

(i) Contexte et objectif de l'EIES

Confié à la Société PFO Africa selon le Cahier des Clauses Techniques Particulières « CCTP », élaboré par l'Agence de Gestion des Routes (AGEROUTE), le projet de renforcement de la route Korhogo – Boundiali est subdivisé en trois (03) lots distingués :

- **LOT1 : Renforcement de la route Korhogo-Boundiali ;**
- **LOT2 : Bitumage de la route Fononfila – Koni ; et**
- **LOT3 : Bitumage de la route Binguébougou – Nénékri**

Soucieux des difficultés rencontrées par la population, le gouvernement ivoirien entrevoit à travers ce projet, le bitumage des différentes axes routiers. La réalisation d'un tel projet de développement pourrait cependant engendrer des effets négatifs sur l'Environnement, d'où la nécessité de réaliser une Étude d'Impact Environnemental et Social (EIES) en vue de préserver l'Environnement naturel et humain. En effet, Le projet figure à l'annexe I du décret n°96-894 du 8 novembre 1996 déterminant les règles et procédures applicables aux études relatives à l'impact environnemental des projets de développement : "10) Projets d'infrastructures". Il est donc soumis à étude d'impact environnemental, objet de la présente étude.

La prise en compte de ces aspects relève de la responsabilité de PFO Africa. Les organismes ou institutions financières des pays partenaires responsables des questions environnementales, sociales et climatiques doivent, le cas échéant, être impliqués dans la prise en compte de la réalisation des études nécessaires relatives à cet aspect.

Le présent document constitue le rapport de l'Étude d'Impact Environnemental et Social (EIES) pour les travaux de renforcement de la route Korhogo - Boundiali.

(ii) Description technique du projet

Ce présent projet d'une longueur de 143 kilomètres est composé de 3 lots répartis comme suit :

- Lot 1 : Renforcement de la route Korhogo – Boundiali sur 99 Km en 2x1 voie;
- Lot 2 : Bitumage du tronçon Koni – Fononfila sur 16 Km en 2x1 voie ;
- Lot 3 : Bitumage du tronçon Binguébougou – Nénékiri sur 5 km en 2x1 voie.
- Le bitumage de 26 km de bretelles (voirie présentent dans les différentes localités) dont 20 km sur l'axe Korhogo – Boundiali et 6 km sur le tronçon Koni – Fononfila ;
- La réalisation des ouvrages d'assainissement et de drainage ;
- L'éclairage public ;

Les caractéristiques techniques des voies sont présentées comme suit :

- plateforme : 10 m ;
- chaussée : 7 m ;
- accotement : 1,5 m

(iii) Analyse de la sensibilité environnementale et sociale

De l'analyse de l'environnement physique et socio-économique, il est ressorti un certain nombre d'enjeux auxquels il faut accorder une attention particulière pendant l'exécution du projet. Il s'agit en occurrence de :

- ✓ La préservation de la continuité des services des axes routiers ;
- ✓ La prévention et la gestion des risques de prolifération de vecteurs de maladies dans les localités d'aménagement ;
- ✓ La préservation du cadre de vie des populations riveraines ;
- ✓ La préservation de la quiétude des populations ;
- ✓ Le risque d'accidents sur les chantiers ;
- ✓ Le risque de développement de foyer de propagation de la COVID-19
- ✓ Le risque d'infection du VIH et des Infections Sexuellement Transmissibles
- ✓ La préservation de la qualité de l'air, de l'état acoustique, des sols et des eaux souterraines sur le chantier ;
- ✓ La gestion du chantier ;
- ✓ La gestion des déchets solides et liquides sur le chantier ;
- ✓ La gestion de la consommation en eau et en électricité ;
- ✓ L'indemnisation juste et préalable des PAP.

(iv) Impacts environnementaux et sociaux potentiels significatifs

Le tableau ci-dessous résume les impacts environnementaux et sociaux potentiels significatifs du projet d'une part et les mesures d'atténuation puis de bonifications préconisées d'autre part.

Phases du projet	Impacts potentiels significatifs	Mesures de bonifications	Mesures d'atténuation
Phase chantier (préparation, construction, réhabilitation)	<p>Impacts positifs</p> <ul style="list-style-type: none"> - Réduction des déséquilibres sociaux - Opportunités d'emplois temporaires - Développement circonscrit d'Activités Génératrices de Revenus (AGR) - Opportunité d'affaires pour les opérateurs économiques privés - Renforcement de capacités des acteurs locaux <p>Impacts négatifs</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ <u>Sur le milieu physique</u> <ul style="list-style-type: none"> - Sur la topographie et le paysage : Modification de la topographie et du paysage - Sur le sol : Exposition des sols aux effets de l'érosion et de la pollution - Sur l'air : Altération de la qualité de l'air - Sur le climat sonore : Détérioration de la qualité du climat sonore ▪ <u>Sur le milieu biologique</u> <ul style="list-style-type: none"> - Sur la végétation : dégradation du couvert végétal - Sur la faune : migration de la petite faune présente ▪ <u>Sur le milieu humain ou socio-économique</u> <ul style="list-style-type: none"> - Atteintes au bien-être du personnel de santé et des populations riveraines par les nuisances sonores et atmosphériques - Exposition du personnel de chantier à des risques d'accident de travail - Risques d'accidents de la circulation 	<p>Pour la bonification des impacts positifs potentiels du projet sur l'environnement en Phase chantier et d'Exploitation/Entretien, il est recommandé :</p> <ul style="list-style-type: none"> - l'implication effective des parties prenantes au projet, Sous-préfectures, Directions administratives, chef de villages, responsables d'associations ou de groupes de jeunes et de femmes ; - la sensibilisation des populations et surtout des jeunes sur les risques de maladies et de grossesses indésirées ; - l'emploi de la main-d'œuvre locale ; - l'égalité de chances et de traitement entre hommes et femmes dans les divers recrutements ; 	<ul style="list-style-type: none"> - Afin d'atténuer les impacts sur les sols, les mesures suivantes sont préconisées : - limiter le décapage du sol au minimum requis de sorte que le sol dénudé ne soit profondément soumis aux effets de l'érosion différentielle ; - conserver dans les mêmes conditions que la terre végétale, les matériaux superficiels issus des purges d'éventuelles zones compressibles, sols hydromorphes fortement humifères potentiellement fertiles ; - imperméabiliser les zones de stockage et de manipulation des hydrocarbures ; - éviter au maximum les déversements accidentels des polluants chimiques qui sont essentiellement des produits d'hydrocarbures. - Les mesures pour la protection de la qualité de l'air consisteront à : <ul style="list-style-type: none"> - utiliser des engins et des véhicules de bonne qualité mécanique justifiant d'un certificat de visite technique à jour délivrée par la SICTA ; - procéder régulièrement à l'entretien des véhicules et machines ; - humidifier le sol par temps sec afin d'éviter l'envol de particules poussiéreuses. - Pour minimiser la modification de la topographie et du paysage, il faudra se conformer : - au respect scrupuleux de la topographie générale des zones à terrasser en évitant de créer des zones profondément décaissées que ce soit sur les sites à aménager ou dans les zones d'emprunt ;

Phases du projet	Impacts potentiels significatifs	Mesures de bonifications	Mesures d'atténuation
	<ul style="list-style-type: none"> - Risque de transmission et de propagation de la COVID-19 et des IST/MST/SIDA 		<ul style="list-style-type: none"> - à l'enlèvement systématique des dépôts provisoires de terres et leur évacuation immédiate vers les zones de dépôts définitifs qui peuvent être des ravins environnants ; - à la mise en tas de débris végétaux dans des zones ne présentant aucun risque pour la nature et les activités humaines.
Exploitation et Entretien	<p>Impacts positifs</p> <ul style="list-style-type: none"> - Développement durable des activités génératrices de revenus (AGR) ; - Amélioration de la qualité du cadre de vie et de l'esthétique paysagère - Accessibilité de certaines zones aux transports en commun - Amélioration des conditions de vie des populations <p>Impacts négatifs</p> <ul style="list-style-type: none"> - Pollution des sols - Dégradation de la qualité de l'air - Risques de dégradation de la qualité du cadre de vie environnant 		<ul style="list-style-type: none"> - Maintenir la vitesse de circulation des véhicules à un niveau le plus bas possible lors de la traversée des villages et campements. - Pour éviter tout risque de dégradation continue de la végétation des zones d'emprunt ouvertes lors des travaux, celles-ci doivent absolument être réhabilitées à la fin du chantier (régénérescence des zones d'emprunt). - Pose des panneaux de signalisation ; - Limitation de la vitesse dans les villages traversés ; - Sensibilisation de la population sur l'interdiction d'occuper et d'utiliser l'emprise de la route.

(v) Plan de Gestion Environnementale et Sociale (PGES)

✓ Plan de gestion environnementale et sociale

Il s'agira pour le PFO Africa d'adopter un plan de gestion qui traduise son engagement vis-à-vis de quelques principes fondamentaux qui sont :

- le choix d'indicateurs environnementaux pertinents ;
- distinction des devoirs de PFO Africa et ceux des partenaires et ;
- enfin la consultation du public concerné.

✓ Programme de surveillance environnementale

La surveillance environnementale qui intègre l'exécution des mesures est de la responsabilité du maître d'ouvrage (Ministère de l'Entretien et de l'Équipement Routier) / maître d'ouvrage délégué (AGEROUTE). Pour ce faire, le maître d'ouvrage devra suivre rigoureusement le bon déroulement de ces activités en veillant à ce que ceux-ci s'effectuent dans les règles de l'art et dans le respect des exigences environnementales

✓ Programme de suivi environnemental.

Le suivi environnemental est de la responsabilité de l'ANDE. Elle aura pour mission d'évaluer l'ensemble des actions du promoteur en matière de protection de l'environnement.

Les composantes environnementales qui devront faire l'objet de suivi dans le cadre du présent projet sont les suivantes :

- *énergie ;*
- *air ;*
- *eaux*
- *bruits ;*
- *socio-économique.*

(vi) Coût des mesures environnementales et sociales

Les coûts des mesures environnementales et sociales pour le renforcement et bitumage des axes routiers cibles du projet est estimé à vingt et un millions (21 000 000) FCFA.

Les coûts à provisionner par le Projet correspondent au montant que le Projet devra prévoir pour l'information et la sensibilisation des riverains, l'assistance des autorités locales, la mission de surveillance environnementale et sociale, l'assistance et la mission de suivi environnemental et social de l'ANDE, le renforcement des capacités d'assistance des acteurs et le suivi-évaluation effectué par un spécialiste dédié commis par l'Unité de Gestion du Projet (UGP).

(vii) Information et sensibilisation du public

Au terme des différents focus groups avec les populations des villages et des entretiens dirigés avec de la partie prenante au projet, il ressort que les populations des villages d'implantation du projet ont manifesté leurs intérêts dont elles souhaitent la mise en œuvre rapide du projet.

INTRODUCTION

Contexte et justification de l'étude

Au lendemain de la crise post-électorale, l'État de Côte d'Ivoire a entrepris un vaste programme de constructions d'infrastructures routières. Ainsi, de nouvelles routes ont été construites et plusieurs tronçons dégradés ont été réhabilités. C'est dans cette dynamique que s'inscrit le projet de renforcement de la route Korhogo-Boundiali et de quelques bretelles. Confié à la Société PFO Africa selon le Cahier des Clauses Techniques Particulières « CCTP », élaboré par l'Agence de Gestion des Routes (AGEROUTE), ce projet est subdivisé en trois (03) lots distingués :

- **LOT1 : Renforcement de la route Korhogo-Boundiali ;**
- **LOT2 : Bitumage de la route Fononfila – Koni ; et**
- **LOT3 : Bitumage de la route Binguébougou – Nénékri**

L'axe routier à renforcer (Lot 1) est aujourd'hui vieillissant et dégradé dans son ensemble. Faute d'un entretien nécessaire, son bitume par endroit est fissuré, laissant apparaître des crevasses ou encore des nids de poules causant bien de désagréments aux automobilistes. Quant à l'état des piste de routes du Lot 2 et Lot 3, il est relativement praticable en saison sèche et difficile voire impraticable pendant la saison des pluies. Tout ceci favorise de manière générale le ralentissement de l'économie dans ces différents départements et sous-préfectures.

Soucieux des difficultés rencontrées par la population, le gouvernement ivoirien entrevoit à travers ce projet, le bitumage des différentes axes routiers. La réalisation d'un tel projet de développement pourrait cependant engendrer des effets négatifs sur l'Environnement, d'où la nécessité de réaliser une Étude d'Impact Environnemental et Social (EIES) en vue de préserver l'Environnement naturel et humain. En effet, Le projet figure à l'annexe I du décret n°96-894 du 8 novembre 1996 déterminant les règles et procédures applicables aux études relatives à l'impact environnemental des projets de développement : "10) Projets d'infrastructures". Il est donc soumis à étude d'impact environnemental, objet de la présente étude.

La prise en compte de ces aspects relève de la responsabilité de PFO Africa. Les organismes ou institutions financières des pays partenaires responsables des questions environnementales, sociales et climatiques doivent, le cas échéant, être impliqués dans la prise en compte de la réalisation des études nécessaires relatives à cet aspect.

Le présent document constitue le rapport de l'Étude d'Impact Environnemental et Social (EIES) pour les travaux de renforcement de la route Korhogo - Boundiali.

Objectifs de l'étude

L'objectif principal de la présente étude est d'évaluer les impacts environnementaux et sociaux relatifs au projet de renforcement de la route Korhogo – Boundiali et bretelles de PFO Africa dans les départements de Korhogo et de Boundiali. Il s'agit notamment de :

- identifier et d'analyser les conséquences environnementales du projet sur le milieu ;
- proposer des mesures d'atténuation des impacts négatifs potentiels et de compensation des dommages générés par le projet, de maximiser les impacts positifs et d'élaborer un PGES comprenant les programmes de surveillance, de suivi environnemental et de sensibilisation/formation à l'environnement.

De façon spécifique, la présente EIES vise à :

- décrire de façon synthétique l'ensemble du projet en incluant les rejets et nuisances et expliquer le contexte de sa réalisation (raison et justification environnementales et techniques pour la mise en œuvre du projet) ;
- présenter et décrire l'ensemble des composantes des milieux naturels et humains (état initial) du site du projet susceptible d'être affecté ;
- démontrer comment le projet s'intègre dans le milieu, en présentant l'analyse détaillée des impacts potentiels (négatifs et positifs) en définissant les mesures destinées à corriger les impacts néfastes à la qualité de l'environnement et à maximiser ceux susceptibles de l'améliorer ;
- développer une méthodologie d'évaluation de l'importance des impacts de manière qualitative et/ou quantitative en utilisant un outil d'évaluation économique éprouvé des dommages environnementaux ;

- prévoir des programmes de surveillance, de suivi et de sensibilisation/formation (PGES) pour assurer le respect des exigences légales et environnementales et pour vérifier essentiellement la pertinence et l'efficacité des mesures de protection de l'environnement qui ont été proposées.

Méthodologie de l'étude

❖ Collecte des données

La collecte des données a été précédée de l'appropriation des termes de référence (TDR) de l'étude (*Annexe 1*), de l'inventaire des données à collecter, de l'identification des parties prenantes (institutions, personnes-ressources, groupes d'intérêt, communautés, etc.) et de l'élaboration des outils de collecte (guides d'entretien et questionnaires).

La collecte des données (ou recueil de l'information) proprement dite s'est articulée autour des points suivants : recherche documentaire, visites de sites et enquêtes de terrain et entretiens avec les parties prenantes, réunions publiques avec les communautés.

❖ Recherche documentaire

La recherche documentaire a consisté à collecter auprès de PFO Africa, de l'AGEROUTE et aussi à partir d'études antérieures et d'internet, les informations de base relatives à la description du projet et de toutes ses composantes. Il était également question de passer en revue la législation et la réglementation applicables dans le cadre du projet, les caractéristiques biophysiques et humaines de la zone d'insertion du projet, etc.

❖ Visites de sites et enquêtes de terrain

Les visites de sites se sont déroulées du Lundi 25 juillet au Mardi 05 août 2022 et ont consisté à reconnaître les sites, situer et cerner les limites de la zone du projet, les activités, les bâtis et les équipements susceptibles d'être affectés par le projet, valider ou infirmer certaines données collectées lors de la revue documentaire, et apprécier la sensibilité environnementale et sociale des sites. Elles ont été couplées à des enquêtes environnementales et socio-économiques, dont les principaux résultats ont été intégrés dans ce document.

❖ Entretiens avec les parties prenantes

Les entretiens avec les parties prenantes ont été réalisés selon une démarche participative, à partir de séances d'information des autorités administratives, des séances de travail avec l'AGEROUTE, la Direction de l'Entretien Routier Santé, des séances d'information et d'entretiens participatifs avec les chefs de cantons et de villages concernés par les projets, de réunions publiques (avec la participation de femmes, des jeunes et de groupes vulnérables). Après la présentation de la mission et du projet par les experts, ces différents échanges ont permis de recueillir des informations pertinentes sur la zone du projet et sur les avis et préoccupations des parties prenantes.

Les Procès-Verbaux de consultation publique et les comptes rendus de tous ces entretiens, avec les listes de présence respectives, figurent en *Annexes 2, 3, 4, 5 et 6*.

❖ Synthèse de l'information

La synthèse de l'information s'est axée sur le traitement et l'analyse des données, ainsi que la rédaction du rapport EIES.

Le traitement des données a porté sur le réassemblage des informations recueillies permettant d'identifier les réponses aux différentes questions issues de la collecte des données et sur l'ordonnancement et le classement des informations identifiées par leur regroupage selon leur degré de pertinence. Pour ce faire, les logiciels tels que Word, Excel, Access et Quantum GIS (QGIS) ont été utilisés.

L'analyse des données a consisté à identifier les impacts à travers des listes de contrôle, à les évaluer avec la grille d'évaluation de l'importance des impacts, à proposer des mesures de réduction basées sur des études similaires dans le monde entier et à proposer un PGES. Elle a aussi consisté à identifier

les risques, à les analyser et à les évaluer, de manière à proposer des mesures sécuritaires en vue de réduire les risques et aboutir à un niveau acceptable de ces risques.

La rédaction du rapport EIES s'est faite conformément aux TDR de l'étude, à partir des informations qui ont résulté du traitement et de l'analyse des données.

Plan du rapport de l'étude

Le rapport de l'étude d'EIES s'articule autour de dix (10) sections, comme suit :

Introduction ;

- **Section 1** : Description du projet ;
- **Section 2** : Cadre politique, juridique et institutionnel ;
- **Section 3** : Description de l'environnement initial ;
- **Section 4** : Participation du public ;
- **Section 5** : Identification, analyse et évaluation de l'importance des impacts du projet ;
- **Section 6** : Mesures de protection de l'environnement ;
- **Section 7** : Changement Climatique ;
- **Section 8** : Gestion des risques et accidents ;
- **Section 9** : Plan de Gestion Environnementale et Sociale (PGES) ;
- **Section 10** : Estimation monétaire de la mise en œuvre du PGES ;

Conclusion.

SECTION 1: DESCRIPTION DU PROJET

1.1 Contexte et justification du projet

Le réseau routier ivoirien est constitué d'environ 6 514 km de routes bitumées, 75 600 km de routes en terre et 100 000 km de pistes agricoles. Ce réseau demeure l'épine dorsale de l'agriculture et de l'ensemble des secteurs économiques. Si la répartition du réseau de routes en terre est relativement homogène sur l'ensemble du territoire national, le réseau bitumé est, par contre, essentiellement dirigé Sud-Nord et très peu développé dans le sens Est-Ouest. Il est relativement dense au Sud du Pays et de faible densité au Nord. Depuis plusieurs décennies, le déficit d'entretien du réseau ivoirien s'est accru avec la réduction des budgets d'entretien et l'accroissement du réseau de routes en terre et pistes agricoles. De plus, l'entretien du réseau de route revêtue de Côte d'Ivoire s'est donc limité à des travaux de points à temps, malgré le vieillissement du réseau dont le bitumage des premières routes date de 1955. Aujourd'hui, l'ensemble du réseau routier est en mauvais état et plus des 4/5ème des routes bitumées ont largement dépassé 20 ans de service et nécessitent une réhabilitation.

La ville de Korhogo étant la quatrième ville la plus peuplée de la Côte d'Ivoire et la plus grande ville au Nord du pays, voit son développement croissant s'accroître avec l'afflux d'affaires et de commerces. Ce qui se fait ressentir également au niveau des villes voisines.

Conséquence de ces contraintes, des trafics importants sur les voies existantes qui, au préalable, recevaient moins de Traffic et donc avaient été construites avec les hypothèses de ce dernier. Le recyclage de ces voies s'avère donc indispensable pour un bon rapport entre Traffic et la structure de la voie.

C'est dans ce contexte que l'État a décidé du projet de renforcement de la route KORHOGO – BOUNDIALI.

Ce projet a donc pour objectif de :

- faciliter le quotidien et les affaires de ces usagers ;
- faciliter les échanges économiques ;
- désenclaver certaines localités se trouvant entre Korhogo et Boundiali.

1.2 Présentation de l'initiateur

1.2.1 Maître d'Ouvrage (MO) - Ministère de l'Équipement et de l'Entretien Routier (MEER)

Le Ministère de l'Équipement et de l'Entretien Routier (MEER), a en charge la mise en œuvre et le suivi de la politique du Gouvernement en matière de développement d'infrastructures de transport. À ce titre, et en liaison avec les différents départements ministériels intéressés, il a l'initiative et la responsabilité de faire la conception et la réalisation du réseau routier, ainsi que leur entretien, et la réglementation de leur gestion.

À ce titre, le MEER est le Maître d'Ouvrage de ce présent projet.

Il exerce par ailleurs, la tutelle et le contrôle technique sur les établissements et organisme dont la mission entre dans le cadre de ses attributions, conformément aux textes législatifs et réglementaires en vigueur. Ce sont :

- l'Agence de gestion des Routes (AGEROUTE) ;
- le Fonds d'Entretien Routier (FER) ;
- le Laboratoire du Bâtiment et des Travaux Publics (LBTP).

1.2.2 Maître d'ouvrage délégué (MOD)- Agence de Gestion des Routes

L'Agence de Gestion des Routes (AGEROUTE) se présente d'année en année comme un instrument essentiel et indispensable mis en place par l'État de Côte d'Ivoire pour gérer de manière efficiente le réseau routier.

L'AGEROUTE est une société au capital social de 300 000 000 FCFA entièrement détenu par l'État de Côte d'Ivoire. Elle est régie par l'acte uniforme du traité OHADA sur les sociétés commerciales et le groupement d'intérêt économique du 17 avril 1997 et par la loi ivoirienne n° 97-519 du 04 septembre 1997 portant organisation des sociétés d'État.

Placée sous la tutelle technique du Ministère de l'Équipement et de l'Entretien Routier (MEER), et la tutelle financière du Ministère de l'Économie et des Finances, elle exécute des missions d'assistance à la Maîtrise d'ouvrage ou à la maîtrise d'ouvrage déléguée. D'un point de vue synthétique, lesdites missions peuvent être résumées en 6 charges ou priorités que sont :

- la préparation et l'exécution des tâches de programmation ;
- la passation des marchés ;

- le suivi des travaux ;
- la surveillance du réseau ;
- la constitution et l'exploitation de la BDR (Banques de Données Routières) et le renforcement des capacités.

L'AGERROUTE se charge aussi des projets d'aménagement, de la recherche routière et initie également des études sur l'impact environnemental aboutissant à des mesures de sauvegarde de l'environnement en rapport avec les travaux effectués.

1.2.3 Maître d'œuvre - PFO Africa

PFO Africa Côte d'Ivoire est une société anonyme au capital de 2 992 000 000 FCFA. Elle est une entreprise de bâtiment et de travaux publics créée en 2011. Elle a repris les activités de construction précédemment développées par la société PFO-CI et par la société ARCHE depuis 1988. Elle a depuis sa création, élargi son champ d'intervention, en intégrant d'une part, une cellule d'architecture et d'autre part, en étendant ses activités au secteur des travaux publics.

PFO Africa compte des effectifs permanents d'environ 1800 personnes, un parc de matériels et d'engins dont le coût est estimé à plus de 20 milliards de FCFA.

Ses points forts reposent sur :

- Sa connaissance approfondie de l'Afrique et en particulier de l'Afrique de l'ouest et la Côte d'Ivoire ;
- Ses compétences polyvalentes : entreprise générale, PFO AFRICA Côte d'Ivoire s'est notamment spécialisée dans les opérations en conception - réalisation et est apte à apporter des montages financiers innovants pour étudier et construire clé en main de grandes infrastructures complexes de :
 - o bâtiments ;
 - o travaux routiers ;
 - o génie civil ;
 - o hydraulique.

Son staff comprend ainsi non seulement des ingénieurs, mais aussi des architectes, des urbanistes, des financiers et des juristes.

Parmi les grands travaux réalisés par la société au cours des dernières années, on peut citer :

En matière de bâtiment :

- la réhabilitation du CCIA à Abidjan ;
- la réhabilitation du Palais des Congrès d'Abidjan ;
- la réhabilitation du siège de la Banque Africaine de Développement ;
- la réhabilitation de l'Hôtel Ivoire ;
- la réhabilitation de la Tour POSTEL ;
- les travaux de transformation des Palais présidentiels à Abidjan et Yamoussoukro ;
- la réhabilitation, en cours, des tours A et B de la Cité Administrative d'Abidjan.

En matière d'infrastructures :

- les excavations à 18m de profondeur sur une superficie de 2 hectares pour la construction du mémorial Félix Houphouët Boigny à Abidjan ;
- les terrassements généraux en grande masse (près de 35 millions de m³) pour la réalisation d'une première tranche de 300ha de la zone administrative et politique de Yamoussoukro ;
- les terrassements généraux pour l'implantation du Palais présidentiel, de l'Assemblée Nationale et le futur Sénat à Yamoussoukro ;
- les travaux de désenclavement (routes, adduction d'eau, électricité) des villages Ebriés du District d'Abidjan ;
- la réfection, sous trafic, de 20 km de l'autoroute du Nord ;
- 250 km de travaux routiers, en cours, dans la région de Divo-Gagnoa.

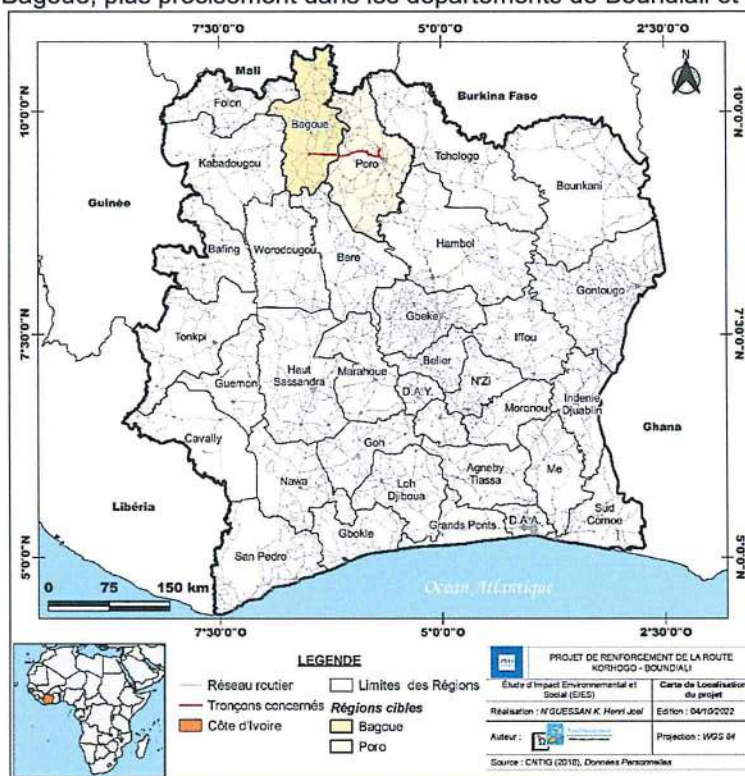
PFO Africa est en charge de la réalisation des travaux du présent projet.

1.3 Localisation géographique du projet

Le projet de bitumage de la route Korhogo-Boundiali et bretelles a été fragmenté pour une meilleure description de l'itinéraire en trois parties ou lots présenté comme suit :

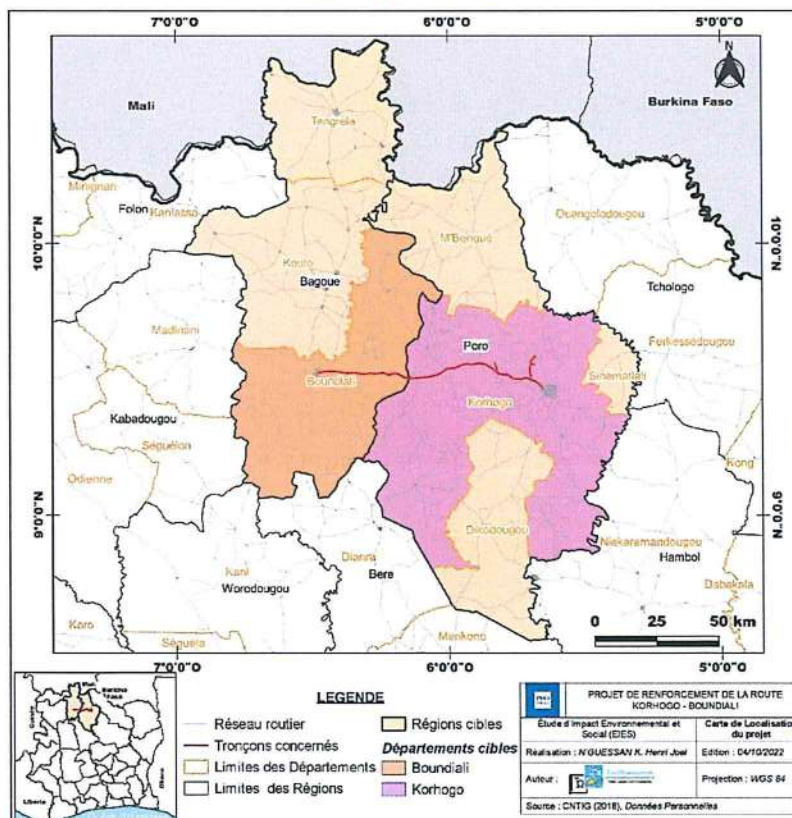
- Lot 1: Korhogo – Boundiali (99 km);
- Lot 2: Fononfla – Koni (17 km);
- Lot 3 : Binguebougou - Nenekri (5 km).

Comme l'illustre les cartes ci-après, les axes routier ciblés du projet se localise dans la région du Poro et la région de la Bagoué, plus précisément dans les départements de Boundiali et du Poro.



Carte 1: Localisation des régions cibles du projet

Source : EasyManagement, Septembre 2022



Carte 2: Localisation des département cibles du projet

Source : EasyManagement, Septembre 2022