

CONCESSION 1047/UFA 10-062

PROJET D'OUVERTURE DE ROUTE D'ACCES A L'ASSIETTE DE COUPE N°2

ETUDE D'IMPACT ENVIRONNEMENTAL.

I. INTRODUCTION.

La présente étude est destinée à évaluer l'impact environnemental de la construction d'une route forestière pour l'évacuation des productions d'une assiette de coupe dans la concession 1047/UFA 10-062, concession attribuée à la **Société Panagiotis MARELIS**. Cette étude est conforme à la loi N° 96/12 du 05 Août 1996 portant loi-cadre relative à la gestion de l'environnement en ses articles 17, 18 et 19, et à la loi N° 94-01 du 20 janvier 1994 portant régime des forêts, de la faune et de la pêche en son article 16 alinéa 2.

Les constructions des routes en zones forestières sont en effet des sources importantes d'effets négatifs sur l'environnement. On pourrait relever par exemple que :

- Les routes sont généralement la principale source de dépôts ;
- Les routes, les voies de glissement et les chantiers provoquent le dépouillement ou le tassement du sol, ce qui donne lieu à des zones de fort ruissellement des eaux d'orage ;
- Les routes nouvelles ou remises en état peuvent favoriser l'exploitation non autorisée du bois ou les cultures itinérantes non contrôlées, si elles sont utilisables par d'autres usagers,
- Etc.

Il est donc clair que les routes forestières devaient être tracées avec soin afin de limiter la rupture des sols, éviter au maximum les cours d'eau, être bien drainées et ne pas être plus larges que nécessaires pour assurer le transport des bois.

La présente étude évalue les divers effets environnementaux du projet de construction d'une nouvelle route d'accès à une assiette de coupe de l'UFA susmentionnée, et la manière dont ce projet sera mené pour minimiser les impacts environnementaux considérés négatifs. Les impacts environnementaux considérés sont ceux qui touchent :

- Les populations riveraines de la forêt en termes d'interférences avec leurs activités, leurs traditions et leur culture.
- La flore ou la biodiversité dans l'assiette de coupe considérée, étant entendu qu'une exploitation forestière rationnelle et bien menée a un impact minimal sur la biodiversité ;

- La faune terrestre, dans sa dimension d'actions prédatrices (braconnage) sur les espèces animales, les aspects liés aux migrations des populations fauniques étant irrévocables dans un contexte d'exploitation forestière ;
- La faune aquatique, dans sa dimension de contamination des eaux des divers cours d'eau du fait d'une intense activité industrielle ;
- Les sols, dans le sens de leur dégradation irrémédiable pour que la nature ne puisse y reprendre ses droits.

Il devrait être clair que nous ne faisons pas ici l'étude de l'impact environnemental des activités d'exploitation forestière, mais bien d'une activité considérée ici comme un pré-requis essentiel à une exploitation forestière de type industriel. Il faudrait donc évaluer de manière isolée ces impacts qui devraient être associés aux phases de construction et d'exploitation de la route forestière, de même qu'à ceux prévisibles après que la route ne soit plus utilisée. C'est l'objet de la présente étude.

II. RAISON D'ETRE DU PROJET ET SA NECESSITE.

Tel que signalé plus haut, la Société Panagiotis MARELIS bénéficie d'un accord d'exploitation de l'assiette de coupe N° 2 de la concession 1047/UFA 10-062. L'exploitation de ladite assiette nécessite l'ouverture d'une route d'accès.

La Société Panagiotis MARELIS a résolu de prolonger de 4,0 Km la route de 3,5 Km existante, celle justement qui a permis l'accès dans l'assiette de coupe N° 1. Il est évident que l'exploitation de l'assiette de coupe N° 2 ne peut se faire que s'il existe une voie d'accès pour l'évacuation des grumes.

Plusieurs solutions restaient possibles. L'Entreprise a opté pour le tracé actuel du fait que c'était la seule solution qui permettait d'éviter les zones agricoles des populations environnantes. N'importe quelle autre solution aurait occasionné des destructions des plantes alimentaires et des arbres fruitiers et engendré des conflits avec les populations riveraines ou des dépenses supplémentaires pour les différentes indemnisations.

La zone choisie pour le tracé de cette route présente également des avantages du point de vue environnemental. C'est le seul tracé comportant moins de cours d'eau, avec des distances de franchissement les plus faibles d'ailleurs, c'est-à-dire le tracé qui générerait le moins d'effets négatifs sur l'environnement pour la construction d'une route

Il est à noter que bien que le tracé sorte de l'assiette de coupe N° 2 et de l'assiette de coupe n° 1, ladite route reste toujours dans le domaine la concession N° 1047/UFA 10062 (voir sur la carte ci-jointe).

III. DESCRIPTION DU PROJET.

Il s'agit d'une route partant du point A' au point D' figurant sur la carte ci-jointe et qui présentera les caractéristiques suivantes :

- Longueur de la route : 4,5Km ;
- Largeur totale de l'emprise de la route : 12m ;

- Largeur de la chaussée : 5m ;
- Largeur des fossés : 0,5m (de chaque côté) ;
- Largeur des dégagements : 3m (de chaque côté).

La route comportera un pont de 4m de longueur pour la traversée d'un petit cours d'eau existant dans la région.

Le cours d'eau se trouvant dans une vallée avec des versants de 12% de pente, il sera construit un ponceau sur chaque versant.

La chaussée sera latéritée pour la rendre praticable en toute saison.

IV. DESCRIPTION DE L'ENVIRONNEMENT.

La route couvrira une surface de forêt de l'ordre de 5,4 ha.

- Un inventaire systématique a eu lieu sur le site, ce qui a permis de dénombrer 87 pieds d'arbres à abattre pour un volume de bois estimé à 315,275 m³, soit environ 58,38 m³/ha ou 16pieds/ha (voir les résultats de prospection joints).
- Aucun arbre fruitier, aucun champ agricole, aucun arbre sacré ni d'aires ayant une valeur particulière pour les habitants de la région n'a été identifié sur l'aire de l'emprise de la route.
- Un petit cours d'eau arrose la région . La route devra traverser celui-ci. Le cours d'eau se trouve dans une vallée avec des versants d'environ 12% de pente.
- Le sol est boueux, ce qui nécessitera des matériaux d'emprunt (latérite) pour couvrir la chaussée et la rendre ainsi praticable en toute saison.
- Les populations de la région habitent des villages se trouvant assez loin de l'aire de l'emprise de la route (le village le plus proche se trouve à quelques 4Km du tracé de la route). Mais il est à noter la présence permanente des chasseurs de gibiers et même quelques adeptes de la pêche artisanale.
- La région n'est pas marécageuse.
- La population faunique est constituée en majorité de singes, hérissons, porcs-épics, lièvres etc. et les oiseaux sauvages.

V. EFFETS ENVIRONNEMENTAUX NEGATIFS POSSIBLES

Lors de la **phase de construction** de la route, les différents effets environnementaux négatifs à redouter sont :

- La déforestation et donc la perte de la biodiversité. La forêt sera en effet détruite sur une superficie de 5,4ha. La destruction sera complète,

autrement dit se sera une coupe à blanc. Dans cette zone les normes d'exploitation forestière ne seront pas respectées dans ce sens que toutes les tiges seront abattues y compris les jeunes plants. Compte tenu de la superficie concernée par cette coupe à blanc, cette perte de biodiversité reste négligeable par rapport à la superficie globale de la concession.

- L'excavation des sols, nécessaire pour l'ouverture de la route ;
- Les nuisances sonores créés par les lourds engins de construction des routes ;
- La forte présence humaine du fait que la construction de la route mobilisera au moins 30 personnes pendant environ 1 mois ;
- Les fuites de fluides (carburants et lubrifiants pouvant contaminer les cours d'eau et les nappes phréatiques ; elles pourraient être toutefois minimisées par une restauration des sites après la construction de la route.
- Les nuisances liées à l'installation éventuelle d'un campement/base pour les ouvriers et les équipements. Dans le cadre du présent projet, il n'est pas prévu l'implantation d'une base sur le site du projet.

Pendant la phase d'exploitation de la route, les impacts environnementaux négatifs éventuels sont :

- Il y a un risque d'érosion des sols suite aux fortes eaux de ruissellement engendrées par le dépouillement ou le terrassement du sol lors de la construction de la route.
- La route, tel que signalé ci-dessus est généralement la principale source des dépôts.
- La traversée du cours d'eau par la route crée un risque de pollution de celui-ci soit par des eaux de ruissellement apportant des sédiments, soit par des produits chimiques (carburants et lubrifiants des engins) .
- Il y a perturbation de la vie de la population faunique (aspects liés aux migrations) par la destruction de leur habitat suite à la déforestation et à l'action des populations riveraines qui pourront ainsi profiter de la route pour étendre leurs activités de chasse et agricoles dans la région.
- L'utilisation de la route par d'autres types d'usagers, et la colonisation des nouvelles aires ainsi ouvertes à des activités de braconnage ou à des activités agricoles par les populations riveraines.

VI. MOYENS ENVISAGES POUR CERNER ET CORRIGER LES EFFETS ENVIRONNEMENTAUX.

- La route devra couvrir une superficie de 5,4ha. Il s'agit donc ici de détruire la forêt sur ladite aire. L'inventaire des arbres sur l'aire de l'emprise de la route a montré qu'il sera abattu 87 pieds au total, soit environ 315,275m³. Parmi les 87 pieds, seuls 56 atteignent le diamètre d'exploitabilité. Les 56 pieds seront récupérés par la Société. On peut aussi ajouter à cette liste le pied d'Aniégré et les 5 pieds de Bété qui n'atteignent pas le diamètre d'exploitabilité pour la grande valeur de leur essence. Cette récupération se fera suivant les normes administratives en vigueur.

- Lors de la déforestation, des dispositions seront prises pour que tous les arbres devant être abattus pendant les travaux ne tombent que sur l'aire de l'emprise de la route afin d'éviter la destruction de la forêt aux abords de ladite route.
- L'état boueux du sol empêche l'utilisation de la route en toute saison. Il est de ce fait envisagé de latériter la chaussée. Ceci conduit à l'ouverture des carrières de latérite. Deux sites ont été identifiés à cet effet. Les deux sites sont situés chacun à proximité de l'aire de l'emprise de la route et assez éloignés du cours d'eau qui arrose la région.
- Non seulement le prélèvement de la latérite sur les 2 sites se fera conformément à la réglementation sur les carrières en vigueur, les précautions suivantes seront prises :
 - ❖ Les deux sites seront complètement déboisés, la matière organique et la couche supérieure du sol seront enlevées et entassées à proximité pour être ré-étendues sur lesdits sites après les travaux afin de permettre la régénération.
 - ❖ De part et d'autre des carrières de latérite, les dispositions seront prises pour que les eaux de ruissellement soient dirigées vers les zones de végétation voisines en creusant des canalisations sur les flancs des carrières.
- La route devra traverser le cours d'eau. Il était possible de contourner ledit cours d'eau, mais cette solution devait aboutir à l'allongement du tronçon et surtout à entrer dans les zones agricoles des populations riveraines.
- Le cours d'eau se trouve dans une vallée entre deux versants de 12% de pente. Les pieds des versants se trouvent à moins de 40m du plan d'eau. Il est donc prévu la construction d'un ponceau de part et d'autre du pont sur le cours d'eau à 65m du plan d'eau pour permettre l'évacuation des eaux de ruissellement vers les zones de végétation et non directement dans le cours d'eau. Le pont aura une longueur de 4m, ce qui sera nettement suffisant pour que la largeur du cours d'eau qui est 3m ne soit pas réduite.
- Tout le long de la route, des déversoirs seront faits tous les 60m pour permettre l'évacuation des eaux de ruissellement.
- Un tapis végétal sera préservé de part et d'autre de la route sur une distance de 30m à partir de la ligne naturelle des hautes eaux à l'entrée et à la sortie du pont. Des souches d'arbres abattus seront préservées sur lesdits tapis végétaux. On prendra soin d'enlever tous les troncs d'arbres tombés dans le plan d'eau.
- La présence des activités de chasse ayant été constatée dans la région malgré la faible densité de population dans les environs de cette zone, il sera interdit aux populations riveraines d'emprunter cette route pour leurs activités de chasse.

- Aucun véhicule de la Société ne pourra transporter ni un engin de chasse ou de pêche, ni un animal ou partie d'animal provenant des produits de chasse ou de pêche.
- Lors de la construction de la route, il sera formellement interdit de nettoyer ou laver les engins et manipuler les carburants et lubrifiants à moins de 60m du plan d'eau afin d'éviter la pollution du cours d'eau.
- Le tracé a été bien étudié et on a pu ainsi éviter les aires agricoles des populations riveraines. Aucun arbres fruitier ni arbre sacré ne sera détruit.

VII. LES EFFETS DE L'ENVIRONNEMENT SUR LE PROJET.

On peut noter quelques effets de l'environnement sur le projet :

- L'état boueux du sol entraîne l'ouverture de 2 carrières de latérite, source de coûts supplémentaires.
- La présence du cours d'eau oblige la Société à prévoir un pont et même 2 ponceaux sur les versants entraînant automatiquement un investissement supplémentaire.
- La zone de l'emprise de la route est assez riche en essences exploitables, ce qui permet une récupération de bois non négligeable pour l'Entreprise.

VIII. LES MESURES D'ATTENUATION DES EFFETS ENVIRONNEMENTAUX NEGATIFS POSSIBLES IMPORTANTS REALISABLES SUR LES PLANS ECONOMIQUE ET TECHNIQUE.

- Pour éviter les déplacements trop importants des sols, des sites de carrière de latérite ont été choisis à proximité de l'aire de l'emprise de la route.
- Les précautions seront prises pour permettre la régénération dans les sites de carrière de latérite en ré-étendant la matière organique et la première couche du sol préalablement entassées sur lesdits sites après les travaux. Ainsi, à moyen terme, on pourra y retrouver une végétation en pleine régénération.
- La protection du cours d'eau sera assurée par l'établissement des tapis végétaux de part et d'autre de la route à l'entrée et à la sortie du pont sur une distance de 30m à partir de la ligne naturelle des hautes eaux.
- Dans le même ordre d'idée, les 2 ponceaux se trouvant chacun à 65m du plan d'eau empêcheront la pollution des eaux du cours d'eau par les eaux de ruissellement issues des fossés de la route. Ces eaux seront dirigées vers les zones de végétation.
- Le pont aura une longueur de 4m pour ne pas réduire la largeur du cours d'eau d'une façon anormale et permettre ainsi une perturbation de la vie de la faune aquatique.

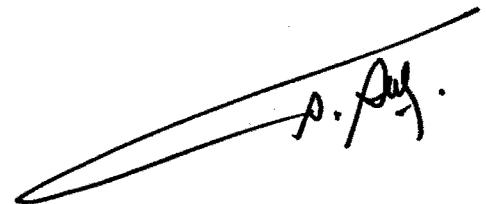
- L'érosion sera atténuée par la présence des déversoirs tous les 60m le long de la route. Ainsi toutes les eaux de ruissellement seront dirigées vers les zones de végétation.
- La route sera interdite d'accès aux véhicules n'appartenant pas à la société MARELIS par la mise en place de barrières aux points de raccordement de la route avec le réseau routier national.

IX. LES EFFETS ENVIRONNEMENTAUX RESIDUELS QUI RESTERONT SUITE A L'APPLICATION DES MESURES D'ATTENUATION.

On ne peut supprimer complètement les effets négatifs sur l'environnement malgré les mesures prises. On notera ainsi une érosion à faible échelle du sol, des perturbations sur la vie de la faune suite à la déforestation et même à l'action des populations qu'on ne pourra complètement contrôler dans leurs activités de chasse et agricoles.

Mais ces effets seront certainement réduits à leur plus bas niveau au vu des dispositions prises signalées plus haut.

I. BINDZI. Ph.D., ing.

A large, stylized handwritten signature in black ink, appearing to be 'I. Bindzi'.

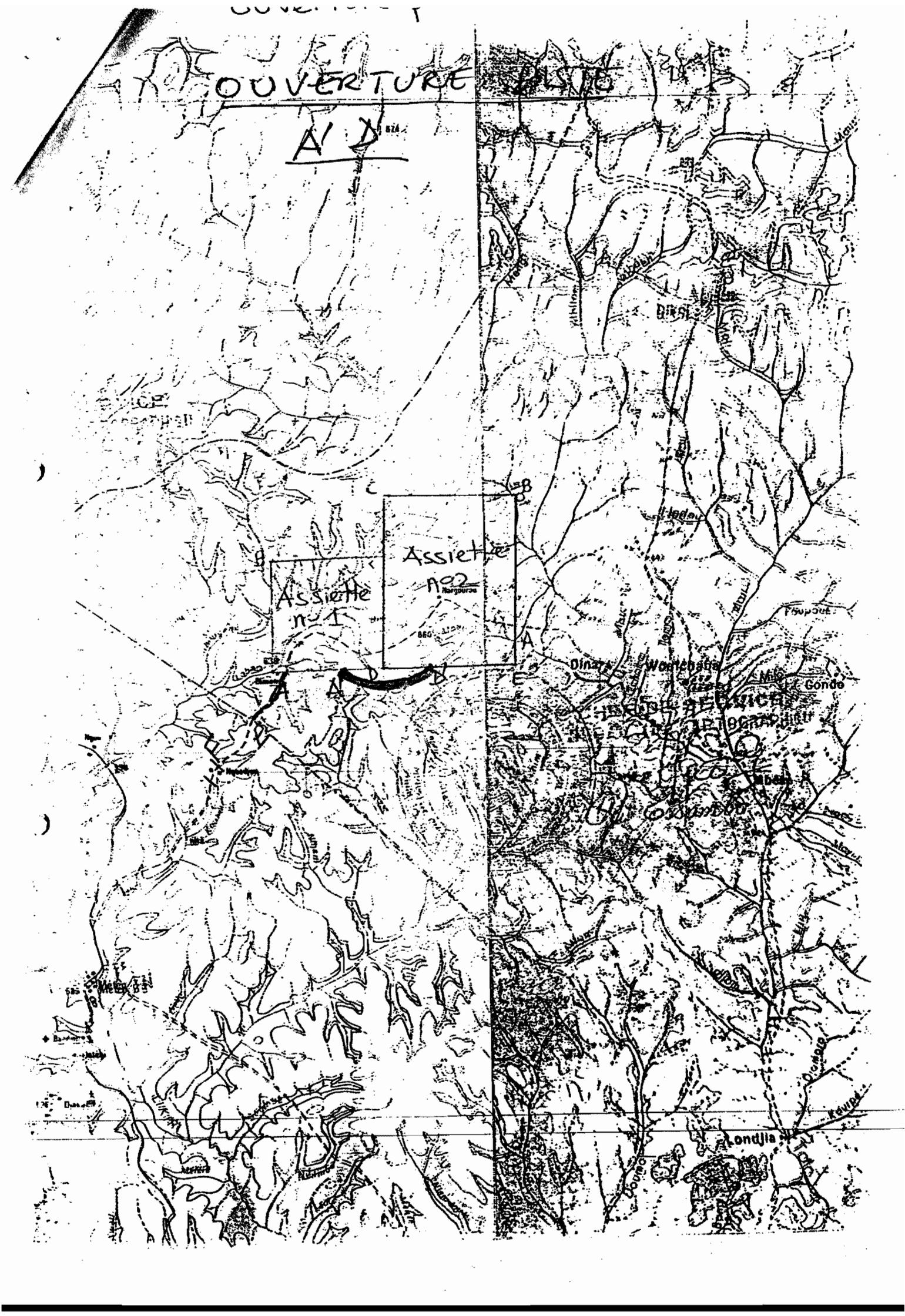
OUVERTURE

A D

Assiette
no 1
Assiette
no 2

INSTITUT AFRICAINE
DE RECHERCHES
SCIENTIFIQUES

Londjia



UFA 10062
ASSIETTES DE COUPE N°s 1 & 2
OUVERTURE DE ROUTES
INVENTAIRE SYSTEMATIQUE

Essence	Code	Pieds	Volume
ACAJOU	1103	1	0,707
AMOUK	1230	1	2,553
ANGUECK	1206	1	7,069
ANIEGRE	1207	1	2,495
AYOUS	1211	5	11,966
BETE	1106	7	11,513
BIBOLO	1111	2	10,387
BOSSE	1107	1	3,982
DABEMA	1214	19	61,283
ESSAEK	1529	2	4,921
EZEZANG	1449	2	1,484
FRAKE	1220	16	61,118
FROMAGER	1344	7	39,439
IROKO	1116	1	2,613
KOTTO	1226	2	7,022
KUMBI	1458	2	5,031
LATI	1351	1	3,093
LOTOFA	1229	5	18,479
NIOVE	1238	1	1,075
OKAN	1124	1	2,160
OZAMBILI	1489	1	7,168
PADOUK	1128	5	28,649
PAO ROSA	1365	1	3,650
TOLA	1137	2	17,418
TOTAL		87	315,275

UFA100

