation de l'autoroute reliant Guercif à Nador sur un linéaire d'environ 105 Km appliquera les politiques et procédures suivantes pour adresser les principaux risques liés au travail.

11.3.2.1 Santé et sécurité au travail

Conformément aux dispositions pertinentes du Code National de Travail, et des directives de la Banque africaine de développement en matière de santé et de sécurité au travail, du Plan de Gestion Environnementale et Sociale du projet de réalisation de l'autoroute reliant Guercif à Nador et les documents d'approvisionnement standards de la Banque africaine de développement, le contractant doit gérer tous les chantiers de façon à protéger correctement les travailleurs et la communauté contre les risques éventuels pour la SST. Les éléments relatifs au SST devront inclure, entre autres,

- L'identification des risques potentiels pour les travailleurs ;
- La mise en place de mesures de prévention et de protection ;
- La formation des travailleurs et la tenue des dossiers de formation ;
- La documentation et la déclaration des incidents au travail et des accidents ; la préparation aux situations d'urgence ;
- Et les mesures à prendre pour prévenir les accidents du travail.

11.3.2.2 Travail des mineurs

L'âge minimum d'admissibilité des travailleurs du projet, pour tout type de travail (y compris les travaux de construction), est fixé à 18 ans. Afin d'empêcher la main d'œuvre des mineurs, tous les contrats doivent comporter des dispositions contractuelles afin de respecter les exigences d'âge minimum, y compris des pénalités pour non-conformité. L'entrepreneur est tenu d'enregistrer tous les travailleurs sous contrat avec une vérification de leur âge.

11.3.2.3 Fatalité et incidents graves

En cas de mort professionnelle ou de blessure grave, l'UCP doit rendre compte à la Banque africaine de développement dès qu'elle a eu connaissance de tels incidents et informer les autorités conformément aux normes nationales. Les actions correctives doivent être mises en œuvre en réponse aux incidents ou accidents liés au projet. L'UCP ou, le cas échéant, le contractant sera tenu de réaliser une analyse des causes pour la conception et la mise en œuvre des actions correctives.

11.3.2.4 Afflux de main d'œuvre

Afin de minimiser l'afflux de main-d'œuvre, la DREE obligera contractuellement le contractant à recruter de manière préférentielle la main-d'œuvre non qualifiée dans les communautés locales et les zones proches. Ce recrutement prendra en considération la provenance des ouvriers, leur modalité de recrutement, le risque de travail forcé, de discrimination et/ou de travail des enfants/mineurs, la pression sur les ressources naturelles telles que l'eau ou l'inflation des prix au niveau local, les besoins de formation, la manière de gestion des plaintes sensibles pour garantir la confidentialité. Tous les travailleurs devront signer le code de bonne conduite avant le début des travaux, qui comprend une disposition visant à réduire le risque de violence basée sur le genre. Des formations pertinentes seront proposées aux travailleurs, telles que des conférences d'initiation et des discussions quotidiennes sur la boîte à outils présentant le comportement attendu et les valeurs de la communauté locale.

11.3.2.5 Conflits de travail sur les conditions d'emploi

Pour éviter les conflits du travail, des conditions équitables seront appliquées aux travailleurs. La DREE disposera également de mécanismes de plaintes/réclamations pour les travailleurs du projet (travailleurs directs et contractuels) afin d'adresser rapidement les plaintes/réclamations de leurs lieux de travail. En outre, la DREE respectera les droits des syndicats et la liberté d'association, tels qu'énoncés dans le code national de travail.

11.3.2.6 Discrimination et exclusion des personnes vulnérables et défavorisés

L'emploi des travailleurs du projet sera fondé sur le principe d'égalité des opportunités et de traitement équitable, et il n'y aura aucune discrimination en ce qui concerne les aspects de la relation de travail, tels que le recrutement et l'embauche, les conditions d'emploi (y compris les salaires et les avantages sociaux), licenciement et accès à la formation. Pour éviter le risque d'exclusion des groupes vulnérables (tels que femmes, personnes déplacées et les personnes handicapées), le projet demandera au contractant d'employer ces groupes dans le cadre de leurs main-d'œuvre non qualifiées. Le contractant sera également tenu de se conformer au Code du Travail national sur l'égalité des sexes sur le lieu de travail, sur la prévision notamment de congés de maternité et de pauses d'allaitement, ainsi que d'installations sanitaires suffisantes et appropriés, séparées des hommes et des femmes.

Afin d'atténuer les risques de violence basée sur le genre, les mesures d'atténuation suivantes ont été proposées :

- Identifier, dès l'installation des chantiers et durant le processus de recrutement des travailleurs, le(s) type(s) de risque de VBG et plus particulièrement de EAS/HS dans l'aire d'influence des travaux ;
- Concevoir un plan d'action de prévention et de réponse aux VBG/ES/HS aussi bien au niveau des communautés concernées mais aussi des travailleurs et toute autre personne embauchée par le projet ;
- Assurer l'opérationnalisation, la mise en œuvre et le suivi du mécanisme de gestion des plaintes liées à la VBG, et plus particulièrement aux EAS/HS, tout au long de l'exécution des travaux ; et
- Assurer les activités de sensibilisation et les réponses aux risques de EAS/HS ;
- Afficher et faire signer un code de conduite par tous les travailleurs du projet ;
- Assurer la diffusion du Mécanisme de Gestion des Plaintes. Pour la réponse aux risques de EASH, il est important de souligner que les services de prise en charge des survivantes de VBG seront identifiés dans les différentes zones d'intervention du projet.

11.3.2.7 Travail forcé

Le projet de réalisation de l'autoroute reliant Guercif à Nador n'aura pas de recours au travail forcé (tout travail ou service exigé d'un individu sous la menace d'une peine quelconque et pour lequel ledit individu ne s'est pas offert de plein gré). Cette interdiction s'applique à toute sorte de travail forcé ou obligatoire, tel que le travail sous contrat, la servitude pour dettes ou des types d'emploi analogues. L'UCP procèdera à une surveillance et un suivi constant afin de déceler à temps tout risque éventuel de travail forcé lié à la main-d'œuvre. Surveillance et rapport. Le contracteur soumettra mensuellement un rapport à l'UCP sur l'état d'avancement de la mise en œuvre des politiques et procédures mentionnées. L'UCP suivra de près le

contracteur sur les performances en matière de travail et de santé et de sécurité au travail et fera rapport à la Banque africaine de développement tous les trimestres.

11.4 Plan d'action pour la prévention et réponse aux Violences Basées sur le Genre (VBG), Exploitation et Abus Sexuel (EAS), Harcèlement Sexuel (HS)

L'objectif global est d'élaborer un plan de prévention et d'atténuation des risques liés à la VBG, EAS, HS relatifs au projet en s'appuyant sur la réglementation en cours et les exigences de la Banque et de la Note de Bonnes Pratiques sur les VBG, EAS, HS.

Le présent graphique montre les différents types de violence basées sur le genre (VBG) et ceux spécifiques à l'exploitation et aux abus sexuels (EAS) ainsi qu'au harcèlement sexuel (HS) :

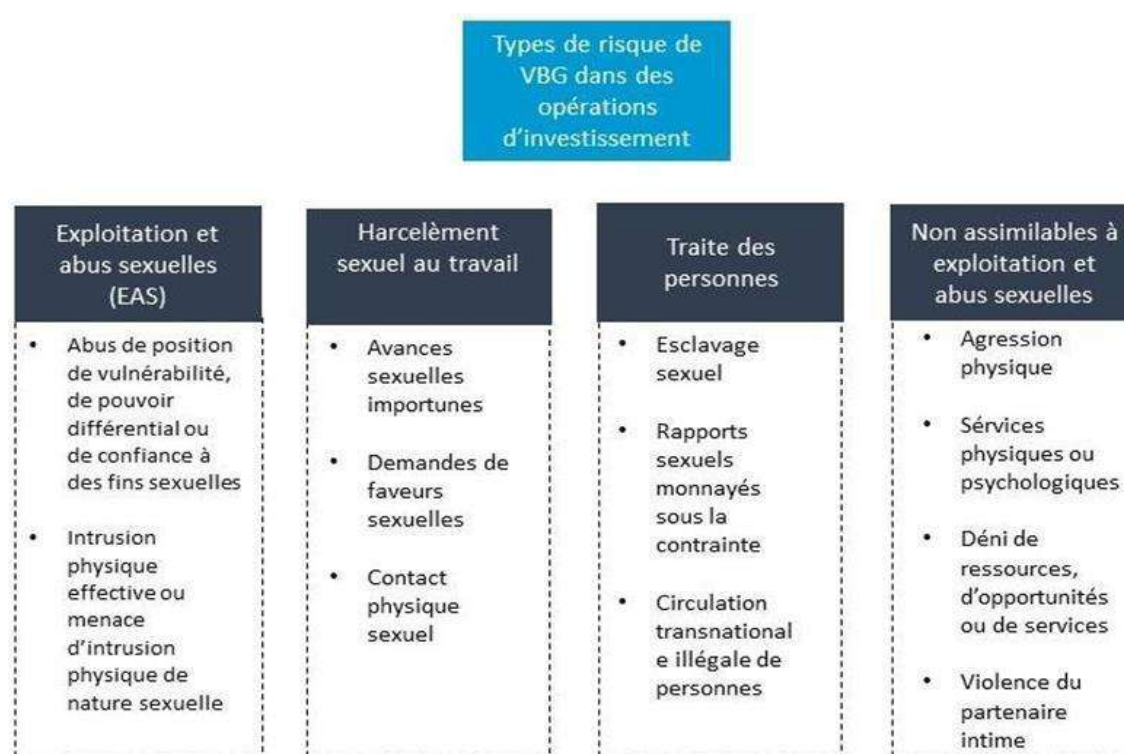


Figure 2 : Types de VBG, EAS et HS

11.4.1 Démarche de travail

La démarche articule autour de trois étapes clés couvrant la préparation et la mise en œuvre des projets :

- Premièrement, **identifier et évaluer les risques d'EAS/HS**, y compris au travers d'une analyse sociale et d'une évaluation des capacités. Cette évaluation aboutira à l'identification de la cote de risque. Cela commence pendant la préparation du projet, étant entendu que l'évaluation du risque d'EAS/HS est un processus continu et continuera durant tout le cycle de vie du projet, des cas d'EAS/HS pouvant se produire à tout moment.

- Deuxièmement, **agir sur les risques d'EAS/HS** en définissant et en mettant en œuvre des stratégies appropriées d'atténuation desdits risques selon la Note de Bonnes Pratiques de la banque mondiale.
- Troisièmement, **répondre à toutes les allégations de VBG signalées**, qu'elles soient liées au projet ou non. L'approche centrée sur les survivants se fonde sur un ensemble de principes et de compétences conçus pour guider les professionnels – quel que soit leur rôle – dans leurs échanges avec les survivants (surtout les femmes et les filles, mais aussi les hommes et les garçons) de violences sexuelles ou d'autres formes de violence. L'approche centrée sur les survivants vise à créer un environnement favorable dans lequel les droits des intéressés sont respectés et privilégiés, et dans lequel les survivants sont traités avec dignité et respect. Cette approche aide à promouvoir le rétablissement de la personne et sa capacité à identifier et exprimer ses besoins et souhaits, ainsi qu'à renforcer sa capacité à prendre des décisions sur d'éventuelles interventions. Le projet comportera des mécanismes efficaces de suivi et d'évaluation (S&E), qui répondent aux exigences de la Banque en matière d'EAS/HS et permettent de rendre compte des allégations liées au projet et d'en assurer le suivi.

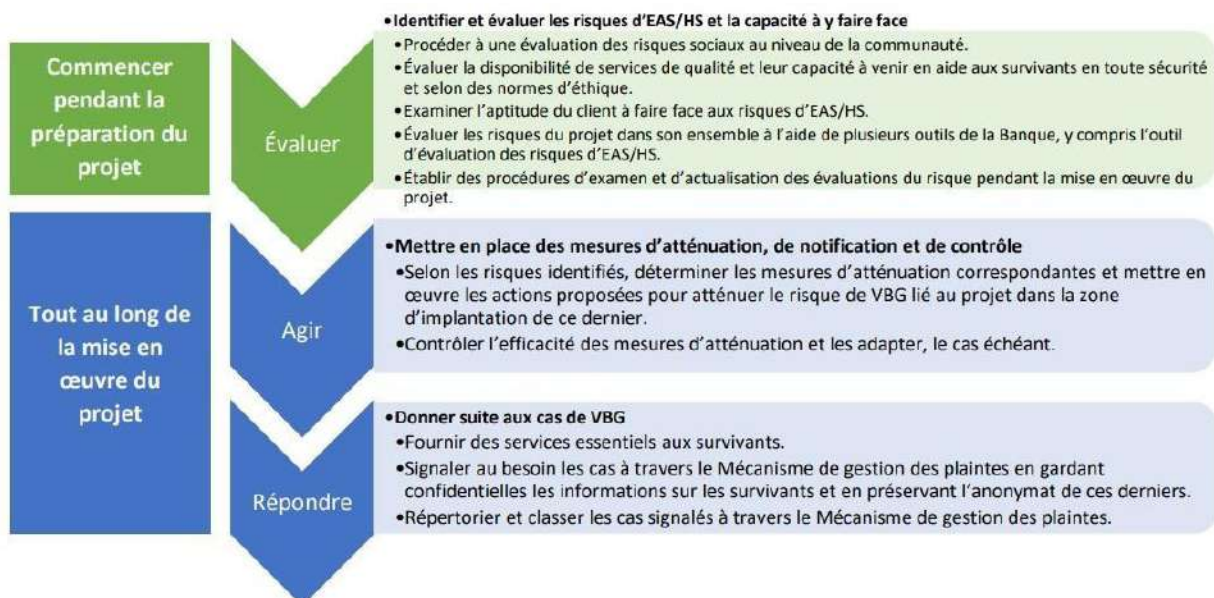


Figure 3 : Évaluer les risques d'EAS/HS et y répondre dans le cadre d'opérations de FPI comportant

11.4.2 Risques liés au projet

De manière globale, les principaux impacts du projet sur les personnes et les biens consistent en des pertes de biens (terres, cultures, structures, etc.), de sources de revenus et de subsistance, d'accès aux ressources à cause de l'espace requis pour la mise en place des infrastructures et équipements du Projet.

La mise en œuvre d'investissements physiques du projet pourrait requérir l'acquisition de terres, pouvant ainsi entraîner l'expropriation des ayants droit, la perte de biens (arbres, constructions, infrastructures communautaires, etc.), de sources de revenus et de moyens de subsistance des personnes situées dans les emprises des travaux, avec comme conséquence, le déplacement physique et/ou économique des personnes touchées. Les risques majeurs sont ainsi évoqués :

Risques spécifiques de VBG/EAS/HS tels que :

- Les détails de projet qui définissent les quantités d'infrastructure, de construction, d'amélioration ou de réhabilitation
- La localisation des consultations avec les femmes
- La localisation du projet dans une zone rurale
- Le profil de risque de l'afflux de main-d'œuvre est évalué comme faible
- Les préoccupations relatives à la VBG n'ont pas été portées à notre attention lors des discussions avec la population locale.
- Dans le cadre du projet le promoteur est capable de contrôler la mise en œuvre de l'ensemble des activités (tant en termes d'étendue géographique que de durée)
- Le risque d'exclusion ou de traitement inégal des femmes dans l'accès au Foncier n'est pas d'actualité au niveau de la zone d'étude ;
- Non-prise en compte des personnes vulnérables ;
- Risque lié au travail et à l'exploitation des enfants.

En matière de Violences Basées sur le Genre, les types de risques qui pourraient être liés à la mise en œuvre du projet sont :

- Le harcèlement sexuel (HS) ;
- L'exploitation et les abus sexuels (EAS) ;
- Les violences commises sur les femmes et les enfants (filles et garçons) : Violences physiques ;
- Violences psychologiques et morales ;
- Violences sexuelles ;
- Discrimination.

Les victimes potentielles de ces violences sont particulièrement les femmes et les enfants filles et garçons, mais aussi les autres catégories vulnérables telles les personnes vivant avec un handicap, les mineurs sans protection, les jeunes filles issues de familles défavorisées, etc.

11.4.3 Mécanisme de mise en place

Le projet mettra en place un mécanisme simple efficace afin de contribuer à la prévention et la gestion des VBG EAS, HS. La coordination du projet mettra également en place un plan d'atténuation des risques de VBG, EAS, HS à travers des actions phares telles que recommandées par la Note de Bonnes Pratiques de la Banque Mondiale en la matière. Ce plan comprendra également, un dispositif de suivi évaluation qui sera de rigueur pour s'assurer de la qualité de la démarche de mise en œuvre des mesures et de l'efficacité des résultats. Des indicateurs de suivi des mesures d'atténuation des VBG, EAS, HS seront définis et suivis conformément à la Note de Bonnes Pratiques sur les EAS, HS au niveau de la Banque. Le mécanisme de prévention et de prise en charge des VBG pendant la mise en œuvre du Projet reposera essentiellement sur six piliers :

1. Elaboration et signature de Code de conduite individuel et collectif, comprenant des sanctions claires ; Le code sera traduit en arabe afin d'être culturellement approprié.
2. Formation des parties prenantes sur les VBG/EAS/HS ;

3. Cartographie et évaluation des capacités de prise en charge des cas de VBG/EAS/HS des fournisseurs de services ;
4. La communication : diffusion du dispositif et information/sensibilisation des parties prenantes, y compris les communautés affectées, sur les principes et les procédures de signalement, mais aussi les prestataires de services de prise en charge des VBG ainsi que les services qui y seront offerts ;
5. Mise en place d'un mécanisme de suivi et d'évaluation du PG VBG-EAS- HS.

11.5 Mécanisme de gestion des plaintes

Cette section décrit de façon plus détaillée le Mécanisme de Gestion des Plaintes (MGP) qui sera mise en œuvre par la DREE, l'entreprise contractante ou ses sous-traitants dans le cadre du PMPP. Selon les principes énoncés plus haut, la procédure de gestion des plaintes comprend 6 étapes :

- La divulgation du processus de gestion des plaintes
- L'identification de la plainte, enregistrement et formalisation ;
- L'enquête et la consultation ;
- La poursuite de l'examen avec des tierces parties suivant le degré de la plainte ;
- La communication de la réponse et clôture ; et
- Le suivi.

11.5.1 Vue générale

Le projet mettra en place un mécanisme extra-judiciaire de traitement des plaintes pour les communautés affectées. Chaque personne affectée, tout en conservant bien sûr la possibilité de recourir à la justice marocaine, pourra faire appel à ce mécanisme, selon des procédures précisées plus loin. Ce mécanisme couvre tout type de requêtes (plaintes, observations et suggestions selon les définitions plus haut) quel qu'en soit le sujet et la nature, et comprendra trois étapes principales :

- La réception et l'enregistrement de la requête ;
- Le classement et la catégorisation de la requête en plainte, observation ou suggestion ;
- Le traitement amiable (dans la mesure du possible) par le projet et la transmission d'une réponse écrite du projet au concerné qui sera ensuite signée par ce dernier en cas d'acceptation. La médiation sera proposée dans le cas où la réponse du projet n'est pas acceptée par le concerné.

Le mécanisme de gestion des plaintes du Projet satisfait aux principes des standards internationaux, à savoir les suivants :

- Il est légitime et inspire la confiance ;
- Il n'entraîne pas de représailles contre ceux qui l'utilisent ; Il est proportionné aux risques et impacts du Projet ;
- Il est aisément accessible et largement connu des parties prenantes du Projet, et en particulier des personnes affectées ;
- Il est gratuit ;
- Il peut être anonyme si requis par le plaignant et garantit une gestion confidentielle des demandes ;

- Il est juste, transparent et inclusif ;
- Il comporte un processus prévisible et rapide ;
- Il demeure accessible même si la personne recherche concomitamment une réparation en justice.

Le Mécanisme de Gestion des Plaintes proposé couvre les différentes phases du projet, c'est à dire la phase actuelle de conception et préparation, la phase de construction, et la phase d'exploitation. Toutes les plaintes seront éligibles à examen, quelle qu'en soit la nature, l'origine, et le mécanisme par lequel elles sont communiquées au Projet. Si le projet voit plusieurs plaintes qui concernent une même incompréhension ou sujet, un message pourrait être communiqué au grand public pour clarifier le sujet.

11.5.2 Divulcation et information

Les informations sur le processus de gestion des plaintes devront être diffusées avant l'évaluation du projet et durant la durée de mise en œuvre aux parties prenantes lors de réunions et de consultations formelles et informelles (organisées par la DREE et les agences d'exécution du projet avec la participation des parties prenantes et des représentants des parties affectées par le projet). L'objectif sera de s'assurer que les parties prenantes soient conscientes que le dépôt d'une plainte est un processus simple et facile.

11.5.3 Dispositions institutionnelles - Mise en place d'un Comité de Suivi et de Médiation en la matière

Le projet accordera la priorité à la négociation et à la conciliation à l'amiable. En l'absence d'une entente à l'amiable entre les porteurs de la plainte et le projet, les porteurs de la plainte seront informés par la DREE, les agences d'exécution, l'entreprise contractante et ses sous-traitants de la procédure à suivre pour exprimer leur non-satisfaction et présenter leurs plaintes.

A cet effet, la DREE mettra en place et présidera un Comité de Suivi et de Médiation des Plaintes pour le projet. Ce Comité, qui devra être opérationnel jusqu'à la fin de la phase de construction, sera composé des personnes suivantes :

- Une personne de la DREE spécialisée en gestion sociale et environnementale ;
- Une personne de chacune des agences d'exécution spécialisée en gestion sociale et environnementale ;
- Le cas échéant, une personne de chaque entreprise contractante spécialisée en gestion sociale et environnementale ;
- Le cas échéant, une personne représentant les autorités locales (au niveau de la préfecture ou de la province) spécialisée en gestion sociale et environnementale ;
- Le cas échéant, au moins une personne représentant une ONG ou organisation de la société civile présente sur le terrain dans la zone concernée et jouissant du respect de la population locale.

Le Comité se réunira environ une fois par mois ou selon le besoin, en présence d'un représentant du projet qui assurera le secrétariat. Ses réunions feront l'objet d'un procès-verbal. Lorsqu'une plainte est communiquée au Comité, la DREE préparera les éléments techniques sur la base de la revue initiale effectuée par le projet (par exemple la compensation proposée, la liste des entretiens ou réunions tenues avec le plaignant, le motif exact du litige, etc...) pour le Comité. Le ou les porteurs de la plainte seront convoqués

devant le Comité, qui tentera de proposer une solution acceptable pour les deux parties (le projet et le porteur de la plainte). Le cas échéant, d'autres réunions seront organisées, et le comité pourra désigner un de ses membres pour une mission d'arbitrage. L'accord éventuel sera sanctionné par un protocole signé des parties et dont la personne assurant la présidence du Comité se portera garant en signant également.

En dehors de ce mécanisme interne, les personnes impactées par le projet pourront avoir recours aux mécanismes étatiques de règlement de litige (mécanismes locaux, autorités administratives, justice, etc.) pour soumettre leurs plaintes. Dans ce cas, le projet doit leur garantir un accompagnement, notamment en fournissant des conseils.

11.5.4 Etape 1 du processus - Réception et enregistrement des plaintes

Les porteurs de plaintes potentiels pourront introduire leurs plaintes par l'une des voies suivantes :

- À travers la plateforme nationale ³**Erreur ! Référence de lien hypertexte non valide.**;
- Par téléphone au numéro 212-537-71-33-78
- Par courrier postal.
- par courrier électronique sur l'adresse zahir@mtpnet.gov.ma. Une deuxième adresse mail dédiée aux plaintes du projet sera créée par le MEE avant la mise en vigueur du projet et affichée sur le site web du projet.
- Au sein de chaque site de chantier. Un registre destiné au recueil des plaintes sera mis en place à ce niveau. Une personne dédiée sera chargée de recevoir les parties affectées par le projet désirant exprimer ou enregistrer des plaintes et de les transférer à la DREE.

Des modèles d'outils de recueil des plaintes concernant le projet au sein de ces différents points d'accès de proximité figurent en annexe de ce document.

Les contacts d'ONG spécialisées sur les questions de violence faites aux femmes seront également diffusés aux parties prenantes afin que celles-ci puissent directement les saisir le cas échéant.

Le suivi des plaintes sera assuré par les agences d'exécution sous la supervision du Comité susmentionné.

11.5.5 Etape 2 du processus - Classement et catégorisation des plaintes

Après transmission de la plainte au Comité, une enquête sera lancée. L'objectif de cette étape est principalement de pouvoir statuer sur la recevabilité de la plainte. Cette enquête peut mener au besoin à des consultations avec les parties prenantes concernées

La personne de l'agence d'exécution affectée au traitement des plaintes, en coordination avec la DREE, devra réaliser les activités suivantes :

³ Mis à la disposition des plaignants potentiels pour les informer sur le système Chikaya et les orienter sur les modalités à suivre pour l'utiliser

- Obtenir le plus possible d'informations auprès de la personne qui a reçu la plainte ;
- Rencontrer le porteur de la plainte ;
- Déterminer si la plainte est légitime ;
- Clôturer la plainte (si celle-ci n'est pas justifiée) ou proposer une solution qui conduira à une autre visite ;
- Classifier la plainte en fonction de son ampleur.

11.5.6 Etape 3 du processus - Traitement des plaintes

Une fois la plainte enregistrée et l'accusé de réception avec un numéro de dossier communiqué au porteur de la plainte, les étapes suivantes de traitement de la plainte devra être suivi :

- Remplissage de la fiche de plainte, si le plaignant formule sa plainte par téléphone ou se présente dans les locaux de l'une des entités de mise en œuvre du projet et ne sait pas le faire lui-même. L'agent en charge renseignera la fiche dans le cas d'une plainte verbale et pour toutes les personnes qui ne pourraient être en mesure de remplir un document par écrit ;
- Remise d'un accusé de réception papier au porteur de la plainte ;
- Si la plainte est transmise par courrier ou par le portail Chikaya.ma, vérifier qu'elle contient toutes les informations et envoi d'un accusé de réception au porteur de la plainte ;
- Remplissage du registre électronique de plainte ;
- Examen de la plainte par le comité concernée (visite de site, entrevues sur place avec le plaignant, entrevues sur place avec les représentants de l'autorité et/ou de l'entreprise si nécessaire, prise de notes, prise de photos, constitution d'un dossier papier et électronique) puis préparation d'une résolution soumise au Comité de Suivi et de Médiation pour approbation. Dans le cas de plaintes qui pourraient porter sur des abus ou des violences sexuelles (faites aux femmes et/ou aux enfants), le projet s'attachera le cas échéant les services d'une ONG spécialisée sur ces questions. Celle-ci devra être sollicitée pour proposer des approches et solutions adaptées à ce type de plaintes.
- Communication de la résolution proposée au porteur de la plainte (par courrier avec explications supplémentaires par téléphone ou verbalement si nécessaire par le responsable de la gestion des plaintes au sein de l'agence d'exécution) et information de l'autorité (chef de cercle par exemple) concernant la résolution proposée ;
- Si le porteur de la plainte accepte la résolution proposée, fermeture de la plainte signée dans le registre et finalisation et archivage du dossier papier ;
- Si le porteur de la plainte n'accepte pas la résolution proposée, communication de la plainte au Comité de Suivi et de Médiation pour traitement.

Une fois l'enquête menée à bien et qu'un accord interne a été conclu entre l'agent en charge du traitement des plaintes, la DREE, les agences d'exécution, l'entreprise contractante ou de ses sous-traitants et la partie porteuse de la plainte, l'agent communiquera le résultat de l'enquête au porteur de la plainte. La réponse doit être fournie par une lettre officielle de l'agence d'exécution (en copiant la DREE) devra être signée par le porteur de la plainte, en reconnaissance du traitement de sa plainte.

Pour que le système soit opérationnel, il est impératif que les délais de traitement des plaintes soient courts et respectés. Le tableau ci-dessous indique les délais maximums de traitement des plaintes, à partir du moment où ils sont déposés jusqu'à leur clôture.

Tableau 12 : Délais de traitement des plaintes

Etape et action	Délai maximum de traitement de la plainte (depuis son enregistrement)
Divulgence du processus de gestion des plaintes	Jour 0
Réception et enregistrement de la plainte	Jour 0
Enquête et consultation	Jour 7
Communication de la réponse et clôture	Jour 15
Suivi de la plainte	Jour 20
Fermeture	Jour 30

11.5.7 Suivi et archivage

Le Comité entreprendra un suivi en temps opportun avec les parties prenantes pour s'assurer que la plainte consignée a été traitée de manière appropriée et que le porteur de la plainte juge la résolution satisfaisante. Si aucune résolution ne peut être trouvée, le Comité doit informer le porteur de la plainte. Celui-ci ou celle-ci aura l'option de faire appel directement à l'entité de la DREE en charge du projet ou d'intenter une action en justice.

Un registre des plaintes sera disponible au niveau de la DREE, avec l'historique des plaintes reçus et le temps nécessaire pour traiter chaque plainte. La personne affectée par la DREE à cet effet devra tenir un registre consolidé contenant les formulaires de plaintes remplis jusqu'à leur clôture et une base de données analysant le suivi des plaintes traités par la DREE. Ces informations seront intégrées dans les systèmes de suivi spécifiques du PGES.

11.5.8 Prise en considération en particulier de la Violence Basée sur le Genre

Les plaintes concernant les inégalités de genre, les abus et l'exploitation sexuelle seront prises en charge selon plusieurs canaux différents pour déposer leur plainte :

- Le Mécanisme de Gestion des Plaintes proposé dans le plan de mobilisation des parties prenantes ;
- Des mécanismes qui pourraient être gérés par des associations féminines à recenser et mobiliser dans la zone du projet.

Les considérations spécifiques concernant le mécanisme de gestion des plaintes dans la lutte contre la Violence Basée sur le Genre sont les suivantes :

- Aucune information susceptible de révéler l'identité de la victime ne devra être conservée au niveau du mécanisme de gestion des plaintes.

- Le mécanisme ne doit pas demander ou enregistrer d'informations en dehors des trois aspects suivants relatifs aux cas de Violence Basée sur le Genre (VBG) :
 - La nature de la plainte (ce que déclare le porteur de la plainte en usant de ses propres termes, sans que ce soit en réponse à des questions) ;
 - Si, à sa connaissance, l'auteur était associé au projet ;
 - Si possible, l'âge et le sexe de la victime.
- Immédiatement après avoir reçu la plainte directement d'une victime, le Mécanisme de Gestion des Plaintes doit aider cette dernière en l'orientant vers des services de lutte contre la Violence Basée sur le Genre pour qu'elle y soit prise en charge. Cela sera possible grâce à la liste des associations féminines qui aura été dressée lors du recensement effectué avant le démarrage des travaux.
- Les informations conservées par le mécanisme sont absolument confidentielles, surtout lorsqu'elles ont trait à l'identité du porteur de la plainte. En ce qui concerne la Violence Basée sur le Genre, le mécanisme de gestion des plaintes doit servir essentiellement à :
 - Orienter les porteurs de la plainte vers les services de lutte contre la Violence Basée sur le Genre ;
 - Enregistrer la suite donnée à la plainte.

Le Mécanisme de Gestion des Plaintes concernant les abus et l'exploitation sexuelle est détaillé dans le plan d'action contre les violences basées sur le genre.

11.5.9 Coût de mise en œuvre

Le mécanisme de gestion des plaintes fait intervenir des personnes responsables de la réalisation du projet, des instances étatiques dont l'intervention fait partie du travail quotidien, et des personnes bénévoles notamment la société civile. Les dépenses engagées par le MGP sont budgétisées dans le cadre des activités de chaque partie prenante. Ainsi, la mise en œuvre du MGP n'engage pas de budget supplémentaire.

11.6 Découverte fortuite

La procédure de découverte fortuite est une procédure spécifique du projet qui indique la marche à suivre si des éléments jusque-là inconnus du patrimoine, notamment des ressources archéologiques, sont mis à jour pendant la construction et l'exploitation du projet.

En cas de découverte fortuite, des dispositions appropriées pour éviter que les ouvriers ou des personnes externes au chantier puissent enlever ou détériorer la découverte, seront systématiquement mises en œuvre. Ces dispositions se déclinent comme suit :

- Arrêt immédiat des travaux dans la zone concernée
- Balisage de la zone de découverte (balisage rigide ou Clôture de protection)
- Prises de vue de la découverte
- Protection de la zone de découverte
- Délimitation d'un périmètre de sécurité (ruban et piquets de balisage)
- Géo-référence de la zone de découverte
- Surveillance du périmètre de sécurité (une personne sera dédiée pour la surveillance)
- Rendre accessible la zone de la découverte (création d'une voie d'accès)
- Déclaration immédiate de la découverte.

Ces dispositions seront communiquées à tous les travailleurs au début de chantier et aux nouveaux intervenants.

La déclaration est portée par l'entreprise des travaux /responsable environnement au maitre d'ouvrage et aux autorités locales compétentes.

11.7 Démarrage des travaux

Les appels d'offre pour les travaux de réalisation du projet feront référence au PGES. L'entreprise mandataire s'engagera à réaliser les mesures d'atténuation en phase travaux. Elle désignera un responsable HSE qui assurera la mise en œuvre du PGES.

Avant le démarrage des travaux, l'entreprise soumettra à l'UGP les documents suivant pour avis et validation :

- Plan d'installation du chantier ;
- PGES chantier y compris les plans, codes et procédures associés ;
- Plan d'action HSE ;
- Procédure de gestion de la main d'œuvre ;
- Procédure de gestion des déchets ;
- Plan de mouvement de terre ;
- Procédure de gestion des plaintes.

Le responsable HSE désigné assurera l'actualisation des différents documents au fur et à mesure de l'avancement des travaux. Il rendra compte, de manière périodique, à l'UGP l'état d'application du PGES.

12 Reporting E&S

Dans le cadre de la mise en œuvre des engagements E&S du porteur de projet, un ensemble de documents de reporting seront préparés et communiqués afin de refléter le respect des engagements. Il s'agit de préparer :

- Un rapport mensuel de suivi E&S à soumettre à la Banque Africaine de Développement ;
- Un audit E&S annuel à partir de la 2ème année du démarrage du projet, sur une durée de 5 ans.

13 Echancier de mise en œuvre

La mise en œuvre des mesures environnementales et sociales durera pendant tout le cycle du projet. L'Assistance Technique du projet élaborera des rapports mensuels et annuels sur l'état d'avancement de l'exécution du projet à l'intention du maître d'œuvre. Ces rapports incluront, en outre, les réalisations physiques des travaux, l'efficacité des mesures environnementales et sociales, les indemnités et compensations, les problèmes rencontrés ainsi que les solutions envisagées.

L'échéancier de l'exécution de ces activités et la production des rapports sont les mêmes que pour l'exécution du projet. L'échéancier comprend des dates et délais précis à respecter.

La programmation de la mise en œuvre du PGES devra être conforme aux indications mentionnées dans le tableau de mise en œuvre. Le tableau suivant résume les principales informations en lien avec l'activité de reporting :

Tableau 13 : Activités de reporting

Type de livrable	Auteur	Fréquence de production	Délais de dépôt	Destinataire
Rapport d'activité hebdomadaire	Responsable environnement de l'entreprise	Une fois par semaine	Chaque jeudi	Maître d'ouvrage/Maître d'ouvrage délégué/ Assistance technique de suivi E&S
Rapport de suivi E&S mensuel conforme au canevas de la BAD	Maître d'ouvrage/Maître d'ouvrage délégué/ Assistance technique de suivi E&S	Une fois par mois	10 jours au plus tard après la fin de chaque mois	BAD

Type de livrable	Auteur	Fréquence de production	Délais de dépôt	Destinataire
Rapport d'audit E&S	Maitre d'ouvrage/Maitre d'ouvrage délégué/Consultant chargé de l'audit E&S	Une fois par an	15 décembre de chaque année	BAD

14 Estimation des coûts

Les mesures environnementales et sociales, nécessaires à l'atténuation des impacts négatifs du projet et objet du présent PGES seront directement intégrés à l'offre de l'entreprise et leur mise en œuvre sera suivi par la DREE de Nador.

Le tableau ci-dessous récapitule les coûts de la mise en œuvre du PGES et de son suivi. Ce tableau intègre également le coût de la mise en œuvre du PAR du projet.

L'estimation du coût réel de mise en œuvre des mesures d'atténuation demeure une tâche délicate à ce stade. En effet :

- La réalisation du projet de l'autoroute est subdivisée en lots. Chaque lot peut connaître l'intervention de plusieurs entreprises de travaux ;
- La quantification et le détail technique de chaque lot n'est pas disponible ;
- Chaque entreprise effectue les travaux par tranche. La quantification du détail de chaque tranche n'est pas disponible. D'autre part, les moyens de production de chaque tranche peuvent être réutilisée à plusieurs reprises, et de manière différée dans le temps (la base vie d'une tranche peut être réutilisée dans une autre tranche par exemple) ;
- L'estimation des quantités de moyens de production par tranche/lot n'est pas disponible.

Ainsi, et pour rester le plus proche possible de la réalité, les coûts ont été présentés comme suit :

- Une indication des coûts unitaires a été présenté au niveau du paragraphe 8.18. afin d'avoir une idée sur les coûts à engager ;
- L'estimation du coût global des mesures d'atténuation a été faite sur la base d'un ratio de 1 % du montant des travaux. Ce ratio a été adopté en prenant en compte :
 - L'expérience de NOVEC dans des projets similaires (projets linéaires) ;
 - La nature du milieu d'insertion du projet : milieu vaste, peu fréquenté, ne présentant pas de contraintes majeures ;
 - La subdivision de la réalisation des travaux en plusieurs lots ;

- La possibilité de réutilisations d'équipements dans plusieurs lots.

Tableau 14 : Estimation des coûts du PGES

Activités	Coût global par activité en DH
Phase avant-travaux	
Mise en œuvre du PAR (Indemnisation)	427 278 683,20
Coût de l'AT chargé de la mise en œuvre du PAR et du PMPP	400 000,00
Communication	50 000,00
Imprévus (Estimé à 1 % du budget d'indemnisation)	4 272 786,83
Coût Total (1)	432 001 470,03
Phase : Travaux	
Mise en oeuvre des mesures d'atténuation (Estimé à 1 % du budget des travaux de 5 MMDhs)	50 000 000,00 (inclus dans le budget travaux)
Suivi de l'ambiance sonore (3 000,00 Dh/prélèvement)	90 000,00
Suivi de la qualité des eaux (20 000,00 Dh/prélèvement)	200 000,00
Suivi de la qualité de l'air (20 000,00 Dh/prélèvement)	200 000,00
Coût de l'AT à l'UGP sur les volets E&S (Suivi E&S sur une durée de travaux de 3 ans)	2 808 000,00
Consultant chargé de l'audit E&S (y compris audit d'acheivement du PAR) (1 audit E&S/an pendant 5 ans)	1 000 000,00
Coût Total (2)	54 298 000,00
Estimation du grand Total du coût du PGES (3) = (1) + (2)	
486 299 470,00	

15 Calendrier de mise en œuvre

Actions	Avant-Travaux				Travaux																Post-Travaux							
	Année 1				Année 2				Année 3				Année 4				Année 5				Année 6							
	T 1	T 2	T 3	T 4	T 1	T 2	T 3	T 4	T 1	T 2	T 3	T 4	T 1	T 2	T 3	T 4	T 1	T 2	T 3	T 4	T 1	T 2	T 3	T 4				
Gestion E&S du projet																												
Consultations et information																												
Mise en œuvre du PGES																												
Mise en œuvre du PAR																												
Gestion des plaintes																												
Gestion E&S des travaux																												
Passation du marché																												
Livraison des documents E&S par l'entreprise des travaux (PGES-C)																												
Mise en œuvre des mesures d'atténuation																												
Suivi																												
Suivi E&S																												
Audit E&S																												

16 Procédures de gestion spécifiques

16.1 Introduction

Dans le cadre du PGES-Construction des plans et des procédures spécifiques seront développés par les entreprises chargées des travaux préparés avant le démarrage des travaux et seront soumis à l'approbation du maître d'ouvrage au début de la phase de construction.

La liste suivante est une liste exhaustive mais non limitative des plans et procédures spécifiques associés au Plan de Gestion Environnementale et Sociale Construction à réaliser, dont la consistance a été détaillée dans les sections qui suivent :

- Plan de surveillance de l'environnement
- Mécanisme de règlement des plaintes
- Plan de manutention des matières dangereuses
- Plan HSSE et ses procédures associées
- Procédure de prévention et d'intervention en cas de déversement d'hydrocarbures et de produits chimiques ;
- Plan d'action de la sécurité routière
- Plan d'urgence en cas de fuite ou d'incendie
- Procédure d'audit
- Procédure de découverte fortuite
- Plan de mouvement de terre
- Plan d'intervention d'urgence
- Plan de gestion des déchets y compris un registre de gestion des déchets en phase travaux
- Plan de gestion des eaux usées
- Procédure de législation
- Plan de communication
- Plan de démobilisation
- Programme de surveillance
- Plan de gestion du bruit
- Plan de gestion de la main d'œuvre
- Procédure de formation
- Plan d'entretien des véhicules
- Plan de sûreté et de sécurité

La préparation des différents plans revient au responsable HSE de l'entreprise chargée des travaux, et entrent dans ses responsabilités de poste. Une partie de ces plans est liée à la politique et aux procédures de l'entreprise. Ainsi, la préparation de ces plans n'engage pas de dépenses supplémentaires.

16.2 Plan de gestion des matières dangereuses

Le plan de gestion des matières dangereuses sera préparé par l'entreprise chargée des travaux pour la phase de construction et comprendra au moins :

- Introduction
- Exigences légales et de la SFI
- Identification des matières dangereuses
- Procédures, règles et formation pour :
 - la manutention et le stockage
 - les protocoles d'intervention en cas de déversement
 - les plans d'urgence

16.3 Plan d'intervention d'urgence

Les plans d'intervention d'urgence (PIU) sont des plans d'action généraux pour faire face aux urgences qui peuvent survenir sur un chantier. Ils permettent de protéger les vies et de limiter au maximum les dégâts en cas d'urgence sur le chantier de construction. Les plans d'urgence servent également de guide aux travailleurs du site de construction pour répondre aux urgences de manière ordonnée et efficace.

L'urgence environnementale la plus courante sur un chantier de construction est le déversement d'hydrocarbures et de produits chimiques, qui est une cause potentielle de contamination du sol et de pollution des eaux souterraines et de l'eau. Les déversements de matières dangereuses peuvent inclure

- Essence ;
- Diesel ;
- Adhésifs ;
- Huile hydraulique ;
- Huile et graisse de lubrification ;
- Solvants de nettoyage ;
- Peinture et diluants pour peinture.

Le plan doit être préparé pour couvrir tous les risques potentiels d'accidents ou de déversements et sera connu et disponible pour tous les travailleurs du site de chantier. Le personnel clé doit connaître et comprendre ses responsabilités et coordonner ses actions d'intervention avec ses subordonnés.

Ce plan sert de ligne directrice pour organiser une réponse rapide et efficace aux déversements d'hydrocarbures affectant ou susceptibles d'affecter la zone du site et pour assurer la préparation, la réponse et le signalement après un incident de pollution pétrolière et chimique.

À cette fin, les actions spécifiques suivantes sont énumérées :

- Préparation ;
- Intervention ; et
- Rapports.

Préparation

Chaque personne sera présentée à son futur superviseur et au coordinateur environnemental dans le cadre de son introduction et de sa formation. Le superviseur ou le coordonnateur de l'environnement doit avertir les services d'urgence si nécessaire. Une variété d'équipements et d'équipements de protection individuelle peuvent être nécessaires pour soutenir une réponse à un incident de déversement chimique ou pétrolier. Une liste d'équipements est détaillée ci-dessous :

- Sable ;
- Sacs de sable ;
- Seaux et pelles ;
- Conteneurs de stockage ; et
- Kit de déversement.

Les stocks de sable seront secs et les seaux et pelles seront facilement disponibles. Des pelles de chargement mécaniques, des excavateurs et des camions à benne peuvent également être disponibles pour la distribution et le nettoyage du sable.

Les conteneurs de stockage des matériaux et de la terre contaminés seront collés, situés dans la zone de stockage des déchets, et étiquetés et traités comme des déchets dangereux.

Tout le matériel sera entreposé dans un endroit sûr sur le site, à proximité des zones de stockage et de déchets. Ce matériel doit être utilisé pour contenir et nettoyer la pollution/les déversements, on veillera à éliminer correctement les matériaux absorbants. Le superviseur et le coordinateur environnemental veilleront à ce que les stocks soient bien entretenus et réapprovisionnés.

Intervention

En cas de déversement, les mesures suivantes seront appliquées :

- Aviser le superviseur ou le coordonnateur de l'environnement ;
- Ne tenter les opérations de confinement et de nettoyage des substances déversées que si elles peuvent être effectuées en toute sécurité ;
- Si la matière déversée est inflammable, éliminer les sources d'inflammation près de la zone de déversement ;
- Évacuez le personnel et les voisins s'ils sont en danger ; et
- Sécuriser la zone et établir un contrôle du périmètre à une distance sûre du déversement.

Rapport

Toute personne participant aux travaux de construction qui est témoin d'un incident doit pouvoir le signaler au superviseur responsable. Ce dernier doit veiller à ce qu'un rapport soit établi, décrivant la cause de l'incident, les mesures prises, l'incident et les actions recommandées pour s'assurer que l'incident ne se reproduira pas.

16.4 Procédure de prévention et options d'intervention en cas de déversement d'hydrocarbures et de produits chimiques (dans le PGES-C de chaque entreprise)

La procédure visant à prévenir le déversement d'hydrocarbures ou de produits chimiques pendant les travaux comprendra les mesures suivantes :

- Les véhicules et engins de chantier doivent être entretenus de façon appropriée pour s'assurer qu'ils sont exempts de fuites.
- Des bacs d'égouttement doivent être fournis pour capturer les gouttes ou les déversements, par exemple pendant le stockage éventuel de substances dangereuses et le ravitaillement en carburant des véhicules et des générateurs.
- Les réservoirs d'essence et les zones de ravitaillement doivent être installés sur une surface bétonnée.
- Pendant le ravitaillement, le point de remplissage / distribution de carburant doit être surveillé à tout moment.
- Les zones de stockage et de carburant doivent être régulièrement inspectées.

Malgré les procédures de gestion intégrées à la conception du Projet, il existe toujours un risque de déversement d'hydrocarbures ou de produits chimiques lors des activités de construction. En réponse à un tel événement, des procédures d'urgence sur les déversements d'hydrocarbures et de produits chimiques à terre seront élaborées pour définir les mesures spécifiques qui seront prises en cas de déversement. Celles-ci comprendront au moins les mesures suivantes :

- Les fiches de données de sécurité et équipements de contrôle des déversements accidentels seront mis à disposition sur les lieux de stockage et manipulation de toutes les substances dangereuses, et au droit de l'installation de traitement, où le risque de déversements accidentels est élevé (camions de ravitaillement notamment).
- Des kits de réponse aux déversements, régulièrement inspectés et entretenus, seront mis à disposition au niveau de tous les sites de ravitaillement.
- Les substances déversées devront être identifiées et les fiches de données de sécurité concernées immédiatement localisées, pour s'assurer que les actions correctives adaptées puissent être prises et aider les équipes d'intervention dans le cadre de leur préparation et de leurs activités. La disponibilité de matières absorbantes en quantité suffisante afin de limiter les surfaces de déversement et l'infiltration dans les sols des matières déversées.
- En cas de déversement de contaminants, l'Entrepreneur préviendra immédiatement le Chef de Projet, quelle que soit l'importance du déversement.
- En cas de déversement de polluants, l'entreprise doit immédiatement procéder comme suit:
 - ✓ *Maîtriser la fuite ;*
 - ✓ *Vérifier l'étendue du déversement ;*
 - ✓ *Lancer la procédure d'urgence ;*
 - ✓ *Confiner et recueillir le polluant ;*
 - ✓ *Excaver et remplacer le sol contaminé, le cas échéant ;*
 - ✓ *Traiter les déchets contaminés en fonction du degré de contamination ;*
 - ✓ *Rédiger un rapport sur le déversement.*
- Tous les déversements de substances dangereuses devront être nettoyés dans des délais raisonnables, pour prévenir ou limiter tout impact environnemental ou risque sanitaire potentiel.

16.5 Plan de gestion des déchets

Un Plan de gestion des déchets y compris un registre de gestion des déchets sera élaboré et mis en œuvre pour le Projet en phase travaux. Ce plan suivra la réglementation en vigueur, les bonnes pratiques actuelles et les exigences de la BAD. Quant au registre, il comprendra une description des flux de déchets non dangereux et dangereux attendus des activités du Projet.

Les informations sur les procédures de manipulation, de stockage, de traitement et d'élimination de tous les déchets du Projet seront incluses dans le plan de gestion des déchets. Le plan inclura la formation du personnel.

Ce plan de gestion des déchets comprendra :

- Le processus d'identification et de classification des déchets solides.
- Les mesures pour assurer, la minimisation des déchets (accord avec les prestataires, recyclage sur site, etc.)
- Les mesures pour trier, stocker les déchets
- La description des exigences des zones de stockage des déchets
- L'identification des voies d'élimination des déchets pour chaque flux de déchets
- L'accord avec un collecteur de déchets agréé pour l'élimination des déchets
- Le registre retraçant le cheminement et le dépôt des déchets évacués avec leur tonnage et leur type

16.6 Plan de mouvement de terre

Le plan de mouvement de terre sera préparé avant la phase de construction et comprendra au moins :

- Introduction
- Législation applicable
- Etude topographique
- Identification de la construction du site
- Evaluation des déblais
- Identification des sites d'emprunt
- Identification des sites de dépôt (temporaires et permanents)
- Capacité, disposition de chaque site de dépôt, disposition des stocks, mode de stockage
- Gestion des eaux pluviales
- Gestion de l'érosion
- Programme de végétalisation
- Planification

16.7 Plan de gestion des eaux usées

Ce plan garantit que la gestion des eaux usées sera conforme à toutes les réglementations et aux bonnes pratiques internationales. Le plan de gestion des eaux usées comprendra les eaux usées domestiques, les effluents des opérations de nettoyage et les effluents du béton de nettoyage.

Ce plan identifiera

- La qualité et la quantité potentielles des effluents
- Les moyens de réduire les eaux usées
- L'équipement de traitement et le stockage
- Le suivi et le rapport

16.8 Procédure de découverte fortuite

Cette procédure doit être préparée par l'entreprise chargée des travaux. Elle garantit que la gestion des ressources culturelles patrimoniales sera conforme à toutes les réglementations et aux bonnes pratiques internationales.

Elle comprendra :

- Sensibilisation des travailleurs à l'importance du respect du patrimoine culturel
- Processus en cas de découverte fortuite : interruption des travaux, chaîne de décision, mise en place de zones de sécurité, etc.
- Formation des ouvriers au processus en cas de découverte fortuite

16.9 Plan d'entretien des véhicules

L'objectif de l'entretien des véhicules est d'assurer un transport sûr, confortable et fiable pour les passagers, et un fonctionnement efficace de tous les équipements pour éviter les arrêts de travail.

Il comprendra au moins :

- Rôles et responsabilités
- La réglementation applicable
- Inventaire des véhicules et des équipements et processus pour le mettre à jour régulièrement
- Les activités de maintenance préventive et de réparation
- Le nettoyage des véhicules
- Entretien des véhicules et des équipements pour promouvoir la rentabilité
- Exploitation, réparation et nettoyage des véhicules conformément à la réglementation applicable.
- Indicateurs clés
- Suivi et rapport.

16.10 Procédure de législation

Cette procédure vise à identifier l'ensemble de la législation applicable au projet. Il se basera sur la législation identifiée dans l'EIES. Il vise à identifier :

- tous les permis nécessaires avant la construction mais aussi pendant la phase de construction
- Calendrier d'obtention des permis
- Processus de surveillance réglementaire
- Rapports

16.11 Plan de gestion de la santé et sécurité des travailleurs

Le plan de gestion SST comprendra au moins :

- Introduction
- Réglementation en matière de SST
- Rôles et responsabilités
- Formation
- Évaluation des risques en matière de SST
- Droit d'entrée
- Informations générales sur la SST
- Procédures d'urgence
- Rapport sur les dangers/blessures/incidents
- Rapport sur les incidents à déclaration obligatoire
- Premiers secours
- Formation et initiation à la SST
- Gestion des risques et registre des risques
- Inspections des risques sur le lieu de travail
- Achats
- Tenue des dossiers SST
- Documents à afficher
- Numéros de contact importants
- Exigences en matière de SST : Cette partie va identifier les différentes situations et les exigences pour les gérer. Identifier au moins :
 - Les marchandises dangereuses et les substances dangereuses
 - Sécurité électrique
 - Espaces confinés
 - Chutes de hauteur
 - la manutention manuelle
 - Équipements de protection individuelle
 - Glissades, trébuchements et chutes
 - Véhicules

Le plan d'urgence en cas d'incendie est inclus dans le plan de sécurité et de sûreté. Ce plan comprendra au moins :

- Introduction
- Exigences légales
- Organisation de la sûreté et de la sécurité
- Rôles et responsabilités
- Pratiques et procédures
- Plan de gestion des incendies
- Rapport sur les systèmes de sécurité (description des systèmes de sécurité appropriés, description de l'aire de stationnement des voitures et des camions)
- Rapport de classification des zones dangereuses
- Plan préliminaire de sécurité du stockage thermique

17 Indicateurs de suivi de la performance Environnementale et Sociale

Le maître d'ouvrage fera le suivi des indicateurs de performance présenté dans le tableau ci-dessous.

Tableau 15 : Indicateurs de suivi de la performance environnementale sociale

Thème / domaine	Indicateurs	Registre
Plaintes	- Nombre de plaintes enregistrées - Nombre de plaintes résolues - Nombre de plaintes en cours de traitement - Délai de traitement moyen	Registre des plaintes
Santé & Sécurité des travailleurs	Tableau de bord d'indicateurs de santé au travail : - Nombre de travailleurs - Nombre d'heures travaillées - Nombre d'accident de travail - Nombre d'accidents de travail sans arrêt - Nombre d'accidents de travail avec arrêt - Nombre de premiers soins - Nombre de jours d'arrêt de travail - Présence du plan d'action COVID et des versions d'actualisation en fonction de l'évolution de la situation sanitaire. - Indicateurs de performance détaillés dans le PGSR - Nb de cas positifs détectés	Suivi médical des travailleurs (confidentiel). Registre des accidents et maladies professionnelles et des prises en charge médicale.

Thème / domaine	Indicateurs	Registre
Environnement	Nombre d'incident environnemental Consommation d'eau, gaz, électricité, énergie fossile (essence, gazole, fioul), papier. Quantités de déchets dangereux traités par : • Enfouissement ; • Incinération ; • Recyclage ; • Quantités de déchets non dangereux totales, triées et recyclées ;	Registre d'enlèvement des déchets par type (déchets domestiques, piles, cartouches et déchets électriques et électroniques, médicaux, papier, carton, plastique, bois, déchets dangereux etc.). Registre des révisions et vidanges des véhicules. Registre d'entretien et de maintenance des équipements de chauffage et climatisation.
Participation aux séances de formation & sensibilisation	Nombre de formation Nombre de séances de sensibilisation HSE	Registre des formations.