

REPUBLIQUE DE DJIBOUTI

MINISTERE DES INFRASTRUCTURES ET DE L'EQUIPEMENT



**PROJET INTEGREE DES INFRASTRUCTURES URBAINES ET
L'ADAPTATION AU CHANGEMENT CLIMATIQUE DE LA VILLE DE
DJIBOUTI**

PLAN DE PARTICIPATION DES PARTIES PRENANTES (P3P)

RAPPORT FINAL



JUIN 2025

TABLE DES MATIERES

TABLE DES MATIERES	2
LISTE DE TABLEAU	3
LISTE DES FIGURES	4
SIGLES ET ABREVIATION	5
Résumé exécutif	6
Executive summary	9
RAPPEL DE QUELQUES CONCEPTS CLES	13
1. INTRODUCTION	15
2. DESCRIPTION SOMMAIRE DU PROJET	<i>Erreur ! Signet non défini.</i>
2.1. Objectif du projet.	<i>Erreur ! Signet non défini.</i>
2.2. Bénéficiaires du projet	<i>Erreur ! Signet non défini.</i>
2.3. Description des impacts E&S du projet.	<i>Erreur ! Signet non défini.</i>
2.4. Objectif du Plan de Participation des Parties Prenantes	<i>Erreur ! Signet non défini.</i>
3. CADRE RÈGLEMENTAIRE ET INSTITUTIONNEL.	40
3.1. Législation National et Cadre juridique de gestion environnementale et sociale du projet	40
3.2. Système de sauvegarde intégré de la BAD.	43
4. IDENTIFICATION ET ANALYSE DES PARTIES PRENANTES	46
4.1. Identification des parties prenantes	46
4.2. Parties affectées par le projet	46
4.3. Parties intéressées par le projet	47
4.4. Individus ou groupes défavorisé ou vulnérables	48
5. PROGRAMME MOBILISATION ET D'ENGAGEMENT DES PARTIES PRENANTES	51
5.1. Activités d'engagement des parties prenantes	52
5.1.1. Informations, consultations et engagement des parties prenantes	52
5.1.2. Étendue des consultations et nombre de structure et personnes rencontrés	53
5.1.3. Résumé des résultats des consultations	54
5.2. Méthodes, outils et techniques d'engagement des parties prenantes	55

PLAN DE PARTICIPATION DES PARTIES PRENANTES (P3P)

5.3. Plan de consultation publique et de divulgation de l'information	56
5.3.1. Objectifs de la Consultation et de la Divulgation	56
5.3.2. Stratégie de Consultation Publique	56
5.3.3. Mécanismes de Communication et de Divulgation	57
5.3.4. Suivi et Évaluation du Processus de Consultation	58
5.4. Stratégie proposée pour la prise en compte du genre et des groupes vulnérables.	58
6. MÉCANISME DE GESTION DE PLAINTE	60
6.1. Communication et diffusion	60
6.2. Qui peut présenter une plainte ?	60
6.3. Les étapes pour la gestion des plaintes	60
6.4. La collecte des plaintes	61
6.5. Mise en place d'un comité de gestion de plainte	Erreur ! Signet non défini.
6.6. Le triage et l'attribution des plaintes	63
6.7. Vérification, investigation et action	63
6.8. Retour d'information	64
6.9. Suivi et évaluation du MGP	65
6.10. Mécanisme de Gestion des Plaintes liées aux Violences Basées sur le Genre	65
6.11. Diffusion du MGP et du plan de réponse aux violences et abus sexuels.	66
7. SUIVI ET ÉVALUATION DU PLAN DE PARTICIPATION DES PARTIE PRENANTES	68
7.1. Indicateurs de Participation et Consultation.	68
7.2. Indicateurs de Transparence et Accès à l'Information	68
7.3. Indicateurs de Gestion des Plaintes et Grievs	69
7.4. Indicateurs de Suivi des Impacts Environnementaux et Sociaux	69
7.5 Indicateurs de Renforcement de la Cohésion et de l'Engagement	69
8. BUDGET DE MISE EN ŒUVRE DU P3P	70
9. CONCLUSION	72

LISTE DE TABLEAU

Tableau 1 : Principaux éléments du Système de Sauvegarde Intégré de la banque africaine de développement pertinents au projet	Erreur ! Signet non défini.
Tableau 2: Présentation des parties intéressées par le projet et leurs rôles :	47
Tableau 3 : Synthèse des consultations des parties prenantes	52
Tableau 4 : Catégorie des Parties prenantes	53
Tableau 5: différentes phases de consultation et de divulgation	57
Tableau 6 : Strategie d'information et de consultation des Parties Prenantes suivant le cycle de vie du Projet	58
Tableau 7 : Les portes d'entrées, les canaux et les responsables pour la prise en charge des plaintes	61
Tableau 8 : Outils pour la collecte des plaintes pour chaque niveau	62
Tableau 9 : Calendrier des accusés de réception, enregistrement et résolution des plaintes	64

Tableau 10 : Différentes rubriques du budget estimatif _____ 70

LISTE DES FIGURES

Figure 1: Carte de localisation des voies prioritaires de Djibouti. _____ **Erreur ! Signet non défini.**

Figure 2 : Les étapes du processus MGP (auteur 2024) _____ 61

SIGLES ET ABREVIATION

Abréviation	Signification
ADR	Agence Djiboutienne des Routes
BAD	Banque Africaine de Développement
CCES	Cahier des Clauses Environnementales et Sociales
E&S	Environnemental et Social
EIES	Étude d'Impact Environnemental et Social
EDD	Électricité de Djibouti
GIS	Système d'Information Géographique
MGP	Mécanisme de Gestion des Plaintes
NGO/ONG	Organisation Non Gouvernementale
ONEAD	Office National de l'Eau et de l'Assainissement de Djibouti
OVD	Office de Voirie de Djibouti
P3P	Plan de Participation des Parties Prenantes
PAR	Plan d'Action de Réinstallation
PGES	Plan de Gestion Environnementale et Sociale
PGMO	Plan de Gestion de la Main d'Œuvre
PGSS	Plan de Gestion Santé et Sécurité
SO	Sauvegarde Opérationnelle (de la BAD)
SST	Santé et Sécurité au Travail
UNFD	Union Nationale des Femmes Djiboutiennes

Résumé exécutif

Le présent Plan de Participation des Parties Prenantes (P3P) a été élaboré dans le cadre du projet intégré sur l'infrastructure urbaine et l'adaptation au climat de la ville de Djibouti, appuyé par la Banque Africaine de Développement (BAD). Il s'inscrit dans une logique de gouvernance inclusive, transparente et socialement responsable, conformément aux exigences de la Norme Opérationnelle n°10 (SO10) du Système de Sauvegarde Intégré (SSI) de la BAD.

- Plusieurs risques et problématiques E&S ont été identifiés dès la phase de préparation et nécessitent un engagement continu des parties prenantes. Ces risques incluent notamment les perturbations temporaires de l'accessibilité aux services essentiels (santé, éducation), les risques de perturbations des commerces locaux, les nuisances sonores et de poussière liées aux travaux, les risques d'inondation aggravés en cas de mauvaise gestion des eaux pluviales, ainsi que les impacts sur les groupes vulnérables tels que les personnes handicapées, les femmes et les enfants.
- La cartographie des parties prenantes a permis d'identifier trois groupes principaux :
 - (i) les parties affectées directement par les travaux (ménages, commerçants, établissements publics),
 - (ii) les parties intéressées ou institutionnelles (mairies, préfectures, ministères sectoriels, société civile, bailleurs) et
 - (iii) les groupes vulnérables (femmes chefs de ménages, personnes âgées, enfants, personnes à mobilité réduite).

Ces acteurs sont répartis au sein des zones d'influence prioritaires du projet, notamment les communes de Boulaos et Ras Dika, où se situent les principaux tronçons à réhabiliter.

- Le plan d'engagement des parties prenantes du projet s'étend sur l'ensemble du cycle de vie du projet.
 - (i) En phase de préparation, il a permis d'organiser des consultations publiques, des focus groupes et des entretiens individuels pour recueillir les attentes et les recommandations.
 - (ii) Durant la phase de mise en œuvre, un mécanisme de gestion des plaintes, des comités de suivi communautaires et des campagnes d'information seront déployés pour maintenir un dialogue actif et transparent.
 - (iii) Enfin, à l'achèvement du projet, des sessions de bilan participatif et/ou enquêtes de satisfactions seront organisées pour évaluer l'efficacité des mesures prises et documenter les bonnes pratiques pour les projets futurs.

Ce document vise à structurer et formaliser l'ensemble des actions de mobilisation, de consultation et de communication à mettre en œuvre durant toutes les phases du projet (préparation, exécution, exploitation). Il garantit que les populations affectées et les parties prenantes intéressées soient non seulement informées, mais également actrices dans les processus de décision les concernant.

Le présent rapport a pour objectif d' :

- Identifier et caractériser les parties prenantes affectées ou intéressées ;
- Définir les mécanismes de consultation adaptés au contexte local et aux groupes cibles ;
- Assurer la prise en compte des groupes vulnérables (femmes, personnes âgées, handicapés, etc.);
- Mettre en place un mécanisme de gestion des plaintes (MGP) culturellement adapté et sensible aux violences basées sur le genre (VBG)

PLAN DE PARTICIPATION DES PARTIES PRENANTES (P3P)

- Renforcer la redevabilité et la transparence dans la mise en œuvre du projet.

Le P3P repose sur une approche participative structurée, incluant :

- Une analyse détaillée des parties prenantes selon leur pouvoir, leur vulnérabilité et leur niveau d'intérêt ;
- La tenue de consultations communautaires, d'entretiens ciblés, et de groupes de discussion, avec prise en compte du genre ;
- L'élaboration d'un plan d'engagement public avec des objectifs, méthodes, canaux, responsabilités, et un calendrier.

Principales composantes du projet sont :

- **Composante 1** : Infrastructures urbaines et services de base. Cette composante comprend les activités suivantes :
- **Composante 2** : Renforcement institutionnel et assistance technique. Cette composante comprendra
- **Composante 3** : Gestion de projet

L'identification des parties prenantes est :

- Ménages riverains, commerçants, usagers de la route, écoles, services de santé, femmes et jeunes ;
- Autorités communales, ADR(Agence Djiboutienne de la Route), ONEAD(Office National de l'Eau et de l'Assainissement de Djibouti), OVD(Office de la voirie de Djibouti), UNFD, syndicats, ONG locales.

Les Stratégies de mobilisation sont :

- Réunions communautaires et de quartier ;
- Supports multilingues (français, arabe, somali, afar) ;
- Utilisation de la radio, des messages vocaux, des annonces locales, et plateformes numériques.
- **Préparation** : Organisation de réunions d'information, consultations ciblées (focus groupes, entretiens), et cartographie des parties prenantes pour identifier les risques E&S, attentes communautaires et besoins spécifiques des groupes vulnérables.
- **Mise en œuvre** : Mise en place d'un mécanisme de gestion des plaintes (MGP), de comités de suivi locaux, de campagnes de sensibilisation, et de canaux de communication réguliers entre l'ADR, les entreprises et les communautés.
- **Achèvement** : Organisation de bilans participatifs, évaluation de la satisfaction des parties prenantes, capitalisation des bonnes pratiques, et diffusion des résultats et leçons apprises pour renforcer la transparence et la redevabilité.

Les procédures de Mécanisme de gestion des plaintes (MGP) sont :

- Plainte par registre, téléphone, boîte postale, ou médiateur local ;
- Traitement en 3 niveaux (réception, investigation, résolution) ;

PLAN DE PARTICIPATION DES PARTIES PRENANTES (P3P)

- Prise en charge spécifique des cas de VBG/EAS/HS, en lien avec l'Union Nationale des Femmes Djiboutiennes (UNFD).

Les Étapes de Suivi et évaluation sont :

- Indicateurs de performance : nombre de consultations, réclamations résolues, niveau de satisfaction ;
- Rapport trimestriel d'engagement ;
- Mécanisme d'ajustement du P3P en fonction des résultats du suivi.

La mise en œuvre du P3P est portée par :

- L'ADR (Agence Djiboutienne des Routes), responsable de la coordination générale ;
- Le Ministère de l'Environnement, garant de la conformité environnementale et sociale ;
- Les communes concernées (Ras-Dika et Boulaos), impliquées dans la concertation de proximité
- Les ONG et leaders communautaires, partenaires dans la mobilisation des populations.

Le budget alloué à la mise en œuvre du P3P couvre :

- Les activités de communication et de mobilisation sociale ;
- La gestion du MGP ;
- Le renforcement des capacités des acteurs impliqués ;
- Le suivi et le reporting.

Le budget total du P3P est estimé à **cent soixante-neuf mille quatre cent deux dollars américains** (169 402 USD)

Conclusion

Le Plan de Participation des Parties Prenantes (P3P) constitue un outil stratégique essentiel pour garantir une implication inclusive, transparente et continue des différentes parties prenantes tout au long du cycle du projet. À travers une démarche participative et territorialisée, ce P3P a permis de recueillir des attentes concrètes, d'identifier des préoccupations environnementales et sociales majeures, et de formuler des recommandations structurantes en matière de communication, d'atténuation des risques et de renforcement du dialogue communautaire. En assurant une mise en œuvre rigoureuse de ce plan sur les phases de préparation, d'exécution et de clôture, le projet contribuera non seulement à améliorer la résilience urbaine face au changement climatique, mais aussi à renforcer la cohésion sociale, la sécurité et l'appropriation locale des infrastructures réhabilitées.

Executive summary

This Stakeholder Participation Plan (P3P) has been drawn up as part of the integrated urban infrastructure and climate adaptation project for the city of Djibouti, supported by the African Development Bank (ADB). It is part of an inclusive, transparent and socially responsible governance approach, in line with the requirements of Operational Standard n°10 (SO10) of the AfDB's Integrated Safeguarding System (ISS).

A number of E&S risks and issues have been identified since the preparation phase and require the ongoing commitment of stakeholders. These risks include temporary disruptions to access to essential services (health, education), risks of disruption to local businesses, noise and dust pollution associated with the works, risks of flooding aggravated by poor stormwater management, as well as impacts on vulnerable groups such as the disabled, women and children.

Stakeholder mapping identified three main groups :

- a. Parties directly affected by the works (households, shopkeepers, public establishments),
- b. Interested or institutional parties (town halls, prefectures, sectoral ministries, civil society, donors) and
- c. Vulnerable groups (women heads of household, the elderly, children, people with reduced mobility).

These stakeholders are spread across the project's priority areas of influence, notably the communes of Boulaos and Ras Dika, where the main sections to be rehabilitated are located.

The project's stakeholder engagement plan spans the entire project lifecycle.

- (i) During the preparation phase, public consultations, focus groups and individual interviews were organized to gather expectations and recommendations.
- (ii) During the implementation phase, a complaints management mechanism, community monitoring committees and information campaigns will be deployed to maintain an active and transparent dialogue.
- (iii) Finally, on completion of the project, participatory review sessions and/or satisfaction surveys will be organized to assess the effectiveness of the measures taken and document good practice for future projects.

This document aims to structure and formalize all the mobilization, consultation and communication actions to be implemented during all phases of the project (preparation, execution, operation). It ensures that affected populations and interested stakeholders are not only informed, but also involved in the decision-making processes that affect them.

The aim of this report is to:

- Identify and characterize affected or interested stakeholders;
- Define consultation mechanisms adapted to the local context and target groups;
- Ensure that vulnerable groups (women, the elderly, the disabled, etc.) are taken into account;
- Set up a culturally adapted complaints management mechanism (MGP) that is sensitive to gender-based violence (GBV).
- Strengthen accountability and transparency in project implementation.

P3P is based on a structured participatory approach, including:

- A detailed analysis of stakeholders according to their power, vulnerability and level of interest;
- Community consultations, targeted interviews and focus groups, taking gender into account;
- The development of a public engagement plan with objectives, methods, channels, responsibilities and a timetable.

The main components of the project are :

- **Component 1** : Urban infrastructure and basic services. This component includes the following activities:
- **Component 2** : Institutional strengthening and technical assistance. This component will include
- **Component 3** : Project management

The stakeholders identified are :

- Local households, traders, road users, schools, health services, women and young people ;
- Communal authorities, ADR, ONEAD, OVD, UNFD, trade unions, local NGOs.
- Mobilization strategies include
- Community and neighborhood meetings ;
- Multilingual materials (French, Arabic, Somali, Afar) ;
- Use of radio, voice messages, local announcements, and digital platforms.

- Preparation: Organization of information meetings, targeted consultations (focus groups, interviews), and stakeholder mapping to identify E&S risks, community expectations and specific needs of vulnerable groups.
- Implementation: Establishment of a complaints management mechanism (MGP), local monitoring committees, awareness campaigns, and regular communication channels between ADR, companies and communities.
- Completion: Organization of participatory assessments, evaluation of stakeholder satisfaction, capitalization on best practices, and dissemination of results and lessons learned to strengthen transparency and accountability.

The Complaints Management Mechanism (CMM) procedures are :

- Complaints by register, telephone, PO box or local ombudsman ;
- 3-level processing (reception, investigation, resolution) ;
- Specific management of cases of GBV/EAS/HS, in conjunction with the Union Nationale des Femmes Djiboutiennes (UNFD).

Monitoring and évaluation stages are :

- Performance indicators: number of consultations, complaints resolved, level of satisfaction ;
- Quarterly commitment report;
- P3P adjustment mechanism based on monitoring results.

The P3P is implemented by :

- ADR (Agence Djiboutienne des Routes), responsible for overall coordination;
- The Ministry of the Environment, responsible for environmental and social compliance;
- The municipalities concerned (Ras-Dika and Boulaos), involved in local consultation.
- NGOs and community leaders, partners in mobilizing the population.

The budget allocated to P3P implementation covers :

- Communication and social mobilization activities;
- Management of the MGP;
- Capacity-building for the players involved;
- Monitoring and reporting.

The total P3P budget is estimated at one hundred sixty-nine thousand four hundred two US dollars (169 402 USD).

Conclusion

The Stakeholder Participation Plan (P3P) is an essential strategic tool for ensuring inclusive, transparent and continuous involvement of the various stakeholders throughout the project cycle. Through a participative and territorialized approach, the P3P has enabled us to gather concrete expectations, identify major environmental and social concerns, and formulate structuring recommendations in terms of communication, risk mitigation and strengthening community dialogue. By ensuring rigorous implementation of this plan throughout the preparation, execution and closure phases, the project will not only help improve urban resilience to climate change, but also strengthen social cohesion, security and local ownership of rehabilitated infrastructure.

RAPPEL DE QUELQUES CONCEPTS CLES

✓ ***Parties prenantes***

Les parties prenantes sont toutes les parties touchées par le projet et les autres parties concernées.

✓ ***Parties affectées par le projet***

L'expression « parties affectées par le projet » désigne les personnes susceptibles d'être affectées par le projet en raison de ses effets réels ou des risques qu'il peut présenter pour le milieu physique, la santé, la sécurité, les pratiques culturelles, le bien-être ou les moyens de subsistance de ces personnes. Il peut s'agir de particuliers, d'entité morale ou de groupes, y compris les populations locales.

✓ ***Parties intéressées***

L'expression « parties intéressées » désigne tout individu, groupe ou organisme ayant un intérêt dans le projet, soit en raison de son emplacement, de ses caractéristiques ou de ses effets, soit pour des questions d'intérêt public. Il peut s'agir notamment d'organismes de réglementation, d'autorités publiques, de représentants du secteur privé, de la communauté scientifique, des universités, des syndicats, des organisations féminines, d'autres organisations de la société civile et de groupes culturels.

✓ ***Mécanisme de gestion des plaintes***

Un mécanisme de gestion des plaintes est un système ou un processus accessible et ouvert à tous, qui sert à prendre acte en temps utile de plaintes, besoin d'information et suggestions d'améliorations à apporter au projet, et à faciliter le règlement de ces griefs ou réclamations liées au projet. Un mécanisme efficace de gestion des plaintes propose aux parties touchées par le projet des solutions qui permettront de corriger les problèmes à un stade précoce et qui soit sensible aux plaintes d'EAS/HS.

✓ ***Personnes défavorisées ou vulnérables***

L'expression « défavorisé ou vulnérable » désigne des individus ou des groupes d'individus dont les dispositions physiques ou culturelles exposent plus aux impacts négatifs du projet et/ou limitent leur capacité à profiter des avantages du projet. Ces individus ou ces groupes sont aussi susceptibles d'être exclus du processus général de consultation ou de ne pouvoir y participer pleinement, et peuvent de ce fait avoir besoin de mesures et/ou d'une assistance particulière.

✓ ***Violences Basées sur le Genre***

L'expression désigne tout acte préjudiciable perpétré contre le gré d'une personne et fondé sur les différences que la société établit sur la base du genre (sexe, capacité biologique,

appartenance culturelle, etc.). Elle englobe les actes qui provoquent un préjudice ou des souffrances physiques, sexuelles ou psychologiques, la menace de tels actes, la contrainte, et d'autres formes de privation de liberté. Ces actes peuvent se produire dans la sphère publique ou privée.

Niveau d'influence : est défini par la capacité d'une partie prenante à influencer les résultats du Projet ou à persuader ou forcer des parties prenantes à prendre des décisions et à adopter certains comportements ou actes.

1. INTRODUCTION

1.1. Contexte et justification

Le projet d'étude intégrée sur l'infrastructure urbaine et l'adaptation au climat de la ville de Djibouti s'inscrit dans un contexte marqué par une urbanisation rapide et des défis croissants liés à la mobilité et à l'environnement. En tant que principale agglomération et moteur économique du pays, Djibouti a connu ces dernières décennies une forte expansion démographique et un développement accéléré de ses infrastructures. Cependant, cette croissance a exercé une pression considérable sur les équipements urbains et le réseau de transport, en particulier sur les axes routiers, du fait de la configuration géographique de la ville, une presqu'île traversée par l'Oued Ambouli. Cette contrainte naturelle concentre les flux de circulation sur un nombre limité de voies, aggravant les problèmes de mobilité.

Par ailleurs, la présence du port de Djibouti, plateforme stratégique pour le commerce régional, génère un trafic intense de poids lourds, accentuant la congestion urbaine. En parallèle, le changement climatique a intensifié les épisodes de pluies diluviennes et d'inondations, détériorant les routes et les infrastructures d'assainissement, ce qui complique davantage les déplacements en ville. Pour faire face à ces défis, la municipalité s'est dotée en 2014 du Schéma Directeur d'Aménagement et d'Urbanisme (SDAU), un cadre stratégique visant à structurer le développement urbain à l'horizon 2035. Ce plan intègre les impératifs de croissance démographique, d'amélioration de la mobilité et de renforcement de la résilience face aux aléas climatiques, dans une vision d'une ville productive, inclusive et durable, en cohérence avec la « Vision Djibouti 2035 ».

Dans cette dynamique, dix axes routiers de la capitale ont été sélectionnés pour bénéficier d'un programme de réhabilitation incluant la modernisation des infrastructures et la mise en place de systèmes de drainage des eaux pluviales. La construction de ces infrastructures devra mobiliser un ensemble d'acteurs dont l'engagement est indispensable pour la réussite du projet. C'est dans cette mouvance que le groupement LR-ECARE a ainsi été mandaté pour réaliser un Plan de Participation des Parties Prenantes (P3P) du projet, conformément à la Sauvegarde Opérationnelle 10 de la Banque Africaine de Développement.

2. PRESENTATION DU PROJET

2.1.Contexte de l'étude

La ville de Djibouti, en pleine expansion, fait face à des défis majeurs liés à l'urbanisation rapide, à la détérioration des infrastructures, à la vulnérabilité aux changements climatiques et aux problèmes de mobilité urbaine. Pour y remédier, le gouvernement de Djibouti, avec le soutien de la Banque Africaine de Développement (BAD), a lancé une étude de diagnostic du réseau routier urbain et l'élaboration d'un Schéma Directeur du Réseau Routier Urbain Intégré.

Sur la base de cette étude, une première phase prioritaire a été définie, incluant un ensemble d'axes routiers stratégiques situés dans les communes de Ras Dika et Boulaos, sélectionnés pour leur rôle structurant dans le réseau urbain. Ces voies ont été identifiées et conçues en tenant compte des prévisions de croissance démographique et économique. Afin d'assurer un développement durable et inclusif, elles feront l'objet d'une étude d'impact environnemental et social (EIES) et Plan d'Action de réinstallation (PAR) avant toute travaux de reconstruction.

Djibouti connaît un niveau élevé de dégradation de ses infrastructures de base, ce qui entrave fortement la qualité de vie des habitants et le développement économique. Parmi les principales préoccupations figurent :

- **La dégradation du réseau routier** : L'état des routes est un frein majeur à la mobilité urbaine, entraînant une augmentation des coûts de transport, des accidents et une réduction de l'accessibilité aux services de base.
- **Les inondations récurrentes** : La ville subit des inondations causées par la concentration des eaux pluviales sur certaines voies et l'accumulation de volumes importants dans les zones basses, souvent densément urbanisées. Ces inondations endommagent les routes et les infrastructures, aggravant les conditions de transport.
- **Les impacts du changement climatique** : Djibouti est particulièrement vulnérable aux effets du changement climatique, avec des phénomènes météorologiques extrêmes qui affectent la durabilité des infrastructures.
- **Les disparités socio-économiques et de genre** : L'accès aux infrastructures urbaines et aux services de base est inégalement réparti, et les populations les plus vulnérables, notamment les femmes et les personnes à faible revenu, sont les plus affectées par la mauvaise qualité des routes et des transports.

2.2. Les composantes du projet

Le projet intégrée des infrastructures urbaines et de l'adaptation au Climat vise à améliorer l'accès à des infrastructures urbaines résilientes et à des services de base, afin d'améliorer les moyens de subsistance des habitants et l'économie de la ville. Il s'articule autour de trois composantes à savoir :

- **Composante 1 : Infrastructures urbaines et services de base. Cette composante comprend les activités suivantes :**
 - (a) amélioration des routes urbaines et de l'espace public (mobilité), y compris l'éclairage public et l'aménagement paysager ;
 - (b) systèmes de drainage et de gestion des eaux pluviales ;

(c) petites infrastructures sociales telles que : (i) Aménagement des toilettes publiques, (ii) mise en place des collecteurs de déchets dans chaque quartier, (iii) aménagement des arrêts de bus, pistes cyclables, parkings, (iv) Aménager des aires de jeux.

- **Composante 2 : Renforcement institutionnel et assistance technique. Cette composante comprendra**

(a) la formation des responsables de la ville et des agences sur la gestion et les finances des communes, y compris les mesures de protection environnementale et sociale, la planification, la budgétisation, la comptabilité, l'établissement de rapports, l'audit et le suivi et l'évaluation (S&E) ; et

(b) l'appui technique à la mise en place et à l'amélioration des systèmes de gestion de l'information des communes.

- **Composante 3 : Gestion de projet.**

Cette composante comprend des activités pour soutenir la mise en œuvre efficace du projet :

- Activités du comité de pilotage du projet sont fraises de coordination
- Coûts opérationnels pour le suivi du projet, l'assistance technique, les services d'audit et les coûts de l'examen à mi-parcours (MTR) et du rapport d'achèvement de projet (RAP).
- Coordination de projet, supervision, gestion financière, passation des marchés, suivi et évaluation

2.3.L'État des voies prioritaires

Les voiries urbaines préexistantes de la ville de Djibouti se caractérisent par une diversité de fonctions et de rôles dans le réseau urbain. Leurs caractéristiques actuelles, leur classement fonctionnel et leur position dans le réseau urbain de la ville jouent un rôle clé dans l'organisation et le dynamisme de la circulation. Les voiries ciblées par cette étude incluent :

- Des artères principales assurant la circulation entre les différents quartiers de la ville de Djibouti,
- Des voies secondaires et tertiaires nécessitant une amélioration ou une réhabilitation.
- Des zones stratégiques telles que les axes desservants les pôles économiques et administratifs majeurs.

Les axes routiers faisant l'objet de cette étude s'intègrent comme une composante essentielle du paysage urbain, formant des axes structurants qui traversent la capitale à la fois dans le sens transversal et longitudinal. Ces voiries garantissent la fluidité des déplacements, assurent un accès optimal aux différents quartiers, et facilitent la desserte des divers services, équipements publics et activités économiques.

La carte ci-dessous illustre la situation des voiries concernées par le présent projet.



Figure 1: Plan de situation des voies prioritaires existant concerné par ce projet

La première tranche prioritaire qui a été sélectionné repose sur des critères tels que l'importance stratégique, l'état actuel des infrastructures et les besoins pressants en matière de mobilité. Les voiries concernées sont les suivantes :

Tableau 1 : routes existantes qui feront objet de l'étude EIES et du PAR

Voies routières	Longueur (Km)
Avenue 13	1,320 Km
Avenue 26	2,350 Km
Rue de Brazzaville	1,145 Km
Rue de Houmed Loita	0,960 Km
Rue de Zeila	0,500 Km
Avenue Jamal Abdelnasser	2,025 Km
Voie Guelleh Batal	0,630 Km

Voie Type E	3,020 Km
Boulevard de Gaulle	1,460 Km
Route de Siesta	4,000 Km

2.4. Les principales dégradations observées sur les axes prioritaires de Djibouti sont les suivants :

Affaissement et fragilité du revêtement : Certaines portions de route montrent des signes d'usure avancée, avec un affaissement progressif sous le poids des véhicules,

- Décollement du revêtement : La surface de la route se détache par endroits, rendant la chaussée plus vulnérable aux détériorations ;
- Fissures étendues : De nombreuses routes présentent un réseau de fissures qui s'agrandissent avec le temps, notamment sous l'effet de la chaleur et du trafic intense ;
- Présence de nids-de-poule : Des trous de différentes tailles apparaissent sur plusieurs tronçons, rendant la circulation plus difficile et dangereuse ;
- Érosion du revêtement : La couche supérieure de certaines routes a complètement disparu, exposant la base et accélérant la dégradation ;
- Problèmes de drainage : Le manque d'entretien des canaux d'évacuation provoque l'accumulation d'eau sur la chaussée, notamment après les pluies. Cette eau stagnante fragilise encore plus la route ;
- Accumulation de terre et de débris : La présence de dépôts de terre le long des bords des routes bloque l'écoulement naturel des eaux et aggrave les problèmes d'infiltration et de fissuration ;
- Absence des panneaux de signalisation, piétons ;
- Absence d'éclairage sur certains axes ;
- Des déchets partout sur les routes comme dépotoirs.

Figure 2 : Etat des voies (Source : APS de l'étude 2024-2025)

Voies prioritaires	Images illustrative
Avenue 13	

PLAN DE PARTICIPATION DES PARTIES PRENANTES (P3P)

Avenue 26	
Rue de Brazzaville	
Rue de Houmed Loita	
Rue de Zeila	

PLAN DE PARTICIPATION DES PARTIES PRENANTES (P3P)

Avenue Jamal Abdelnasser	
Voie Guelleh Batal	
Voie Type E	
Boulevard de Gaulle	



2.5. Donnée du trafic

Selon les études de trafic effectué par le bureau technique du projet STUDI, Cette analyse a été réalisée à partir des données disponibles et de comptages terrain effectués en 2024 sur les axes prioritaires identifiés dans le cadre du projet.

Tableau 2 : données sur une estimation du trafic l'année 2024 (source APS de l'étude)

Nom de la Route	Trafic de pointe estimé (2024)				TJMA* estimé (2024)			
	VL	Minibus	PL	Total	VL	Minibus	PL	Total
Avenue 13	452	324	38	814	3 767	2 700	317	6 783
Avenue 26	567	25	28	620	4 725	208	229	5 163
Rue de Brazzaville	342	576	0	918	2 850	4 800	0	7 650
Rue de Houmed loita	141	107	5	253	1 175	892	42	2 108
Rue de Zeila	96	12	0	108	800	100	0	900
Avenue Jamal Abdelnasser	691	435	35	1 161	5 758	3 625	292	9 675
Voie Guelleh Batal	277	104	13	394	2 308	867	108	3 283
Voie Type E	525	387	27	939	4 375	3 225	225	7 825
Boulevard de Gaulle	719	150	22	891	5 992	1 250	183	7 425
Route de Siesta	686	26	16	728	5 717	217	129	6 063

L'analyse de ces données de trafic permet de ressortir les constats suivants :

- Le trafic est dominé par les véhicules légers (VL), suivis des minibus et enfin des poids lourds (PL), qui représentent une part plus modeste (2,7% en moyenne) mais critique pour le dimensionnement de la chaussée.
- L'axe le plus dense est l'Av. Jamal Abdenasser, avec plus de 9 500 véhicules/jours, dont 3% de poids lourds, en raison de son positionnement lui octroyant une importance économique et commerciale.
- Les axes les plus utilisés par les poids lourds sont l'Av. 13 et l'Av. 26, avec un taux avoisinant 4,5% du trafic total. Ces données démontrent une variabilité significative des volumes de trafic selon les axes.

Tableau 3 : projection sur les données du trafic jusqu'en 2045 (source APS de l'étude)

PLAN DE PARTICIPATION DES PARTIES PRENANTES (P3P)

Nom de la Route	Part PL (%)	TJMA				
		2024	2030	2035	2040	2045
Avenue 13	4,6%	3 767	5 140	6 696	8 451	10 588
Avenue 26	4,4%	4 725	6 448	8 400	10 601	13 282
Rue de Brazzaville	0,0%	2 850	3 889	5 067	6 394	8 011
Rue de Houmed loita	2,0%	1 175	1 603	2 089	2 636	3 303
Rue de Zeila	0,0%	800	1 092	1 422	1 795	2 249
Avenue Jamal Abdelnasser	3,0%	5 758	7 858	10 237	12 920	16 186
Voie Guelleh Batal	3,3%	2 308	3 150	4 104	5 179	6 489
Voie Type E	2,9%	4 375	5 970	7 778	9 816	12 298
Boulevard de Gaulle	2,5%	5 992	8 177	10 652	13 443	16 842
Route de Siesta	2,1%	5 717	7 801	10 163	12 826	16 069

Les projections montrent une croissance significative des volumes de trafic sur la période 2024-2045. Les flux de trafic ont presque triplé sur la période 2024 à 2045. (Source : APS de l'étude 2024-2025)

2.6. Consistance des travaux

2.6.1. Travaux préparatoires

Démolition et retrait des anciens matériaux : Les travaux commencent par la démolition des infrastructures existantes qui sont en mauvais état. Cela inclut le retrait des pavés, de l'asphalte, et des autres matériaux, en veillant à gérer les déchets de manière responsable. Les travaux de démolition comprennent :

- ✓ Les démolitions des ouvrages, dalots ou buses pouvant se trouver à l'intérieur de l'emprise du projet et ne servant pas à la circulation provisoire ;
- ✓ Les démolitions seront poursuivies en sous œuvre jusqu'à la limite inférieure des fondations ou au plus jusqu'à un niveau inférieur de la plate-forme des terrassements ;
- ✓ Les démolitions de chaussées existantes ;
- ✓ Déplacement des réseaux concessionnaires, si nécessaire : Les réseaux d'eau, d'électricité, et de télécommunications peuvent nécessiter des modifications. Une coordination étroite avec les concessionnaires est essentielle pour garantir la continuité des services et éviter toute interruption ;
- ✓ Nivellement du terrain : Le nivellement est une étape clé pour préparer la surface du sol, garantissant que le terrain est uniforme et prêt à recevoir les nouvelles infrastructures. Cela implique l'utilisation d'engins lourds pour effectuer les ajustements nécessaires ;
- ✓ Déviation du trafic : Pour minimiser les perturbations causées par les travaux, il est indispensable d'installer des déviations claires pour les automobilistes et les piétons ;

2.6.2. *Travaux de terrassement*

- ✓ Décapage : Le décapage consiste à enlever la couche superficielle du sol pour révéler le sol en dessous. Cette étape est cruciale pour préparer le site à la construction des nouvelles chaussées ;
- ✓ Excavation/remblai : L'excavation permet de façonner le terrain selon les besoins du projet, tandis que le remblai consiste à ajouter de la terre pour ajuster le niveau du sol ;
- ✓ Aménagement de la plateforme : Une fois le terrain préparé, le sol doit être nivelé et compacté pour fournir une base solide pour les nouvelles couches de chaussée.

2.6.3. *Travaux d'assainissement et drainage*

- ✓ Création ou réhabilitation du réseau de drainage : L'installation d'un système de drainage efficace est essentielle pour gérer les eaux pluviales et prévenir l'accumulation d'eau sur la chaussée. Cela inclut la construction de fossés et de caniveaux, selon les besoins spécifiques de la zone ;
- ✓ Pose de canalisations : Les conduites doivent être installées pour assurer l'évacuation des eaux de ruissellement.

2.6.4. *Réhabilitation / construction de la chaussée*

- ✓ Couches de fondation : La première étape dans la construction de la chaussée consiste à établir une couche de forme, qui sert de base à la fondation. Ce processus garantit que le sol est suffisamment résistant pour supporter le poids du trafic.
- ✓ Couches de base : Après la fondation, une couche de base sera ajoutée. Cette couche devrait être conçue pour répartir le poids et offrir une résistance adéquate à l'usure.
- ✓ Couche de roulement : Enfin, une couche de roulement est appliquée pour assurer une surface de conduite lisse et durable. Cette couche est souvent faite en béton bitumineux.

2.6.5. *Travaux d'aménagement et de sécurité*

- ✓ Marquage au sol (Signalisation Horizontale) : Le marquage au sol est essentiel pour définir les voies de circulation, les espaces de stationnement et les zones piétonnes. L'utilisation de peintures réfléchissantes améliore la visibilité, surtout la nuit.
- ✓ Signalisation verticale : L'installation de panneaux de signalisation clairs et visibles est cruciale pour guider les conducteurs et piétons. Cela contribue également à la sécurité en informant les usagers des règles de circulation.
- ✓ Eclairage public : L'installation ou le déplacement des éclairages publics est nécessaire pour assurer une visibilité adéquate durant la nuit, améliorant ainsi la sécurité des usagers de la route.

2.6.6. *Travaux annexes*

- ✓ Aménagements paysagers : Pour compenser l'impact environnemental des travaux, des plantations seront réalisées. Cela peut inclure la mise en place d'arbres, de plantes et

d'espaces verts, contribuant à améliorer l'esthétique de la zone et à favoriser la biodiversité. Ces travaux consistent en : • La fourniture des plantes selon spécifications, • Les travaux de fouilles et de plantation ainsi que toutes sujétions.

- ✓ Aménagements pour piétons : La création de trottoirs, de passages piétons et de zones piétonnes est essentielle pour garantir la sécurité des piétons. Des aménagements tels que des bancs et des abris seront également être inclus pour améliorer le confort des usagers.

2.7. Les Matériaux et techniques utilisés

Les matériaux de construction utilisés lors l'exécution des travaux sont : Des matériaux de remblais ou des matériaux homogènes de bonne qualité mécanique (latérite, gravier, etc.),

- Du gravier concassé, des moellons et du sable,
- Du ciment, du bitume et des adjuvants,
- Des fers à béton pour les armatures des structures en béton armé, ainsi que du fer plat pour les coffrages et la fabrication mécanique,
- Du bois pour les coffrages ou platelages,

Et d'autres matériaux nécessaires selon les besoins spécifiques du chantier.

La Figure suivante présente la zone des gîtes d'emprunts privés et publics la plus proche qui existent en marge de la RN1 dans la commune de balbala avec un accès au niveau du PK 16 par la piste Boleh. il est donc probable que l'entreprise utilise cette carrière qui peut probablement fournir du matériel pour toute la route.

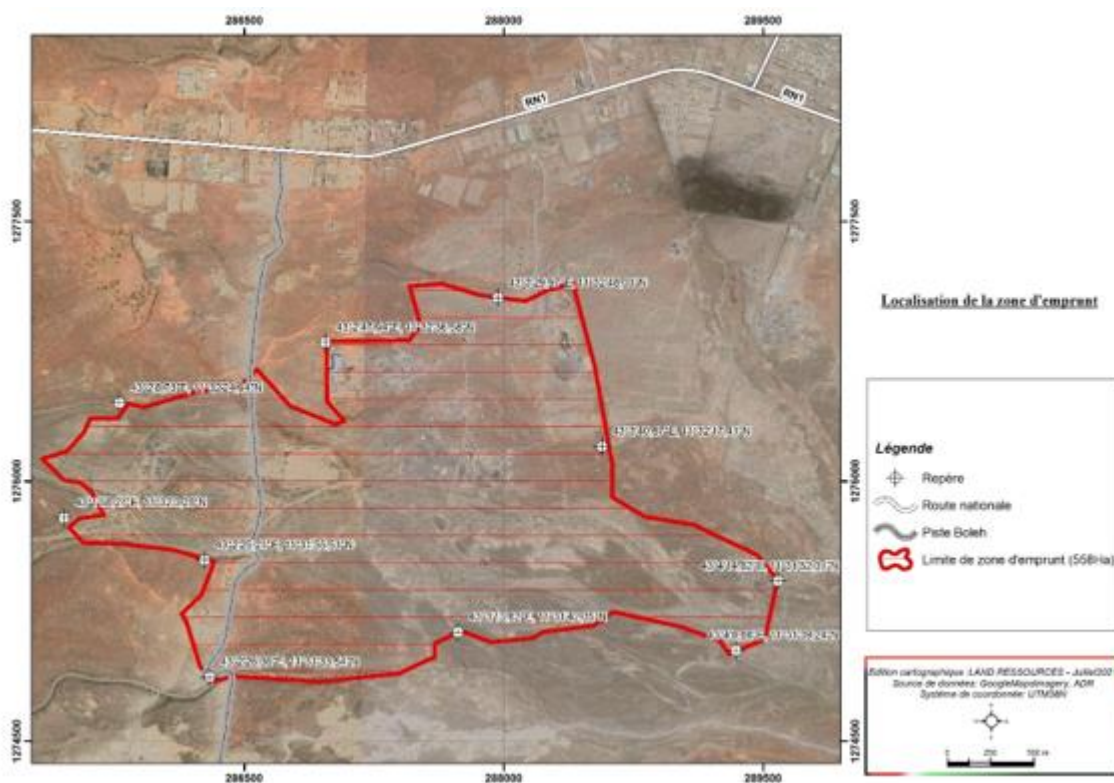


Figure : zone de site d'emprunt près de la commune de balbala bilan

2.8. Les Équipements et ressources mobilisées

Les engins nécessaires, tels que bulldozers, niveleuses, et camions, sont réservés et en bon état de fonctionnement. Le nombre exact de personnel et d'équipement à mobiliser pour les chantiers dépendra de l'organisation interne propre à chaque entrepreneur et n'a pas encore été précisément défini. Néanmoins, pour les travaux de réhabilitation des voies prioritaires au total 17 km de longueur, une estimation prévoit environ 200 travailleurs, composés à la fois de personnel permanent et temporaire.

2.9. Caractéristiques géométriques des voies prioritaires (selon l'APS)

2.9.1. Voie 1 : Rue de siesta

✓ Profils et structures de la chaussée :

T1-Voies 2*2 :

- Deux chaussées unidirectionnelles de 7m de large chacune ;
- TPC de largeur 1.5m ;
- Une surlargeur de 0,75 m à droite de la chaussée, comprenant 0,25 m réservé pour la bande de guidage et 0,5 m pour le dispositif de drainage ;
- Trottoir de 2.5m de largeur à gauche de la chaussée ;

PLAN DE PARTICIPATION DES PARTIES PRENANTES (P3P)

- TPL de largeur 1m à droite de la chaussée ;
- Une voie cyclable de largeur 3m ;
- Un trottoir de largeur variable à droite de la chaussée ;

PROFIL EN TRAVERS TYPE 'T1'
(Route de la Siesta: Du PK0+000 au PK1+900)
Ech:1/100

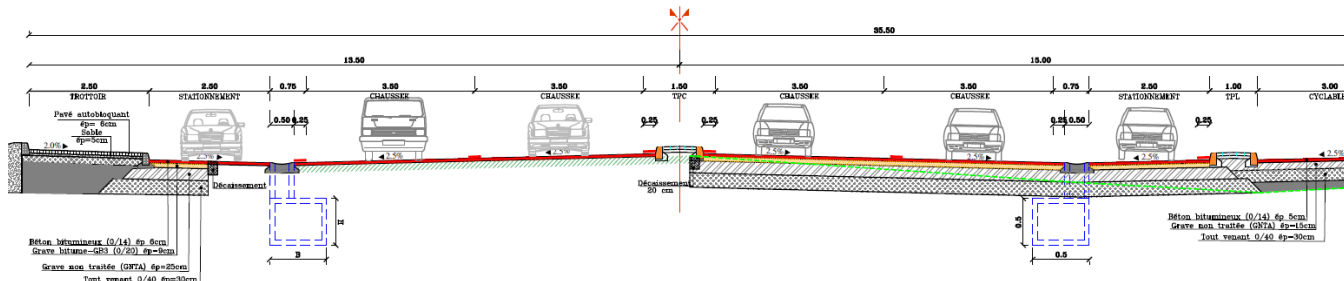


Figure 3 : profil en travers Type « T1 » route siesta (Source : APS de l'étude 2024-2025)

T2-Voie 2*2 :

- Deux chaussées unidirectionnelles de 7m de large chacune ;
- TPC de largeur 1.5m ;
- Une surlargeur de 0,75 m à droite de la chaussée, comprenant 0,25 m réservé pour la bande de guidage et 0,5 m pour le dispositif de drainage ;
- Trottoir de 2.5m de largeur de part et d'autre de la chaussée ;

PROFIL EN TRAVERS TYPE 'T2'
(Route de la Siesta: Du PK1+900 au PK3+985)
Ech:1/100

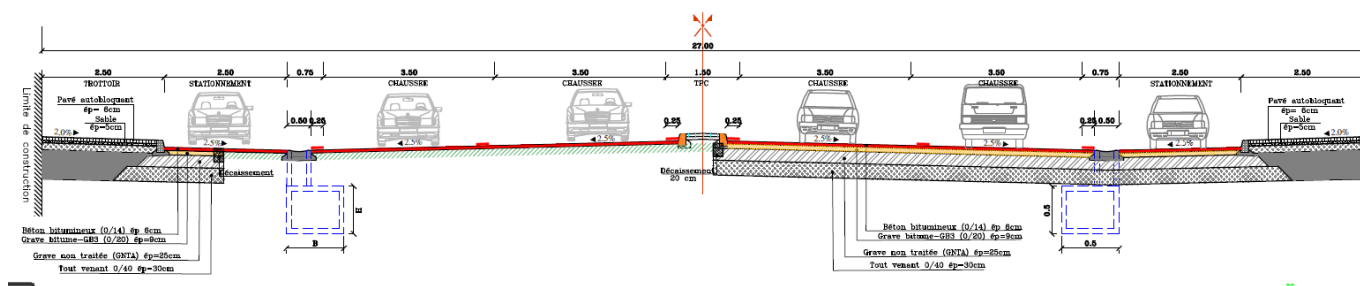


Figure 4 : profil en travers Type « T2 » route siesta (Source : APS de l'étude 2024-2025)

- ✓ Structures de la chaussée :
 - Béton bitumineux (0/14) ep 6cm
 - Grave Bitume-GB3 (0/20) ep 9cm
 - Grave non traité (GNTA) ep 25cm
 - Tout venant 0/40 ep 30cm

2.9.2. Voie 2 : Rue de Brazzaville

- ✓ Profils et structures de la chaussée :

T1-Voie 2*1 :

PLAN DE PARTICIPATION DES PARTIES PRENANTES (P3P)

- Une chaussée bidirectionnelle de 7m de large ;
- Une surlargeur de 0,5 m à droite de la chaussée, comprenant 0,25 m réservé pour la bande de guidage et 0,25 m pour le dispositif de drainage ;
- Trottoir de 2m de largeur de part et d'autre de la chaussée ;

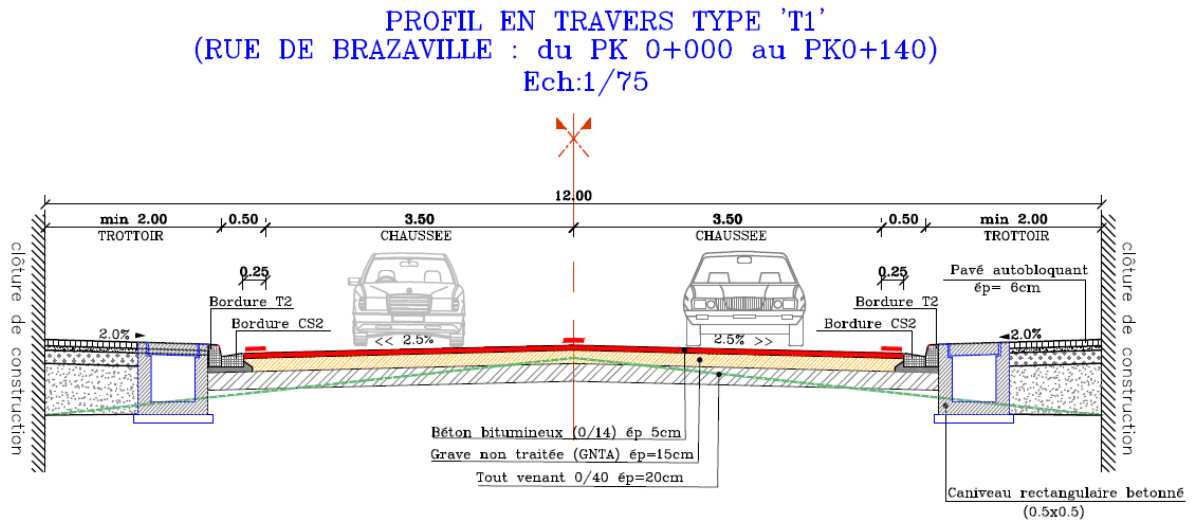


Figure 5 : profil en travers Type « T1 » route Brazaville (Source : APS de l'étude 2024-2025)

T2-Voie 2*1 :

- Une chaussée bidirectionnelle de 6m de large ;
- Une surlargeur de 0,5 m à droite de la chaussée, comprenant 0,25 m réservé pour la bande de guidage et 0,25 m pour le dispositif de drainage ;
- Trottoir de 3m de largeur de part et d'autre de la chaussée ;

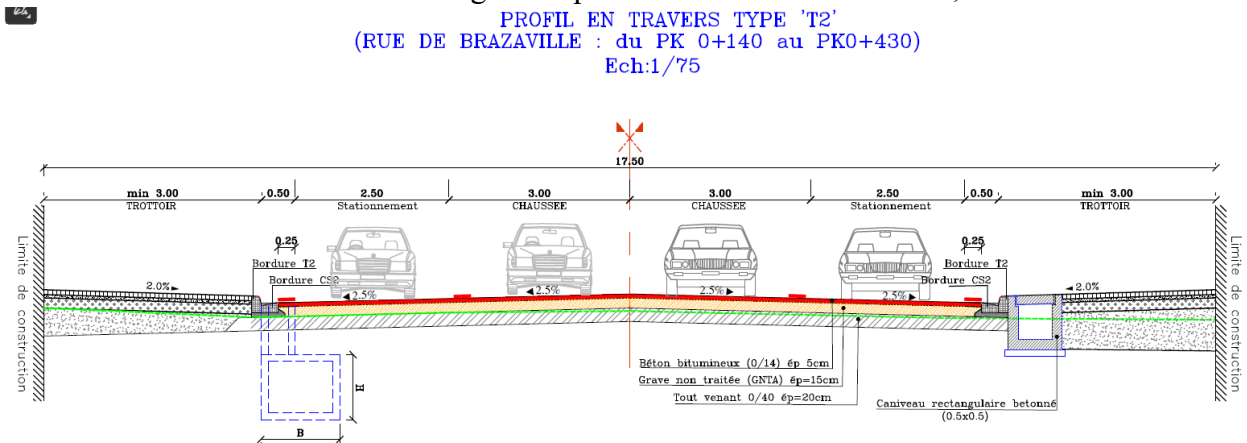


Figure 6 : profil en travers Type « T2 » route Brazaville (Source : APS de l'étude 2024-2025)

T3-Voie 2*1 :

- Une chaussée bidirectionnelle de 7m de large ;
- Deux voies de stationnement de largeur 2.5m ;

PLAN DE PARTICIPATION DES PARTIES PRENANTES (P3P)

- Une surlargeur de 0,5 m à droite de la chaussée, comprenant 0,25 m réservé pour la bande de guidage et 0,25 m pour le dispositif de drainage ;
- Trottoir de 2m de largeur de part et d'autre de la chaussée ;

PROFIL EN TRAVERS TYPE 'T3' (RUE DE BRAZAVILLE : du PK 0+430 au PK0+780) Ech:1/75

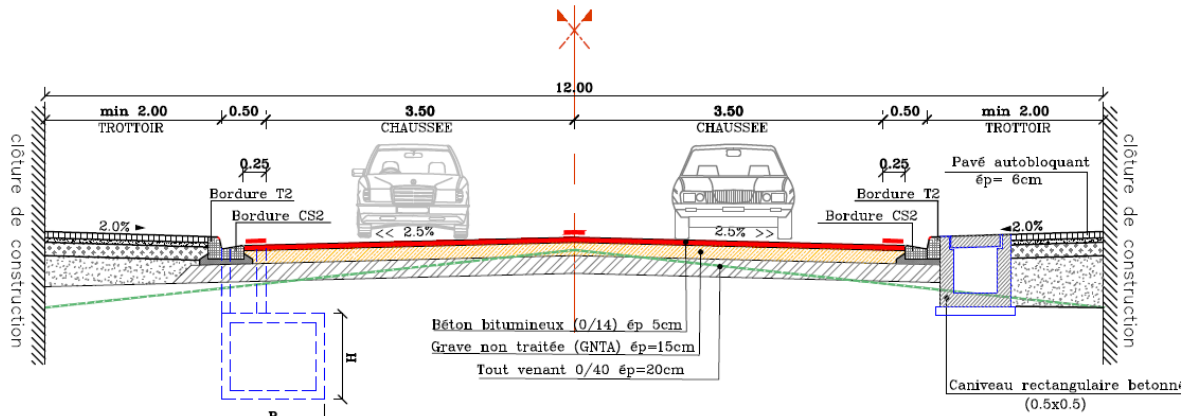


Figure 7 : profil en travers Type « T3 » route Brazaville (Source : APS de l'étude 2024-2025)

T4-Voie 2*1 :

- Une chaussée bidirectionnelle de 7m de large ;
- Une surlargeur de 0,75 m à droite de la chaussée, comprenant 0,25 m réservé pour la bande de guidage et 0,5 m pour le dispositif de drainage ;
- Trottoir de 2m de largeur de part et d'autre de la chaussée ;

PROFIL EN TRAVERS TYPE 'T4' (RUE DE BRAZAVILLE : du PK 0+780 au PK1+146) Ech:1/75

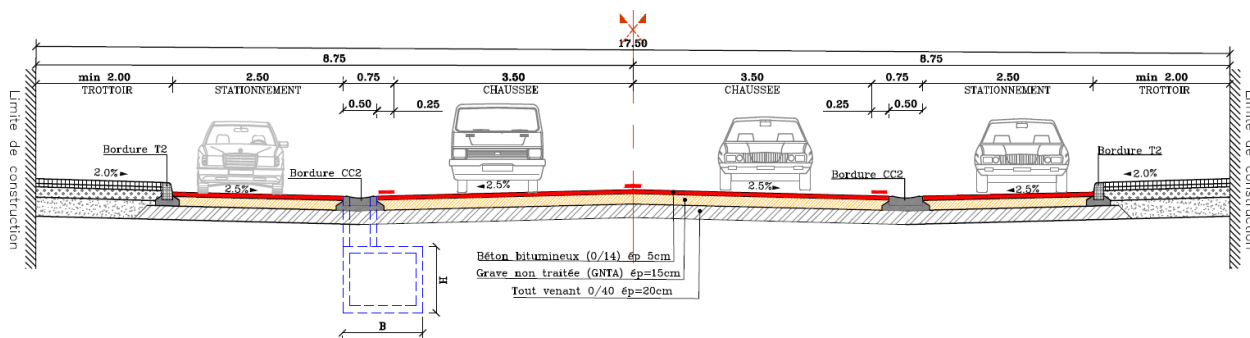


Figure 8 : profil en travers Type « T4 » route Brazaville (Source : APS de l'étude 2024-2025)

- ✓ Structures de la chaussée :
 - Béton bitumineux (0/14) ép 5cm
 - Grave non traité (GNTA) ép 15cm

- Tout venant 0/40 ep 20cm

2.9.3. Voie 3 : Avenue 13

- ✓ Profils et structures de la chaussée :

T1-Voie 2*2 :

Pk0+0 à Pk0+100 il y'a impact

TPC, à voir sur terrain s'il faut modifier le 8.5m

On enlève le stationnement de deux cotés, donc profil à $((37-8.5)/2 - 2.5 = 11.75\text{m}$ de chaque côté)

- Deux chaussées unidirectionnelles de 7m de large chacune ;
- TPC de largeur 8.5m ;
- Une surlargeur de 0,75 m à droite de la chaussée, comprenant 0,25 m réservé pour la bande de guidage et 0,5 m pour le dispositif de drainage ;
- Trottoir de 2m de largeur de part et d'autre de la chaussée ;

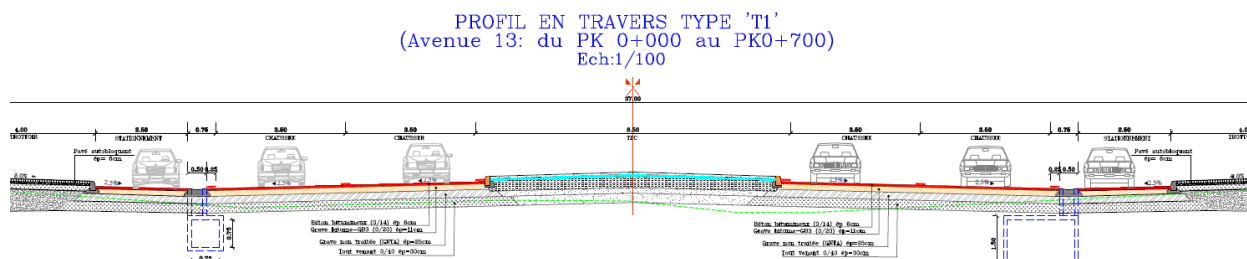


Figure 9 : profil en travers Type « T1 » Avenue 13 (Source : APS de l'étude 2024-2025)

T2-Voie 2*2 :

- Deux chaussées unidirectionnelles de 7m de large chacune ;
- Une TPC de 15,5 m de largeur, dont 12 m sont occupés par des constructions ;
- Une surlargeur de 0,75 m à droite de la chaussée, comprenant 0,25 m réservé pour la bande de guidage et 0,5 m pour le dispositif de drainage ;
- Trottoir de 2m de largeur de part et d'autre de la chaussée ;

Source : APS de l'étude 2024-2025)

PLAN DE PARTICIPATION DES PARTIES PRENANTES (P3P)

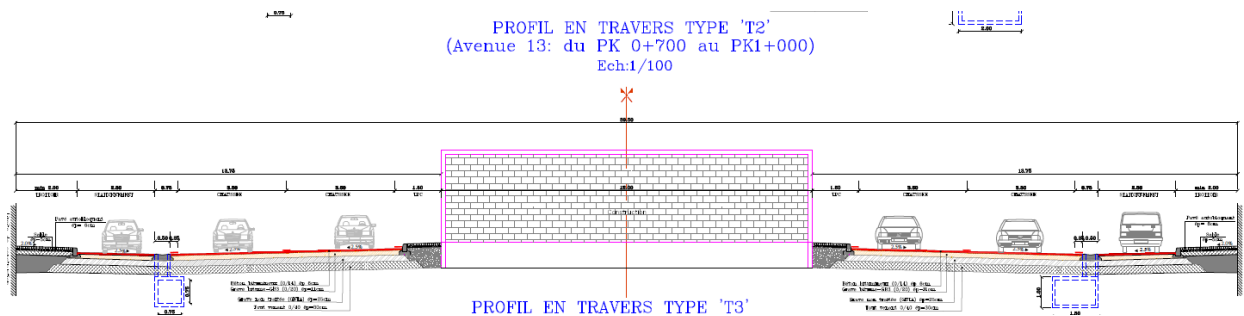


Figure 10 : profil en travers Type « T2 » Avenue 13 (Source : APS de l'étude 2024-2025)

T3-Voie 2*2 :

- Deux chaussées unidirectionnelles de 7m de large chacune ;
- TPC de largeur variable entre 4.5m et 15.5m ;
- Une surlargeur de 0,75 m à droite de la chaussée, comprenant 0,25 m réservé pour la bande de guidage et 0,5 m pour le dispositif de drainage ;
- Trottoir de 2m de largeur de part et d'autre de la chaussée ;

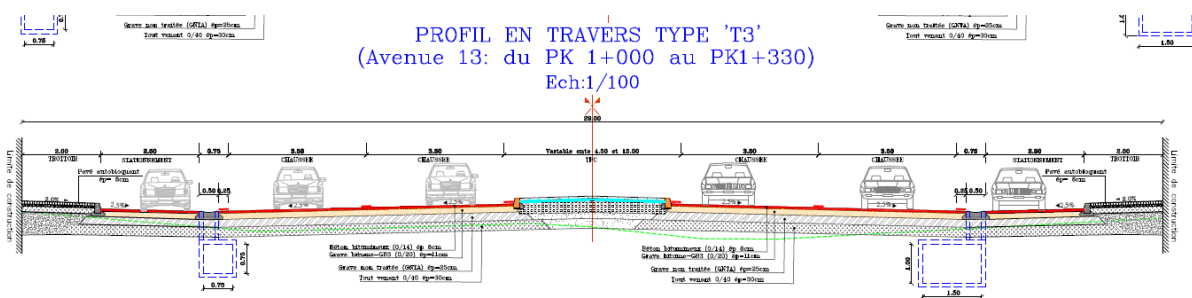


Figure 11 : profil en travers Type « T3 » Avenue 13 (Source : APS de l'étude 2024-2025)

- ✓ Structures de la chaussée :
 - Béton bitumineux (0/14) ep 6cm
 - Grave Bitume-GB3 (0/20) ep 11cm
 - Grave non traité (GNTA) ep 25cm
 - Tout venant 0/40 ep 30cm

2.9.4. Voie 4 : Avenue 26

- ✓ Profils et structures de la chaussée :

T1-Voie 2*2 :

- Deux chaussées unidirectionnelles de 7m de large chacune ;
- TPC de largeur 1.5m ;

PLAN DE PARTICIPATION DES PARTIES PRENANTES (P3P)

- Une surlargeur de 0,75 m à droite de la chaussée, comprenant 0,25 m réservé pour la bande de guidage et 0,5 m pour le dispositif de drainage ;
- Trottoir de 2m de largeur de part et d'autre de la chaussée ;

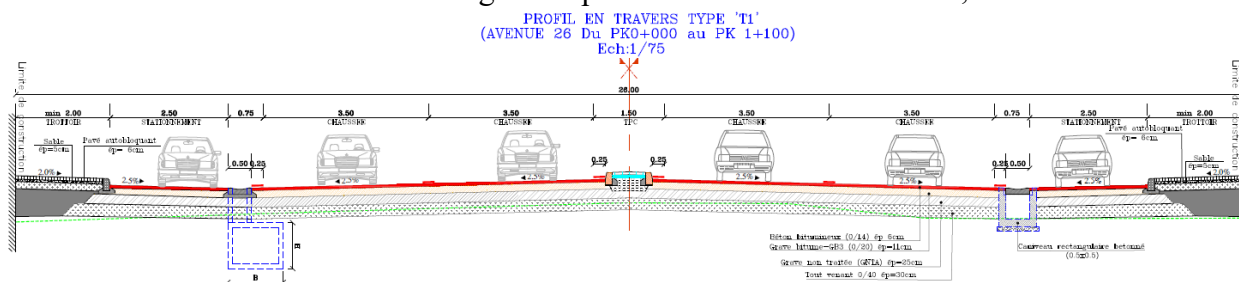


Figure 12 : profil en travers Type « T1 » Avenue 26 (Source : APS de l'étude 2024-2025)

T2-Voie 2*1 :

- Une chaussée bidirectionnelle de 7m de large ;
- Une surlargeur de 0,5 m à droite de la chaussée, comprenant 0,25 m réservé pour la bande de guidage et 0,25 m pour le dispositif de drainage ;
- Trottoir de 2m de largeur de part et d'autre de la chaussée ;

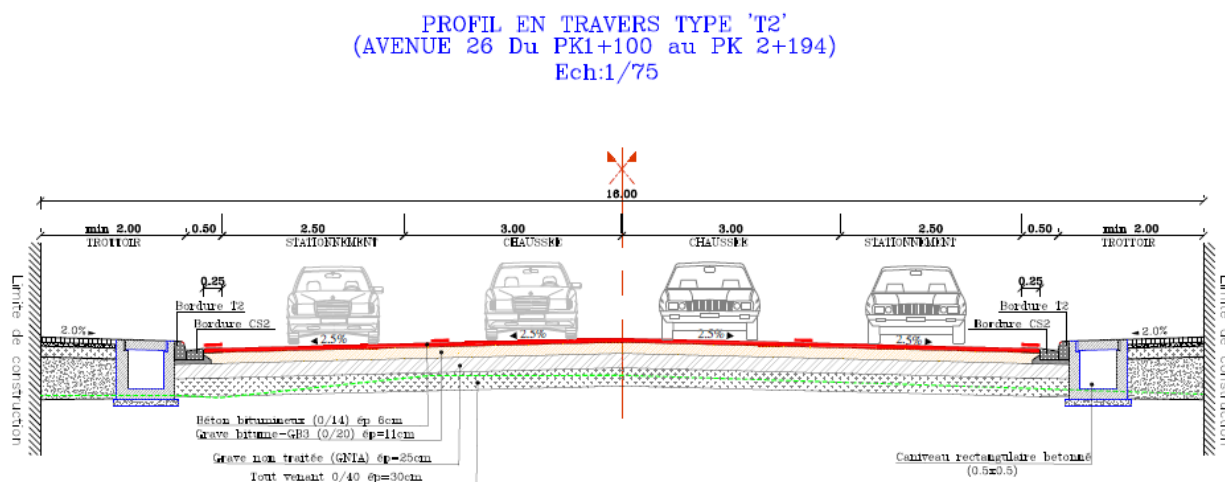


Figure 13 : profil en travers Type « T2 » Avenue 26 (Source : APS de l'étude 2024-2025)

- ✓ Structures de la chaussée :
 - Béton bitumineux (0/14) ép 5cm
 - Grave non traité (GNTA) ép 15cm
 - Tout venant 0/40 ép 20cm

2.9.5. Voie 5 : Avenue Nasser

- ✓ Profils et structures de la chaussée :

T1-Voie 2*2 :

PLAN DE PARTICIPATION DES PARTIES PRENANTES (P3P)

- Deux chaussées unidirectionnelles de 7m de large chacune ;
- TPC de largeur 1.5m ;
- A gauche de la route, une surlargeur de 0,75 m à droite de la chaussée, comprenant 0,25 m réservé pour la bande de guidage et 0,5 m pour le dispositif de drainage ;
- A droite de la route, Une surlargeur de 0,5 m à droite de la chaussée, comprenant 0,25 m réservé pour la bande de guidage et 0,25 m pour le dispositif de drainage ;
- Trottoir de 2m de largeur de part et d'autre de la chaussée ;

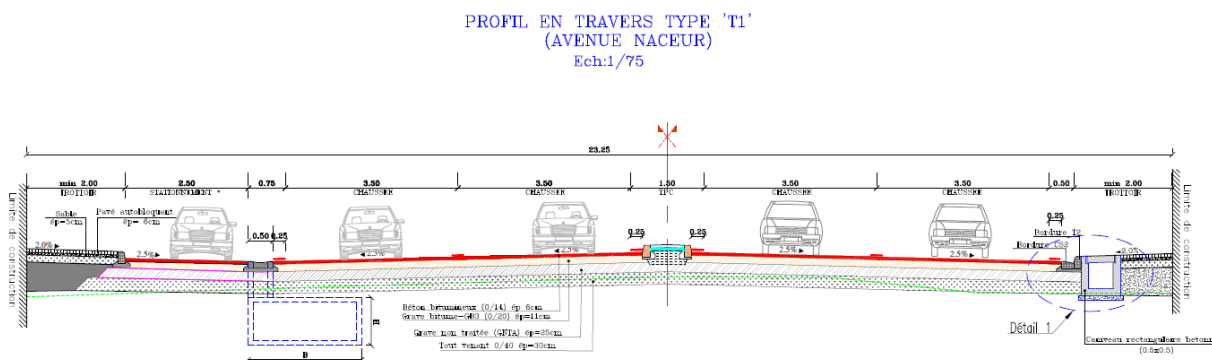


Figure 14 : profil en travers Type « T1 » Avenue Nacer (Source : APS de l'étude 2024-2025)

- ✓ Structures de la chaussée :
 - Béton bitumineux (0/14) ep 6cm
 - Grave Bitume-GB3 (0/20) ep 11cm
 - Grave non traité (GNTA) ep 25cm
 - Tout venant 0/40 ep 30cm

2.9.6. Voie 6 : Route de Type E et Type E bis

- ✓ Profils et structures de la chaussée :

T1-Voie 2*2 :

- Deux chaussées unidirectionnelles de 6m de large chacune ;
- TPC de largeur 1m ;
- Une surlargeur de 0,5 m à droite de la chaussée, comprenant 0,25 m réservé pour la bande de guidage et 0,25 m pour le dispositif de drainage ;
- Trottoir de 1.5m de largeur de part et d'autre de la chaussée ;

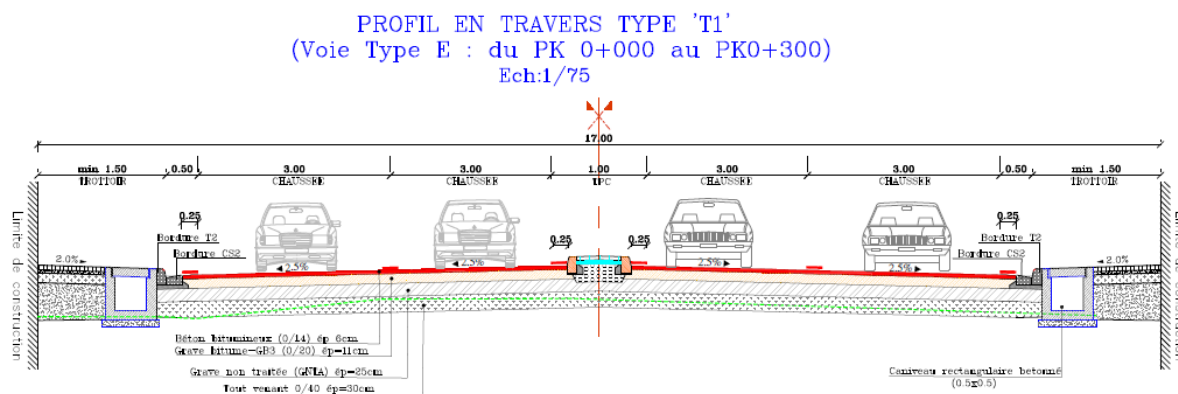


Figure 15 : profil en travers Type « T1 » voie Type E (Source : APS de l'étude 2024-2025)

T2-Voie 2*2 :

- Deux chaussées unidirectionnelles de 7m de large chacune ;
- TPC de largeur 1.5m ;
- Une surlargeur de 0,75 m à droite de la chaussée, comprenant 0,25 m réservé pour la bande de guidage et 0,5 m pour le dispositif de drainage ;
- Trottoir de 2m de largeur de part et d'autre de la chaussée ;

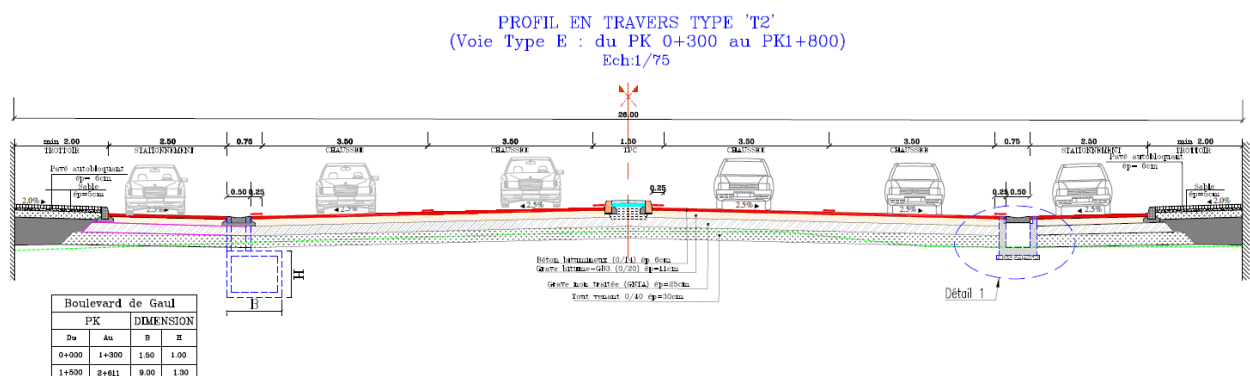


Figure 16 : profil en travers Type « T2» voie Type E (Source : APS de l'étude 2024-2025)

T3-Voie 2*2 :

- Deux chaussées unidirectionnelles de 7m de large chacune ;
- TPC de largeur 5.5m ;
- A gauche de la route, une surlargeur de 0,75 m à droite de la chaussée, comprenant 0,25 m réservé pour la bande de guidage et 0,5 m pour le dispositif de drainage ;
- A droite de la route, Une surlargeur de 0,5 m à droite de la chaussée, comprenant 0,25 m réservé pour la bande de guidage et 0,25 m pour le dispositif de drainage ;
- Trottoir de 2m de largeur de part et d'autre de la chaussée ;

PLAN DE PARTICIPATION DES PARTIES PRENANTES (P3P)

PROFIL EN TRAVERS TYPE 'T3'
(Voie Type E : du PK1+800 au PK2+611)
Ech:1/75

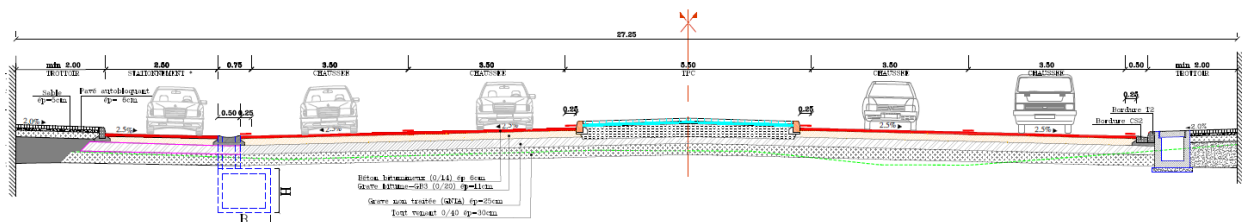


Figure 17 : profil en travers Type « T3 » voie Type E (Source : APS de l'étude 2024-2025)

T4-Voie 2*1 :

- Une chaussée bidirectionnelle de 7m de large ;
- A droite de la route, Une surlargeur de 0,5 m à droite de la chaussée, comprenant 0,25 m réservé pour la bande de guidage et 0,25 m pour le dispositif de drainage ;
- A gauche de la route, une surlargeur de 0,75 m à droite de la chaussée, comprenant 0,25 m réservé pour la bande de guidage et 0,5 m pour le dispositif de drainage ;
- Trottoir de 2m de largeur de part et d'autre de la chaussée ;

PROFIL EN TRAVERS TYPE 'T4'
(VOIE TYPE E-bis)
Ech:1/50

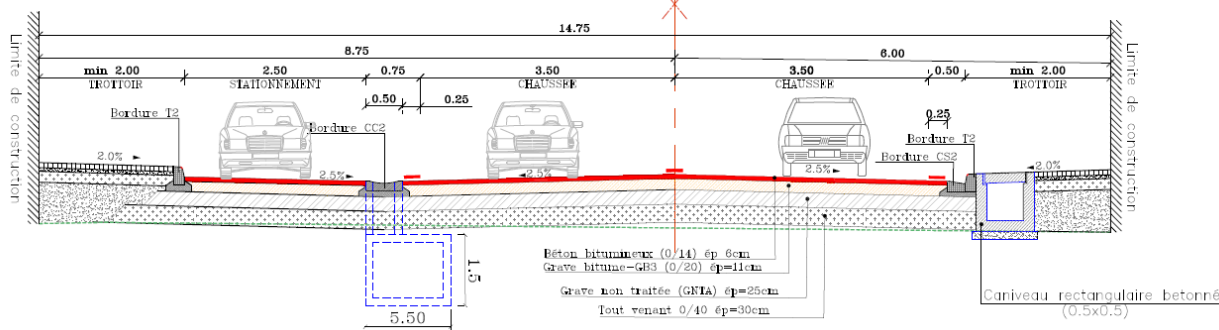


Figure 18 : profil en travers Type « T4 » voie Type E (Source : APS de l'étude 2024-2025)

- ✓ Structures de la chaussée :
 - Béton bitumineux (0/14) ép 6cm
 - Grave Bitume-GB3 (0/20) ép 11cm
 - Grave non traité (GNTA) ép 25cm
 - Tout venant 0/40 ép 30cm

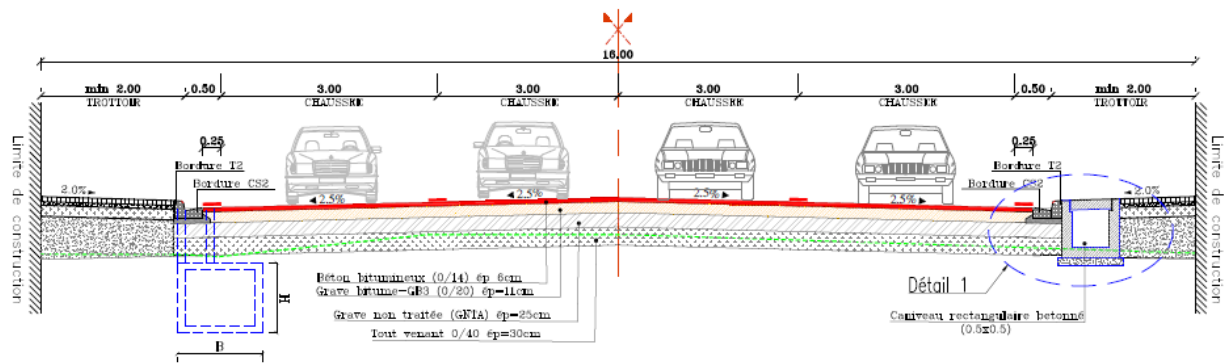
2.9.7. Voie 7 : Boulevard de Gaulle

✓ Profils et structures de la chaussée :

T1-Voie 2*2 :

- Une chaussée bidirectionnelle de 12m;
- Une surlargeur de 0,5 m à droite de la chaussée, comprenant 0,25 m réservé pour la bande de guidage et 0,25 m pour le dispositif de drainage ;
- Trottoir de 2m de largeur de part et d'autre de la chaussée ;

PROFIL EN TRAVERS TYPE 'T1'
(Boulevard de Gaulle)
Ech:1/75



DETAIL 1
Ech:1/50

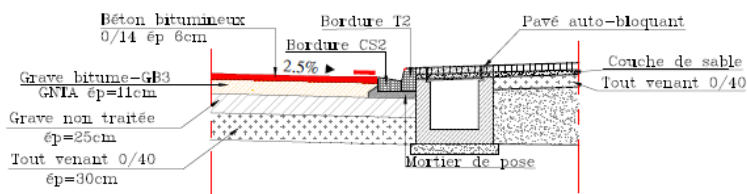


Figure 19 : profil en travers Type « T1 » Boulevard de Gaule (Source : APS de l'étude 2024-2025)

✓ Structures de la chaussée :

- Béton bitumineux (0/14) ép 6cm
- Grave Bitume-GB3 (0/20) ép 11cm
- Grave non traité (GNTA) ép 25cm
- Tout venant 0/40 ép 30cm

2.9.8. Voie 8 : Rue de zeila

✓ Profils et structures de la chaussée :

T1-Voie 2*1 :

- Une chaussée bidirectionnelle de 7m de large ;
- Une surlargeur de 0,5 m à droite de la chaussée, comprenant 0,25 m réservé pour la bande de guidage et 0,25 m pour le dispositif de drainage ;
- Trottoir de 2m de largeur de part et d'autre de la chaussée ;



- ### 2.9.9. Voie 9 : Rue Houmed Loita

- Il n'y'a pas d'impact

PLAN DE PARTICIPATION DES PARTIES PRENANTES (P3P)

- Une chaussée bidirectionnelle de 7m de large ;
- Une surlargeur de 0,5 m à droite de la chaussée, comprenant 0,25 m réservé pour la bande de guidage et 0,25 m pour le dispositif de drainage ;
- Trottoir de 2m de largeur de part et d'autre de la chaussée

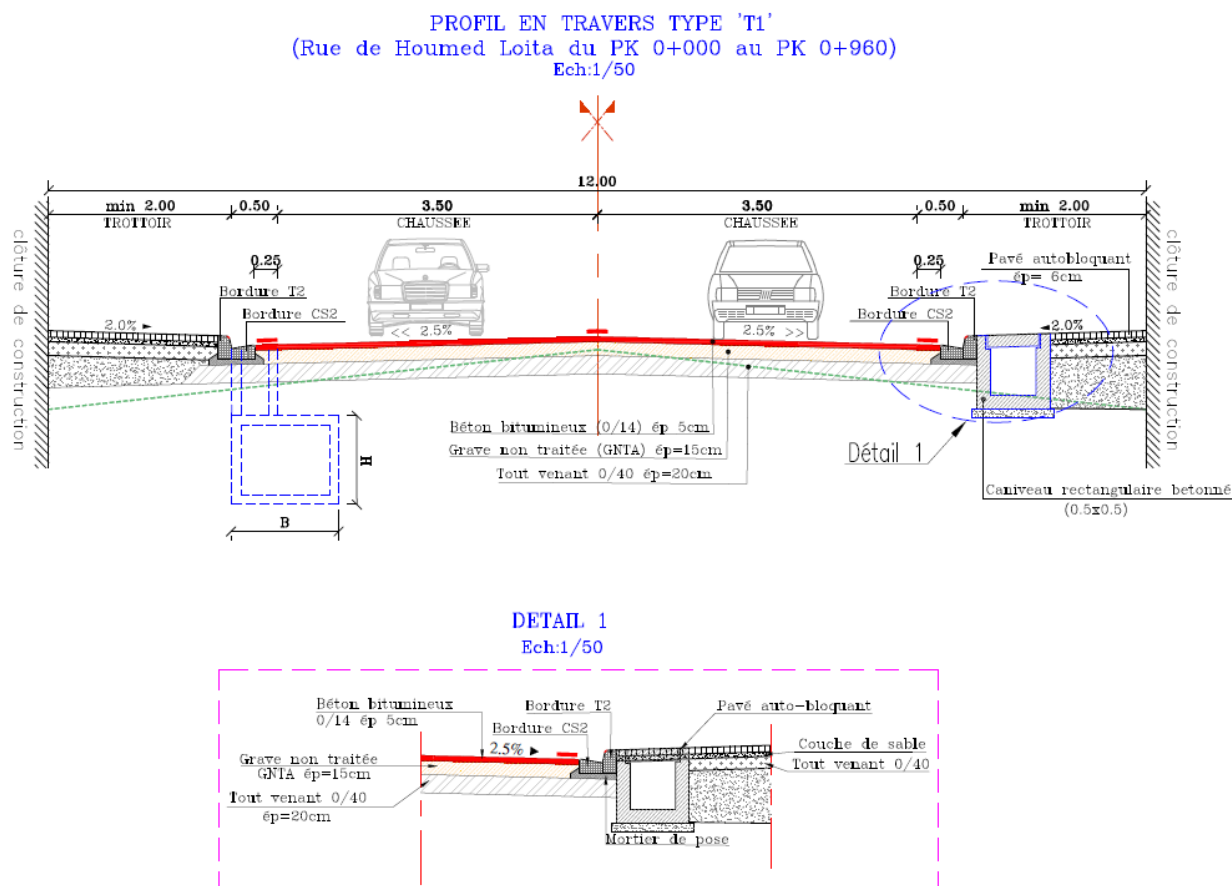


Figure 21 : profil en travers Type « T1 » rue Houmed Loita (Source : APS de l'étude 2024-2025)

- ✓ Structures de la chaussée :
 - Béton bitumineux (0/14) ép 5cm
 - Grave non traité (GNTA) ép 15cm
 - Tout venant 0/40 ép 20cm

2.9.10. Voie 10 : Rue Guelleh Batal

- ✓ Profils et structures de la chaussée :

T1-Voie 2*1 :

Il n'y a pas d'impact

PLAN DE PARTICIPATION DES PARTIES PRENANTES (P3P)

- Une chaussée bidirectionnelle de 7m de large ;
- Une surlargeur de 0,5 m à droite de la chaussée, comprenant 0,25 m réservé pour la bande de guidage et 0,25 m pour le dispositif de drainage ;
- Trottoir de 2m de largeur de part et d'autre de la chaussée

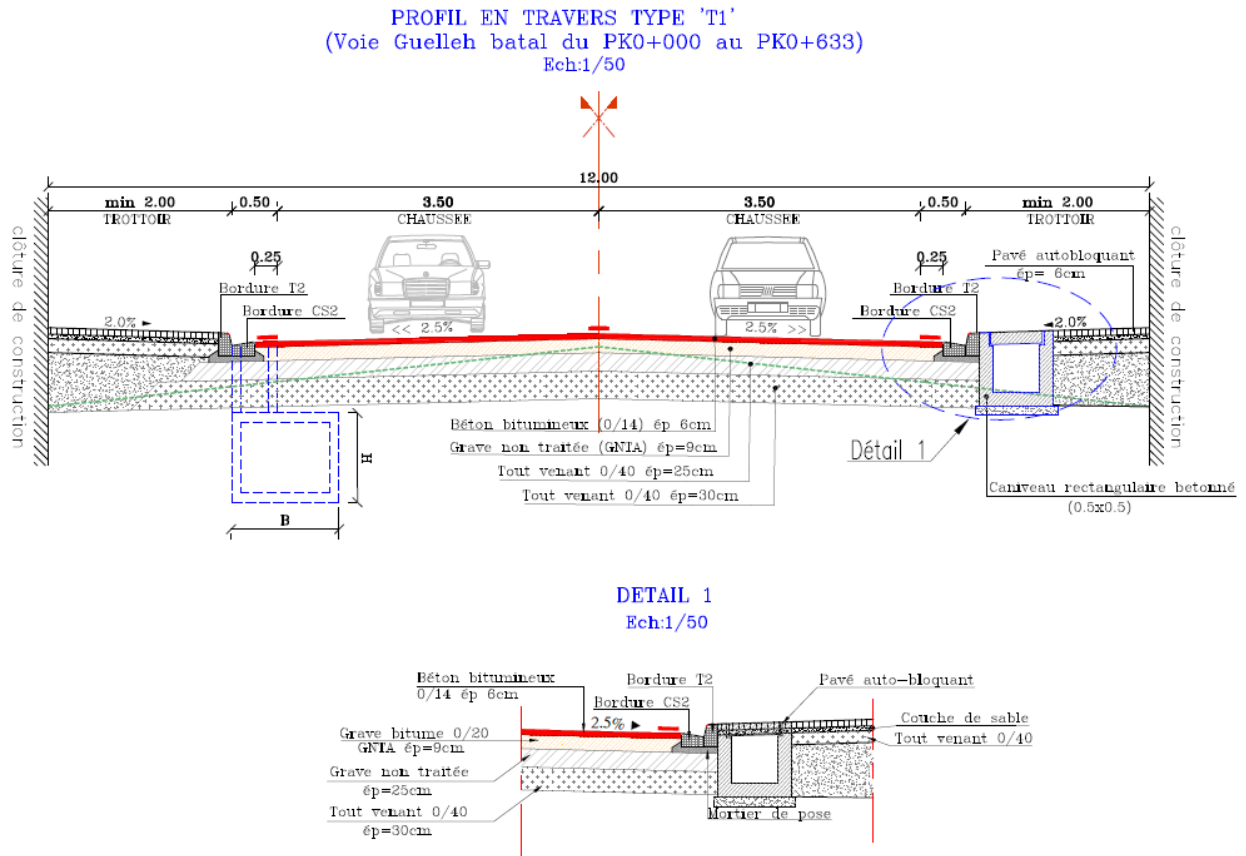


Figure 22 : profil en travers Type « T1 » voie Guelleh Batal (Source : APS de l'étude 2024-2025)

- ✓ Structures de la chaussée :
 - Béton bitumineux (0/14) ép 5cm
 - Grave non traité (GNIA) ép 15cm
 - Tout venant 0/40 ép 20cm

3. CADRE RÉGLEMENTAIRE ET INSTITUTIONNEL

3.1. Législation National et Cadre juridique de gestion environnementale et sociale du projet

➤ *Législation environnementale et sociale nationale :*

La Constitution djiboutienne garantit à chaque personne résidant en République de Djibouti le droit à un environnement sain, conformément à l'Article 7. Cet article souligne que ce droit est soutenu par les autorités nationales et locales responsables de la gestion de l'environnement.

➤ *Le Code de l'environnement :*

La Loi-cadre sur l'environnement dénommée « loi n°51/AN/09/6ème L » portant Code de l'Environnement et notamment les articles 97 à 102 relatifs aux études d'impact définit les objectifs et les principes généraux de gestion de l'environnement en République de Djibouti. Elle en fixe l'organisation institutionnelle.

Dans le cadre du Projet, les dispositions relatives à cette loi devront être rigoureusement respectées.

➤ *Procédures de réalisation des études d'impact sur l'environnement en République de Djibouti :*

Dans cette loi, il est prévu dans les articles 99 à 101 que la réalisation d'une étude d'impact environnementale et sociale est obligatoire pour toutes activités susceptibles de produire des incidences sur l'environnement et la santé humaine. L'étude d'impact environnementale est sanctionnée par une autorisation du Ministère de l'environnement. Elle consiste en une procédure contradictoire prospective sur les éventuels impacts d'une activité. Toute personne susceptible d'être affectée par l'activité a droit d'être informée et entendue.

Le Décret n°2011-029/PR/MHUEAT du 24 février 2011 portant révision de la procédure d'étude d'impact environnemental.

Le décret prévoit un processus de screening (catégorisation) qui est décrit comme étant la procédure qui permet de déterminer si un projet doit faire l'objet d'une étude d'impact environnemental sommaire ou détaillée ou s'il est exempté de la procédure d'étude d'impact environnemental.

Elle comporte au minimum :

1. Une analyse de l'état initial du site et de son environnement,
2. Une description du projet,
3. Une étude des modifications que le projet est susceptible d'engendrer, et les mesures envisagées pour supprimer, réduire ou compenser les impacts négatifs de l'activité sur l'environnement et la santé,
4. Le coût de ces mesures pendant et après la réalisation du projet,
5. La réalisation d'un plan de gestion environnemental,

6. Une consultation publique

➤ **Délibérations et arrêtés traitant la gestion des déchets et ordures ménagères**

La délibération n°472/6^e L du 24 Mai 1968 rendue exécutoire par l'Arrêté n°879/SG/CD du 2 Juin 1968 portant « Règlement d'hygiène et de voirie ».

Elle fixe les règles qui doivent être observées en matière d'hygiène dans l'ensemble du territoire, notamment en ce qui concerne la voie publique, l'habitat, l'alimentation, l'élimination des eaux et matières usées, etc. Le texte aborde la question des ordures ménagères, les récipients de collecte ainsi que l'interdiction du brûlage à l'air libre sur la voie publique. L'arrêté n° 86-0744/PR/MINT du 16 juin 1986 portant réglementation de l'élimination des déchets et du fonctionnement de la décharge de Douba. Cet arrêté dispose, entre autres, que les déchets toxiques exclus de la décharge de Douba doivent être déposés dans un emplacement déterminé par le District.

➤ ***Protection sur la biodiversité***

La loi n°106/AN/00/4^{ème} L du 29 octobre 2000 portant loi-cadre sur l'environnement précise dans son article 39 « les espèces et leurs habitats bénéficient de protection spéciale à travers l'instauration d'Aires Protégées, des listes des espèces protégées et la réglementation de l'introduction, quelle qu'en soit l'origine, de toute espèce pouvant porter atteinte aux espèces déjà sur place ou à leurs milieux particuliers ». De plus, un décret n°20040065/PR/MHUEAT portant protection de la biodiversité a été publié le 22 avril 2004.

Dans ces articles 5 et 11, ce texte indique les listes nominatives des espèces animales et végétales qui sont protégées à l'échelle nationale et toute forme d'exploitation de ces espèces (chasse, commerce, coupe, etc.) est strictement interdite.

Décret n°2004-0065/PR/MHUEAT Portant protection de la biodiversité institut l'interdiction de la chasse sur l'ensemble du territoire ainsi que la liste des espèces protégées à son article 5. L'article 10 interdit la coupe d'arbre sans autorisation du MEHU.

➤ ***Loi sur la création des Aires Protégées Terrestres et Marines :***

La loi n°45/AN/04/5^{ème} L portant création des Aires Protégées Terrestres et Marines qui crée des Aires Protégées Terrestres et Marines.

➤ ***Protection du patrimoine culturel :***

À ce jour, le pays n'a aucun site considéré comme des sites du patrimoine par l'UNESCO.

➤ ***Protection des travailleurs :***

Il s'agit d'un cadre légal de travail et de sécurité. Ainsi, la loi n°133/AN/05/5ème, promulguée en Janvier 2006, portant sur le Code du Travail, réglemente toutes les activités impliquant l'emploi de travailleurs et impose des obligations aux employeurs et employés. Pour les besoins de la gestion des prestataires externes, des vérifications devront aussi être effectuées pour s'assurer que ceux-ci respectent bien les dispositions du Code en matière de gestion de leurs employés. A titre d'exemple, le décret 2007-0230/PR/MS du 2 décembre 2007 qui fixe l'interdiction de fumer dans les lieux publics, qui incluent les lieux de travail privés. Cette interdiction s'étend aux véhicules utilisés dans le cadre d'un emploi, avec à leur bord au moins deux employés.

➤ ***Législation sur le foncier, la compensation et la réinstallation :***

Loin°006/AN/18/8èmeL modifiant et complétant la Loin°177/AN/91/2èmeL du 10 octobre 1991 portant organisation de la propriété foncière a pour objet de modifier et de compléter certaines dispositions de la loi relative à l'organisation de la propriété foncière et vise à l'amélioration du climat des affaires en République de Djibouti, et ce afin d'assurer à la fois la sécurité des titres de propriété et la célérité de leur délivrance. Elle édicte de nouvelles règles à suivre, en vue de simplifier et de raccourcir la procédure et le délai des opérations de transfert de propriété.

➤ ***Le code de la route :***

La Loi N° 80/AN/10/6ème L portant modification du Code de la Route en République de Djibouti définit les grandes règles liées à l'exploitation de la route, la qualité des véhicules qui peuvent y circuler, les pouvoirs des différents corps des agents de contrôle routier, police, gendarmerie, le comportement en cas d'accident, le pouvoir des préfets, etc.

On y trouve entre autres pour les éléments qui nous intéressent :

La vitesse pour le camion est fixée à :

- 60km/h sur les routes nationales
- 40km/h à Djibouti ville
- 20km dans toutes les autres agglomérations

Une distance de 50 mètres entre chaque camion est exigée s'ils sont en convoi.

Le taux d'alcool est fixe comme ceci : sera égal ou inférieur à 0,80 gramme par litre de sang comme limite maximum pour conduire un véhicule.

La loi définit également les sanctions pour non-respect du code qui se rapporte souvent au Code

pénal.

➤ ***La protection du patrimoine routier :***

A titre indicatif, nous décrivant selon le décret N°2013-245/PRE, portant réglementation de la protection du patrimoine routier détermine comme patrimoine routier un dégagement jusqu'à la limite de 25 m de l'axe routier ce qui fait une bande de 50 m. Les terres situées dans cette servitude sont inconstructibles et selon le décret sur le patrimoine routier doivent même être laissées libres de toute infrastructure. À son Article 9, le décret donne les orientations concernant les droits sur cette emprise qui se définissent comme suit :

Toute personne qui par imprudence, négligence ou faute volontaire, aura causé un dommage à la voie publique ou à ses dépendances sera punie conformément aux dispositions de l'article 10 du présent décret.

Toute construction sur l'emprise de la route ou tout objet encombrant installé, de façon provisoire ou définitive, sur l'emprise de la route est strictement interdit.

D'une façon générale, tout dommage causé au patrimoine routier entraîne une obligation de le remettre dans l'état d'origine aux frais de l'auteur du dommage.

Les emprises considérées pour la réhabilitation des routes dans le cadre du projet demeurent à l'intérieur de ces bandes de terre le long des routes qui appartiennent au gouvernement.

➤ ***Conventions Internationales en matière d'environnement ;***

La République de Djibouti a adhéré à plusieurs conventions internationales ayant trait à l'environnement, ce qui traduisait l'acceptation du pays de mettre en place des instruments juridiques nationaux afin de traduire dans sa propre législation l'esprit et les principes fondamentaux de ces conventions.

3.2. Système de sauvegarde intégré de la BAD.

Le Système de Sauvegarde Intégré (SSI) de la Banque Africaine de Développement (BAD) constitue un cadre essentiel permettant d'assurer l'intégration des dimensions environnementales et sociales dans tous les projets financés par l'institution. Il impose la réalisation d'une Évaluation des Impacts Environnementaux et Sociaux (EIES) pour toute opération de crédit du secteur public et privé. L'application du SSI au projet d'étude intégrée sur l'infrastructure urbaine et l'adaptation au climat de la ville de Djibouti garantit que toutes les interventions respecteront les normes environnementales et sociales en vigueur. Son cadre

réglementaire vise à protéger l'environnement et les communautés affectées, à réduire et gérer les risques, ainsi qu'à favoriser la durabilité des actions entreprises. Le SSI repose sur plusieurs normes opérationnelles (SO), dont certaines sont directement applicables au projet d'infrastructure urbaine et d'adaptation au climat de Djibouti. L'objectif spécifique SO10 vise à assurer une participation active, inclusive et structurée de l'ensemble des parties prenantes tout au long du cycle de vie du projet. Cette approche vise à garantir l'appropriation des activités par les bénéficiaires, à renforcer la transparence, à favoriser la cohésion sociale et à minimiser les risques de conflits ou de rejet du projet.

➤ ***Engagement précoce et continu des parties prenantes***

La SO10 exige que les Emprunteurs engagent les parties prenantes dès les premières étapes du développement du projet, et ce, tout au long de son cycle de vie, y compris pendant la préparation, la mise en œuvre, le suivi et la clôture.

La consultation doit être significative, inclusive, et menée en temps utile, afin de permettre aux parties prenantes d'influencer la conception du projet et de mieux comprendre ses enjeux. La nature, la portée et la fréquence de ces consultations doivent être proportionnées à l'échelle du projet, à ses risques potentiels et à ses impacts environnementaux et sociaux. Pour cela, l'Emprunteur doit élaborer et mettre en œuvre un **Plan de Participation des Parties Prenantes (P3P)**.

➤ ***Diffusion proactive de l'information***

La SO10 impose à l'Emprunteur de diffuser des informations claires, précises et accessibles sur le projet, y compris sur ses risques, ses impacts et ses bénéfices potentiels. Ces informations doivent être communiquées dans des langues compréhensibles et par des canaux adaptés au contexte local (affiches, radios communautaires, réunions de quartier, réseaux sociaux, etc.).

L'objectif est de permettre à toutes les parties prenantes de prendre des décisions éclairées et de participer de manière constructive au processus.

➤ ***Mise en place d'un Mécanisme de Gestion des Plaintes (MGP)***

La SO 10 prévoit que l'Emprunteur mette en place un mécanisme de gestion des plaintes transparent, accessible, culturellement adapté et proportionné aux risques du projet. Ce mécanisme doit permettre aux parties prenantes – notamment les populations locales, les groupes vulnérables, et les travailleurs – de soumettre facilement leurs préoccupations, de manière anonyme si nécessaire, et de recevoir des réponses en temps utile. Le MGP doit être opérationnel dès la phase de préparation du projet et maintenu tout au long du cycle de vie du projet. Il inclura un registre des plaintes, des délais de traitement clairement définis, des voies de recours, ainsi qu'un suivi régulier des réponses apportées. Il est essentiel que les populations soient informées de l'existence et du fonctionnement du MGP, notamment par des canaux de communication accessibles.

4. IDENTIFICATION ET ANALYSE DES PARTIES PRENANTES

L'identification et l'analyse des parties prenantes constituent une étape essentielle du projet financé par la BAD, garantissant une gestion inclusive et efficace des impacts environnementaux et sociaux. Ce processus vise à cartographier systématiquement tous les acteurs concernés, qu'ils soient directement ou indirectement affectés, en évaluant leurs rôles, leurs intérêts, ainsi que leur capacité à influencer la mise en œuvre du projet, positivement ou négativement. La démarche adoptée repose sur une approche participative et dynamique, assurant une mise à jour continue des parties prenantes tout au long du cycle de vie du projet. Parmi les acteurs clés figurent les autorités gouvernementales, les collectivités locales, les communautés affectées, les organisations de la société civile, les entreprises du secteur privé et les partenaires techniques et financiers. Une analyse approfondie des risques et opportunités liés à ces acteurs permet d'anticiper les enjeux de gouvernance, de renforcer l'adhésion au projet et d'atténuer les conflits potentiels, favorisant ainsi une mise en œuvre durable et inclusive conforme aux exigences de la BAD. Ainsi, le projet est susceptible d'impacter un grand nombre de personnes et les principales parties prenantes sont les suivantes :

4.1. Identification des parties prenantes

L'identification des parties prenantes du projet repose sur une approche structurée visant à inclure tous les acteurs concernés, en tenant compte de leur niveau d'implication et de leur vulnérabilité :

4.2. Parties affectées par le projet

Les parties affectées par le projet incluent principalement les ménages et commerçants riverains dont les biens ou activités sont situés dans l'emprise du tronçon concerné, et qui pourraient être confrontés à des perturbations temporaires ou permanentes liées aux travaux d'aménagement. De même, les opérateurs de services de transport public, notamment les conducteurs de bus et leurs passagers, pourraient subir des impacts en raison des modifications de la circulation et des itinéraires. Par ailleurs, les usagers de la route, incluant les automobilistes, les piétons et les élèves, seront également affectés par les changements d'accessibilité et les potentielles nuisances engendrées par les travaux. La mise en place de mesures d'atténuation, telles que des itinéraires de déviation sécurisés, un accès facilité aux commerces et services, ainsi qu'une communication proactive avec les parties prenantes concernées, sera essentielle pour minimiser les perturbations et assurer une bonne intégration sociale du projet.

4.3. Parties intéressées par le projet

Bien qu'ils ne soient pas directement affectés, leur rôle stratégique dans les domaines du transport, de l'aménagement, de l'environnement, de la sécurité et du développement économique justifie leur engagement. Il s'agit notamment des administrations publiques, des collectivités locales, des concessionnaires de services, des organisations de la société civile et des partenaires techniques et financiers. Leur influence peut être déterminante, tant pour faciliter l'intégration du projet dans son environnement urbain que pour anticiper et atténuer les éventuels impacts sociaux, économiques et environnementaux.

Un projet aussi grand concerne d'évidence une multitude d'acteurs institutionnels nationaux et territoriaux avec des niveaux d'intervention et d'influence divers. Il s'agit principalement de :

Tableau 4: Présentation des parties intéressées par le projet et leurs rôles :

PARTIES PRENANTES	RÔLES ET RESPONSABILITÉS
Syndicats des transports en commun	Veillent aux intérêts des conducteurs et usagers des transports en commun, participent aux concertations sur les impacts de circulation et les itinéraires alternatifs.
Concessionnaires (EDD, ONEAD, Djibouti-Telecom, OVD)	Assurent la coordination des travaux pour la relocalisation ou la protection des infrastructures de réseau (électricité, eau, télécommunications, voirie).
Direction des transports au Ministère de l'Infrastructure et de l'Équipement	Supervise la planification et l'aménagement du réseau routier, assure la conformité avec les politiques de transport nationales.
Direction du domaine et conservation foncière	Gère les questions de propriété foncière, d'indemnisation et d'acquisition des terrains nécessaires au projet.
Direction de l'Aménagement du Territoire et de l'Habitat (DATUH)	Assure la cohérence du projet avec le plan d'aménagement territorial et veille à l'intégration urbaine des infrastructures.
Mairie de Djibouti	Coordonne l'intégration du projet avec les politiques locales de développement et assure la liaison avec les résidents et commerçants.
Société civile et ONGs	Suivent les enjeux sociaux et environnementaux du projet, assurent la représentation des communautés locales et veillent au respect des droits des populations affectées.
Préfecture de Djibouti du ministère de l'Intérieur	Facilite la coordination interinstitutionnelle et veille à la gestion des aspects administratifs et sécuritaires du projet.
Élus locaux, communaux et départementaux	Facilitent la communication entre les populations locales et les autorités, participent à la prise de décisions concernant l'impact du projet sur les collectivités.

PLAN DE PARTICIPATION DES PARTIES PRENANTES (P3P)

Médias (télévision et presse écrite)	Diffusent les informations sur le projet, assurent la sensibilisation du public et facilitent la transparence des processus.
Direction de l'Environnement et du Développement Durable (MEDD)	Veille à l'application des normes environnementales, au suivi des impacts et à la mise en œuvre des mesures d'atténuation.
Autorités sanitaires (centres de santé à proximité du projet)	Assurent la prévention et la gestion des risques sanitaires liés aux travaux, notamment les impacts sur la qualité de l'air et l'accès aux soins d'urgence.
Police et gendarmerie	Garantissent la sécurité des travailleurs et des usagers de la route, régulent la circulation et préviennent les risques d'accidents sur le chantier.
Agence Djiboutienne des Routes (ADR)	Supervise la mise en œuvre technique du projet, assure la gestion et l'entretien des infrastructures routières une fois le projet achevé.
Partenaires techniques et financiers (BAD)	Fournissent le financement du projet, suivent son exécution et veillent au respect des exigences de la Banque Africaine de Développement, notamment en matière de sauvegarde sociale et environnementale.

4.4. Individus ou groupes défavorisés ou vulnérables

Certaines personnes ou groupes de personnes peuvent avoir des difficultés à participer activement aux activités du projet ou être exclus du processus de consultation et des bénéfices du Projet ou être affectés inégalement ou de manière disproportionnée par le Projet. Une attention particulière sera accordée aux individus et groupes en situation de vulnérabilité afin de garantir leur inclusion et leur participation effective. Il s'agit notamment :

- Des personnes analphabètes ou ayant peu d'instruction, parmi lesquelles se retrouvent de nombreuses femmes ;
- Des personnes en situation de handicap ;
- Des jeunes et des femmes qui peuvent être exclues des instances de décision ;
- Des personnes démunies ayant des enfants à charge, notamment les femmes chefs de ménages, les veuves, les personnes âgées vivant seules, etc.
- Des personnes appartenant à des groupes de minorité « défavorisée » tels que les communautés minoritaires en nombre (il s'agit des personnes en situation irrégulière sur le territoire tels que les éthiopiens, les yéménites et qui font des commerces ambulants) ou des personnes âgées ;

Pour remédier à cette situation, des mesures spécifiques seront mises en place, telles que des mécanismes de consultation adaptés, la prise en compte des besoins particuliers dans la mise en œuvre des activités et la promotion de l'égalité d'accès aux bénéfices du projet.

4.5 Cartographie des parties prenantes

PLAN DE PARTICIPATION DES PARTIES PRENANTES (P3P)

Le tableau suivant récapitule les parties prenantes selon leurs rôles et leurs capacités à influencer le projet.

Tableau 5 : Cartographies des parties prenantes du projet

Parties prenantes	Type d'implication	Rôle dans le projet	Intérêts / préoccupations	Capacité d'influence	Influence positive / négative
Habitants des quartiers traversés par les voies	Directe	Bénéficiaires finaux (engagement social)	Amélioration de l'accès, sécurité, santé, réduction de la poussière et des eaux stagnantes	Moyenne à forte	Positive s'ils sont bien informés / Négative en cas de perturbation ou d'expropriation non compensée
Femmes vendeuses (marchés, kiosques informels)	Directe	Groupe vulnérable à accompagner	Préservation des revenus, Maintien de l'accès aux clients, relocalisation temporaire, accès sécurisé	Faible	Positive si elles sont intégrées au processus / Négative si ignorées
Jeunes et personnes en situation de handicap	Directe	Usagers vulnérables	Accessibilité, sécurité, prise en compte dans les aménagements	Faible	Positive si écoutés et intégrés / Négative si marginalisés
Mairie de Djibouti (communes de Boulaos et Ras Dika)	Directe	Coordination et relais de proximité	Développement urbain, cohésion sociale, bonne acceptation du projet	Forte	Majoritairement positive
Syndicats des transports en commun	Directe	Acteurs clés de la mobilité	Continuité du service, déviation maîtrisée, sécurité des chauffeurs	Moyenne	Positive si impliqués / Négative si marginalisés
Préfecture de Djibouti	Indirecte	Appui institutionnel et autorité de régulation locale	Stabilité sociale, coordination avec les forces de l'ordre	Forte	Majoritairement positive

PLAN DE PARTICIPATION DES PARTIES PRENANTES (P3P)

Ministère des Infrastructures et de l'Équipement	Directe	Maîtrise d'ouvrage / leadership du projet	Réussite technique et politique du projet	Très forte	Positive
Agence Djiboutienne des Routes (ADR)	Directe	Mise en œuvre technique	Réalisation conforme, délais et budget respectés	Très forte	Positive
Entreprise de construction (contractant)	Directe	Réalisation des travaux	Exécution fluide, respect du contrat	Moyenne	Positive si bien encadrée / Négative en cas de non-conformité
Partenaires techniques et financiers(BAD)	Indirecte	Bailleur et garant du respect des politiques de sauvegarde	Bonne gouvernance, conformité environnementale et sociale	Très forte	Positive
Ministère de l'Environnement et développement durable (MEDD)	Indirecte	Suivi de la conformité environnementale	Réduction des nuisances, respect de la législation	Forte	Positive / Négative si non associée aux décisions
Associations communautaires, ONG locales	Indirecte	Médiation et sensibilisation	Défense des droits des populations vulnérables, suivi citoyen	Moyenne	Positive si impliquées / Négative si elles dénoncent un manque de transparence
Concessionnaires (EDD, ONEAD, Djibouti-Telecom, OVD)	Indirecte	Gestion des réseaux urbains	Protection et déplacement des réseaux, continuité du service	Forte	Positive si coordination anticipée
Médias locaux	Indirecte	Communication et relais d'opinion	Information, transparence, visibilité du projet	Moyenne	Positive si communication active / Négative en cas de mauvaise perception publique

Tableau1 : Cartographies des parties prenantes du projet

5. PROGRAMME MOBILISATION ET D'ENGAGEMENT DES PARTIES PRENANTES

Conformément aux exigences de la SO 10 de la BAD, la mobilisation et l'engagement des parties prenantes seront menés tout au long du cycle de vie du projet afin de garantir une participation inclusive et effective :

➤ **Phase de préparation du projet :**

Durant cette phase, les principales questions E&S nécessitant l'engagement précoce des parties prenantes incluent la sécurité des usagers vulnérables (femmes, enfants, personnes handicapées), l'assainissement, les risques d'inondation, la perturbation des commerces locaux et les impacts liés à l'accessibilité des services sociaux (écoles, hôpitaux, etc.). L'information a été diffusée via des réunions publiques, des focus group, et la collaboration avec des leaders communautaires, permettant une communication adaptée au contexte local.

➤ **Phase de mise en œuvre :**

Pendant la mise en œuvre des travaux, une planification participative est prévue avec les populations affectées, les autorités locales et les comités de quartier, pour accompagner l'exécution des mesures du PGES. Les actions spécifiques incluent la gestion des nuisances sonores, le contrôle de la circulation, et la sécurité sur les sites de chantier. Ces activités seront co-construites avec les parties prenantes à travers des rencontres trimestrielles et des échanges continus avec les comités de suivi communautaires.

➤ **Résultats attendus et indicateurs clés de performance (ICP) :**

Les résultats attendus comprennent une réduction des accidents de circulation, une amélioration de l'assainissement et de la résilience climatique, ainsi qu'une meilleure acceptabilité sociale du projet. Les ICP suivront notamment : le nombre de plaintes traitées via le MGP, le pourcentage de réunions communautaires tenues, la satisfaction des parties prenantes, le taux d'exécution des mesures E&S prévues et le niveau d'intégration des groupes vulnérables dans la mise en œuvre du projet.

➤ **Processus de gestion des plaintes :**

Le Mécanisme de Gestion des Plaintes (MGP) mis en place sera accessible à toutes les parties prenantes via un numéro vert, des registres disponibles dans les lieux publics, et des points focaux désignés dans les quartiers. Chaque plainte fera l'objet d'un enregistrement, d'une réponse dans un délai maximum de 15 jours, et d'un suivi jusqu'à sa clôture. Le processus garantit la confidentialité, le respect des droits humains, et prévoit des canaux d'appel si la résolution initiale ne satisfait pas la partie plaignante.

5.1. Activités d'engagement des parties prenantes

5.1.1. Informations, consultations et engagement des parties prenantes

Les consultations des parties prenantes ont été menées de manière inclusive et participative afin d'assurer leur implication tout au long du cycle de vie du projet. Ces consultations se sont déroulées sur une période de deux semaines, du 15 au 29 mars 2025, à Djibouti-Ville et dans les communes de Boulaos et de Ras Dika, principales zones de mise en œuvre du projet.

Les parties prenantes ont été consultées individuellement et collectivement dans leurs sièges respectifs, garantissant ainsi un dialogue structuré et une prise en compte effective des préoccupations spécifiques à chaque groupe. Les participants étaient issus de structures institutionnelles constituées et représentaient divers secteurs concernés par le projet.

La diffusion de l'information en amont des consultations a été menée de manière structurée afin de garantir la participation effective des parties prenantes. Tout d'abord, un courrier a été adressé à l'ensemble des institutions partenaires pour organiser une réunion d'annonce officielle du démarrage du projet. Ensuite, l'Agence de Développement Régional (ADR) a transmis un courrier officiel aux autorités locales des communes concernées — notamment le Maire, le Préfet et les présidents des communes de Boulaos et de Ras Dika — afin de les informer du déroulement de l'enquête de terrain dans leurs circonscriptions. Enfin, l'ADR a mobilisé ses points focaux au sein de chaque institution partenaire pour faciliter l'organisation des réunions individuelles avec les responsables ainsi que des réunions communautaires. Cette approche a permis une large diffusion de l'information et une mobilisation efficace des acteurs concernés (voir annexe 11 : 12 : 13 et 14).

Les tableaux ci-après illustrent l'ampleur et la diversité des consultations menées dans le cadre de la préparation du projet, mettant en évidence la représentativité des parties prenantes impliquées.

Tableau 6 : Synthèse des consultations des parties prenantes

Catégorie des parties prenantes	Type d'enquête	Institution/Structure représentée	Localisation de la consultation	Date de consultation	Nombre de participants
Ensemble des PP Parties Prenantes	Consultation collective	Les institutions partenaires du projet (ONEAD, OVD, UNFD, syndicats, ONG locales).	Palais du peuple	24/02/2025	30
Le président de la commune	Enquête individuel	Commune de Boulaos	Bureau de la commune	02/03/2025	6
Chef quartier, Association, femmes leaders, commerçant etc...	Réunion communautaire	Commune de Boulaos	Bureau de la commune	20/03/2025	40

PLAN DE PARTICIPATION DES PARTIES PRENANTES (P3P)

Femme leader du Q7	Réunion communautaire	Commune de Boulaos	Bureau de la commune	24/03/2025	30
Vice-présidente et les élus de la commune	Focus group	Commune de Rasdika	Bureau de la commune	04/03/25	6
Directrice des programmes de l'UNFD	Enquête individuel	UNFD	Bureau de l'UNFD	17/03/25	5
Mme Kako de l'UNFD	Enquête individuel	UNFD	Bureau de l'UNFD	24/03/2025	4
Les responsables du Collège de Boulaos	Enquête individuel	Collège de Boulaos	Bureau du responsable	20/03/2025	5
Les élèves et parents d'élèves du Collège de Boulaos	Focus groupe	Collège de Boulaos	Salle de classe	20/03/2025	20
Les responsables du Centre Hospitalier Farahad	Enquête individuel	Centre Hospitalier Farahad	Bureau de la directrice	23/03/2025	5
Personnels médicales et Patients du Centre Hospitalier Farahad	Focus groupe	Centre Hospitalier Farahad	Bureau du médecin	23/03/2025	10
Personnes vulnérables	Focus groupe	Comité de réseau des personnes handicapées	Salle de réunion de l'association	26/03/2025	5

5.1.2. Étendue des consultations et nombre de structures et personnes rencontrées

Les consultations, dans le cadre de la préparation du P3P, se sont effectuées au niveau des 2 communes sur les 3 communes que comptent Djibouti-ville. Ces échanges ont permis d'impliquer un large éventail d'acteurs institutionnels, techniques et communautaires, représentant divers secteurs et groupes sociaux. Au total, douze structures publiques et privées ont été consultées, incluant des ministères, des collectivités locales, des organisations de la société civile et des représentants des populations concernées. Le tableau ci-après présente une synthèse de la portée et de la diversité des parties prenantes ayant participé aux consultations.

Tableau 7 : Catégorie des Parties Prenantes

Catégorie des parties prenantes	Nombre de structures consultées	Nombre de personnes rencontrées
Institutions gouvernementales	10	30
Organisations de la société civile	2	30
Communautés locales	4	30
Totale	16	90

5.1.3. Résumé des résultats des consultations

Le processus de consultation mené dans les zones d'intervention du projet a permis de mobiliser activement les parties prenantes, qui ont exprimé un fort intérêt à participer à sa mise en œuvre et à son suivi. Ces consultations ont favorisé un climat de dialogue constructif et renforcé l'appropriation locale du projet.

Les principaux enseignements sur l'engagement des parties prenantes sont les suivants :

- **Centre Hospitalier de Farahad** : Le personnel et les usagers ont montré une volonté forte de collaborer à la planification des travaux pour minimiser les perturbations. Les responsables se sont engagés à fournir des informations régulières sur les besoins en accessibilité pour les ambulances et à coordonner avec les équipes techniques afin d'assurer un fonctionnement continu des services de santé.
- **Union Nationale des Femmes Djiboutiennes (UNFD)** : L'UNFD a manifesté un engagement actif en faveur de l'intégration des femmes dans les processus de planification urbaine. Elle s'est dite prête à appuyer les initiatives de formation et à collaborer avec les autorités locales pour une meilleure prise en compte des besoins spécifiques des femmes et des jeunes.
- **Communauté éducative du collège de Boulaos** : Enseignants et parents d'élèves ont exprimé leur volonté de participer à des actions de sensibilisation et de plaidoyer pour renforcer la sécurité aux abords de l'établissement. Leur mobilisation témoigne d'un intérêt réel à contribuer à l'amélioration du cadre de vie scolaire.
- **Habitants du Quartier 7 – Commune de Boulaos** : Les résidentes, notamment les femmes, ont manifesté un fort engagement communautaire. Elles ont proposé la création de mécanismes de communication directe avec les équipes du projet (numéro vert, boîte à suggestions), et se sont portées volontaires pour relayer les informations et sensibiliser les riverains. Leur demande de reconnaissance officielle (badges, rôles formalisés) témoigne d'un désir clair de s'impliquer durablement.
- **Élus de la commune de Ras Dika** : Les représentants municipaux ont exprimé leur disponibilité à accompagner les interventions techniques et à faciliter la coordination avec les services concernés. Leur appui est orienté vers la sécurisation de l'espace public, l'adaptation climatique des infrastructures et l'organisation du trafic. Ils se sont engagés à porter les doléances de la population auprès des autorités compétentes.
- **Résidents de la commune de Boulaos** : Un vif intérêt pour le projet s'est manifesté à travers des propositions concrètes telles que la création de comités de femmes, des formations en

suivi de chantier, et la mise en place de règles pour encadrer les interventions des entreprises. Les jeunes ont exprimé leur disponibilité pour contribuer à la mise en œuvre, notamment à travers des opportunités d'emploi.

Globalement, les consultations ont révélé une forte volonté des communautés locales, des institutions et des représentants élus de s'impliquer activement dans le projet. Cet engagement se traduit par des initiatives concrètes, des attentes en matière de participation structurée, et une demande de mécanismes inclusifs et transparents de communication et de gestion des plaintes. Le succès du projet dépendra en grande partie de la capacité à maintenir cette dynamique participative tout au long de sa mise en œuvre.

5.2.Méthodes, outils et techniques d'engagement des parties prenantes

- L'engagement des parties prenantes a reposé sur une combinaison de méthodes qualitatives adaptées au contexte local. Des réunions d'information communautaires, des consultations publiques, des focus groupes ciblés (notamment avec les femmes, les jeunes, les personnes en situation de handicap, les usagers des routes, les personnels de santé, les enseignants, etc.) et des entretiens individuels semi-structurés avec les acteurs institutionnels ont été organisés dans les principales zones d'intervention du projet (Boulaos, Ras Dika et Djibouti-ville) comme décrit ci-dessous.
- Les outils utilisés ont inclus des guides d'entretien, des questionnaires ouverts, des fiches de restitution simplifiées, ainsi que des canaux de communication accessibles tels que la mobilisation de leaders communautaires.

Les méthodes et outils utilisés pour l'engagement des parties prenantes dans le cadre du projet comprennent :

➤ Réunions d'information et de consultation :

Les réunions d'information et de consultation constituent une méthode indispensable pour partager les objectifs du projet, recueillir les avis des parties prenantes et identifier les préoccupations potentielles. Ces réunions permettent non seulement d'informer les autorités locales, les populations locales/bénéficiaires et les institutions sur les enjeux du projet, mais aussi de renforcer leur implication en les associant aux différentes phases d'étude et de prise de décision. Elles sont organisées de manière régulière et adaptées aux spécificités locales afin de garantir une interaction dynamique entre les parties prenantes et l'équipe du projet.

➤ Entretiens individuel et semi-structurés avec les acteurs institutionnels :

En complément des réunions, des entretiens individuels et semi-structurés avec les acteurs institutionnels sont réalisés pour approfondir certains aspects techniques et administratifs du projet. Cette approche permet de recueillir des informations détaillées auprès des représentants des

institutions et des ministères concernés, des agences publiques, des collectivités locales et des sociétés civiles, en tenant compte de leur expertise et de leur rôle dans la mise en œuvre des solutions proposées. Les entretiens semi-structurés offrent une flexibilité dans l'échange et permettent d'explorer les préoccupations spécifiques des acteurs institutionnels, tout en favorisant un dialogue ouvert et constructif sur les orientations stratégiques du projet.

➤ **Focus group Discussion (discussion de groupe ciblée) :**

Par ailleurs, des discussions de groupe ciblées sont organisées pour favoriser des échanges plus ciblés avec des segments spécifiques de la population, tels que les associations locales, les représentants des quartiers, les femmes, les jeunes ou les groupes vulnérables. Ces séances interactives permettent d'obtenir des retours qualitatifs sur les besoins et attentes des communautés concernées, tout en assurant une meilleure compréhension des dynamiques sociales et économiques locales. Les discussions en petits groupes facilitent également l'expression des opinions et la co-construction de solutions adaptées aux réalités du terrain, renforçant ainsi l'appropriation du projet par les parties prenantes.

5.3. Plan de consultation publique et de divulgation de l'information

L'implication des parties prenantes et la transparence dans la diffusion de l'information sont essentielles pour assurer l'adhésion des populations concernées et garantir la réussite du projet. Conformément aux exigences de la BAD en matière d'engagement des parties prenantes, un plan structuré de consultation et de divulgation de l'information a été élaboré.

5.3.1. Objectifs de la Consultation et de la Divulgation

Le plan de consultation publique et de divulgation vise à :

- Assurer une communication transparente sur les objectifs, les activités et les impacts du projet.
- Recueillir les avis, préoccupations et recommandations des parties prenantes.
- Sensibiliser les communautés locales aux mesures de gestion environnementale et sociale mises en place.
- Promouvoir l'acceptation du projet et atténuer les risques de conflits sociaux.

5.3.2. Stratégie de Consultation Publique

Le processus de consultation s'appuiera sur une approche inclusive et participative impliquant toutes les parties prenantes concernées. Le tableau suivant présente les différentes phases de consultation et de divulgation prévues dans le cadre du projet :

Tableau 8: différentes phases de consultation et de divulgation

Phase du projet	Objectifs de la consultation	Parties prenantes ciblées	Méthodes et outils de consultation	Canaux de divulgation	Fréquence	Responsables
Phase de préparation	Présenter le projet, recueillir les avis et préoccupations	Autorités locales, institutions publiques, société civile, communautés locales	Réunions publiques, ateliers participatifs, entretiens ciblés	Brochures, affiches, réunions, radio locale	Avant le démarrage des études techniques	UGP, ADR
Phase d'évaluation environnementale et sociale	Identifier les impacts et proposer des mesures d'atténuation	Populations locales, ONG, entreprises locales, experts environnementaux	Études de terrain, focus groups, enquêtes, consultations en ligne	Rapports EIES, réunions d'information	Pendant l'évaluation des impacts	UGP, BAD, ADR
Phase de mise en œuvre	Assurer la participation continue et la transparence	Population affectée, opérateurs économiques, société civile, autorités de régulation	Séances d'information, comités de suivi, plateformes numériques	Médias, site web du projet, rapports périodiques, Brochures, affiches, réunions, radio locale	Régulièrement pendant les travaux	Entreprise de construction, Cellule E&S de l'ADR et Autorités locales
Phase d'exploitation et de suivi	Assurer le suivi des engagements et mesures de mitigation	Populations riveraines, administration locale, entreprises, société civile	Réunions de suivi, visites de terrain, bilans participatifs	Rapports de suivi, rapport d'achèvement, plateformes d'échange	Tous les 6 mois à 1 an	Cellule E&S de l'ADR, Autorités locales et BAD

5.3.3. Mécanismes de Communication et de Divulgation

La communication et la diffusion des informations relatives au projet seront assurées par divers moyens adaptés aux caractéristiques socioculturelles des communautés locales, notamment :

- **Supports écrits** : affiches, brochures, communiqués de presse, rapports d'études.
- **Médias locaux** : radios communautaires, télévision locale, journaux.
- **Réunions et ateliers** : réunions publiques, focus groups, consultations participatives.
- **Plateformes numériques** : site web du projet, réseaux sociaux, numéro vert

5.3.4. Suivi et Évaluation du Processus de Consultation

Un suivi régulier sera assuré pour évaluer l'efficacité du processus de consultation et ajuster les stratégies de communication si nécessaire. Des indicateurs clés seront mis en place pour mesurer :

- Le nombre et la diversité des parties prenantes consultées.
- Le taux de participation aux consultations publiques.
- Le niveau de compréhension et d'acceptation du projet.
- Nombre de mesures du PGES directement dérivées des contributions des parties prenantes.

5.4.Stratégie proposée pour la prise en compte du genre et des groupes vulnérables.

Une attention particulière est accordée à l'inclusion du genre et des groupes vulnérables afin d'assurer une participation équitable et effective. La stratégie repose sur des principes d'équité, d'accessibilité et d'engagement communautaire en organisant des consultations spécifiques sous forme de focus groups adaptés aux femmes, aux jeunes, aux personnes en situation de handicap et aux populations défavorisées. Des mécanismes de communication simplifiés et accessibles seront mis en place, notamment via des supports en langues locales et des formats inclusifs (audio, braille, visuels). L'objectif est de garantir une meilleure prise en compte des besoins spécifiques des groupes vulnérables dans la planification et la mise en œuvre des infrastructures urbaines et des mesures d'adaptation climatique, conformément aux exigences de la BAD.

Le tableau ci-après fait la synthèse de la stratégie de diffusion des informations et propose un calendrier pour la réalisation des différentes activités.

Tableau 9_ : Stratégie d'information et de consultation des Parties Prenantes suivant le cycle de vie du Projet

Phase du projet	Sujet d'information et de Consultation	Dates et lieux	Groupes cibles	Responsabilité
Préparation du Projet : Préparation des conditions préalables à l'évaluation et à l'approbation du Projet	• Consistance du projet • Identification et gestion des risques et impacts sociaux du Projet, élaboration, validation et publication des instruments de Sauvegardes E&S : • Etude d'impact Environnemental et Social (EIES) • Plan de Participation tion des Parties Prenantes (P3P) ; • Plan d'Action de Réinstallation (PAR)	• Tout au long de la phase de préparation • Zone du projet • Salle de réunion de l'ADR • Salle de réunion virtuelle	• Populations riveraines ; • Bénéficiaires du projet ; • Personnes affectées • Personnes intéressées • Personnes ressources, société civil	• Equipe du projet • Consultant

PLAN DE PARTICIPATION DES PARTIES PRENANTES (P3P)

Mise en œuvre et de suivi de la mise en œuvre du Projet : Exécution des activités du projet Mise en œuvre des instruments de sauvegarde E&S	• Consistance du projet • Paiement des compensations • Libération de l'emprise • Préoccupations diverses • Gestion des plaintes • Lancement des travaux • Sensibilisation sur diverses thématiques • Audit de performances • Réception des ouvrages • Evaluation de la mise en œuvre du P3P • Audits annuels de Performance E&S • Evolution des activités du projet et difficultés rencontrées	• Tout au long de la mise en œuvre du Projet • Zone du projet • Salle de réunion de l'ADR • Salle de réunion virtuelle • Sur les différents sites	• Populations bénéficiaires • Personnes affectées • Groupes vulnérables • Autorités locales, Communautés et société civil locales • Autres parties prenantes concernées	• Equipe du projet
Clôture du Projet	• Evaluation globale du Projet • Leçons apprises • Success stories • Niveau de restauration des moyens de subsistances des PAP • Préoccupations E&S résiduelles • Audit de conformité E&S	• Dès l'achèvement des travaux • Zones du projet	• Parties prenantes affectées et autres parties concernées : administration, société civil, etc.	• Equipe du projet • Consultant externe

6. MÉCANISME DE GESTION DE PLAINTE

Le mécanisme de gestion des plaintes et griefs (MGP) vise à garantir la transparence et le dialogue avec les parties prenantes, et permettre l'amélioration continue du projet.

La gestion des plaintes est une pratique incontournable pour toute structure désireuse de mener ses activités dans un climat favorable, avec le soutien des différentes parties prenantes, et soucieuse d'améliorer continuellement ses pratiques. Par ailleurs, un mécanisme de gestion des plaintes efficace, repose sur la confiance mutuelle établie entre les parties prenantes et le projet. Si cette confiance est établie et maintenue par des actions d'information et de communications régulières, les risques de blocage des travaux et autres manifestations collectives contre les activités du projet seront évités.

Le MGP est conçu pour permettre de répondre aux plaintes éventuelles des acteurs concernés, spécialement de la population locale, sans avoir recours direct au tribunal.

6.1. Communication et diffusion

La communication sur le MGP est à intégrer au programme de communication de l'ADR. Les portes d'entrée, les canaux et les contacts seront publiés dans les supports de communication ; expliqués clairement et ouvertement aux usagers, aux communautés et aux parties prenantes du projet. L'information devra aussi être relayée dans les langues locales les plus communément parlées.

6.2. La cible du MGP

Une plainte peut être déposée par toute personne concernée et/ou intéressée par le projet, en particulier par :

- Les usagers de la route et des infrastructures sociales ;
- Les membres du syndicat des transporteurs ;
- Les membres des structures liées au projet (consultant, entreprise, maître d'œuvre, sous-traitants) ;
- Les travailleurs du projet, y compris les travailleurs contractuels et communautaires ;
- Les structures étatiques et non-étatiques partenaires ;
- Toutes autres personnes physiques ou morales intéressée par le projet.

6.3. Les étapes pour la gestion des plaintes

Le MGP est divisé en six étapes, qui attribuent les responsabilités au personnel et aux structures concernés par le projet ; fixent des délais pour les actions au niveau du projet et de la partie lésée ; et expliquent les mécanismes de communication de l'ensemble du processus, en particulier au niveau communautaire.

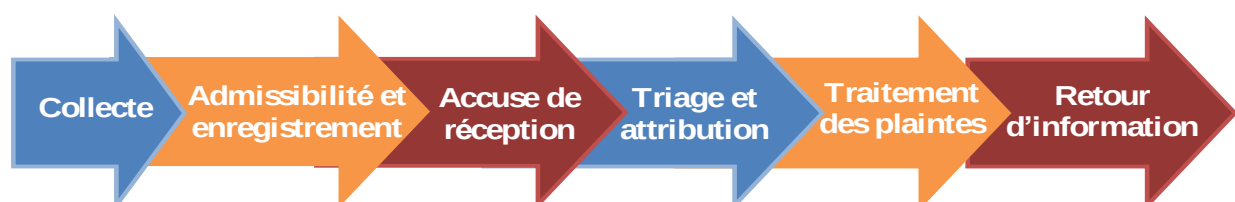


Figure 23 : *Les étapes du processus MGP (auteur 2024)*

❖ La collecte des plaintes

Cette étape fait référence aux méthodes par lesquelles le projet reçoit les plaintes. Des portes d'entrée et des canaux de réception multiples et facilement accessibles sont mis à disposition pour réduire les barrières et encourager les parties prenantes, en particulier les communautés, à résoudre les problèmes rapidement et de manière constructive. Le tableau suivant présente les différentes portes d'entrée et les canaux de prise en charge disponibles et le personnel en charge de recevoir des plaintes. La personne qui reçoit la plainte doit donner au plaignant la possibilité de garder leurs plaintes anonymes.

Un comité de gestion des plaintes sera mis en place dans le cadre du projet et sera chargé de recevoir et d'enregistrer les plaintes avant leur traitement. Les plaintes non recevables incluent celles qui ne sont pas directement liées au projet ou qui ne relèvent pas du mandat du MGP (par exemple, les plaintes qui nécessitent directement une action de justice.

Le maître d'œuvre, la préfecture et le conseil régional auront à leur disposition des registres de collecte des plaintes qu'ils doivent remplir au moment de la réception d'une plainte. En ce sens, les registres de collecte des plaintes doivent être disponibles dans tous les lieux de prise en charge des plaintes. Au début du projet, le **comité du Gestion des Plaintes** devra dispenser de formations pour l'ensemble des personnes impliquées dans la collecte des plaintes.

Le comité pourra également saisir les plaintes reçues directement ou par ligne téléphonique (2020) dans la base de données. Il est aussi responsable d'attribuer les plaintes aux différentes personnes ou services concernés pour le traitement.

Tableau 10 : *Les portes d'entrées, les canaux et les responsables pour la prise en charge des plaintes*

Les portes d'entrée	Les canaux	Les Récepteurs
Autorités locales (préfecture et sous-préfecture de Djibouti, Commune de Boulaos et Commune de Ras-Dika)	Communication personnelle (bureau de plaintes au niveau des préfectures)	Coordinateur du guichet de plaintes
Numéro vert de la poste N° de téléphone : 2020	Communication personnelle Via l'Appel téléphonique	Responsable pour le mécanisme de gestion des plaintes au niveau de la cellule UGP
Registre de l'ADR pour les plaintes orales	Réception des plaintes orales	Agent de l'ADR sur le chantier N° 77 56 47 00
Email	Collecte.plaintes@adr.dj	Responsable pour le mécanisme de gestion des plaintes au niveau de la cellule UGP

Il n’y a pas une « mauvaise porte d’entrée » pour présenter une plainte. Partout où une plainte est déposée, le récepteur doit savoir à qui la remettre afin que le mécanisme de règlement des plaintes puisse être activé.

Au niveau des sites de travaux

Le maître d’œuvre qui aura des agents permanents au niveau des sites de travaux pourra réceptionner les plaintes et les enregistrés dans un registre avant de les transmettre l’ADR. Ces agents pourront également recevoir des plaintes verbales qu’ils transcriront dans le registre des plaintes. De plus, le numéro de réception des plaintes +253 77 56 47 00 géré par le chargé environnementale et sociale de l’ADR et sera affiché sur le site des chantiers.

Au niveau des préfectures

Les agents sociaux des préfectures peuvent réceptionner des plaintes dans le cadre de leurs activités au niveau de la communauté

Numéro vert (la poste)

Un numéro vert sera mis en place afin de faciliter la soumission des plaintes anonymes. Il sera accessible gratuitement depuis tous les réseaux téléphoniques. Les plaintes peuvent également être soumises par voie électronique, sur le site web du projet accessible au comité de gestion.

Les personnes associées à la gestion du MGP seront formées pour un bon fonctionnement de celui-ci. Mais aussi pour la collecte des plaintes VBG/EAS/HS sur le respect des principes élémentaires de la prise en charge des VBG qui sont la Sécurité, la Confidentialité, le Respect, la Non-discrimination. Par ailleurs les parties prenantes seront sensibilisées pour comprendre ces principes élémentaires de prise en charge des VBG/EAS/HS, afin de développer leur confiance vis-à-vis du MGP.

Les communautés et les personnes qui pensent être négativement affectées par un projet appuyé par la Banque Africaine de Développement (BAD) peuvent soumettre des plaintes au Mécanisme Indépendant de Recours de la BAD (**MIR**). Le **MIR** veille à ce que les plaintes reçues soient rapidement examinées afin de répondre aux préoccupations liées au projet. Les communautés et personnes affectées par un projet peuvent soumettre leur plainte au Panel d’inspection indépendant de la BAD, qui détermine si un dommage a été produit ou pourrait se produire par suite du non-respect par la BAD de ses politiques et procédures. Des plaintes peuvent être soumises à tout moment une fois que les préoccupations ont été soumises directement à l’attention de la BAD et que la Direction de la Banque a eu l’occasion de répondre. Pour des informations sur la soumission des plaintes au Panel d’Inspection de la Banque Africaine de Développement, veuillez consulter le site [Banque africaine de développement \(afdb.org\)](http://Banque.africaine.de.developpement.afdb.org)

Tableau 11 : Outils pour la collecte des plaintes pour chaque niveau

Responsable	Niveau	Outils de collecte
Préfectures	Région	Registre de collecte des plaintes
Numéro Vert	La poste (Djibouti-ville)	Base de donnée

PLAN DE PARTICIPATION DES PARTIES PRENANTES (P3P)

Agent de l'ADR	Cellule E&S	Registre de collecte des plaintes
----------------	-------------	-----------------------------------

La base de données permet de s'assurer que les plaintes sont gérées conformément aux procédures convenues. Il permet également un suivi trimestriel des indicateurs dans le cadre de résultats du projet. Le chargé de plainte élabore pour chaque trimestre des statistiques sur l'état de l'enregistrement des plaintes.

Accusé de réception et d'enregistrement

Lorsqu'une plainte est présentée, la personne qui reçoit la plainte doit remplir et signer la fiche de registre de plainte, y compris le **reçu détachable** à remettre au plaignant. Le reçu indiquera le lieu, la date, le nom et doit être signé par la personne qui reçoit la plainte. Le plaignant recevra également un dépliant expliquant le processus de traitement des plaintes, et des informations sur les procédures et le calendrier de résolution. Un numéro d'identification de la plainte est automatiquement généré lorsque le chargé du MGP enregistre la plainte dans la base de données.

❖ **Le tri et l'attribution des plaintes**

Le tri est effectué essentiellement au niveau central par le responsable du MGP.

Les plaintes recevables seront classifiées comme ceci.

Plainte liée à une perte d'actifs ou de revenu. Le plaignant considère que les travaux ont affecté un bien qui lui appartient où on réduit une partie de ses revenus

Plaintes liées à un incident : le plaignant revendique un incident créé par le projet ou une organisation impliquée dans le projet lui a créé un désagrément et il compte être dédommagé

Plaintes liées à un accident : le plaignant dit avoir été victime d'un accident impliquant un véhicule qui appartient à une organisation impliquée dans le projet

Plaintes liées à l'abus et au harcèlement sexuel : le plaignant dit avoir été victime d'une violence qui aurait été posée à son égard par un ou plusieurs membres d'une organisation impliqués dans le projet

Autre : la plainte ne vise pas une des 4 thématiques présentées précédemment, mais considérées comme étant recevable.

❖ **Vérification, investigation et action**

Dans la mesure où la plainte est suffisamment détaillée, que les informations disponibles semblent légitimes et que les personnes/organisations mises en cause ont été identifiées, **le comité** peut, dès lors, prendre des décisions.

Si la personne ou l'organisation impliquée dans la plainte est l'entreprise c'est au maître d'œuvre de s'assurer que la plainte soit traitée jusqu'à la satisfaction du plaignant.

Si la personne ou l'organisation impliquée est le maître d'œuvre ce sera à l'ADR de s'assurer à ce que la plainte soit traitée jusqu'à la satisfaction du plaignant

Certaines plaintes impliquent la collecte d'informations supplémentaires, car insuffisamment détaillées pour permettre l'identification des organisations ou des personnes en cause. **Le comité de Gestion des Plaintes** devrait faire en sorte que l'information manquante puisse lui parvenir soit en impliquant le maître d'ouvrage, soit en allant lui-même acquérir ces informations soit directement

via la personne qui a réalisé la plainte soit par le biais d'un intermédiaire avant de pouvoir attribuer le traitement de la plainte aux organisations concernées.

Dans le cas de plainte sensible lié à des abus sexuels ou du harcèlement les survivant(e)s seront référé(e)s à l'union nationale des femmes Djiboutienne (UNFD) dont le contact téléphonique est +253 21 35 04 21.

Tableau 12 : Calendrier des accusés de réception, enregistrement et résolution des plaintes

Type de plaintes	Immédiatement après son enregistrement dans le GIS	Dans les 7 jours suivant son enregistrement	À l'intérieur de 30 jours
Non sensible et solvable sans investigation supplémentaire	Réponse/résolution		
Non sensible, mais nécessitant des négociations entre les parties	Information du plaignant du processus de traitement	Réponse/résolution	
Non sensible, mais nécessitant des investigations supplémentaires et des négociations	Information du plaignant du processus de traitement		Réponse/résolution
Sensible (abus, violation des droits, discrimination, incidents graves)	Information du plaignant Référence au coordinateur du projet.	Accusé d'enregistrement dans le système Ceci tout en préservant l'anonymat du/de la plaignant/e	Le traitement pourrait être réalisé par une organisation habilitée (UNFD) et le délai devient hors de portée

❖ Retour d'information (feedback)

Un retour d'information aux plaignants et aux communautés est important pour améliorer la visibilité du projet et accroître la redevabilité et la confiance de la communauté dans le MGP. Dans ce but, le projet informera les plaignants et, le cas échéant, le grand public des résultats de traitement des plaintes. Le retour d'information aux plaignants peut se faire par écrit ou verbalement selon le choix convenu entre les parties.

Pour ce feedback, le projet devra :

- Contacter (par téléphone pour les plaintes/doléances transmises verbalement, et par écrit pour les plaintes/doléances transmises par écrit) les plaignant.e.s pour expliquer la manière dont leurs plaintes ont été traitées (toutes les étapes du MGP qui ont été effectivement suivies) ;
- Donner la position par rapport aux investigations si la plainte est fondée, si elle peut être résolue par le MGP ;
- Faire signer un PV d'acceptation de la résolution au cas où le/la plaignant.e est satisfait.e ;
- Expliquer au/à la plaignant.e insatisfait.e qu'elle/il peut faire appel de cette décision ou faire recours aux juridictions compétentes.

En règle générale, la réponse est transmise par un moyen similaire à celui par lequel elle a été reçue. Une réponse collective sera utilisée en particulier lorsque plusieurs plaintes similaires sont reçues, ou quand les plaintes sont liées à un manque de communication. Cela se fera soit par une communication à grande échelle (par exemple, lors de réunions de la communauté, en utilisant des

dépliants et des panneaux d’affichage), soit par le biais d’une action immédiate visible pour traiter la plainte.

❖ Suivi et évaluation du MGP

Le suivi et l’évaluation du MGP devront être intégrés dans le système de suivi et évaluation du projet afin de mettre en évidence les problèmes qui reviennent le plus fréquemment et les zones géographiques dont émanent le plus de plaintes, les actions où organisations qui génèrent ces plaintes. Cependant, le suivi permanent du MGP concerne tout le et doit être incorporé dans la supervision technique du projet, c’est-à-dire que toute descente sur terrain de l’équipe de coordination doit inclure des séances sur l’effective mise en œuvre des mécanismes de gestion des plaintes.

Le système de suivi et évaluation du MGP rapportera sur les indicateurs suivants :

- Le nombre de plaintes enregistrées ;
- Le nombre et le pourcentage de plaintes liées aux VBG ;
- Le nombre et le pourcentage de plaintes par type ;
- Le nombre et le pourcentage de plaintes qui ont été jugées recevables ;
- Le nombre et le pourcentage de plaintes qui ont été résolues ;
- Le pourcentage de plaintes qui ont été résolues dans les délais établis ;
- Le pourcentage de plaignants satisfaits des mesures prises.

Le comité du Gestion des Plaintes devra surveiller les données relatives au règlement des plaintes et les tendances de son évolution, et devra informer le projet de son efficacité. Dans ce but, le comité produira des rapports trimestriels qui seront soumis à l’équipe du projet. Les rapports présenteront des informations sur les tendances en matière de plaintes et les problèmes rencontrés dans leur traitement.

Le suivi concernera l'ensemble des plaintes, qu'elles soient issues des travailleurs où des usagers de la route ou des parties prenantes qui sont affectés par les travaux. Le rapport distinguera les différents types de plainte.

6.10. Mécanisme de Gestion des Plaintes liées aux Violences Basées sur le Genre

Les Projets d’investissement comportant des travaux de génie civil sont souvent considérés comme présentant un risque substantiel de Violences Basées sur le Genre (VBG), exploitation et abus sexuels, harcèlement sexuel et Violences Contre les Enfants (VCE).

En vue de prévenir ces violences et abus, il est recommandé au Projet de définir des mesures fortes de prévention et de prise en charge. Les dénonciations de VBG, exploitation, harcèlement et abus sexuels peuvent être soumises en ligne, par téléphone, par courrier ou en personne au responsable du MGP.

Un plan de réponse pour la prévention, l’atténuation des risques et la prise en charge des VBG pourrait être préparé par le Projet selon les Procédures Opérationnelles Standard (POS) en vigueur au Mail et les exigences de la BAD. Après approbation, ce plan sera largement diffusé auprès des parties prenantes à travers les canaux appropriés, accessibles à toutes. Les principes et procédures de signalement et de prise en charge devront être communiqués aux parties prenantes, en particulier les communautés affectées ou riveraines des travaux et les acteurs de l’éducation.

6.11. Diffusion du MGP et du plan de réponse aux VBG

La diffusion du mécanisme de gestion des plaintes (MGP) et du Plan de réponse aux violences et abus sexuels, est une activité essentielle dans la mise en œuvre du MGP et du projet. En effet, pour permettre aux parties prenantes d'utiliser les recours mis en place, le MGP doit faire l'objet d'une large diffusion auprès des parties prenantes, en particulier dans les communes de Ras-Dika et Boulaos, zone du projet, qui doivent toutes être informées de son existence, du mode de fonctionnement et des moyens de le saisir.

Toutes les informations sur les comités qui seront mises en place, leur composition, rôles, adresses, canaux de dépôt des réclamations et griefs, durée de traitement, ainsi que les principes directeurs du MGP, doivent être communiquées aux parties prenantes, y compris les femmes et les autres groupes vulnérables, selon des formats et canaux adaptés à leurs besoins spécifiques.

Le Projet organisera, dès le démarrage, des ateliers communautaires pour une large diffusion de ce dispositif de recueil et de traitement des griefs. Pour une meilleure diffusion, ces informations importantes peuvent être affichées dans les endroits stratégiques, tels que les Mairies des Communes concernées les écoles, les chantiers. Une communication de proximité pourrait également être conduite, afin de divulguer les informations.

Ce même travail de divulgation sera fait pour la diffusion du plan de prévention, d'atténuation des risques et de prise en charge des Violences Basées sur le Genre (VBG) et autres violences contre les enfants (VCE).

La communication sur ce plan de réponse mettra l'accent sur les informations fondamentales suivantes :

- Aucune faveur sexuelle ou autre ne peut être demandée en échange d'une offre d'emploi, du règlement d'un conflit, d'une assistance médicale, ou d'une protection ;
- Il est interdit au personnel des entreprises et autres prestataires recrutés pour la réalisation des travaux, au personnel des fournisseurs de services médicaux et de sécurité, de se livrer à l'exploitation et aux abus sexuels ;
- Tout cas d'exploitation et d'abus sexuels peut être signalé en toute confidentialité ;
- Non-tolérance des Violences Basées sur le Genre (exploitation et abus sexuels, harcèlement sexuel) ;
- Dispositions juridiques prévues par la loi pour sanctionner les auteurs de VBG/EAS/HS ; endroits où se rendre pour signaler et obtenir de l'aide (procédures de signalement des cas avérés) ;
- Procédures de prise en charge, des services disponibles et des modalités d'accès à ces services ;
- Principes/conditions de confidentialité ;
- Principes de sécurité et de respect de la vie privée des victimes.

Certains de ces messages devront être affichés de façon visible à des endroits stratégiques au niveau des chantiers, pour une meilleure vulgarisation, en complément du code de conduite à faire signer aux entreprises et à leur personnel, et autres prestataires de services mobilisés dans le cadre de l'exécution du Projet : consultants, fournisseurs, bureaux de contrôle prestataires de services, services de signalement (forces de défense et de sécurité), et de prise en charge médicale, sociale, juridique, psychologique, etc.

PLAN DE PARTICIPATION DES PARTIES PRENANTES (P3P)

Toutes les plaintes relatives aux violences basées sur le genre doivent être signalées à la BAD dans les 24 heures suivant l'incident, dans le respect des principes de confidentialité et du consentement éclairé (aucune information spécifique sur les victimes ne sera communiquée). Les données à fournir porteront sur : la nature de l'affaire, le lien avec le Projet, la localisation, l'âge et le sexe de la victime et la référence vers des services si tel a été le cas.

Un rapport périodique (mensuel) sera élaboré pour relater la situation de la gestion des cas enregistrés. Les principales informations suivantes doivent figurer dans ce rapport :

- Nombre de cas de VBG/EAS/HS et contre les enfants rapportés ;
- Pourcentage des cas de VBG/EAS/HS référés vers les structures de prise en charge
- Types d'incidents (définition ou catégorisation des cas) ;
- De l'âge de la survivante ; si l'agresseur est un acteur du projet ;
- Du nombre d'agresseurs ;
- De l'âge de l'agresseur ; des services reçus, des renvois effectués et des actions en attente ; nombre de cas traités et clôturés ;
- Nombre de cas en cours de traitement ;
- Sanctions prises en interne si l'agresseur est lié au projet.

Tableau 13: Logigramme du processus du MGP : Ce logigramme regroupe les étapes, les acteurs, les délais et les actions du MGP.

Étape	Action	Acteurs concernés	Délai	Canal / Outil de communication
1. Collecte/Réception de la plainte	Enregistrement de la plainte (orale (num2020, écrite(registre), téléphone, Mails, etc.)	Points focaux de la Préfecture, ligne 2020, UGP,	Dès réception	Formulaire de plainte, registre, boîte à plaintes mails, ligne 2020 dédiée
2. Accusé de réception/Admissibilité	Confirmation au plaignant que sa plainte a bien été reçue	Point focaux, ligne 2020, UGP	3 jours ouvrables max	Reçu écrit, SMS ou appel téléphonique
3. Enregistrement et transmission	Transfert au niveau supérieur (si nécessaire) pour traitement ou arbitrage	Point focaux, ligne 2020, UGP	2-5 jours ouvrables	Registre central, email officiel, PV de transmission
4. Vérification, investigation et action	Évaluation des faits, consultation des parties impliquées	UGP	7-10 jours ouvrables	Visites de terrain si nécessaire
5. Traitement et Retour d'information	Proposition de solution / ou rejet de la plainte en justifiant	UGP / ligne 2020, points focaux de la préfecture	15 jours max	Réunion communautaire, ligne 2020 ou écrite
6. Suivi et clôture	Vérification de la satisfaction du plaignant, archivage du dossier	UGP et le comité de Gestion des plaintes (CGP)	Dans les 7 jours suivant la résolution	Appel de suivi enregistré, registre MGP mis à jour

7. SUIVI ET ÉVALUATION DU PLAN DE PARTICIPATION DES PARTIE PRENANTES

L'objectif principal du suivi et évaluation du plan de participation des parties prenantes vise à mesurer l'engagement des acteurs concernés, l'impact des consultations et l'adéquation des actions mises en œuvre avec les attentes exprimées. À travers des indicateurs clairs et des mécanismes de retour d'information, cette démarche permet d'assurer une communication transparente, de renforcer l'adhésion des parties prenantes et d'améliorer continuellement le processus participatif en intégrant leurs préoccupations et recommandations.

Le suivi des actions d'engagement concerne les principaux indicateurs suivants :

7.1. Indicateurs de Participation et Consultation.

- Nombre de réunions ou ateliers de consultation organisés : Nombre total de sessions organisées avec les parties prenantes.
- Taux de participation aux consultations : Pourcentage de parties prenantes invitées qui ont effectivement participé aux réunions ou ateliers.
- Diversité des participants : Répartition des participants par sexe, groupe d'âge, ou catégorie socio-économique, pour s'assurer de la représentativité.
- Nombre de supports d'information diffusés : Nombre de documents informatifs distribués (brochures, affiches, courriels, etc.).
- Satisfaction des parties prenantes : Évaluation qualitative de la satisfaction des parties prenantes concernant les consultations et informations reçues (par des enquêtes ou feedback).

7.2. Indicateurs de Transparence et Accès à l'Information

- Nombre de canaux de communication utilisés : Nombre de plateformes et méthodes employées pour diffuser l'information (site web, réunions, réseaux sociaux).
- Taux d'accès aux informations : Nombre de parties prenantes ayant accédé aux informations mises à disposition.
- Temps de réponse aux demandes d'information : Durée moyenne entre la réception d'une demande et la fourniture d'une réponse/information.
- Qualité perçue de l'information fournie : Mesure de la perception des parties prenantes quant à la clarté et la pertinence des informations reçues (via enquêtes ou interviews).

7.3. Indicateurs de Gestion des Plaintes et Griefs

- Nombre de plaintes reçues : Quantité de plaintes enregistrées sur une période donnée.
- Délai moyen de traitement des plaintes : Durée moyenne entre la réception d'une plainte et sa résolution.
- Taux de résolution des plaintes dans les délais : Pourcentage de plaintes résolues dans les délais par rapport au nombre total de plaintes reçues.
- Satisfaction des plaignants : Évaluation de la satisfaction des parties prenantes concernant la réponse à leurs plaintes (par retour d'information après résolution).
- Nombre de plaintes récurrentes : Suivi des plaintes similaires ou répétitives, qui peut indiquer des problèmes non résolus.

7.4. Indicateurs de Suivi des Impacts Environnementaux et Sociaux

- Nombre de mesures d'atténuation mises en œuvre : Suivi des actions correctives déployées en réponse aux préoccupations des parties prenantes.
- Respect des normes E&S : Pourcentage de conformité avec les normes environnementales et sociales (BAD et nationales).
- Nombre de retours positifs des parties prenantes sur les mesures E&S : Feedback reçu des parties prenantes sur les mesures d'atténuation mises en place

7.5 Indicateurs de Renforcement de la Cohésion et de l'Engagement

- Niveau de confiance des parties prenantes : Mesure qualitative de la confiance des parties prenantes dans le projet (via enquêtes régulières).
- Nombre d'interactions proactives avec les parties prenantes : Quantité de communications ou de visites proactives aux parties prenantes, sans qu'elles en fassent la demande.
- Taux de fidélisation des parties prenantes : Nombre de parties prenantes impliquées de manière continue dans les consultations et les processus du projet.
- Feedback des parties prenantes : Recueil des commentaires et suggestions des parties prenantes concernant les processus et l'impact du projet.

8. BUDGET DE MISE EN ŒUVRE DU P3P

La mise en œuvre efficace du Plan de Participation des Parties Prenantes (P3P) nécessite une allocation budgétaire adaptée afin d'assurer le bon déroulement des activités de consultation, de communication et de suivi. Ce budget couvre notamment l'organisation des ateliers, la production et la diffusion des supports d'information, ainsi que les mécanismes de suivi et d'évaluation de l'engagement des parties prenantes. Le tableau suivant présente les différentes rubriques du budget estimatif nécessaire à la mise en œuvre du P3P durant la durée du projet qui est de 5 ans:

Tableau 14 : Différentes rubriques du budget estimatif

RUBRIQUE	DESCRIPTION	NOMBRE	COUTS EN FDJ	COUTS EN USD
1. Personnel et coordination				
Salaires et honoraires	Rémunération des responsables du P3P coordinateurs et consultants en engagement communautaire	2 personnes	1 775 000	10 000
2. Communication et Sensibilisation				
Impression et distribution de documents	Impression de brochures, affiches et autres supports d'information sur le projet	600 pieces	300 000	1690
Création de supports numériques	Conception de supports numériques pour les réseaux sociaux et le site web	Forfaitaire	240 000	1352
Publicité locale	Annonces dans les journaux locaux, à la radio ou dans les réseaux sociaux pour informer les populations	Forfaitaire	720 000	4056
Réunion de sensibilisation	Réunion sur l'état d'avancement du projet	1 fois/trimestre	7 810 000	44 000
Interprétation et traduction	Services de traduction pour les documents et l'interprétation orale lors des réunions	1 facilitateur/ réunion	1 000 000	5634
3. Gestion des Plaintes et des Griefs				
Système de gestion des plaintes	Mise en place d'une plateforme ou d'un numéro vert pour recevoir les plaintes	Forfaitaire/semestriel	17 391 450	97 980
Formation pour la gestion des plaintes	Formation du personnel pour le traitement des plaintes	1 à 2 session	532 500	3 000

PLAN DE PARTICIPATION DES PARTIES PRENANTES (P3P)

RUBRIQUE	DESCRIPTION	NOMBRE	COUTS EN FDJ	COUTS EN USD
	plaintes et la communication avec les plaignants			
4. Suivi et Evaluation				
Enquêtes de satisfaction	Coûts pour la réalisation de sondages auprès des parties prenantes sur l'efficacité du P3P	1 enquête	300 000	1690
Rapports et Documentation	Rédaction et publication des rapports d'évaluation et de suivi du plan d'engagement	1 rapport/ commune		
Soit un Total cent soixante-neuf mille quatre cent deux .USD			29 068 950	169 402

9. CONCLUSION

Le Plan de Participation des Parties Prenantes (P3P) constitue un pilier fondamental de la stratégie de mise en œuvre du projet d'étude intégrée sur l'infrastructure urbaine et l'adaptation au climat de la ville de Djibouti. Il assure la mise en place d'un cadre structuré, inclusif et durable d'engagement des parties prenantes, en conformité avec les exigences de la Norme Opérationnelle n°10 (SO10) du Système de Sauvegarde Intégré (SSI) de la Banque Africaine de Développement (BAD).

La démarche adoptée vise non seulement à respecter les principes d'information, de concertation et de participation, mais également à renforcer la cohésion sociale et la légitimité du projet auprès des communautés locales. Elle accorde une attention particulière aux groupes vulnérables, à l'approche sensible au genre, et à l'accessibilité des dispositifs de dialogue, notamment à travers un mécanisme de gestion des plaintes (MGP) adapté, transparent et évolutif.

Le P3P présente une planification opérationnelle détaillée pour toutes les phases du projet, avec des responsabilités claires, des outils de communication adaptés et des indicateurs précis permettant le suivi et l'évaluation de l'engagement. Sa mise en œuvre effective, combinée à une allocation budgétaire adéquate, permettra de garantir un dialogue constant, d'anticiper les risques sociaux et d'asseoir une gouvernance participative, en cohérence avec les objectifs de développement durable portés par le projet.

En conclusion, ce plan doit être considéré comme un document vivant, susceptible d'être ajusté tout au long du cycle du projet, en fonction des retours du terrain, des dynamiques communautaires et des évolutions contextuelles. Il engage les parties prenantes dans une trajectoire de partenariat actif pour une gestion environnementale et sociale inclusive, efficace et transparente.

10. ANNEXES

ANNEXE 1 : PROCÈS-VERBAL DE LA RÉUNION AVEC LE PRÉSIDENT DE LA COMMUNE DE BOULAOS

Le mardi 2 mars 2025, une réunion de consultation s'est tenue avec le président de la commune de Boulaos afin d'échanger sur le projet de réhabilitation des voies et routes prioritaires. Les discussions ont principalement porté sur les infrastructures routières des différents quartiers, avec pour objectif d'améliorer la circulation, de renforcer la sécurité et d'optimiser l'aménagement ainsi que l'amélioration des canaux de drainage des eaux.

Date	Dimanche 2 mars 2025		
Lieu	Bureau du président de la commune		
Titre	Réhabilitation des Voies Prioritaires de la Capitale		
Présents	Abdoulkader	Président de la commune	
	Paul André	Chef de la mission	
	Dr Bouh Houssein	Environnementaliste	
	Bilan Farah	Cheffe de service E&S de l'ADR	
	Ibrahim	Expert en Expropriation	
	Ali Adabo	Superviseur des enquêteurs	
	Mariam	Expert en Genre	
Ordre du Jour	1. Présentation des axes de travail et des enjeux de l'étude 2. Discussions sur les points clés du projet		

Points évoqués	Les observations
Présentation des Axes de Travail et des Enjeux de l'Étude	Le Chef de Mission a présenté les axes principaux sur lesquels les travaux de réhabilitation des voies prioritaires de la capitale seront menés. Il a également souligné les enjeux majeurs de l'étude, notamment : • Le respect de la loi nationale et des obligations de la Banque Africaine de Développement (BAD). • La prise en compte de tous les aspects liés aux travaux. • L'attention portée aux impacts sur les populations locales. • L'amélioration des systèmes de drainage pour des routes plus résilientes face aux changements climatiques.
Présentation des Participants	Chaque participant s'est brièvement présenté, permettant ainsi une meilleure compréhension des rôles et responsabilités de chacun dans le cadre du projet
Respect des Lois et Obligations	Il a été rappelé que la loi nationale et les obligations de la BAD doivent être strictement respectées tout au long du projet.
Prise en Charge de Tous les Aspects Liés aux Travaux	Tous les aspects techniques, environnementaux et sociaux liés aux travaux doivent être pris en compte pour assurer la réussite du projet.
Impacts sur les Populations	Il est essentiel de ne pas négliger les impacts potentiels sur les populations locales. Des mesures d'atténuation doivent être prévues
Amélioration des Drainages	Les systèmes de drainage doivent être améliorés pour rendre les routes plus résilientes face aux changements climatiques

PLAN DE PARTICIPATION DES PARTIES PRENANTES (P3P)

Conservation de l'Emprise Existante	L'emprise existante doit être conservée tout en améliorant les systèmes de drainage.
Réhabilitation des Marchés	Trois marchés sont prévus pour être réhabilités : • Marché du Stade • Marché d'Ambouli • [Nom du troisième marché]
Projet PERADE	Le projet PERADE, qui concerne l'assainissement des quartiers principaux, a été mentionné. Il est important de prendre en compte l'impact cumulatif de ce projet avec celui de la réhabilitation des voies
Vérification des Autorisations	Les autorisations nécessaires doivent être vérifiées à chaque étape du projet
Inclusion des Sous-Préfets	Les sous-préfets doivent être inclus dans le processus car ils sont les garants de la loi au niveau local.
Gestion des Titres Fonciers	Seules les personnes disposant d'un titre foncier seront respectées. Les autres documents sont considérés comme provisoires et peuvent être modifiés par les autorités selon les besoins de l'État
Sécurité Routière	La sécurité routière a été discutée, notamment dans les zones de Darel Hanane et Affi. Des policiers sont déjà en place pour assurer la sécurité des enfants traversant les routes.
Association des Parents et Comité de Gestion	L'association des parents et un comité de gestion seront impliqués pour sensibiliser les écoles et les communautés locales.
Vérification des Terrains Appartenant à la Commune	Il est nécessaire de vérifier les terrains qui appartiennent à la commune pour éviter tout conflit ou problème légal.

Conclusion :

La réunion s'est conclue sur un accord général concernant les points discutés. Le Chef de Mission a été chargé de préparer un rapport détaillé incluant les recommandations et les prochaines étapes à suivre. Une prochaine réunion sera programmée pour faire le point sur l'avancement du projet.



ANNEXE 2 : PROCÈS-VERBAL DE LA RÉUNION AVEC LES ELUS DE LA COMMUNE DE RAS DIKA

Le mardi 4 mars 2025, une réunion de consultation avec les élus locaux de la commune de Rasdika a été organisée afin d'échanger sur le projet de réhabilitation des voies et routes prioritaires dans la commune. Les discussions ont principalement porté sur la route de Siesta, avec pour objectif d'améliorer la circulation, renforcer la sécurité et optimiser les points d'évacuation des eaux de drainage.

Date	Mardi 4 mars 2025		
Lieu	Bureau du président de la commune		
Titre	Réhabilitation des Voies Prioritaires de la Capitale		
Présents	Mouna Affase	Vice Présidente de la commune	77 82 30 46
	Hilsan Hamad	Elue	77 14 98 78
	Ahmed Mohamed	Elu	77 81 55 74
	Adoita Dabal	Elu	77 45 95 75
	Paul André	Chef de la mission	
	Dr Bouh Houssein	Environnementaliste	
	Bilan Farah	Cheffe de service E&S de l'ADR	
Ordre du Jour	1. Présentation des axes de travail et des enjeux de l'étude 2. Discussions sur les points clés du projet et préoccupations des élus		

Points évoqués	Les observations
Présentation des Axes de Travail et des Enjeux de l'Étude	Le Chef de Mission a présenté les axes principaux sur lesquels les travaux de réhabilitation des voies prioritaires de la capitale seront menés. Les travaux concerneront notamment : • La Route de Siesta • Une partie de la Route de Brazzaville Il a également souligné les enjeux majeurs de l'étude, notamment : • L'amélioration de la fluidité du trafic. • La prise en compte des impacts environnementaux et sociaux. • La résilience des infrastructures face aux changements climatiques. Le consultant a précisé que des déplacements seront nécessaires dans le cadre des travaux sur la Route de Brazzaville. Il a insisté sur l'importance de : • Organiser des séances de sensibilisation et de discussion avec les personnes impactées. • Prévoir un espace dédié à la création d'un marché pour les personnes déplacées, afin de compenser les impacts socio-économiques.
Présentation des Participants	Chaque participant s'est brièvement présenté, permettant ainsi une meilleure compréhension des rôles et responsabilités de chacun dans le cadre du projet
Préoccupations des Élus	Les élus ont insisté sur la nécessité de prévoir un passage piéton sécurisé pour accéder à la plage, étant donné l'affluence importante de la population dans cette zone
	Compte tenu de la forte circulation de la population près de la plage, les élus ont demandé l'installation de ralentisseurs pour assurer la sécurité des piétons

PLAN DE PARTICIPATION DES PARTIES PRENANTES (P3P)

	Les élus ont souligné l'importance de réimplanter tous les arbres qui devront être coupés au niveau du tronçon concerné, afin de préserver l'environnement et le cadre de vie des habitants.
	Les élus ont proposé la mise en place de 3 voies sur les axes concernés, avec une régulation du sens de circulation selon les heures de pointe pour optimiser la fluidité du trafic.
	La création d'un parking de stationnement pour les véhicules a été jugée essentielle pour éviter les encombrements et améliorer la gestion du trafic.
	Les élus ont insisté sur la nécessité de prévoir une station de pompage pour évacuer l'eau en cas de crues, afin de prévenir les inondations et protéger les infrastructures.

Conclusion :

La réunion a permis d'échanger de manière constructive sur les attentes et les préoccupations des élus de la commune de RasDika. Le Chef de Mission a pris note des suggestions et s'est engagé à les intégrer dans l'étude technique et le plan de mise en œuvre du projet. Une prochaine réunion sera organisée pour présenter les ajustements proposés et valider les prochaines étapes.





ANNEXE 3: Compte-rendu du focus group réalisé auprès des habitantes des différentes zones du Quartier 7 de la commune de Boulaos

Date : 24/03/2025

1. Contexte :

Cette consultation avec les parties prenantes a été organisée afin d'échanger, de comprendre les perceptions, et les problématiques des femmes du quartier 7 (toutes zones confondues), liées à la réhabilitation des voies et des routes prioritaires. Lors de ce focus group, nous avons décidé de leur donner la parole sur les questions relatives aux travaux mais également sur leurs perceptions face aux difficultés, aux barrières et aux obstacles liés aux changements de comportement. Valoriser et renforcer les bonnes pratiques liées au civisme, à la pratique au quotidien des voies, à leur propriété passe par une meilleure compréhension des représentations culturelles, et des pratiques traditionnelles de ce « pourquoi elles font ce qu'elles font » et qui détériore la praticabilité des routes. Dans le cadre de ce projet, nous avons donc recueillis aux près de ces femmes, leurs doléances, leurs remarques et propositions pour les habitantes du Quartier 7, décomposé en 8 zones.

2. 17 Participantes :

- La cheffe de quartier
- Les femmes leaders des quartiers, représentant chacune une zone du Quartier.
- Les habitantes de ce quartier
- L'équipe de Consultantes

3. Déroulement de l'entretien collectif :

La consultante nationale a ouvert la séance en remerciant chaleureusement toutes les participantes pour leur présence, malgré la période du ramadan. Elle a rappelé son rôle dans ce projet, qui est d'être une intermédiaire entre les usagers de ses routes, et les responsables de l'ADR et l'entreprise des travaux. Cette étude préliminaire a pour objet de collecter les doléances, les remarques, les problèmes rencontrés par ces femmes au quotidien dans la pratique de la route.

L'équipe des consultantes a tout d'abord rappelé l'objectif du projet de réhabilitation des voies et routes prioritaires. Ensuite, l'une d'elle a procédé à l'entretien collectif en posant une série de questions tout en veillant à ce que toutes les femmes présentes expriment leurs avis. Une autre consultante prenait des notes et les points clés de cet entretien sont les suivants :

- **Objectif du projet :** Améliorer la circulation des usagers des quartiers. Le projet concerne la réhabilitation de dix routes prioritaires, représentant une longueur totale de 17,44 km. Parmi ces routes figurent des artères stratégiques telles que : (L'Avenue 13 ; Avenue 26, Avenue Nasser, Le Boulevard de Gaulle ; la Route de la Siesta ; la voie Type E, Route de Zeila, rue de Houmed Loita, Guelleh Batal, et enfin la rue de Brazaville).
- **Travaux prévus :** Les travaux incluront la réfection de la chaussée, l'amélioration du drainage pour prévenir les inondations, l'installation d'un éclairage public moderne et la sécurisation des passages piétons.

Tableau de synthèse des questions posés et des réponses formulé sous forme de recommandation par la population :

Questions posées par la consultante lors de la rencontre avec les femmes du Quartier 7	Réponse formuler les femmes leader du quartier
1. Difficultés rencontrées dans la pratique de la route au quotidien auprès des populations vulnérables (femmes enfants, vieillards, personnes handicapées) ○ Quels sont les principaux défis ou obstacles que vous avez rencontrés au quotidien ?	✚ Le réseau d'assainissement est vétuste dans la capitale Djibouti -ville. ✚ Les problématiques auxquelles nous sommes confrontées sont multiples, toutefois, il y a une hiérarchisation des difficultés : le débordement les eaux usées sur la route, l'absence de canalisation de drainage des eaux usées, sont un problème récurrent et endommagement de façon systématique la route. Nous n'avons pas les moyens de louer (6000 fdj/voyage) régulièrement des camions citernes pour la vidange des fosses septiques de nos maisons. Ainsi, on déverse de façon sauvage les eaux ménages sur la route. En effet, le rejet direct des eaux usées dans les Talweg, en zone très peuplées est sources de maladies pour nous. ✚ De nos jours, nous utilisons beaucoup plus d'eau qu'auparavant, ainsi les routes sont davantage usées. Nous avons également remarqué que

○ Quelles sont vos préoccupations ou craintes éventuelles ?	les routes ne résistent pas aux pluies diluviennes, aux déversements des eaux ménagères. ✚ Dans le cadre des politiques publiques des Centre de Gestion Communautaire, encadrés par l'UNFD, des jeunes de chaque zone du quartier font un ramassage quotidien des déchets en les déposant au bout de chaque allée. Or, les riverains se plaignent du manque de rigueur de l'OVD qui ne passe jamais aux horaires indiqués pour le ramassage. En attendant, les détritux jonchent la route et l'abîme, sans compter les eaux usées déversées. Cette situation est intenable.
2. Interactions durant la phase des travaux Une entreprise et ses ouvriers interviendront dans vos quartiers pour réaliser les travaux. Comment envisagez-vous de collaborer avec eux pour assurer une bonne cohabitation ?	✚ « <i>Le Centre de santé et les maladies se côtoient</i> » femme-leader, zone 6. ✚ Il y a actuellement un projet d'assainissement porté par ONEAD et financé par la BAD qui est en cours pour réhabiliter et améliorer l'évacuation des eaux usées stagnantes. ✚ Nous attendons de ce projet qu'il améliore la circulation, la sécurité. L'éclairage public est important, les lampadaires doivent être fonctionnelles. ✚ Il faut créer des lieux de repos pour les jeunes. Réhabiliter les arrêts de bus. ✚ Maintenir des réunions régulièrement entre les représentants des zones et les responsables du chantier. ✚ Mettre systématiquement des panneaux de signalisation devant les écoles, collège (Sinfil). Il faut faciliter l'accès aux écoles (ouvrir les 2 portes de devant et de derrière pour le collège Sinfil.) ✚ Mettre en place si nécessaire un pont provisoire pour les élevés des écoles. ✚ Les habitantes du Quartier 7 suggèrent la création d'un numéro vert pour garder un lien direct entre les agents de l'ADR et la population. En effet, nous voulons un système de plainte simple et accessible à tous. Une ligne téléphonique dédiée. Nous demandons également que chaque plainte soit traitée rapidement et que nous soyons informés des résultats.
3. Mécanisme de plainte et résolution des problèmes générés ○ En cas de problèmes ou de préoccupations liés aux travaux ou à l'entreprise, comment souhaiteriez-vous que les plaintes soient gérées ? ○ Quel canal de communication ou mécanisme de résolution des conflits vous semblerait le plus efficace et accessible pour tous ?	✚ Il existe des vols à la tire, et après 18h, sans éclairage, les jeunes filles se font agressées systématiquement (vol de portable généralement). Les adultes ont aussi peur de circuler le soir. ✚ Enfin, les jeunes filles handicapées sont celles qui subissent les violences sexuelles qui redoublent durant le mois de ramadan. (elles vont à la mosquée et se font agressées) ✚ Nous voulons des campagnes de sensibilisation systématiques et répétitif. Car les bonnes pratiques doivent être rappelé régulièrement. Il faudra rappeler au travers de séances de mise en pratique que l'eau savonneuse est bonne pour les fosses septiques des maisons, et qu'il n'est pas nécessaire de rejeter à l'extérieur. Combattre les fausses idées reçues. Dans les campagnes de sensibilisation nécessaire, il faut aussi cibler la catégorie des locataires qui semblent être moins investie dans la propreté du quartier. Il faut trouver un mécanisme qui impliquera à la fois le propriétaire et le locataire, au travers d'un engagement par écrit et signé. ✚ Il faut impérativement trouver des solutions pour les Talweg qui sont sources de maladies. Il faut également mettre en place des grands « collecteurs » de déchets dans des lieux accessible aux habitants du quartier en attendant l'arrivée des camions de l'OVD. Il faudra éviter certains sites dits « sensibles » tels que les mosquées. ✚ Il nous semble impératif de mettre en place un mécanisme de sanction qui s'attaquera aux portefeuilles des habitants les plus récalcitrants. Car les femmes leaders du quartier sont souvent frappées d'illégitimité et d'impuissance face aux cas difficiles, car elles ne portent pas de signe distinctif de reconnaissance de leur lien direct ou pas avec les institutions étatiques (UNFD, ADR, MASS, ONEAD, OVD, EDD, etc).
4. Recommandations	« <i>Si nous sommes en confrontation avec nos voisins, c'est parce</i>

PLAN DE PARTICIPATION DES PARTIES PRENANTES (P3P)

○ Quelles sont vos principales attentes préoccupation concernant ce projet de réhabilitation des routes et voies prioritaires ?	<i>qu'il n'y a pas d'agent qui viennent régulièrement. Et les sanctions ne sont pas exécutées. 2 mois plus tard, tout recommence. Nous signalons ces cas au représentant de la commune. Mais désormais il faut aussi impliquer la police ».</i> Cheffe de quartier 7 ✚ « <i>Il faut nous donner plus de pouvoir, par exemple un badge qui dit qui nous sommes. Ainsi, les voisins nous respecterons. Nous pouvons également faire des spots de sensibilisation, sortir à la télévision et/ou à la radio et rappeler des gestes importants de civisme ».</i> Femme leader, Zone 4, Quartier 7 ✚ Il est important de mettre en place des mécanismes tels que les badges pour chaque femme leader identifiée et qui représente une zone afin de faciliter la circulation des informations, la mise en place des campagnes de sensibilisation et de formations. Il faut également renforcer le rôle et la place du cheffe de quartier en lui attribuant de nouvelles prérogatives. ✚ Enfin, nous souhaitons que la construction de la route soit de bonne qualité, résistante aux intempéries. Nous sommes aussi préoccupés par la sécurité des populations vulnérables, surtout les jeunes filles handicapées qui sont souvent victimes d'agressions en tout genre. Nous voulons les mécanismes de dépôt de plaintes soit plus réactif avec des sanctions effectives.
--	---

Photos



Source : Auteur 2025

Liste de présence de la consultation publique

Lieu : Commune de Boulaos

PLAN DE PARTICIPATION DES PARTIES PRENANTES (P3P)

Date : 24/03/2025

Noms & Prénoms	Zone habitée Représentat.	Contact & signature
Nasrcho Ned Farah	77-60-36-77	Membre de l'association
IFRAH Mohamed Djilani	77-81-82-13-	(Membre de l'association) (Membre de l'association)
Wassim Ned Hussein	77-56-77	Membre de l'association
Kalloun Ali Sheikh	77-01-68-51	Membre de l'association (Wassim)
Halima Nigil Wadi	77-79-98-66	Promotion de la femme
Neima Abdelbaki Nigil	77-57-52-72	Membre de l'association
Zahra Ali Said	77-81-80-29	Associates Jardin
Roda Mohamed Hassan		→ Associates Nasser
Roda Hadi Mohamed	77-60-45-40	Zone - Ba Hwi B
IFRAH Salah Osman	77-50-12-16	Associates Jardin
Loula MAHO	77-44-49-24	Présidente Annexe
Zahra Hussein Badr		
Safia Hussein Badr		
Ismahan Hadi Badr	77-81-65-40	→ Présidente de l'association (Formation de femme et la lutte contre la pauvreté)
Nina Idria Guedi	77-85-71 77-86-83-71	→ Membre de l'association (de 27 (Fille contre la violence))
Flake Ahmed	77-65-84-77	Membre de l'association
Fatima Raguel Noor	→ 77-85-78-71	→ Membre d'association de 27 (Fille)

ANNEXE 4: Compte-rendu de la réunion de consultation des femmes leaders de la commune de Boulaos

Date : 20/03/2025

4. Contexte :

Une réunion de consultation de la population a été organisée pour discuter du projet de réhabilitation des voies et routes prioritaires dans la commune de Boulaos. Ce projet concerne 90 % des quartiers de la commune et vise à améliorer la circulation, la sécurité et la résilience face aux inondations. Les habitants, les représentants des quartiers et les consultants ont échangé sur les aspects techniques, les impacts et les attentes liés à ce projet.

5. Participants :

- Le Président de la commune de Boulaos
- Les élus locaux des quartiers
- Les femmes leaders des quartiers
- Les papas (représentants des familles)
- Les jeunes actifs dans les associations des quartiers
- L'équipe des consultants en charge du projet

6. Déroulement de la réunion :

Le Président de la commune a ouvert la séance en remerciant chaleureusement tous les participants pour leur présence, malgré la période du ramadan. Il a souligné l'importance de cette réunion pour garantir que le projet de réhabilitation des voies et routes réponde aux besoins réels de la population.

Le Président a présenté l'objet de la réunion et a insisté sur la nécessité d'une collaboration étroite entre la commune, les consultants, les entreprises chargées des travaux et les habitants. Il a exhorté chaque représentant des différents quartiers à prendre la parole pour exprimer leurs préoccupations, attentes et suggestions.

L'équipe des consultants a présenté les détails du projet de réhabilitation des voies et routes prioritaires. Les points clés de la présentation sont les suivants :

- **Objectif du projet :** Améliorer la circulation, la sécurité routière et la résilience face aux inondations dans les quartiers concernés. Le projet concerne la réhabilitation de dix routes prioritaires, représentant une longueur totale de 17,44 km. Parmi ces routes figurent des artères stratégiques telles que : (L'Avenue 13 ; Avenue 26, Avenue Nasser, Le Boulevard de Gaulle ; la

Route de la Siesta ; la voie Type E, Route de Zeila, rue de Houmed Loita, Guelleh Batal, et enfin la rue de Brazaville).

- **En effet** Les quartiers de Ras-Dika et Boulaos, identifiés comme étant parmi les zones les plus vulnérables aux inondations, sont directement concernés par le projet.
- **Travaux prévus :** Les travaux incluront la réfection de la chaussée, l'amélioration du drainage pour prévenir les inondations, l'installation d'un éclairage public moderne et la sécurisation des passages piétons.

Tableau de synthèse des questions posés et des réponses formuler sous forme de recommandation par la population :

Questions posées par le consultant lors de la rencontre avec la population de la commune	Réponse formuler par la population, les femmes leader des quartiers et les jeunes lors de la réunion
5. Rôle des femmes dans le projet ○ Les femmes jouent un rôle essentiel dans la vie des quartiers. Comment envisagez-vous de les impliquer activement dans ce projet de réhabilitation des routes et voies prioritaires ? ○ Quelles actions concrètes pourraient être mises en place pour garantir que les femmes contribuent et bénéficient pleinement de ce projet ? 6. Difficultés rencontrées dans les projets précédents ○ Quels sont les principaux défis ou obstacles que vous avez rencontrés lors de la mise en œuvre de projets similaires dans vos quartiers par le passé ? ○ Comment pourrions-nous, ensemble, surmonter ces difficultés pour garantir le succès de ce projet ? 7. Interaction avec l'entreprise et les ouvriers ○ Une entreprise et ses ouvriers interviendront dans vos quartiers pour réaliser les travaux. Comment envisagez-vous de collaborer avec eux pour assurer une bonne cohabitation et un déroulement harmonieux des travaux ? ○ Quelles mesures pourraient être prises pour faciliter l'intégration de ces travailleurs dans la communauté le temps du projet ?	✚ Nous proposons la création de comités de femmes dans chaque quartier pour suivre l'avancement des travaux et veiller à ce que nos besoins spécifiques, comme l'éclairage public et la sécurité, soient pris en compte. ✚ Nous aimerions également bénéficier des formations pour participer activement à la surveillance des travaux. ✚ Nous souhaitons aussi que nos jeunes chômeurs du quartier soient recrutés dans les travaux. ✚ Dans les projets passés, nous avons souvent constaté un manque de communication et de transparence. Les délais n'étaient pas respectés, et les travaux causaient des perturbations sans que nous soyons informés à l'avance. Pour ce projet, nous demandons une meilleure coordination et des réunions régulières pour nous tenir informés de l'avancement. ✚ Les femmes ont souvent été exclues des processus de décision dans les projets précédents. Nous voulons que cela change. Nous proposons que des représentantes des quartiers soient incluses dans les comités de suivi pour garantir que nos voix soient entendues. ✚ Nous attendons que le travail des ouvriers dans le quartier se fasse dans le respect de notre communauté. Nous demandons que des règles claires soient établies, notamment sur les horaires de travail, le bruit et la propreté. Nous sommes prêts à collaborer, mais nous voulons aussi que nos préoccupations soient prises en compte. ✚ Nous voulons un système de plainte simple et accessible à tous. Une ligne téléphonique dédiée et une boîte à suggestions dans chaque quartier seraient idéales. Nous demandons également que chaque plainte soit traitée rapidement et que nous soyons informés des résultats.

8. Mécanisme de plainte et résolution des problèmes ○ En cas de problèmes ou de préoccupations liés aux travaux ou à l'entreprise, comment souhaiteriez-vous que les plaintes soient gérées ? ○ Quel canal de communication ou mécanisme de résolution des conflits vous semblerait le plus efficace et accessible pour tous ? 9. Attentes et préoccupations de la population ○ Quelles sont vos principales attentes concernant ce projet de réhabilitation des routes et voies prioritaires ? ○ Quelles sont vos préoccupations ou craintes éventuelles, et comment pourrions-nous y répondre pour garantir que ce projet réponde au mieux à vos besoins ?	✚ Nous attendons de ce projet qu'il améliore la circulation, la sécurité et l'esthétique de nos quartiers. Cependant, nous sommes préoccupés par les perturbations que les travaux pourraient causer, notamment pour les commerçants et les écoles. Nous demandons que des mesures soient prises pour minimiser ces impacts, comme des horaires de travail adaptés et des itinéraires alternatifs. ✚ En tant que femme leader dans le quartier Nous espérons que ce projet tiendra compte des besoins spécifiques des femmes, comme l'éclairage public et la sécurité autour des écoles et des marchés. Nous voulons aussi que des emplois temporaires soient créés pour les femmes du quartier pendant la durée des travaux. ✚ Enfin, Nous souhaitons que ce projet inclue des espaces pour les jeunes, comme des terrains de sport ou des aires de jeux. Nous sommes aussi préoccupés par la sécurité pendant les travaux et demandons que des mesures soient prises pour protéger les piétons, surtout les enfants.
Prochaines étapes : ✚ Des séances de consultation dédiées seront organisées dans chaque quartier concerné par le projet. Ces rencontres permettront de mieux comprendre les attentes spécifiques de la population, de recueillir leurs suggestions et de les rassurer sur la prise en compte de leurs préoccupations lors de la mise en œuvre du projet. ✚ Un mécanisme de gestion des plaintes, simple et pratique, sera mis en place pour permettre aux habitants de signaler facilement tout problème ou préoccupation lié au projet. La population sera informée en détail sur le fonctionnement de ce dispositif, qui inclura des canaux accessibles tels qu'une ligne téléphonique dédiée, une boîte à suggestions physique et une plateforme en ligne.	



Source : Auteur 2025

PLAN DE PARTICIPATION DES PARTIES PRENANTES (P3P)

LISTE DE PRESENCE DE LA CONSULTATION PUBLIQUE

Lieu : Commune de Boulaos

Date : 20/03/2025

Nom	Quartier	N° Tél
Abdoulhakim Ismail Ibrahim	Quartier 7	77 84 68 09
Saida Mohamed Moussa	Quartier Einguella	77 85 52 62
Mohamed Yonis Toussin	Quartier Einguella	77 66 92 93
Mouktar Aboubaker	Quartier Einguella	77 56 01 12
Abdo Moussa	Quartier 6	77 82 42 01
Gass Hachi Osman	Quartier 3	77 86 77 11
Khadra Awaleh	Quartier 4	77 85 25 49
Loubna Abdoul-aziz	Quartier 1-2	77 81 01 50
Houssein Haloita	Quartier 1	
Badriya Mohamed Moussa	Quartier 1	77 85 09 01
Fatoum Ali Hassan	Quartier Einguella	77 81 98 98
Fatouma Othban	Quartier Einguella	77 62 27 54
Kadra Ahmed Elmi	Quartier 5	
Zeinab Yassin	Quartier 3	77 88 27 77
Fatouma Ali	Quartier 3	77 63 84 48
Zahra Hassan	Quartier 5	77 51 07 74
Zahra Ali Said	Quartier 7	77 26 48 08
Adan Daher Ali	Quartier 7 Bis	77 65 77 07
Zahra Ahmed	Quartier 7	77 35 50 95
Oumalkaire Abdillahi Ali	Quartier 7	77 87 32 42
Elmi Ahmed Waberi	Quartier 7	77 08 11 16
Amina Barreh	Quartier 6	77 57 00 09
Nima Mousse	Quartier 6	21 34 81 40
Saida Abdi Abdillahi	Quartier 6	77 83 50 75
Hodan Hassan Egal	Quartier 6	77 68 05 07
Saada Ahmed Mousse	Quartier 6	77 80 76 12
Siya Hassan Mohamed	Quartier 6	77 21 47 34
Mohamed Ahmed Djama	Quartier 6	77 43 22 01
Zeinab Daher Kahin	Quartier 6	77 60 51 04
Fozia Houssein Djibril	Quartier 6	
Amina Omar	Quartier 6	77 23 27 09
Aboubaker Houssein Souleiman	Quartier 6	77 07 00 79
Houssein Elmi Waiss	Quartier 6	77 08 92 66
Saada Bouboul Khaireh	Quartier 6	21 34 18 02
Zeinab Hassan	Quartier 6	77 73 97 56
Kadidja Ali Elmi	Quartier 6	77 81 53 14
Loula Robleh	Quartier 6	77 87 92 43
Roun Souleban Hassan	Quartier 7	77 63 22 56

ANNEXE 5: Compte rendu de la rencontre avec les enseignants, l'APE, la cheffe d'établissement et les élèves le 20/03/2025 au collège de Boulaos

Une rencontre a eu lieu en présence des enseignants, de l'Association des Parents d'Élèves (APE), de la cheffe d'établissement et des élèves afin de discuter des défis liés à l'accessibilité et à la sécurité des élèves aux abords de l'établissement scolaire. La séance a débuté par la présentation des différentes parties prenantes, suivie d'une introduction au projet et de ses objectifs. L'objectif principal de cette réunion était d'identifier les risques auxquels sont confrontés les élèves lors de leur trajet quotidien et de proposer des solutions adaptées pour améliorer leur sécurité.

Points évoqués	Les observations
Défis rencontrés	Localisation dangereuse de l'établissement. L'école est située en face d'un boulevard à forte circulation, sans autre issue pour l'entrée et la sortie des élèves (APE, enseignants et cheffe d'établissement). L'absence d'infrastructures adaptées complique la traversée de la route.
Excès de vitesse et insécurité routière	De nombreux conducteurs, notamment ceux transportant des élèves vers les établissements scolaires (collège, lycée et primaire), roulent à grande vitesse pour assurer plusieurs trajets en peu de temps. (Un parent d'élève nous explique). Les conducteurs de bus ne respectent pas toujours le code de la route et adoptent des comportements dangereux, notamment en stationnant de manière aléatoire et en démarrant avant que les élèves ne soient correctement installés. (Une enseignante)
Difficultés pour les élèves piétons	Une majorité d'élèves, filles et garçons, se rendent à pied à l'école et doivent traverser une route où la vitesse des véhicules est excessive. (Réponse d'une élève). Le stress et l'inquiétude liés à la traversée de cette route sont omniprésents chez les élèves et leurs parents. C (réponse un élève et un parent d'élève)
Problèmes liés aux intempéries et aux infrastructures	Lors des pluies, les canalisations ne sont pas efficaces, entraînant une accumulation d'eau qui peut représenter un danger, notamment à proximité des poteaux électriques. (Réponse des APE et enseignants). Des incidents tragiques ont déjà été signalés, dont le décès de deux collégiens en raison de la montée des eaux il y a 2 ANS. (APE et enseignants)

Face à ces défis, plusieurs recommandations ont été formulées par les différentes parties prenantes :

Points évoqués	Propositions d'actions concrètes
Amélioration de la sécurité routière	• Installation de passages piétons visibles et bien signalés. • Mise en place de panneaux de signalisation spécifiques aux abords de l'établissement. • Renforcement de la présence policière à toutes les heures d'entrée et de sortie des élèves. • Installation de panneaux de limitation de vitesse.
Réduction des risques liés aux véhicules scolaires	• Sensibilisation des conducteurs de bus et autres véhicules transportant des élèves au respect du code de la route.

PLAN DE PARTICIPATION DES PARTIES PRENANTES (P3P)

	• Création d'arrêts de bus sécurisés à proximité de l'établissement pour éviter les stationnements anarchiques.
Sécurisation des élèves piétons	• Éclairage renforcé des abords de l'école pour assurer une meilleure visibilité et une caméra de surveillance à l'extérieure de l'école pour les violences • Mise en place de préaux ou d'abris pour protéger les élèves en cas de pluie
Gestion des eaux pluviales	• Réhabilitation et entretien des canalisations afin d'éviter l'accumulation d'eau en période de pluie
Élaboration d'un guide de bonnes pratiques	• Un document pédagogique expliquant les règles essentielles de sécurité routière • Diffusion auprès des élèves, des parents et des chauffeurs
Organisation d'une campagne de sensibilisation	• Séances d'information pour les élèves sur les dangers de la route et les comportements à adopter

Conclusion

Cette rencontre a permis de mettre en lumière les risques importants auxquels sont confrontés les élèves sur leur trajet quotidien et de proposer des solutions concrètes pour y remédier. L'ensemble des parties prenantes s'accorde sur la nécessité d'une action rapide et coordonnée pour garantir un environnement sécurisé aux élèves, tant à l'entrée qu'à la sortie de l'établissement.

PLAN DE PARTICIPATION DES PARTIES PRENANTES (P3P)



PLAN DE PARTICIPATION DES PARTIES PRENANTES (P3P)



LISTE DE PRESENCE

PLAN DE PARTICIPATION DES PARTIES PRENANTES (P3P)

Liste de présence		
Nom et prénom	Statut	Numéro
Hamda Abd' Tled	Étudiante	77719966.
Olma Ahmed Hour	Étudiante	77682156.
Hodan Ibrahim Hassan	Étudiante	77830822
Fathia waiz Aden	Professeure	77364137
Sawsan ABDI ALI	Professeure	77821760
Djibril Luss	Prof	77821760
Omar Abdoukader	Prof	77827641
Ismael Med Abdillahi	prof	77757093.
Waberi Ali Hussein	prof	77606794
Rahma Abdoukader	Étudiante	77206150.
ABDI Sow	APE	77076941
Abbas Ahmed Iyeh	(Principal Adjoint)	77748959
Chakir Ahmed Ibrahim	(" ")	77823557
Hassan Dini Med	APE	77-82-8942

Liste de présence		
Nom et Prénom	Statut	Numéro
Mahamed Saïdine Djouir	parent élève	77858930
Ayo Ismaël Ahmed	parent d'élève	77 82 29 91 (Père)
Mohamed - Kader Moud API	Élève	77846623 (Mère)
Mohamed Abdallah Akel	Parent	77 80 23 10
Abdoul Kader Hassan Bourk	prof de maths	77233477
Abdourahman Abdallah Agiz Med	Prof d'HG	77713369
Doua Mohamed Abdallah	Élève	
Marwa Mahamoud Saïd Feiman	Élève	
Fozia Degaleh Ibrahim	Parent	77682456
Zeinab Ahmed	Parent	
ASSIA # Mouna Hossam	parent	77172905
Bilal Fadi Guedj	ADR	77410537
Fahima Goumouch Doua	ADR	77139888
Karima Mouten Goffa	ADR	77468007
Nayra Mahamoud Is	Cadre	77 371828
Safel Mohamed Mame	Constatable	77068786

ANNEXE 6: Compte-rendu de la réunion avec la directrice des programmations de l'UNFD

Date : 17/03/2025

Contexte

Une réunion de concertation avec la directrice des programmes de l'UNFD a été organisée pour discuter du rôle des femmes dans le projet de réhabilitation des voies et routes prioritaires de la commune de Boulaos. Couvrant 90 % des quartiers de la commune, ce projet vise à améliorer la circulation, renforcer la sécurité et accroître la résilience face aux inondations. Lors de cette rencontre, la directrice et les consultants ont échangé sur les aspects techniques, les impacts et les attentes liés à sa mise en œuvre.

Le déroulement de la réunion a suivi plusieurs étapes :

- L'équipe des consultants a présenté le projet, mettant en avant ses objectifs et ses impacts attendus.
- Les consultants ont posé plusieurs questions, notamment sur l'intégration des considérations de genre dans les différentes phases du projet.
- La directrice des programmes a apporté des clarifications et formulé des recommandations, insistant sur la nécessité de prendre en compte le rôle et la participation des femmes à toutes les étapes du projet.

Cet échange a permis d'affiner les orientations du projet en tenant compte des enjeux liés à l'inclusion et à l'égalité des genres.

Questions posées lors de la rencontre avec l'UNFD	Déroulement de la réunion
✓ Quel est le niveau d'implication des femmes dans la gestion des infrastructures urbaines, et comment le projet envisage-t-il d'intégrer leurs besoins ainsi que ceux des hommes dans les aménagements prévus ? ✓ Quelle est la stratégie genre 2024-2030 et quels sont les principaux axes du plan genre associé ? ✓ Dans le cadre de ce projet, nous prévoyons la prise en charge de l'évacuation des eaux pluviales et de surface sur nos routes. Existe-t-il actuellement d'autres projets en	• La représentante de l'ADR a ouvert la réunion en présentant le projet, dont les enjeux principaux sont la réhabilitation des 10 voies prioritaires et le drainage des eaux de pluie. L'objectif de l'Étude d'Impact Environnemental et Social (EIES) est de prendre en compte les préoccupations des populations, en particulier l'implication du genre, afin de mieux comprendre les besoins spécifiques des femmes. • La directrice des programmes a souligné la nécessité d'intégrer davantage les questions liées aux femmes dans le cadre du projet EIES-PAR de la voirie urbaine. Elle a insisté sur l'importance de renforcer la phase d'implémentation et de sensibilisation des femmes, ainsi que d'inclure des mesures de sécurité dans le volet des formations professionnelles.

PLAN DE PARTICIPATION DES PARTIES PRENANTES (P3P)

cours dans cette zone avec lesquels nous pourrions créer des synergies ? ✓ Pourriez-vous nous désigner un point focal avec qui nous pourrions discuter des détails en votre absence ?	• Actuellement, l'UNFD travaille sur la réhabilitation de Q7 bis Jagabouldhouk. Il est essentiel pour l'UNFD de prendre en compte les populations environnantes dans les mesures d'impact environnemental et social du projet. • Concernant le volet formation pour les jeunes, des discussions ont été engagées pour renforcer les compétences locales. • Suite à une intervention sur la redéfinition des acteurs et des parties prenantes impliqués dans la réalisation des ouvrages de réhabilitation et de drainage des voies structurantes, il a été précisé qu'il serait nécessaire d'inclure dans cette dynamique des structures communautaires, telles que les Comités de Gestion Communautaires (CGC). Ces structures, mises en place depuis 2008, ont pour mission de prendre en charge les populations vulnérables, de mettre en œuvre des campagnes de sensibilisation et de servir de relais pour les institutions nationales. Il existe un réseau important de CGC à travers tout le territoire djiboutien. À Djibouti-ville, on compte 12 comités de gestion communautaires, chacun relevant généralement d'un quartier spécifique de la capitale (ex : quartier 1, 2, 3, etc.). • La directrice a rappelé que l'UNFD n'a pas encore mis en place un mécanisme interne dédié à la gestion des plaintes. Actuellement, l'institution dispose uniquement d'une ligne d'appel gratuite et d'un bureau de dépôt de plaintes. Elle a exprimé le souhait de développer d'autres canaux de communication et d'établir une procédure claire pour la gestion des plaintes. • Enfin, en raison d'un emploi du temps chargé, la directrice a redirigé l'équipe vers une personne ressource qui pourra aider à identifier les CGC nécessaires pour la mise en œuvre du projet.
---	---



ANNEXE 7 :Compte-rendu de la réunion avec le Comité de réseau national des personnes handicapées

Lieu : Siège social du réseau national des personnes handicapées

Date : 26/03/2025

Etaient présent : Mariam, Ibrahim et Trois membres du comité de réseau

Le mardi 26 mars 2025, une réunion de consultation a eu lieu avec les membres de l'Association des Handicapés pour discuter du projet de réhabilitation des voies et routes prioritaires. Les échanges ont principalement porté sur **l'accessibilité des personnes à besoins spéciaux durant les travaux**. L'objectif était d'écouter les préoccupations des responsables concernant l'impact des travaux sur la circulation et la sécurité.

Questions posées lors de la rencontre avec le comité	Déroulement de la réunion
✓ Et ce que vous pouvez nous présenter votre réseau ? ✓ Quels sont les problèmes auxquels vous êtes confronté actuellement en matière de mobilité et de transport ? ✓ Quels conseils suggéreriez-vous que nous devrions considérer lors de la réhabilitation des voies prioritaires ?	• L'équipe des consultants a ouvert la réunion en présentant le projet, dont les enjeux principaux sont la réhabilitation des 10 voies prioritaires et le drainage des eaux de pluie. L'objectif de l'Étude d'Impact Environnemental et Social (EIES) est de prendre en compte les préoccupations des populations, en particulier les personnes à besoins spéciaux, afin de mieux comprendre leurs besoins spécifiques. • Le président du comité a présenté brièvement le réseau : - Date de création : 2015 - Le réseau est constitué des 18 associations des personnes à besoins spéciaux. - L'objectif principal du réseau est d'accompagner les personnes à besoins spéciaux dans tout les domaines (santé, éducation, emploi, sport...etc.). - La zone d'intervention du réseau est Djibouti-ville. • Le comité qui ont participé à cette réunion ont soulevé à tour de rôle des divers problèmes découlant des routes qui sont en mauvaises état et l'inaccessibilité des espaces physiques avec lesquels ils interagissent. Les problèmes cernés sont les suivants : 1) Des trottoirs qui ne sont pas coupés avec une pente appropriée. 2) Le manque de rampes, des portes automatisées des certains structures de commerces ou des pharmacies.

	3) La configuration et la structuration de voies actuelles, le manque de marquage et de signalisation contribuent également à des comportements de conduites hasardeuses et à des risques pour les personnes handicapées. 4) Les mauvais états (nids de poules) actuels de routes qui causent des accidents pour les personnes handicapées qui se déplacent avec de fauteuil roulant électrique, tricycle handicapé, fauteuil roulant...etc. 5) En cas de pluies diluviennes, les personnes en situation de handicap sont confinées chez elles. 6) La discrimination et les préjugés qui empêchent les personnes handicapées de prendre les moyens de transports dans les mêmes conditions que les autres. Bref, si une personne éprouve de l'inconfort lors de ses déplacements, la difficulté de ces derniers peut augmenter et influencer sa décision d'abandonner ses activités et de rester chez lui. Enfin, cette limitation de la mobilité et de transport peut également conduire à une exclusion sociale si la personne est incapable d'accomplir des activités. Recommandations mises en évidence par le Comité sont : 1) Pour assurer la sécurité routière à l'intention de tous les usagers de la route, en particulier adaptées aux usagers vulnérables de la route tels que les personnes handicapées. Les futures réhabilitations des routes doivent comprendre : - <i>Coupures des trottoirs avec une pente appropriée ;</i> - <i>Constructions des rampes qui donnent accès aux services publics ou privés ainsi que certains structures de commerces ou des pharmacies ;</i> - <i>Construction des dos d'ânes de types plateaux ;</i> - <i>Mettre de marquage et de signalisation sur la route pour les usagers tels que les personnes handicapées avec de fauteuil roulant électrique, tricycle handicapé et fauteuil roulant...etc.</i> 2) Mettre en place un moyen de transport spécifique et adapté pour les personnes handicapées.
--	---

PLAN DE PARTICIPATION DES PARTIES PRENANTES (P3P)

	3) Afin d'accroître une mobilité et du transport sûre et inclusive, promouvoir des campagnes de sensibilisation aux droits des personnes handicapées et le renforcement des capacités au réseau national des personnes handicapées, et des autres groupes d'utilisateurs vulnérables de la route.
--	---





LISTE DE PRESENCE DE LA CONSULTATION PUBLIQUE

Lieu : Siège social du réseau national des personnes handicapées

Date : 26/03/2025

Nom	Rôle	N° Tél
Abdi Aych Samatar	Président	77 82 57 46
Moustapha Bouh	Vice-président	77 05 22 55
Souad Mohamed Doualeh	Secrétaire Générale	77 64 81 07
Mariam Mahamoud	Consultante Ecare	77 37 18 28
Ibrahim Mohamed	Consultant Ecare	77 65 45 24

ANNEXE 8: PROCÈS-VERBAL DE LA RÉUNION AVEC LES USAGERS ET LE PERSONNEL SOIGNANT DU CENTRE HOSPITALIER DE FARAHAD

À la suite de la réunion avec les responsables de l'hôpital, un focus group s'est tenu le mardi 23 mars 2025 avec le personnel médical et les patients fréquentant l'établissement. Cet échange a permis de recueillir leurs préoccupations concernant l'accessibilité à l'hôpital durant les travaux de réhabilitation de la route adjacente, notamment en ce qui concerne la circulation et la sécurité.

Date et lieu	Dimanche 23 mars 2024
Lieu	Centre Hospitalier de FARAHAD
Type d'enquête	Focus Groupe
Participants	• Patients du centre hospitalier • Personnel médical et administratif de l'hôpital • Chauffeurs de taxis • Équipe projet

Ordre du jour :

1. Présentation du projet
2. Échanges sur les préoccupations des participants
3. Proposition de solutions et recommandations

Déroulement :

L'équipe projet a exposé les objectifs, le calendrier et les impacts potentiels des travaux prévus aux abords de l'hôpital.

Point discuté	Préoccupation des responsables
Préoccupation formulée par les patients de l'hôpital	• La majorité des populations fréquentant l'hôpital utilise le Bus comme moyen de transport et des fois le taxi même si ce dernier est beaucoup plus cher que le bus. • L'accès à l'hôpital est difficile pour les patients accompagnés d'enfants handicapés • En termes de sécurité l'excès de vitesse et comportements dangereux de certains chauffeurs de bus pose un véritable problème pour les usagers • Antécédents d'accidents graves (dont un mortel) devant l'hôpital. • Absence de panneaux de signalisation et de campagnes de sensibilisation au code de la route
Préoccupation formulée par les personnels médicales	• 30 % du personnel est véhiculé et utilise le parking interne de l'hôpital. • Craintes quant à l'accessibilité pendant les travaux. • Les personnels recommandent qu'il faut réaliser les travaux aux heures creuses (14h–18h) pour limiter les perturbations.

PLAN DE PARTICIPATION DES PARTIES PRENANTES (P3P)

Points soulevés par le chauffeur de taxi	Nécessité de réaménager les trottoirs en parkings dédiés pour faciliter le stationnement. En effet, actuellement la hauteur de la chaussée est très haute par rapport aux trottoirs, rendant l'accès difficile (demande d'abaissement) pour les Taxis et pour les voitures des patients.
---	--

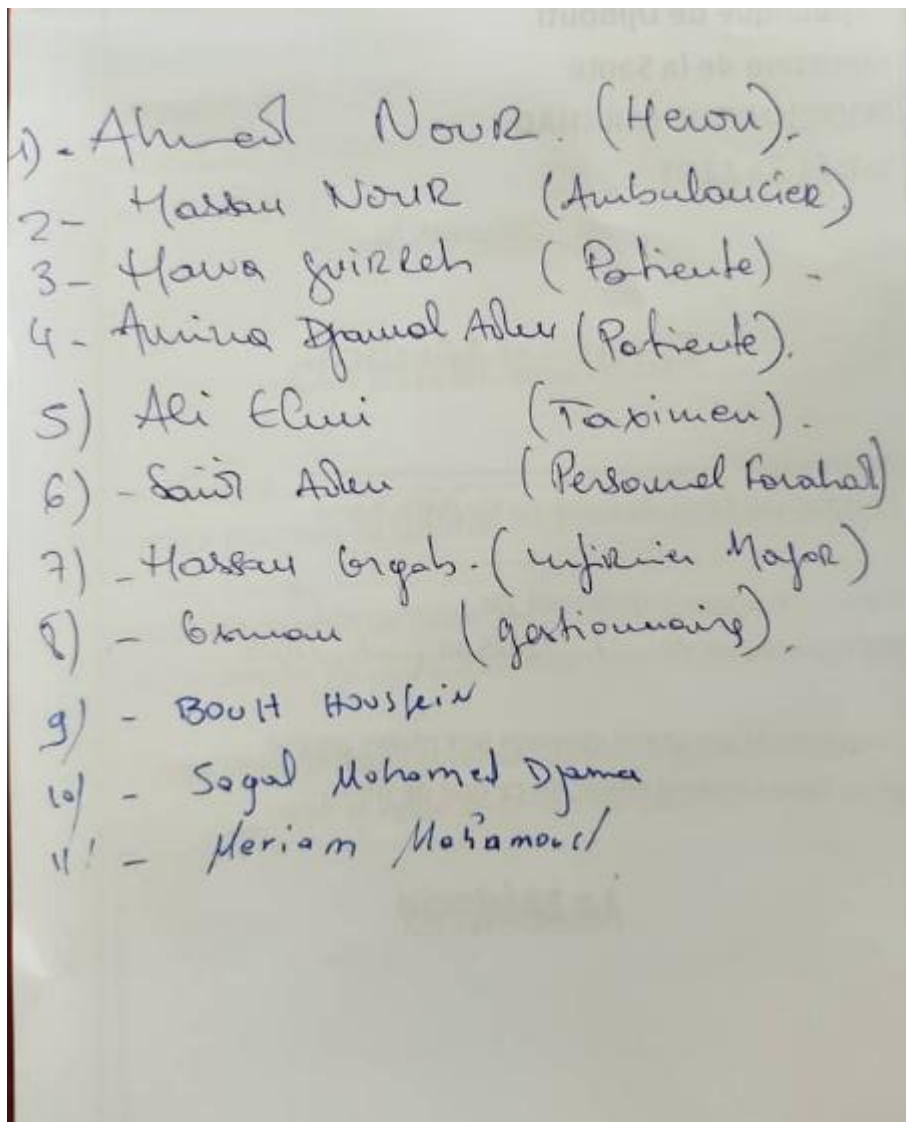


Réunion de focus groupe à l'hôpital



Fiche sur le MGP

Fiche de présence :

- 
- A photograph of a handwritten list of participants for the P3P plan. The list is written in Arabic on a piece of paper with a red border. The participants are numbered 1 through 11, with their names and roles in parentheses.
- 1) - Ahmed Nour. (Hewu).
 - 2) - Hassan Nour (Ambulancier)
 - 3) - Hawa Gireleh (Patiente) -
 - 4) - Amine Djamel Ader (Patiente).
 - 5) - Ali Elui (Taximen).
 - 6) - Said Ader (Personnel forahel)
 - 7) - Hassan Gireh. (Infirmier Major)
 - 8) - Gireh (gestionnaire).
 - 9) - Bouh Houssein
 - 10) - Sagal Mohamed Djama
 - 11) - Meriam Mohamed/

Le mardi 23 mars 2025, une réunion de consultation s’est tenue avec les responsables de l’hôpital afin d’échanger sur le projet de réhabilitation des voies et routes prioritaires. Les discussions ont principalement porté sur l’accessibilité à l’établissement durant les travaux de réhabilitation de la route adjacente. L’objectif était d’écouter les préoccupations des responsables face aux impacts des travaux, notamment en matière de circulation et de sécurité.

Lieu	Ministère de la Santé
Type d'enquête	Entretien individuel
Participants	• Madame Zahra, Directrice générale de l'offre de soins • Docteur Amina, Médecin chef du centre l'hospitalier de Farahad • Équipe projet

Déroulement de la réunion

Point discuté	Préoccupation des responsables
Accès à l'hôpital	• L'hôpital dessert plusieurs quartiers, y compris des zones éloignées, ce qui engendre un flux constant de patients et de personnels. • Nécessité de garantir en permanence : 1- La circulation des ambulances (urgence vitale). 2-L'accès sécurisé pour les personnels soignants et les patients (notamment à mobilité réduite).
Problématiques actuelles	• Absence d'infrastructures piétonnes (passages protégés) et de ralentisseurs aux abords de l'hôpital. • Circulation dangereuse due aux excès de vitesse et comportements irresponsables de certains conducteurs. • Antécédents d'accidents liés à l'embouteillage et à la vitesse.
Recommandations de l'hôpital pour la planification des travaux	• Afin de réduire l'impact sur les activités hospitalières, il a été recommandé de : • Privilégier les interventions les weekends et en début d'après-midi (à partir de midi), périodes de faible affluence.

PLAN DE PARTICIPATION DES PARTIES PRENANTES (P3P)

	• Mettre en place une signalisation temporaire renforcée (panneaux, balisages) et un dispositif de régulation du trafic (agents, feux mobiles). • Étudier la création d'un accès alternatif sécurisé pour les urgences durant les phases critiques des travaux. • Existence d'un Mécanisme de Gestion des Plaintes (MGP) mis en place par la Banque Mondiale (BM) avec un numéro vert (7070) pour signaler les problèmes (figure 2).
--	--



Figure 1 : Réunion avec les responsables du centre FARAHAH



Figure 2 : Fiche sur le MGP

ANNEXE 10: Compte-rendu de l'entretien individuel réalisé auprès de la représentante des CGC et point focal de l'UNICEF, Mme Mariam KAKO

Date : 24/03/2025

7. Contexte :

L'entretien individuel effectué dans les locaux de l'UNFD et auprès de Mme Mariam KAKO responsable des Comités de Gestion Communautaires (CGC) a pour objet de mieux cerner le rôle et la fonction de ces CGC au sein de chaque quartier. Identifier avec Mme Miriam KAKO, les personnes ressources, les femmes leaders qui pourront effectuer un trait-d'union entre les l'ADR, l'entreprise des travaux et les habitants des quartiers concernés.

8. Participantes :

- Mme Mariam KAKO
- L'équipe de Consultantes

9. Déroulement de la consultation individuelle :

Une équipe de consultantes s'est rendues dans les locaux de l'UNFD afin de s'entretenir avec Mme Mariam KAKO, responsable des CGC auprès de l'UNFD et point-focal de l'UNICEF. La séance s'est ouverte par une présentation succincte des participantes à la réunion.

Il a été brièvement rappelé les objectifs du projet de réhabilitation des voies et routes prioritaires en indiquant les noms des différentes voies concernées.

Mme Marianne Kako a pris la parole et à rappeler le contexte de la création des CGC et de leurs rôles et fonctions au sein de l'UNFD.

- **Objectif du projet :** Améliorer la circulation des habitants des quartiers en appui des CGC. Le projet concerne la réhabilitation
- De dix routes prioritaires, représentant une longueur totale de 17,44 km. Parmi ces routes figurent des artères stratégiques telles que : (L'Avenue 13 ; Avenue 26, Avenue Nasser, Le Boulevard de Gaulle ; la Route de la Siesta ; la voie Type E, Route de Zeila, rue de Houmed Loita, Guelleh Batal, et enfin la rue de Brazaville).

Tableau de synthèse des questions posés et des réponses formulé sous forme de recommandation par la représentante des CGC et point focal de l'UNICEF à l'UNFD :

Questions posées par la consultante lors de la rencontre avec les femmes du Quartier 7	Réponse formuler les femmes leader du quartier
	 Les comités de gestion communautaires sont maillage d'organisations sociales à but non-lucratif établis dans les 7 quartiers populaires de la

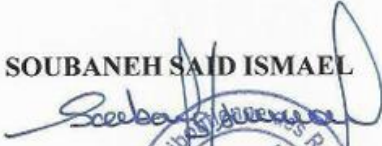
10. Quel est le rôle et la fonction des Comités de Gestion Communautaire (CGC) administrés par l'UNFD ?	commune de Boulaos, à savoir, Q.1,2,3,4,5,6,7, Einguela et Arhiba. Le premier CGC a été créé en 2007 grâce à l'ONG Tucsan. Actuellement, nous avons 14 CGC.
Quelles sont vos réalisations ?	✚ Certains quartiers ont également des associations en dehors des CGC. ✚ L'organigramme des CGC est composé de plusieurs commissions : -celle de la mobilisation sociale, de la protection sociale ; des relations intergénérationnelles ; de la santé ; de l'éducation et des activités génératrices de revenus (AGR). Chaque CGC compte environ une vingtaine de membres. Il existe une cotisation mensuelle de 300 à 500 Fdj/mois. Cet argent sert à renforcer l'entraide sociale au sein des membres des CGC, et à régler les difficultés rencontrées lors du décès d'un proche ou d'un membre du CGC. ✚ Pour la commission AGR, cette cotisation leur sert à monter des projet e ✚ Selon Mme KAKO, les CGC ont pour fonction de garantir la pérennité des projets en cours. <i>« En tant que UNFD, nous fournissons une assistance dans leur démarche administrative, nous leur dispensons des formations, les encadrons en leur apprenant à effectuer des comptes-rendus, à archiver leurs documentations, à établir un suivi-évaluation sur les projets en cours etc ».</i>
11. Mécanisme de plainte et résolution des problèmes liés au genre	✚ <i>« L'encadrement et le soutien à des projets d'envergure tels que le projet de l'ADR sur les XXXX, nous a permis de renforcer notre maillage de CGC et de prendre compte avec de nouveaux partenaires. Nous les avons remerciés »</i>
12. Recommandations ○ Quelles sont vos principales attentes préoccupation concernant ce projet de réhabilitation des routes et voies prioritaires ?	✚ Afin de résoudre les problèmes récurrents de la collecte des déchets dans la commune de Boulaos et Ras -Dika à Djibouti-vile, nous avons été sollicités par plusieurs institutions. Nous avons ciblé deux catégories de populations : les jeunes et les femmes. A chaque samedi, intitulé <i>« le jour de la propreté »</i>, dans tous les quartiers, les femmes se mobilisent pour collecter de l'argent, frappant à la porte de chaque ménage. (1000-1500fdj/mois). Ensuite, elles redistribuent aux jeunes qui eux vont effectuer le ramassage des ordures chaque samedi. ✚ L'UNFD au travers de ces CGC organise des campagnes de sensibilisation et de lutte contre les déchets sauvages, contre le déversement des eaux usées sur la route ✚ Il faut renforcer le rôle des cheffes de quartiers et faire une répartition équitable entre les hommes et les femmes. Il faut impliquer davantage les hommes qui sont en retrait face aux problématiques du vivre-ensemble dans le quartier. ✚ Il faut dorénavant permettre au chef de quartier de procéder au paiement d'amendes forfaitaires délictuelle (sanctions pénales imposées par les forces de l'ordre) ✚ Effectuer des campagnes de sensibilisation pour plusieurs catégories de populations, les femmes de ménages en priorité. Mettre en places des ateliers, des sketches, des spots vidéo, luttant contre le <i>« mahay iga galey »</i> : (cela ne me concerne pas)

PLAN DE PARTICIPATION DES PARTIES PRENANTES (P3P)

	✚ Il existe une cellule d'écoute pour l'UNFD. Nous faisons des recensements de cas. ✚ Les membres des CGC ont tous été formés à détecter et à effectuer la procédure sur les violences faites aux femmes. Il y a des formations aux plateformes de type Violences basées sur le genre (VBG). ✚ Pour résoudre un problème, soit on le règle à l'amiable c'est-à-dire avec un mécanisme de traditionnel de résolution des conflits ; soit la cellule d'écoute est contacté pour un viol et là il y a une procédure à suivre. (Santé, Gendarmerie et Justice) ✚ Il faut renforcer les campagnes de sensibilisation qui ne sont pas suffisante. Il faudrait peut-être charger les jeunes des campagnes de sensibilisation aux VBG. Etablir des point-focaux entre l'UNFD, CGC, et l'ADR.
--	--

PLAN DE PARTICIPATION DES PARTIES PRENANTES (P3P)

Annexe 11: Courrier destiné à la mairie de Djibouti annonçant la date de démarrage des enquêtes de terrain

REPUBLIQUE DE DJIBOUTI Unité - Egalité - Paix	جمهورية جيبوتي الوحدة - المساواة - السلام
MINISTRE DES INFRASTRUCTURES ET DE L'EQUIPEMENT	وزارة المعيدات والنقل
V/Réf : N/Réf : 256/DG Date : 15/04/25	
LE DIRECTEUR GENERAL,	
 A, MONSIEUR LE MAIRE DE DJIBOUTI	
 Objet : Information sur la date_butoir du projet intégré sur l'infrastructure urbaine et l'adaptation au climat de la ville de Djibouti	
Monsieur le Maire, Dans le cadre du projet d'étude intégrée sur l'infrastructure urbaine et l'adaptation au climat de la ville de Djibouti, nous tenons à vous informer par la présente que la date de début des enquêtes est fixée au Mercredi 16 avril 2025 et s'étaleront sur quatre jours. Ces enquêtes seront menées par les enquêteurs du cabinet Land-Ressources et Ecare, en charge des études environnementales et sociales. Aucune revendication ne sera acceptée de la part de personnes touchées après cette date. A cet effet, nous sollicitons la collaboration de votre service pour assurer la sécurité et pour pouvoir mener à bien ces études. Nous restons à votre entière disposition pour toute autre information complémentaire. Veuillez agréer, Monsieur le Maire, l'expression de mes salutations distinguées	
Copies : - Cellule de SE&S(ADR) - Chrono	SOUBANEH SAID ISMAEL  

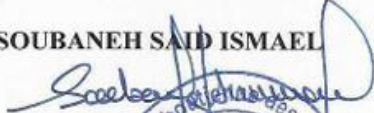
PLAN DE PARTICIPATION DES PARTIES PRENANTES (P3P)

Annexe 12: Courrier destiné à la commune de Boulaos de Djibouti annonçant la date de démarrage des enquêtes de terrain

REPUBLIQUE DE DJIBOUTI Unité - Egalité - Paix	جمهورية جيبوتي الوحدة - المساواة - السلام
MINISTRE DES INFRASTRUCTURES ET DE L'EQUIPEMENT	وزارة المعينات والنقل
V/Réf : N/Réf : 255/DG Date : 15/04/25	
A, MONSIEUR LE PRESIDENT DE LA COMMUNE DE BOULAOS	
Objet : Information sur la date butoir du projet intégré sur l'infrastructure urbaine et l'adaptation au climat de la ville de Djibouti	
Monsieur le Président,	
Dans le cadre du projet d'étude intégré sur l'infrastructure urbaine et l'adaptation au climat de la ville de Djibouti, nous tenons à vous informer par la présente que la date de début des enquêtes est fixée au Mercredi 16 avril 2025 et s'étaleront sur quatre jours. Ces enquêtes seront menées par les enquêteurs du cabinet Land-Ressources et Ecare, en charge des études environnementales et sociales. Aucune revendication ne sera acceptée de la part de personnes touchées après cette date.	
A cet effet, nous sollicitons la collaboration de votre service pour assurer la sécurité et pour pouvoir mener à bien ces études. Nous restons à votre entière disposition pour toute autre information complémentaire.	
Veuillez agréer, Monsieur le Président, l'expression de mes salutations distinguées.	
Copies : - Cellule de SE&S(ADR) - Chrono	SOUBANEH SAID ISMAEL  

PLAN DE PARTICIPATION DES PARTIES PRENANTES (P3P)

Annexe 13: Courrier destiné à la commune de Rasdika de Djibouti annonçant la date de démarrage des enquêtes de terrain

REPUBLIQUE DE DJIBOUTI Unité - Egalité - Paix	جمهورية جيبوتي الوحدة - المساواة - السلام
MINISTRE DES INFRASTRUCTURES ET DE L'EQUIPEMENT	وزارة المعديات والنقل
V/Réf: N/Réf: 254/DG Date: 15/04/25	
LE DIRECTEUR GENERAL, A, MONSIEUR LE PRESIDENT DE LA COMMUNE DE RAS DIKA	
<u>Objet :</u> Information sur la date_butoir du projet intégré sur l'infrastructure urbaine et l'adaptation au climat de la ville de Djibouti	
Monsieur le Président,	
Dans le cadre du projet d'étude intégrée sur l'infrastructure urbaine et l'adaptation au climat de la ville de Djibouti, nous tenons à vous informer par la présente que la date de début des enquêtes est fixée au Mercredi 16 avril 2025 et s'étaleront sur quatre jours. Ces enquêtes seront menées par les enquêteurs du cabinet Land-Ressources et Ecare, en charge des études environnementales et sociales. Aucune revendication ne sera acceptée de la part de personnes touchées après cette date.	
A cet effet, nous sollicitons la collaboration de votre service pour assurer la sécurité et pour pouvoir mener à bien ces études. Nous restons à votre entière disposition pour toute autre information complémentaire.	
Veuillez agréer, Monsieur le Président, l'expression de mes salutations distinguées.	
<u>Copies :</u> - Cellule de SE&S(ADR)	SOUBANEH SAID ISMAEL  

Annexe 14: Courrier destiné à la Préfecture de Djibouti annonçant la date de démarrage des enquêtes de terrain

REPUBLIQUE DE DJIBOUTI Unité - Egalité - Paix MINISTRE DES INFRASTRUCTURES ET DE L'EQUIPEMENT V/Réf : N/Réf : 253/DG Date : 15/04/25 LE DIRECTEUR GENERAL, A, MONSIEUR LE PREFET DE DJIBOUTI Objet : Information sur la date butoir du projet intégré sur l'infrastructure urbaine et l'adaptation au climat de la ville de Djibouti Monsieur le Préfet, Dans le cadre du projet intégré sur l'infrastructure urbaine et l'adaptation au climat de la ville de Djibouti, nous tenons à vous informer par la présente que la date de début des enquêtes est fixée au Mercredi 16 avril 2025 et s'étaleront sur quatre jours. Ces enquêtes seront menées par les enquêteurs du cabinet Land-Ressources et Ecare, en charge des études environnementales et sociales. Aucune revendication ne sera acceptée de la part de personnes touchées après cette date. A cet effet, nous sollicitons la collaboration de votre service pour assurer la sécurité et pour pouvoir mener à bien ces études. Nous restons à votre entière disposition pour toute autre information complémentaire. Veuillez agréer, Monsieur le Préfet, l'expression de mes salutations distinguées.	جمهورية جيبوتي الوحدة - المساواة - السلام وزارة المعونات والنقل 
--	---

SOUBANEH SAID ISMAEL

