

EVALUATION DES IMPACTS ENVIRONNEMENTAUX ET SOCIAUX (RAPPORT EXECUTIF)

pour

LE PROJET DE TRANSPORT PAR CABLE DE LAGOS

Proposé par



Ropeways Transport Limited

1d, Club Road, Ikoyi, Lagos, Nigeria

Document préparé par Multiple Development Services



MULTIPLE DEVELOPMENT

(HEALTH, SAFETY & ENVIRONMENTAL CONSULTANTS)

18, OLORUNLOGBON STREET, ANTHONY VILLAGE, LAGOS

TEL. +234-80-2311-8449, 08030610235

E-mail: info@multideviroons.com, multidevservices@yahoo.com

Website: www.multideviroons.com

Table des Matières

1. INTRODUCTION	2
2. LES OBJECTIFS DE L'EIES	4
3. LES POLITIQUES ACTUELLES, CADRES JURIDIQUES ET ADMINISTRATIFS	4
4. JUSTIFICATION DU PROJET	6
5. ALTERNATIVES DU PROJET	7
5.1. Pas de développement / Pas d'option de projet / d'autres modes de transport.....	7
5.2. Option de Développement du Projet	8
5.3. Analyses des Sites Alternatifs	8
6. DESCRIPTION DE L'ENVIRONNEMENT DU PROJET	9
7. CONSULTATIONS PUBLIQUES ET COMMUNICATION D'INFORMATIONS AU PUBLIQUE.....	10
8. IMPACTS POTENTIELS	11
8.1. Les changements Irréversibles	11
8.2. Effets Cumulatifs / Secondaires	12
8.3. La justice Environnementale	12
9. MESURES D'ATTENUATION	12
9.1 La Gestion Des Risques.....	12
9.2. Impacts Résiduels Négatif après Atténuation	13
9.3. Principes d'Atténuations des impacts Environnementaux et Sociaux.....	13
10. IMPLEMENTATION ET GESTION DU PGES	13
10.1 Responsabilités de la mise en œuvre des Sauvegardes	13
10.2 Mesures De Capacité Pour Le Renforcement Organisationnelle	14
10.3 Le Budget	15
10.4 Le suivi du Plan de Gestion Environnemental et Social (PGES).....	15
11. TENUE DES REGISTRES	26
12. CONCLUSION	27
13. RÉFÉRENCES	28

Liste des tableaux

Tableau A:	LES RESPONSABILITÉS DE SAUVEGARDES	11
Tableau B:	PLAN DE SUIVI ET DE CONTROLE ENVIRONNEMENTAL ET SOCIAL	13
Tableau C:	PGES CALENDRIER D'EXECUTION POUR LES STATIONS ET LES TOURS	21

1. INTRODUCTION

Lagos est une mégalopole rapidement croissante avec plus de 17 millions d'habitants. L'infrastructure routière existante est limitée et obstruée par un niveau insupportable d'embouteillage. Par conséquent

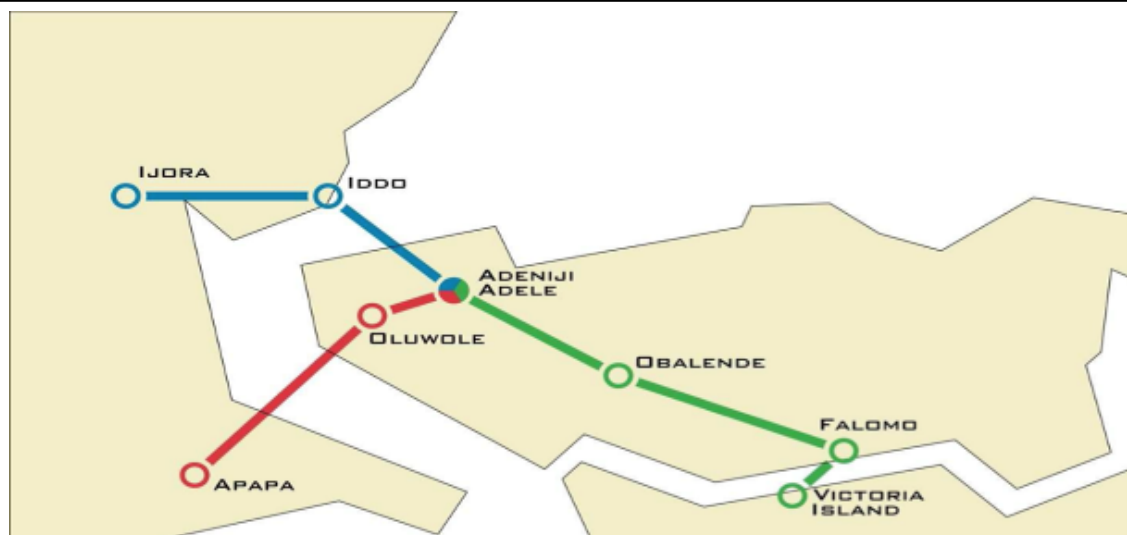
ses habitants passent plus de 6 heures par jour dans les transports pour faire la navette à leur lieu de travail chaque jour, ceci réduit l'efficacité commerciale et entravent également la croissance économique et réduit considérablement la qualité de vie de ses résidents.

Le gouvernement de l'Etat de Lagos en collaboration avec le “**Lagos Metropolitan Area Transport Authority (LAMATA)**” a abordé ce problème avec la publication du schéma directeur de transport qui inclut le nouveau monorail LRT et les couloirs de transport BRT proposés pour exécution en 2012.

Afin d'améliorer le system de transport de Lagos, **ROPEWAYS TRANSPORT LIMITED** en collaboration avec le **Gouvernement de l'Etat de Lagos** ainsi que les autorités de **LAMATA** a l'intention de proposer un system de Transport Par Câble (TPC) aérien dans la zone métropolitaine de Lagos. Le system de Transport Par Câble (TPC) utilisera la technologie tri-câbles à poignées détachables (TDGs), (Tri-cable Detachable Grip Technology), une technologie développée pour les transports de masse ou de transport de biens/marchandises. Le system de TPC proposé aura trois terminus; Ijora, Victoria Island et Apapa, tous relier par un hub central a Adeniji-Adele. Ceux-ci seront construits suivants trois axes:

- Route 1 (or Blue Route): Ijora – Adeniji Adele
- Route 2 (or Red Route): Apapa – Adeniji Adele
- Route 3 (or Green Route): Adeniji Adele – Victoria Island

Il y a huit (8) stations proposées sur le réseau à trois lignes: Ijora, Iddo, Adeniji Adele, Obalende, Falomo, Victoria Island, Apapa et Oluwole. Les câbles seront soutenues par quatorze (14) tourets situées tout au long du réseau.



Les Lignes et Stations proposées pour le système de transport par câble de Lagos

Le projet est conçu afin de soulager les encombrements dans l'Etat tout en soutenant les systèmes routiers et fluviaux existants ainsi que les réseaux par rails proposés dans l'Etat de Lagos. En d'autres mots, le projet proposé offrira une solution rapide, moderne et durable au besoin urgent d'un transport urbain de masse pour l'Etat de Lagos. Le system de TPC que Ropeways a proposé réduira les embouteillages sur le réseau routier existant et améliorera l'usage des transports aériens (câble et/ou rails).

Pour réaliser les objectifs du système de TPC, la préparation des sites, la construction et l'installation des différents équipements, des activités d'exploitation et d'entretien pertinentes sont nécessaires et doivent être effectuées.

Afin de comprendre et d'identifier les impacts sociaux bénéfiques et/ou négatifs qui peuvent résulter du projet et de ses activités, **ROPEWAYS TRANSPORT LIMITED**, a assigné la responsabilité à **MULTIPLE DEVELOPMENT SERVICES Ltd (MDS)**, une firme de consultation sur la santé, la sécurité et l'environnement, de préparer une Evaluation des Impacts Environnementaux et Sociaux (EIES). Ceci aidera à identifier les impacts sociaux qui pourraient surgir au cours de la mise en œuvre du projet.

La préparation de cette EIES est en conformité avec la loi 86 sur l'Etude d'es Impacts Environnementaux (EIE) de 1992, du Ministère Fédéral de l'Environnement. Cette évaluation est également conforme au système de sauvegarde de la Banque Africaine de Développement (BAD) comme ce projet est financé par elle.

L'une des exigences clés pour obtenir l'apport financier de la BAD envers ce projet est la préparation de cette EIES ainsi que la préparation d'un Plan d'Action de Réinstallation (PAR). Le PAR identifie les Impacts Sociaux négatifs potentiels qui pourraient résulter du déplacement et de la réinstallation des Personnes Affectées par le Projet (PAP), tandis que l'EIES traite d'autres impacts sociaux et environnementaux néfastes possibles du projet. Le PAR a été préparé *pari passu* (de manière égale) que l'EIES comme un document autonome et présentés séparément.

2. LES OBJECTIFS DE L'EIES

L'Evaluation des Impacts Environnementaux et Sociaux (EIES) est l'un des outils de gestion utilisés à travers le monde pour assurer un développement durable et / ou à assurer la conformité avec les réglementations locales, régionales et internationales relatives à la protection de l'environnement et de la conservation.

En reconnaissance de la nécessité d'équilibrer le développement et la durabilité de l'environnement, cette EIES a été préparée. L'évaluation a été conçue pour identifier les conséquences du projet proposé sur l'environnement. Il est considéré comme une partie intégrante du processus de planification car il fournit une documentation complète des impacts environnementaux et sociaux attendus du projet proposé.

Cette Evaluation des Impacts Environnementaux et Sociaux a servi de structure pour la collecte et la documentation des informations et des opinions sur les conséquences environnementales des activités proposées de façon que l'importance des impacts, leurs ampleur, leur modifications et leurs résolutions soient correctement évalués.

3. LES POLITIQUES ACTUELLES, CADRES JURIDIQUES ET ADMINISTRATIFS

Au Nigeria, le pouvoir de réglementation sur toutes les questions environnementales est exercé par le Ministère Fédéral de l'Environnement (MFEnv). Dans la 3ème partie de la Loi 88 de 1988, de l'Agence Fédérale de la Protection de l'Environnement (AFPE) (une agence qui n'existe plus), les gouvernements des États sont encouragés à mettre en place "leurs propres organismes de protection de l'environnement dans le but de maintenir une bonne qualité de l'environnement dans le domaine des polluants sous leur contrôle".

Le Nigéria est souscrit à un certain nombre de règlements et conventions internationales relatives à la protection de l'environnement. Tous les partenaires/organismes investis dans le développement

international tels que la Banque Africaine de Développement (BAD), la SFI, la Banque Mondiale et d'autres organismes financiers intéressés par des projets de développement ont des ensembles de catégorisations de l'environnement, des évaluations et des normes de gestion, qui doivent être respectées par les promoteurs des projets avant que ces institutions s'investissent.

Ainsi, le devoir et la responsabilité de la protection et la gestion de l'environnement liés aux projets dans divers secteurs de l'économie Nigériane sont mandatés en vertu des:

- lois, règles, règlements et normes courantes Fédérales, provinciales et locales ainsi que le droit commun de la République Fédérale du Nigeria (FRN)
- accords et traités environnementaux internationaux ratifiés par la République Fédérale du Nigeria
- Politiques de Sauvegarde des partenaires de soutien / développement

Ci-dessous, un aperçu de quelques-uns des instruments réglementaires pertinents à cette EIES en ce qui concerne les organismes fédéraux, provinciaux et internationaux :

Au niveau National:

La Politique Nationale sur l'Environnement de 1989 (révisée en 1999) ; le cadre des Politiques Economiques ; la Politique Nationale des Transports (Brouillon) ; la Loi 86 sur l'Evaluation des Impacts Environnementaux (EIE) ; CAP E12 ; LFN 2004 ; la Loi CAP 55 de 1994 sur les forêts ; le règlement gazette complémentaire à NESREA ; la Loi Nigériane No. 88 de 1992 sur la planification de l'aménagement urbain et régional du territoire ; les lignes directrices Nationales pour la vérification environnementale au Nigeria ; les lignes directrices et normes pour le contrôle de la pollution de l'environnement 1991 ; les lignes directrices Nationales sur les systèmes de gestion de l'environnement ; le plan directeur sur législation environnementale: Un Guide du citoyen, etc.

Au niveau de l'Etat:

Le Ministère de l'Environnement de l'Etat de Lagos et l'Agence de Protection Environnementale de l'Etat (LASEPA) décrets; la Loi 2009 du développement des infrastructures et bords des Eaux de l'Etat de Lagos (loi LAWID) ; les décrets du conseil du traitement des déchets ; la Loi de sur l'environnement de l'Etat de Lagos ; le décret de 2004 sur l'assainissement de l'Etat de Lagos ; la réglementation de 1986 sur la planification des Villes et Pays (Plan bâtiment) de l'Etat de Lagos; la Loi de 1997 du conseil de planification urbaine et régionale de l'Etat de Lagos ; la Loi 2005 sur la Planification du Développement urbain et régionale de l'Etat de Lagos.

Au niveau International:

Conventions, protocoles et traités qui favorisent le maintien d'un environnement viable et de développement durable approuvée par le Nigeria tel que le protocole de Kyoto à la Convention des Nations Unies sur les changements climatiques de 1997 ; la Convention-cadre sur les changements climatiques, 1992 ; Aarhus, 1998, *les principes directeurs relatifs à l'environnement humains des Nations Unies, et de l'Agenda 21* - Conférence des Nations Unies sur l'environnement et le développement. Les normes internationales volontaires telles que les Principes de l'Équateur et ISO26000, conseils sur les responsabilités sociale sont applicables.

Au niveau de l'appui du projet:

En Décembre 2013, les membres du conseil de la BAD ont adopté à l'unanimité le Système de Sauvegarde Intégrée (SSI), l'essence même de la stratégie de la Banque pour promouvoir une croissance qui est socialement inclusive et respectueuse de l'environnement, en accordance avec la stratégie de dix ans de 2013 à 2022. Les Sauvegardes sont considérées comme un outil puissant pour identifier les risques, réduire les coûts de développement, et d'améliorer la durabilité des projets, avec

des avantages directs aux collectivités et contribuent à préserver l'environnement. L'SSI non seulement encourage la promotion des meilleures pratiques dans ces domaines, mais aussi une plus grande transparence et responsabilité. Il fournit un processus pour les gens, en particulier les communautés les plus vulnérables, d'exprimer leurs points de vue, en fournissant, par exemple, au niveau des projets, des mécanismes de griefs et de recours.

Pour la BAD, la sauvegarde globale qui régit le processus qui détermine la catégorie environnementale et sociale d'un projet ainsi que les exigences d'évaluation environnementales et sociales est la Sauvegarde Opérationnel 1: L'évaluation environnementale et sociale (BAD SO1). Etant un projet du secteur privé, la norme de performance 1 de la Société Financière Internationale et la gestion de l'environnement et des risques sociaux et impacts (SFI PS 1) du 1er Janvier 2012 est également applicable.

Les principes inhérents de la BAD OS1 et la SFI PS1 sont en tandem avec les procédures et processus de l'Evaluation des Impacts Environnementaux du Ministère Fédéral de l'Environnement (MFEEnv). Toutefois, en cas de divergence entre les deux, MFEEnv, d'une part, et la BAD SO1/SFI PS1 d'autre part, alors la plus bénéfique, sur un point de vue environnemental et sociale, prélevera dans l'exécution du projet et de l'utilisation des instruments de l'EIES durant la mise en œuvre du projet.

4. JUSTIFICATION DU PROJET

L'apport de services de transport est d'une importance fondamentale pour le développement du Nigeria ainsi que le bien-être de ses habitants. Les routes et autres moyens de transport Nigériennes nécessitent une attention urgente. Cependant, afin d'adresser ce problème tous les modes de transport doivent être explorées.

Le projet proposé offre de multiples avantages, tels que:

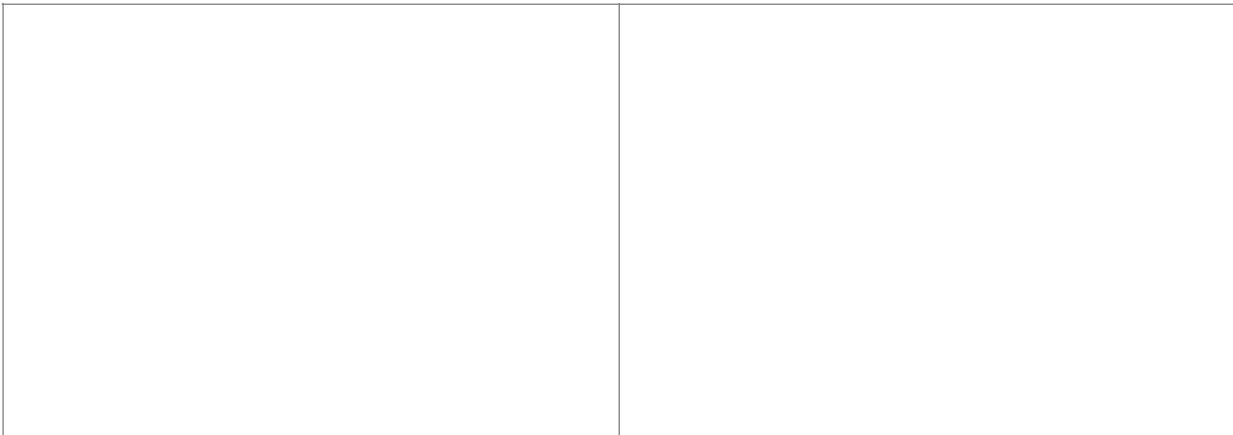
- a. Réduire les embouteillages sur les routes principales et en réduisant le temps de déplacement
- b. Des avantages économiques pour la Nation par le biais de prélèvements et de revenus avec de tels projets;
- c. Des avantages économiques pour tout le personnel employé au cours de la construction et l'implémentation du projet;
- d. L'Amélioration de la planification régionale et urbaine ainsi que l'aménagement paysager.
- e. La réduction de la pauvreté de transport en facilitant la vie quotidienne de millions d'habitants de Lagos
- f. Réduire la consommation de carburant des véhicules et qui a sont tour réduira les émissions des véhicules
- g. Encouragera des échanges par le biais du Mécanisme de Développement Propre (MDP) dans le cadre du changement climatique
- h. Servira comme attraction touristique et démontrera une amélioration des normes sociales de la population de l'Etat.
- i. La création d'activités de commerce et d'emplois (à son achèvement, le projet créera des possibilités d'emploi direct et indirect). En plus des emplois directes à l'aéroport, le projet nécessitera d'autres services en ingénierie, pièces de rechange, l'information et services de technologique, dans la restauration et le nettoyage, qui stimulera l'économie locale.
- j. Développer les compétences et renforcer les capacités dans les emplacements environnants à travers le transfert d'expertise internationale de gestion pendant la période de construction et d'implémentation du projet.
- k. Une hausse des revenus, une transformation économique dans la zone du projet et l'amélioration des moyens de subsistance des ménages; une émergence de petites et moyennes entreprises;
- l. Un attrait pour des entreprises Nationales et régionales, des investisseurs, et une hausse potentielle de tourisme.

- m. Le projet s'aligne avec le mandat de la BAD pour soutenir le développement de l'infrastructure moderne en Afrique ainsi que les priorités et la stratégie du gouvernement. De plus, il permettra d'améliorer le commerce, la croissance économique et l'intégration régionale. Le projet est économiquement et financièrement viable, et respectueux de l'environnement.
- n. Le projet est conforme à la stratégie des opérations du secteur privé de la BAD, car il favorise la participation des investisseurs privés dans le financement d'un projet d'infrastructure dans un pays à faible revenu.

5. ALTERNATIVES DU PROJET

Les alternatives du projet sont considérées en vue de la situation actuelle des transports de Lagos. La densité de population de Lagos, l'étendue inadéquate de l'espace routier, les caractéristiques de l'utilisation des terres et l'absence d'un système de transport en commun, combiné avec des plans de développement de l'espace routier inadéquates ou mal exécutées et l'empiétement des chaussées, ont donné lieu à de nombreux problèmes de transport dans la métropole de Lagos. Ceux-ci incluent notamment la congestion accrue des embouteillages, la détérioration des routes, la détérioration de l'attrait physique et du confort des transports publics routiers, la hausse fulgurante des tarifs de transport, l'absence de transport efficace ferroviaire et fluviaux, le nombre croissant d'accidents de la route et les taux élevés des émissions véhiculaires et la pollution atmosphérique, la menace croissante des motos (Okada) et des transports tricycle.

Les photos ci-dessous démontrent la saturation du réseau routier dans l'État.



Les embouteillages dans l'Etat

5.1. Pas de développement / Pas d'option de projet / d'autres modes de transport

Dans ce scénario, Ropeways Transport Limited abandonnera son plan visant à construire et exploiter le système de Transport Par Câble de Lagos proposé. Ce scénario implique que le transport routier continuera d'être le principal moyen de transport dans l'Etat de Lagos. Il est à noter que le transport fluvial est modérément utilisé alors que le transport ferroviaire existe à peine. S'il est évident que les routes à Lagos sont très encombrées, même avec l'introduction d'un système de BRT et services de traversiers (ferry), les fortes émissions des véhicules et les impacts négatifs ne peuvent pas être négligés.

Lagos est une mégalopole en plein essor avec plus de 17 millions d'habitants. Les projections démographiques estiment que Lagos va bientôt devenir la troisième plus grande agglomération urbaine du monde dans un avenir proche. L'infrastructure routière existante est proche d'atteindre un point de rupture comme elle est étouffée par des niveaux insupportables d'embouteillage. Le manque d'options de

transports urbains et l'inefficacité du réseau oblige ses usagés à passer jusqu'à six heures de leur journée de travail dans les embouteillages. Cette situation entrave au développement économique de la ville et a un impact négatif considérable sur la qualité de vie de ses résidents.

Les lignes ferroviaires sont une option viable pour les transports publics à Lagos mais sont limitées aux axes d'Iddo à Alagbado où sont situées les seules lignes de train opérationnelles de la Coopération des Chemin de Fer du Nigeria (The Nigeria Railway Corporation). Ces lignes se sont aussi avérées insuffisantes compte tenu de la limitation physique des zones d'où les voies ferrées sont accessibles mais aussi dues au nombre limités de wagons disponibles, ce qui assure que les wagons sont généralement surpeuplés, quand disponibles, ce qui pose un grand risque à la sécurité des passagers.

Pour adresser ce problème, un Plan Directeur des Transports de l'État de Lagos a été récemment rédigé et plusieurs Light Rail Transit (LRT), Bus Rapid Transit (BRT) et lignes de traversiers (ferry) ont été proposées pour la mise en œuvre d'ici 2012. Cependant, due aux difficultés de financement et au délais de construction des infrastructures routières certains de ces projets ont déjà été reportés. Donc, il est anticipé que le réseau de transport public reste relativement peu développé dans un court à moyen terme. Il y a un besoin important pour un système de transport urbain sûr et fiable dans l'État de Lagos.

5.2. Option de Développement du Projet

L'alternative est d'élargir les options de transport en vigueur dans l'État de Lagos avec un système de Transport Par Câble. L'option du projet de construire aux sites identifiés a été analysée dès le départ avec l'incorporation de toutes les valeurs environnementales, sociales et économiques nécessaires du projet et la meilleure alternative a été adoptée.

L'introduction du système de Transport Par Câble décongestionnera les routes d'un grand nombre de véhicules, réduira les émissions atmosphériques associées aux mouvements des véhicules et améliorera considérablement le temps de déplacement des passagers tout en améliorant les caractéristiques paysagères de Lagos.

5.3. Analyses des Sites Alternatifs

À la conceptualisation du Projet, environ 11 sites stations ont été sélectionnés et étudiés, leurs avantages et inconvénients ont été examinés de près en termes de faisabilité technique, de leur analyse technologique, de l'aspect pratique de la construction et des exigences opérationnelles, des coûts, du paysage, des impacts visuels et environnementaux.

Ces emplacements comprennent : Ijora, Iddo, Idumota, Apapa/Liverpool, CMS, Adeniji Adele, Obalende, Keffi, SCT, Falomo et Eko Hôtel. Toutefois, la sélection des sites spécifiques au sein de ces lieux a été difficile en raison des problèmes liés à l'acquisition de terres, certains des emplacements sont détenus par le gouvernement Fédéral / d'État ou des personnes privées. Néanmoins, après des négociations et consultations avec les parties concernées (particuliers, représentants de l'État et des Ministères Fédéraux), 8 sites primaires ont été retenus et sont : Ijora, Iddo, Apapa, Oluwole, Adeniji Adele, Obalende, Falomo et Victoria Island. Parmi ces sites, 6 appartiennent au gouvernement.

En résumé, la solution retenue semble être la plus optimale, qui prend en considération les besoins de la population et un scénario économiquement rentable. Même s'il est prévu que certains impacts biophysiques et socio-économiques négatifs seront exprimés par le projet, il est certain que si des mesures appropriées sont mises en place pour atténuer les impacts négatifs du projet, il en résulterait des effets positifs nets globaux à la fois sur les économies locales et nationales.

6. DESCRIPTION DE L'ENVIRONNEMENT DU PROJET

Une approche stratégique a été adoptée en établissant les données de base sur l'environnement de la zone d'étude. Il s'agissait d'obtenir les caractéristiques environnementales propres aux sites du projet par le biais de collecte de données des terrains (observations, métrage des sites et la collecte d'échantillon) ainsi que l'analyse en laboratoire des échantillons prélevés.

D'un point de vue biophysique, le climat de la zone du projet est humide et tropicale (c'est-à-dire équatorial, semi-aride). Ceci est dû à la location (latitude/longitude), les vents et la proximité à l'océan Atlantique. Il ya deux masses d'air dominantes, à savoir: le Nord-est continental sec Tropical (cT) à travers le Sahara, au Nord de la région d'Afrique de l'Ouest, et humide au Sud-ouest Maritime Tropical (Mt) de l'autre côté de l'océan Atlantique au Sud. Séparant les deux masses d'air est une zone de convergence Intertropicale (ZCIT), souvent désigné comme Intertropical (IFT) ou Front Intertropical (FIT). Le front oscille avec la position apparente du soleil vers le Nord et le Sud de l'équateur représentant ainsi la saison dominante de la région. Des changements marginaux sont également enregistrés en raison d'autres caractéristiques par rapport au relief, en particulier les courants océaniques dominants, la configuration des rives environnantes et la topographie généralement plane de la région.

La précipitation (quantité et répartition) est l'élément le plus important pour définir les saisons climatiques dans les tropiques, où se situe le corridor du projet caractérisé par deux saisons dominantes; la saison humide et la saison sèche.

En ce qui concerne la qualité de l'air, le résultat de la température ambiante qui mesure la qualité de l'air autour de la zone du projet a montré que les niveaux de NO₂, COV, H₂S et SO_x étaient inférieures aux limites de détection de l'équipement (<0.00ppm) dans tous les points d'échantillonnage. Dans les stations surveillées, les niveaux de bruit ont varié de 49.8dB à 71,8 dB.

Les sols sont très profonds, modérément bien drainé. Des sols loameux et sableux variant d'un gris-brun en surface vers jaune-brun foncé puis vers un sol très sablonneux brun très pale en sous-sols. La réaction du sol dans la couche arable est fortement acide (pH de 5,0 à 5.8) et des cations échangeables sont modérés pour Ca, Mg et Na mais faible pour K. Dans le sous-sol, la réaction du sol est fortement acide (pH 5.2 à 5.3) modérée échangeables Ca, Mg et Na mais faible pour K.

En ce qui concerne la faune et la flore, les habitats naturels de Lagos ont été largement modifiés, y compris les marais côtiers, les mangroves et les forêts marécageuses d'eau douce et les forêts humides des plaines. Très peu de faune et de flore n'ont été enregistrés dans les endroits des sites. En ce qui concerne l'hydrobiologie, l'abondance et la composition macro benthique dans les stations d'étude étaient faibles.

Géologiquement, la zone du projet se situe dans le bassin sédimentaire de Dahomey, un bassin connu pour avoir permis des événements liés à l'éclatement du Gondwana et l'ouverture de l'Atlantique sud. Les dépôts sont dans une dépression de défaut contrôlée, délimitée par des failles et autres structures tectoniques de la zone de faille de la Romanche à l'ouest, et par la ligne de charnière du Bénin, également une structure de faille majeure, à l'est. L'épaisseur des sédiments dans le bassin, qui s'étend

d'Accra/Ghana à l'Okitipupa Ridge, d'où il est séparé du delta du Niger, augmente du Nord au Sud et de l'Est en l'Ouest au Nigeria.

Socio-économiquement, Lagos est une mégapole en plein essor avec plus de 17 millions d'habitants. Les projections démographiques estiment que Lagos va bientôt devenir la troisième plus grande agglomération urbaine du monde dans un avenir proche. L'infrastructure routière existante est proche d'atteindre un point de rupture comme elle est étouffée par des niveaux insupportables d'embouteillage. Le manque d'options de transports urbains et l'inefficacité du réseau oblige ses usagers à passer jusqu'à six heures de leur journée de travail dans les embouteillages. Cette situation entrave au développement économique de la ville et a un impact négatif considérable sur la qualité de vie de ses résidents.

La zone métropolitaine de Lagos est responsable pour plus de 50% de l'établissement industriel et commercial du Nigeria tout en tenant compte de plus de 70% des activités de fabrication du pays. Les densités de population sont estimées à plus de 34,000 personnes par km² dans le centre d'affaire (CDB). La croissance sensible de l'Etat se caractérise par la densification du noyau central et du développement le long du corridor de transport principal. La situation devrait encore se détériorer en raison d'un réseau routier limité qui est perpétuellement congestionné sur les axes principaux, ainsi que les autres artères de la ville.

7. CONSULTATIONS PUBLIQUES ET COMMUNICATION D'INFORMATIONS AU PUBLIQUE

La participation du public dans l'EIES a été effectuée par le biais de consultations et de communications. Les consultations ont permis d'échanger et de partager les idées et préoccupations des parties concernées avec les concepteurs du projet. La communication consista de la diffusion d'information sur le projet, des promoteurs du projet vers le public concerné.

Ci-dessous, un résumé des points de vue des PAP et autres parties concernées :

- Toutes les parties concernées identifiées et des personnes affectées ont démontrés qu'ils étaient pleinement au courant du projet.
- La majorité des intervenants (stakeholders) attendent le commencement et l'achèvement du projet.
- Les responsables gouvernementaux locaux encouragent l'idée.
- Ce projet est bienvenu car il améliorera le problème de la circulation à Lagos
- La plupart des dirigeants syndicaux ont exprimé leur satisfaction pour le projet et apprécieront d'être inclus dans la planification et l'exécution du projet comme il affecte leurs diverses localités.
- Il s'agit d'un bon projet et nous nous félicitons du concept/ de l'initiative, mais nous vous conseillons cependant de construire la station de manière à pouvoir afficher des publicités.
- Il s'agit d'un bon projet et nous nous intéressons à la façon dont nous serons affectés.
- Offrir des emplois aux personnes déplacés et aux jeunes des communautés alentours ajoutera de la couleur au projet.
- Quels sont les impacts de carbone que ce projet aura sur l'environnement?
- Qu'en est-il de la sécurité? Comme l'électricité n'est pas stable comment gérons-nous ce type de technologie ?

Un plan d'engagement des parties concernées a été développé afin de permettre leurs participations tout au long du cycle de développement et la de mise en œuvre du projet.

En ce qui concerne la communication d'information au publique, l'EIES devrait être communiqué dans le pays et autres endroits désignés comme indiqué par le Ministère Fédéral de l'Environnement pour

l'attention du grand public et sur le site de la Banque pour consultation et commentaires avant qu'il ne soit approuvé par la Banque.

8. IMPACTS POTENTIELS

Le secteur des transports a joué un rôle stratégique dans le développement socio-économique de Lagos. Il est prévu que le projet renforcera les avantages socio-environnementaux qui se sont accumulés au cours de l'année.

Il est envisagé que le projet apportera une variété d'impacts environnementaux et sociaux positifs. Certains d'entre eux sont en fonction des objectifs du projet, tandis que d'autres sont fonction de la manière dont le projet est conçu pour atteindre ses objectifs. Généralement, les effets bénéfiques potentiels incluent: l'amélioration des transports, des avantages économiques, la création d'emplois, la réduction de la pauvreté, des services sociaux, voyage et transport, des opportunités pour les femmes, économie des carburants, réduction de la pollution, l'accès à des opportunités pour les pauvres en milieu urbain, réduction des coûts de transport aux usagés, des possibilités d'emploi, l'amélioration de l'utilisation des terres, l'esthétique visuelle, des revenus pour le gouvernement, la réduction de polluants et de gaz à effet de serre, des échanges d'émission en devises avec le Mécanisme de Développement Propre (MDP) dans le cadre du changement climatique, appui la vision de la BAD avec son mandat sur le développement de l'infrastructure moderne en Afrique, etc.

Inversement, le développement proposé, malheureusement, est également susceptible d'exercer des effets négatifs sur l'environnement social et physique.

Ces impacts peuvent être divisés en deux catégories:

Les impacts à court terme liés à la construction tels que les impacts environnementaux sur la qualité de l'air, le bruit et les vibrations, la production de déchets, la perturbation de la circulation, la relocalisation des personnes dans les sites du projet (déjà inclus dans le PAR), et impacts sur la santé et la sécurité.

Sauf si les bonnes pratiques de gestion de construction ne sont pas respectées, alors les activités de construction peuvent causer de la pollution de l'environnement, une dégradation grave de l'environnement et de la santé et des problèmes de sécurité à la fois pour les travailleurs et le public.

Les activités permanentes et à long terme de la phase d'exploitation résultants à des impacts récurrents mais évitables qui sont principalement : la production de déchets, les accidents, la dégradation de la qualité de l'air dans le cas d'utilisation de générateurs diesel, et le bruit.

Au cours de la phase de démantèlement, les impacts probables incluent:

- La perturbation physique résultant du démantèlement technique des équipements
- L'érosion des sols résultant d'une mauvaise réintégration des terres excavées
- La dégradation de la qualité de l'air et la génération de bruit au cours des travaux d'excavation pour enlever les équipements enterrés ainsi que les fondations/structures de bâtiments.
- Les risques, dangers et les accidents
- Les problèmes de gestion des déchets
- Les mécréants / squatteurs qui occupent les sites

8.1. Les changements Irréversibles

Le seul changement irréversible identifié est la relocalisation des personnes de leur emplacement professionnel d'origine. Cet impact sera adressé par le biais de compensations monétaires qui permettra aux personnes affectées de trouver d'autres emplacements. Aucune autres pertes importantes à long terme des ressources ne sont prévues dans le projet. Le projet ne générera aucunes demandes

supplémentaires importantes sur les ressources naturelles de la région ou de ses environs immédiats, ne perturbera non-plus les sites archéologiques.

8.2. Effets Cumulatifs / Secondaires

Les impacts cumulatifs sont les changements a l'environnement qui seront causés par les activités du projet proposé en combinaison avec d'autres activités humaines passées, présentes et futures.

Les effets cumulatifs découlant de ce projet de transport par câble seront minimales en raison de la grande distance/envergure d'une station à l'autre et d'une tour à l'autre. Le mécanisme de fonctionnement et l'utilisation des dernières technologies en matière de préservation de l'environnement résulteront a un niveau minimum des impacts cumulatifs en tenant compte des données de référence pour les différents emplacements.

8.3. La justice Environnementale

La transmission du projet servira l'ensemble du public et n'est pas destiné à une section particulière de la société. Aucun quartier en particulier ne sera affecté par les impacts environnementaux physiques différemment les uns des autres.

9. MESURES D'ATTENUATION

Les impacts identifiés ont été évalués par des mesures concomitantes "d'atténuation" développés. Les mesures d'atténuation sont des activités visant à réduire la gravité, éviter ou maîtriser les impacts du projet et, si possible, améliorer la qualité de l'environnement à travers les solutions alternatives, la planification ou d'autres moyens. Les mesures d'atténuation sont sous la forme d'évitement (autre mesure prise pour éviter l'impact), le paiement compensatoire ou de remplacement des pertes ou de la régénération des actifs ou des ressources perdus/endommagés.

Les mesures proposées sont spécifiques, mesurables, réalisables et pertinentes pour le projet et dans les temps proposés (SMART). Les mesures ont également pris en compte les lois environnementales du Nigeria, et à l'étranger ainsi que les principes du développement durable et de la meilleure technologie disponible, comme indiqué dans le chapitre 6.

9.1 La Gestion Des Risques

En ce qui concerne la gestion des risques, le système de contrôle de Doppelmayr est basé sur un système de sécurité absolue, qui répondra aux exigences de la catégorie 4, le niveau le plus élevé des systèmes de contrôle. Les contrôles électriques sont conçus, fabriqués et assemblés par Doppelmayr pour les équipements suivants : Le moteur principal ; La commande d'évacuation ; L'unité de mise sous tension ; La protection contre la surtension ; Les freins et freins de secours ; Les systèmes de lancement et de convoyage ; La communication entre les stations ; L'anti collision ; Le contrôle de vitesse; Les indicateurs de la vitesse et la direction du vent ; Le système indicateur de déraillement pour les tours ; Le stockage et l'alimentation automatique des gondoles sur la ligne ; L'identification des gondoles/cabines; Le système de contrôle de grippage des poignées ; Le système entier avec 24 batteries de secours ; Un (1) panneau de contrôle télécommandé pour chaque station installé à l'extérieure du bureau de l'opérateur ; Les indicateurs de défaillances pour les systèmes de lancement/convoyage, tous les circuits de contrôles, systèmes de freinage, l'unité hydraulique ; Tous les dispositifs de sécurité et/ou commandes de fonction pendant l'opération d'évacuation ; Tige de mise à la terre ; téléphones et console électrique principalement utilisés

pour les opérations normales avec une commande diesel hydrostatique d'évacuation qui peut être déployée indépendamment en cas de panne/défaillance du moteur principal.

9.2. Impacts Résiduels Négatif après Atténuation

Les effets résiduels peuvent être considérés comme ceux qui restent importants suivant l'application des mesures d'atténuation, même si ils sont susceptibles d'avoir été réduits en ampleur à la suite de la mesure d'atténuation mises en œuvre.

Pendant la construction, après l'application des mesures d'atténuation seulement **le niveau du bruit** a été trouvé restant modérément négatif. La construction, qui durera environ 24 mois sera un événement unique et discontinue une fois terminé. Ainsi, le bruit cessera après cette période. Aucun impacts résiduels ont été identifiés au cours de l'opération seulement si les meilleures pratiques ont été négligées.

9.3. Principes d'Atténuations des impacts Environnementaux et Sociaux

Pour ce qui est des impacts négatifs potentiels anticipés, l'EIES a établi des principes d'atténuation pour prévenir, réduire ou gérer les divers impacts environnementaux et sociaux durant la partie intégrale de la planification et de la gestion du projet.

Spécialement pour assurer une gestion efficace de toutes les questions de sauvegardes identifiées, l'EIES donne une idée des clauses qui doivent être incorporées dans les contrats avec des entreprises de construction. Par exemples: Les contrats de construction devraient inclure tous les points suivants (sélectionner ou élaborer des lignes directrices et des procédures à appliquer à chaque phase de la construction du site – le déblaiement, la construction et le drainage des sites, l'utilisation de carburants et de matériaux, la gestion des carrières a chaque site, le camp de construction et des procédures opérationnelle aux lieux de travail, y compris la sécurité des travailleurs ainsi que des incitations pour le respect, les directives et les sanctions pour toutes violations).

10. IMPLEMENTATION ET GESTION DU PGES

Le Plan de Gestion Environnementale et Sociale (PGES) fournira un cadre de gestion systématique des responsabilités liées à la gestion des impacts identifiés en vue d'assurer la convivialité de l'environnement du projet proposé. Le succès de la mise en œuvre de l'EIES dépend de l'engagement du secteur et les institutions concernées, et la capacité des institutions d'appliquer ou d'utiliser ce cadre de manière efficace, et les arrangements institutionnels appropriés et fonctionnels, entre autres. Par conséquent, les zones clés de l'EIES qui assure son succès ont été inclus dans l'EIES, à savoir: les dispositions institutionnelles, le renforcement des capacités, le suivi environnemental et social.

10.1 Responsabilités de la mise en œuvre des Sauvegardes

Les rôles et les responsabilités de ces institutions sont présentés dans le tableau A ici-bas.

Tableau A: **LES RESPONSABILITES DE SAUEGUARDES**

No	Catégories	Rôles
	ROPEWAYS Comme l'autorité d'exécution, a pour mandat de:	Agence d'exécution a le mandat d'assurer l'application effective et le respect de toutes les exigences socio-environnementaux

No	Catégories	Rôles
	Agence d'exécution a le mandat d'assurer l'application effective et le respect de toutes les exigences socio-environnementales	- Rôle Majeur : Offrir des conseils concernant les investigation initiales sur la recherche et la portée du résumé du rapport du Plan de Gestion Environnementale et Sociale (PGES) (en collaboration avec le Ministère de l'Environnement de l'Etat), la réception des observations des parties concernées, les auditions publique des plan du projets, et la convocation d'un comité de décision technique, la catégorisation du projet pour EA, les normes applicables, les études de responsabilités environnementales et sociales, le suivi des évaluations et des critères.
	Gouvernement de l'État (Ministère des Terres ; de Planification et de l'Urbanisme ; Ministère de l'Environnement, etc.)	- Surveillant des conformités au niveau des États, sur les questions de l'acquisition et de la compensation et autres questions de réinstallation/relocalisation - Ils participent dans le processus d'évaluation environnementale ainsi qu'aux décisions du projet qui permettent d'éviter ou de minimiser les impacts. - Ces institutions peuvent également être utilisées comme intermédiaires pour délivrer le consentement ou l'approbation d'un aspect du projet; pour permettre à une zone d'être incluse au projet; ou permettre des impacts dans une certaine mesure ou imposer des restrictions ou conditions, le suivi ou la surveillance des responsabilités
	BAD	- Évaluer la mise en œuvre - Recommander des mesures supplémentaires pour renforcer le cadre de gestion et de performance de mise en œuvre.
	Unité de Sauvegarde PMU	- Collaborer étroitement avec le Ministère de l'Environnement dans la préparation d'une réponse coordonnée sur les aspects environnementaux et sociaux du développement du projet.
	Gouvernement Local	– Il assure la liaison avec le PMU pour vérifier l'adéquation des lieux de réinstallation et de donner son accord pour de tels sites, fournir des zone de réinstallation supplémentaires si les emplacements désignés ne sont pas adéquates, fournir les infrastructures nécessaires dans les zones déplacés, engager et encourager la réalisation de campagne de sensibilisation pour les sous-projets proposés parmi les divers groupes de personnes affectées.
	Syndicat / OSC / CDA	- Ils aident, avec leurs moyens, a assurer des mesures d'intervention efficaces, a mener des recherches scientifiques aux côtés des groupes gouvernementaux afin d'évoluer et de concevoir des stratégies environnementales durables et des techniques de réhabilitation, a organiser, a coordonner et a assurer l'utilisation des bénévoles afin d'obtenir les meilleurs résultats, a offrir un soutien utile à la gestion de planification, aux questions institutionnelles / gouvernance et d'autres moyens de subsistance, aux impacts du projet et aux mesures d'atténuation, et campagnes de sensibilisation.
	Le grand public	- Comme ci-dessus

10.2 Mesures De Capacité Pour Le Renforcement Organisationnelle

L'unité HSE de Ropeways veille à ce que tous les membres identifiés de l'équipe d'implémentation soient formés avant et pendant la mise en œuvre du PGES. Pour renforcer le rôle et la collaboration entre les partenaires concernés, certains besoins de renforcement des capacités ont été identifiés dans l'EIES tel que la gestion de la planification de la gestion environnementale; le suivi et l'audit environnemental; la

préparation du rapport annuel de l'environnement et d'autres exigences du rapport; les techniques de participation du public; etc.

10.3 Le Budget

Pour mettre en œuvre efficacement les mesures de gestion environnementale et sociale proposées dans le cadre du PGES, les dispositions budgétaires nécessaires seront prises Ropeways pour les composants du projet.

Le budget provisoire pour chacun des projets doit inclure les coûts de gestion de l'environnement autres que les bonnes pratiques d'ingénierie, le coût de surveillance de l'environnement et de la réinstallation. Tous les coûts administratifs de la mise en œuvre du PGES doivent être budgétisés dans le cadre de l'établissement des coûts tel que présenté dans le tableau ci-dessous.

10.4 Le suivi du Plan de Gestion Environnemental et Social (PGES)

Le plan de suivi pour la mitigation pour à la fois suivre et évaluer la mise en œuvre des mesures d'atténuation et la performance du projet sur les conditions environnementales et sociales de base a été incluse en tant que partie intégrante de l'EIES qui est décrite dans le tableau ci-dessous.

Tableau B: **PLAN DE SUIVI ET DE CONTROLE ENVIRONNEMENTAL ET SOCIAL**

Composants	Emplacement	Paramètres	Fréquence	Raisons de surveillance / contrôle	Coûts		Responsabilité	
					Construction	Opération	Conception détaillée	Opérations
Etape du projet : Conception et Construction								
ASPECTS ENVIRONNEMENTAUX								
Le sol supérieur	Tous les sites de construction et la réserves de sol/terre supérieur	Inspection visuelle : <ul style="list-style-type: none"> Des zones perturbées par l'érosion du sol supérieur Réserves de sol supérieur/terre pour l'érosion. 	Mensuellement, à la discrétion du directeur environnemental les zones sont sélectionnées spécialement (après des grandes pluies) celles qui ont reçues une large quantité de précipitations	Pour minimiser la perte du sol supérieure.			Entrepreneur EPC	Signé par un superviseur régulateur de RTL
	Zone de stockage de tous produits chimique et d'ordure	Inspection visuelle des zones de déversements et de fuites qui pourraient affecter la qualité du sol supérieur et aussi potentiellement les eaux souterraines.	Mensuellement	Pour éviter la contamination du sol, des eaux en surface et les eaux souterraines			Entrepreneur EPC	Signé par un superviseur régulateur de RTL

Eaux en surface	A tous les sites en construction aux alentours de nappe d'eaux	L'analyse chimique des décharges des systèmes de purification/ traitement des eaux résiduaires qui déversent dans les eaux en surface	Au début des activités qui sont prévues près ou au-dessus des corps d'eaux Mensuellement durant la construction	Pour minimiser le risque de pollution des eaux en surface Pour éviter l'écoulement des affections et modèles de sédimentation. Pour éviter les risques de santé des résidents		Entrepreneur EPC Signé par un superviseur régulateur de RTL	
Qualité de l'air - poussière	Aux sites des 8 stations et 14 tours le long du couloir d'alignement du système par câble	Vérification visuelle des dégagements de poussière aux chantiers de construction. Les procédures de surveillance de l'air seront mises en application par des récepteurs sensibles	Revue mensuelle pendant les travaux de construction comportant des mouvements de terrain. La Fréquence sera accrue pendant la saison sèche.	Pour minimiser la pollution atmosphérique particulaire.		Entrepreneur EPC Signé par un superviseur régulateur de RTL	
Qualité de l'air - gaz à combustible	Aux sites des 8 stations et 14 tours le long du couloir d'alignement du système par câble	La vérification visuelle des émissions de gaz pour des signes d'émissions incomplètes Des procédures de surveillance de l'air seront mises en application par des récepteurs sensibles	Mensuellement durant la construction	Adhérer aux normes de qualité de l'air et de minimiser les impacts sur les travailleurs et les récepteurs sensible		Entrepreneur EPC Signé par un superviseur régulateur de RTL Audits par l'inspecteur environnemental de l'Agence pour la Protection de l'Environnement de l'Etat de Lagos (LASEPA)	

Bruit	Aux sites des 8 stations et 14 tours le long du couloir d'alignement du système par câble	Mesure des niveaux sonores par des récepteurs sensibles	Au commencement et puis mensuellement	Pour minimiser la pollution acoustique qui émane des activités de construction			Entrepreneur EPC Signé par un superviseur régulateur de RTL Audits par LASEPA
Paysage	Aux sites des 8 stations et 14 tours le long du couloir d'alignement du système par câble	Évaluation visuelle d'impact sur le paysage	Au commencement puis mensuellement	Pour assurer que l'aménagement du paysage est effectivement contrôlé et réduire au minimum des impacts visuels provisoires pendant la construction			Entrepreneur EPC Signé par un superviseur régulateur de RTL Audits par LASEPA

Composants	Emplacement	Paramètres	Fréquence	Raisons de surveillance / contrôle	Coûts		Responsabilité	
					Construction	Opération	Conception détaillée	Opérations
Etape du projet : Conception et Construction								
ASPECTS SOCIAUX								

Réinstallions / Relocalisation	Chaque personne affectée par le projet	<p>Évaluez chaque personne affectée par le projet pour s'assurer que la réinstallation a été entreprise conformément au PAR, et aux directives de BAD sur la réinstallation involontaires dans des projets de développement.</p> <p>Plaintes des résidents traités par le biais d'un mécanisme de grief</p>	Comme détaillé dans le PAR	Pour s'assurer que le PAR a été entrepris effectivement.		Ropeways Transport Limited	
La Santé et sécurité de la Communauté	Les Communautés aux alentours des chantiers de construction	<p>Panneaux et barrières de sécurité</p> <p>Programme communautaire d'enseignement de santé et de sécurité pour s'assurer son efficacité.</p> <p>Enregistrer les accidents ou les quasi-accidents</p> <p>Plaintes des résidents traités par le biais d'un mécanisme de grief</p>	<p>Avant le début de la phase de construction</p> <p>Vérification quotidienne des délimitations des chantiers de construction</p>	Atténuer les risques de santé et de sécurité des résidents		Ropeways Transport Limited	

La santé et la sécurité de la communauté réinstallée	Chaque personne affectée par le projet	Évaluez chaque personne affectée par le projet pour s'assurer que la réinstallation a été entreprise conformément au PAR, et aux directives de BAD sur la réinstallation involontaires dans des projets de développement. Plaintes des résidents traités par le biais d'un mécanisme de grief	Comme détaillé dans le PAR	Pour s'assurer que le PAR a été entrepris effectivement.		Ropeways Transport Limited	
	Les Communautés aux alentours des chantiers de construction	Panneaux et barrières de sécurité Programme communautaire d'enseignement de santé et de sécurité pour s'assurer son efficacité. Enregistrer les accidents ou les quasi-accidents Plaintes des résidents traités par le biais d'un mécanisme de grief	Avant le début de la phase de construction Vérification quotidienne des délimitations des chantiers de construction	Atténuer les risques de santé et de sécurité des résidents		Ropeways Transport Limited	
Mesures de santé et sécurité professionnelles pour des travailleurs	Aux différents sites de construction	Suivi de conformité aux normes applicables et la législation nationale pour les travailleurs PPE et les dispositifs de protection	Avant le début des activités du projet et chaque jour ouvrable	Pour éviter les accidents, blessures et/ou maladies professionnelles		Entrepreneur EPC Inspecteur de l'Etat pour les questions OH&S (Santé et sécurité)	

Emploi local	Aux différents sites de construction	Suivi du nombre de personnes locales employés sur le projet	Avant le début des activités de construction Mensuellement durant la construction	Assurer les collectivités bénéficiant des possibilités d'emploi			Entrepreneur EPC	
--------------	--------------------------------------	---	--	---	--	--	------------------	--

Composants	Emplacement	Paramètres	Fréquence	Raisons de surveillance / contrôle	Coûts		Responsabilité	
					Construction	Opération	Conception détaillée	Opérations
Etape du projet: Opération								
ASPECTS ENVIRONNEMENTAUX								
Qualité de l'air - gaz à combustion	Aux zones avec des récepteurs résidentiels sensibles et aux sites des stations	Vérification des émissions des moteurs à gaz aux stations Des procédures de surveillance de l'air seront mises en application aux stations et le long des récepteurs sensibles	Avant des activités opérationnelles et périodiquement pendant l'opération	Adhérer aux normes de qualité de l'air et de minimiser les impacts aux passagers et aux récepteurs sensibles aux alentours				Ropeways Transport Limited

Bruit	Aux zones avec des récepteurs sensibles et tout au long des 3 grands axes	Mesurer jour et nuit les niveaux sonores aux récepteurs sensibles	Avant des activités opérationnelles et deux fois par an lors du fonctionnement	Adhérer aux normes de qualité du bruit				Ropeways Transport Limited
-------	---	---	--	--	--	--	--	----------------------------

Composants	Emplacement	Paramètres	Fréquence	Raisons de surveillance / contrôle	Coûts		Responsabilité	
					Construction	Opération	Conception détaillée	Opérations
Etape du projet: Opération								
ASPECTS SOCIAUX								

L'engagement des partenaires	Tout au long des couloirs du system par câble	<p>Le nombre et les types d'activités d'engagement des dépositaires doivent être notes et rapportes - les activités doivent être traitées et analysées.</p> <p>Noter les activités suivantes : combien de rassemblements publics ont tenus, combien de personnes étaient présentes, quelles questions ont été discutées, les commentaires, réclamations faites, comment ils seront adressés, etc.</p> <p>Le nombre et les types de réclamations reçues devraient également être notées et rapportées. Ceci doit aussi être traité et analysé, par exemple : catégoriser les réclamations (celles liés à l'acquisition des terrains, déplacement économique, santé et sécurité, le gêne causée par la construction, impacts a la communauté etc.), du temps moyen à répondre, les réclamations exceptionnelles etc.</p>	Surveillance régulière sur mensuelle	Pour permettre et offrir l'engagement des dépositaires pendant toutes les phases du projet				<p>Ropeways Transport Limited</p> <p>Signé par le Ministère Federal de l'Environnement</p> <p>Audits par le Gouvernement local de l'Etat de Lagos</p>
------------------------------	---	---	--------------------------------------	--	--	--	--	---

Acquisition de terrains, la réinstallation involontaire et le déplacement économique	RTL/Bureaux du Ministère de l'Environnement, bureaux légaux et des propriétés aux sites	Les activités relatives à l'acquisition des terrains doivent être enregistrées de façon appropriée qui permet de collecter des données et d'informations ; la surveillance et le reportage, par exemple : le nombre de personnes, ménages, entreprises affectées par le projet, le type d'acquisition de terrains provisoire ou permanent, type de compensations ou assistantes offertes aux groupes vulnérables,, nombre d'arrangements négociés, nombre de recours administratifs, etc.)	Surveillance régulière mensuelle	Pour assurer que les personnes / ménages / entreprises affectés par le projet reçoivent l'appui nécessaire pour restaurer leur niveau de vie avec l'occupation provisoire et permanente des terrains				Ropeways Transport Limited
Suivi social	Bureaux des entrepreneurs (opérateur, FM et E, O&M)	Enregistrer le nombre d'offres d'emploi généré par le projet et le nombre d'emploi occupé par des résidents des communautés locales affectées.	Une fois tous les trois mois	Pour assurer la gestion appropriée du recrutement local prévue				Ropeways Transport Limited

	Aux 8 stations	Surveiller les effets sur la population en rendant compte d'un certain nombre de question sur la dégradation et les améliorations de leur vie depuis la réalisation du projet et des problèmes spécifiques identifiés par les résidents.	Une fois tout les trois mois	Pour assurer que la réalisation du projet améliorera la vie des résidents				Ropeways Transport Limited
Surveillance du travail et de la main d'œuvre	Le projet de Ropeways	La surveillance des mesures de protection pour empêcher des accidents des travailleurs pendant la phase opérationnelle, les conflits entre les travailleurs et les inspections	Régulièrement de façon journalière	Pour assurer que toutes les normes exigées sont accomplies				Ropeways Transport Limited
		Surveillant la sécurité des travailleurs (testes d'alcool)	Régulièrement de façon journalière	Pour éviter les accidents des travailleurs				Ropeways Transport Limited
Le programme d'enseignement de santé et sécurité de la Communauté développé pour le projet Ropeways	Le projet de Ropeways	Vérifier que le programme est préparé et implémenter. Surveillance visuelle de leur exécution et par le biais des media ou d'autres formes d'éducation.	Régulièrement mensuellement	Pour éviter les accidents qui peuvent survenir pendant le fonctionnement du projet				Ropeways Transport Limited / Ministère de l'Environnement

Tableau C: **PSES CALENDRIER D'EXECUTION POUR LES STATIONS ET LES TOURS**

S/N	Description des activités	Responsabilité	Pré-Construction	Construction	Après Construction (Opérationnel)	Budget (N)
1	Présentation du rapport d'Evaluation Environnementale	RTL				5,000,000.00

2	Allocation du budget pour le PSES	RTL																0
3	Recrutement du personnel pour PSES	Entrepreneur																10,000,000.00
4	Revue et autorisation du PSES et plan de sécurité de l'entrepreneur	RTL																3,500,000.00
5	Achever le plan des sites et des aménagements pour la phase de construction	Entrepreneur																0
6	Finalisation des sites d'excavation	Entrepreneur																0
7	La mise en œuvre des mesures d'atténuation	Entrepreneur																35,000,000.00
8	Suivi et la mise en œuvre du PSES	Entrepreneur / RTL																5,000,000.00
9	Audits Environnementaux	RTL / Consultant HSE																15,000,000.00
10	Suivi et rapports de la mise en œuvre du PSES	Entrepreneur / RTL																8,000,000.00
11	Formations environnementales	Entrepreneur / RTL / Consultant HSE																6,500,000.00
Total																	88,000,000.00*	

*\$1=N165

11. TENUE DES REGISTRES

Des registres bien tenus constituent une trace écrite prouvant que le PSES fonctionne comme prévu. Garder la trace des programmes d'inspection de la maintenance pour les mesures d'atténuation, des programmes de formation, etc. sera utile pour démontrer si le PSES est bien suivi ou non. La documentation nécessaire pour les différents programmes de gestion et de suivi inclut:

- Formulaires complétés, listes de vérification, registres d'entretien
- Problèmes répertoriés et mesures correctives adoptées
- Résultats/Données de suivi

D'autres types de données seront également utiles pour aider à la mise en œuvre et à l'évaluation du PSES :

- Rapports d'incident (notamment des incidents liés à la pollution et la solution apportée, accidents, etc.)
- La communication interne et externe concernant le PSES (par exemple avec la gestion des déchets)

- Les conclusions des évaluations internes ou externes et des inspections de contrôle de la conformité

Des rapports trimestriels sur la mise en oeuvre du PSES devront être soumis à la BAD.

12. CONCLUSION

L'étude a indiqué que la mise en place du projet proposé n'aggraverait pas négativement les impacts environnementaux existants, ni les impacts sociaux ou même ceux de la santé des personnes existantes, au niveau local, national ou international.

Le projet proposé est favorable en raison des avantages évidents sur l'environnement, la santé et les bienfaits socio-économiques. Ceux-ci l'emportent sur les effets négatifs qui pourraient survenir lors de la mise en œuvre du projet.

Aucun impacts potentiels d'une ampleur suffisante qui pourraient interrompre l'exécution du projet n'ont pas été détectés. Bien que certains effets négatifs peuvent potentiellement se produire en raison des activités liées au projet proposé des mesures adéquates et SMART ont été prévues pour les adresser.

Des mesures d'atténuation et des plans de gestion ont été proposés et développés pour les impacts négatifs.

Un cadre institutionnel approprié doit être mis en place pour mettre en œuvre les mesures d'atténuation recommandées, tandis que les plans de surveillance proposés seront mis en œuvre dès que possible.

Basée sur les considérations suivantes, le projet démontre une forte probabilité de longévité.

- L'engagement et l'intérêt personnels du gouverneur et du gouvernement de l'état de Lagos à remédier aux problèmes de circulation de Lagos, faisant parti de leur efforts vers la transformer de Lagos en mégapole ;
- L'agence d'exécution du gouvernement national de Lagos, LAMATA qui a déjà démontré un haut niveau d'engagement à remédier aux problèmes de transport de l'Etat avec l'exécution réussie du transit rapide d'autobus (BRT) qui confirme la viabilité du projet proposée ;
- Le désir partagé de la majorité des Lagosiens, de soulager la congestion et les embouteillages dans la métropole, ce qui garantira leur appui au projet ;
- Il est estimé que sept millions de personnes utilisent quotidiennement les axes routiers existants sévèrement encombrés de l'Etat de Lagos. L'absence du secteur public à fournir des services de transport adéquat a abouti à la domination du secteur privé à fournir la mobilité aux Lagosiens. La plupart des voyages sont effectués par l'intermédiaire d'un transport routier étant donné que les autres réseaux (rail ou ferry) sont peu développés et très peu utilisés.
- La compétence technique de Doppelmayr GmbH mondialement reconnu et les entrepreneurs présélectionnés pour l'exécution des travaux civil du projet fournissent l'assurance de la qualité du projet;
- Le projet de Transport par câble de Lagos est mené par le secteur privé avec des fonds privés, ceci garantit qu'il sera exécuté et géré professionnellement et sera en mesure de maintenir la vision originale et la viabilité économique qui a encouragé la provision de fonds privés.

13. RÉFÉRENCES

Toutes les références ici-bas font mention de document ou articles en anglais

- ✓ AFD. (2009). Who Pays for Urban Transportation?; Handbook of Good Practices. Imprimerie France-Quercy
- ✓ BusinessGreen. (2010). "EU carbon allowances break [Euro]\$14 price barrier". Retrieved October 2, 2010 from <http://www.businessgreen.com/businessgreen/news/2261350/eu-carbonallowances-break-14>
- ✓ CUP, (2011, February). Lagos Cable Propelled Transit Preliminary Feasibility Study. Toronto. Ontario; Canada.
- ✓ Doppelmayr. (2009). Aerial ropeways as an Innovative Solution for Urban Transport. Doppelmayr.
- ✓ Ecana, a leading North American energy producer <http://www.encana.com/natural-gas/power-generation.html>
- ✓ Fayemi, O. (2010, April 26). Lagos Plans modern transport system. Retrieved October 10, 2012, from <http://www.onigbongbogov.org/?p=2828>
- ✓ Health and Safety Executive (1994): Safety at Passenger carrying Aerial Ropeways. Guidance Note PM 78.
- ✓ IRIN. (2010). Nigeria: Focus on Pollution in Lagos. Retrieved October 14, 2012, from <http://www.irinnews.org/report.aspx?reportid=32617>
- ✓ Lagos State. (2009). Population. Retrieved October 14, 2012, from Structures of Government: <http://www.lagosstate.gov.ng/index.php?page=subpage&spid=12&mnu=null>
- ✓ LAMATA. (2009). Lagos BRT-Lite Summary Evaluation Report. Lagos.
- ✓ LAMATA. (n.d.). Improving standards and safety of transport in Lagos. Lagos: LAMATA.
- ✓ LAMATA. (n.d.). Plan for the development of the city of Lagos. LAMATA. Lagos: LAMATA.
- ✓ MedellinInfo.com. (2010). "The Medellin Metro; World Class Transportation: Introducing Metrocable". Retrieved October 12, 2012, from <http://www.medellininfo.com/metro/index.html>
- ✓ Oni (2004). "Public-Private Partnership Relationships In Urban Transportation In Nigeria".
- ✓ Reuters. (2010). "BarCap trims H2 2010 carbon price forecast". Retrieved October 13, 2012, from <http://www.reuters.com/article/idUSTRE6742Z820100805>
- ✓ Rodrigue. (2010). "Transportation and Economic Development; The Economic Importance of Transport". Retrieved October 8, 2012 from <http://people.hofstra.edu/geotrans/eng/ch7en/conc7en/ch7c1en.html>
- ✓ ROM & Phoenix Engineering. (2008). Technical Report #3 Land use and urban development scenarios. Lagos.
- ✓ ROM. (2009). Final Report - The proposed Strategic Transport Master Plan for Lagos Metropolitan Area.
- ✓ Taiwo, O. (2005, June). The case of Lagos - Air quality improvement project. Retrieved October 6, 2012, from www.cleanairnet.org/ssa/1414/articles-69320_Taiwo.pdf