



RÉPUBLIQUE DU GHANA



BANQUE AFRICAINE DE  
DÉVELOPPEMENT



## PROJET ROUTIER FUFULSO-SAWLA

# PLAN D'ACTION ABRÉGÉ DE RÉINSTALLATION

MIS EN ŒUVRE PAR

**L'OFFICE DES ROUTES DU GHANA  
(GHA)**

**MINISTÈRE DES ROUTES ET DES VOIES  
PUBLIQUES**

Mai 2010



CENTRE FOR ENVIRONMENT & HEALTH  
RESEARCH & TRAINING

**LISTE DES SIGLES**

APE	Agence de protection environnementale
BAD	Banque africaine de développement
CGES	Cadre de gestion environnementale et sociale
CGP	Cellule de gestion de projet
EIS	Évaluation de l'impact social
GHA	Ghana Highways Authority (Office des routes du Ghana)
GoG	Gouvernement du Ghana
LVB	Conseil d'évaluation foncière
MRH	Ministère des Routes et des Voies publiques
PAAR	Plan d'action abrégé de réinstallation
PAP	Personnes affectées par le projet
PDI	Politique en matière de déplacement involontaire de populations
PE	Politique environnementale
RoW	Emprise de la route
SIDA	Syndrome d'immunodéficience acquise
TSDP	Projet de développement du secteur du transport
VIH	Virus d'immunodéficience humaine

## RÉSUMÉ

1. Le projet proposé porte sur la reconstruction de la route Ffulso-Sawla, longue de 147,5 km, et qui traverse 3 districts, à savoir : le district de Gonja Centre, le district de Gonja Ouest et le district de Sawla-Tuna-Kalba, tous situés dans la partie Nord du Ghana. L'objectif est d'en faire une route à grande circulation qui servira de voie principale d'accès à la Région Haut-Ouest, à partir de Tamale. Conformément au Cadre de gestion environnementale et sociale (CGES) et au Cadre de politique de réinstallation (CRR) du ministère des Routes et des Voies à grande circulation (MRH), ainsi qu'à la Politique en matière de déplacement involontaire de populations (PDI) de la BAD, un Plan d'action abrégé de réinstallation (PAAR) a donc été préparé afin de s'assurer que des mesures de réinstallation appropriées soient prises et que les personnes affectées par le projet (PAP) le long de la route, soient indemnisées. Les communautés censées être affectées et qui sont mentionnées dans le PAAR, sont : les Ffulso, les Busunu, les Larabanga et les Tailorpe.

1.1 La route Ffulso-Sawla traverse 27 communautés, notamment : les Ffulso, les Busunu, les Damango, les Larabanga, les Grupe, les Sawla, etc. C'est l'unique voie principale reliant la région du Nord Ghana à celle du Haut-Ouest. Le projet comprend la reconstruction de l'emprise de la route existante, qui va de Ffulso à Sawla, actuellement très dégradée. Il est également prévu des travaux accessoires, tels que la reconstruction de marchés et de parking de camions à Larabanga, Busunu, Ffulso, Sawla et Damango, et la réhabilitation de postes sanitaires à Damango. D'autres services, tels que l'alimentation en eau des communautés riveraines de la route, le soutien aux activités de transformation des produits agricoles par les femmes et la réhabilitation des établissements scolaires existants, sont aussi envisagés.

## 2. POURQUOI UN PLAN ABRÉGÉ DE RÉINSTALLATION ?

La Politique environnementale de la BAD exige que les impacts environnementaux et sociaux de tous les projets qu'elle finance soient atténués et ce, conformément aux politiques opérationnelles qui énoncent les principes et les méthodes de planification des activités d'atténuation. La PDI s'applique chaque fois qu'un projet impose l'acquisition de propriétés ou la modification de l'utilisation qui en est faite, et que cette acquisition ou modification entraîne une perte définitive ou provisoire de revenu, d'habitations ou d'accès aux ressources, qu'il s'agisse d'une occupation légale ou illégale. La réinstallation des personnes affectées par le projet s'effectuera donc conformément aux lois ghanéennes (ainsi qu'au CRR) et à la Politique en matière de déplacement involontaire de populations, d'où l'élaboration du présent PAAR.

### *Justification du Plan d'action abrégé de réinstallation*

2.1 La Politique en matière de déplacement involontaire de populations de la BAD prévoit, « pour les projets imposant le déplacement d'un nombre réduit de personnes (moins de 200 personnes censées être réinstallées), et entraînant une perte d'actifs ou une restriction d'accès aux actifs de faible importance, qu'un plan de réinstallation sommaire (PRS) soit élaboré et conclu avec l'emprunteur (section 3.4.9 de la PDI). Cette disposition est applicable en ce qui concerne le déplacement des activités relatives à l'utilisation des terres par les communautés Busunu, Ffulso, Larabanga et Tailorpe qui vivent le long de la route du projet.

### 3. CADRE POLITIQUE, JURIDIQUE ET INSTITUTIONNEL

3.1 Le cadre politique, juridique et administratif en vertu duquel ont été établis le PAAR et l'EIES est résumé ci-après. Il comprend : i) le Cadre de gestion environnementale et sociale (CGES) ; ii) la Politique en matière de déplacement involontaire de populations de la Banque africaine de développement ; iii) le Cadre de politique de réinstallation du secteur routier (janvier 2007) ; iv) la Loi sur l'administration des terres de 1962 (loi 123) ; v) les lois sur les domaines publics de 1962 (loi 125) qui autorisent l'acquisition de terres ; vi) les règlements sur les terres publiques de 1962 (LI 230) ; vii) les règlements (N° 2) d'application des lois foncières (amendées) de 1965 (LI 285) ; viii) la Loi foncière (emprises officielles de la route) de 1963 (loi 186) ; ix) le Bureau de l'administration de la Loi de 1994 sur les terres détenues par les Chefs traditionnels en vertu du droit coutumier, (loi 481) ; x) les règlements sur l'étude environnementale (LI 1652). Les institutions concernées sont : i) le ministère des Routes et des Voies à grande circulation ; ii) l'Office des routes du Ghana (GHA) ; iii) le Conseil d'évaluation foncière (LVB) ; iv) le ministère des Finances/Département du Comptable général ; v) la Commission foncière/ministère des Terres et des Forêts ; vi) le Bureau du Procureur général et le ministère de la Justice ; vii) les Assemblées de district ; et viii) l'Agence de protection environnementale (APE).

3.2 La Politique en matière de déplacement involontaire de populations du Groupe de la Banque africaine de développement décrit les modalités de financement, par la BAD, de projets impliquant le déplacement de personnes ou affectant le bien-être social et économique de celles-ci.

### 4. PRINCIPE DE PLANIFICATION

Pour atteindre les objectifs fondamentaux du projet (c.-à-d. permettre aux PAP d'en tirer le meilleur parti), le processus de planification a examiné les questions liées à l'instruction du public, à la sensibilisation des parties prenantes et à l'évaluation des impacts du projet.

4.1 Le Plan d'action de réinstallation sommaire vise les principaux objectifs suivants :

- atténuer les impacts négatifs de la reconstruction de la route,
- verser aux PAP leurs droits et soutenir le rétablissement de leurs moyens de subsistance, conformément au CRR du ministère des Routes et du Transport du Ghana et à la PDI de la BAD,
- impliquer autant que possible les PAP et la société civile dans la mise en œuvre du PAAR et ce, à toutes les étapes du processus, et
- veiller à ce que les conditions de vie des PAP soient améliorées ou tout au moins rétablies, par l'amélioration des habitations et de l'accès aux services, la formation et la facilitation des actions communautaires.

4.2 Les différentes phases du projet, telles qu'ont été identifiées pour les besoins de la communication, sont les suivantes :

- Préparation et conception
- Mise en œuvre (c.-à.-d. préconstruction et construction)
- Post-construction et évaluation

Ces trois phases seront complétées respectivement par une sensibilisation des parties prenantes, l'instruction du public et une évaluation. Les informations seront communiquées sur support papier ou électronique, à travers des affichages et des forums publics visant à sensibiliser la population en général.

## 5. ÉTUDE SOCIOÉCONOMIQUE DE LA POPULATION AFFECTÉE

5.1 Vingt-sept (27) communautés ont été identifiées le long du couloir de la route, dont les Fufulso, les Busunu, les Damango, les Larabanga et les Tailorpe. Le tableau ci-après présente quelques-unes d'entre elles, ainsi que leurs caractéristiques démographiques.

N°	Communauté	Population					
		2000				1984	1970
		Total	Hommes	Femmes	Total maisons		
1	Fufulso	1 516	752	764	226	1 067	776
2	Busunu	1 819	880	939	250	1 117	1 087
3	Damongo	14 442	7 082	7 360	1 888	12 522	7 760
4	Larabanga	2 971	1 502	1 469	349	1 847	1 040
5	Sawla	6 082	2 954	3 128	785	3 634	1 558

5.2 Les trois districts traversés par la route comptent 247 665 habitants au total, avec un ratio de 103 hommes pour 100 femmes. La population du district de Sawla-Tuna-Kalba est répartie de façon régulière, et 85 % de ses habitants vivent dans les centres urbains. Dans les districts de Gonja Ouest et Gonja Centre, la répartition démographique est en revanche irrégulière, avec de faibles densités de populations sur de vastes étendues de terres. Ces communautés sont très migrantes, comme le sont la plupart des populations du Nord du pays. Les migrants sont généralement des jeunes qui partent vers le Sud ou vers les pays voisins.

5.3 Les groupes de femmes – les commerçantes de Sawla, par exemple – aident les femmes à acquérir une autonomie financière à travers des activités de transformation et de commercialisation des produits agricoles. Certaines femmes et jeunes filles partent vers le Sud du pays pour y travailler comme porteuses de bagages (kayayei).

5.4 Les Chefs traditionnels sont propriétaires des terres en vertu du droit coutumier. Etant donné qu'il existe de vastes étendues de terres inutilisées, les particuliers peuvent acquérir aisément des terres auprès des chefs ou des sous-bailleurs.

5.5 Dans les districts concernés par le projet, 60% de la population pratique l'agriculture. Cette activité est essentiellement aux mains des hommes, tandis que les femmes dominent le secteur de la vente au détail et du petit commerce. Le transport et les services sont d'autres formes d'emplois.

5.6 Les principaux sites historiques et culturels qui existent dans les districts concernés par le projet sont : l'Ancienne mosquée et la Pierre mystique de Larabanga, le Parc national de Mole et la Réserve forestière de Kenikeni.

5.7 L'évaluation a identifié au total 43 PAP (30 hommes et 13 femmes) dont les structures seront démolies. Il s'agit de bâtiments, de kiosques, d'un ouvrage structure en bois, de hangars et d'arbres.

## 6. PROCÉDURES D'ÉVALUATION

6.1 Pour bénéficier du statut de personne affectée par le projet (PAP), la propriété ou l'activité concernée doit se trouver dans l'emprise de la route, de part et d'autre (côté droit ou gauche) en partant de la ligne centrale de la route, tel qu'il ressort du programme de planification relatif à la zone. Peuvent prétendre à une indemnisation ou à une assistance supplémentaire, les PAP qui se sont fait enregistrer au cours des études de référence. Les PAP ont toutes été consultées et les structures à démolir ont été marquées. Une estimation des indemnisations de toutes les propriétés affectées a été réalisée en mai 2010.

6.2 La valeur des propriétés concernées a été obtenue en combinant la méthode du coût de remplacement et la méthode de comparaison du capital, tandis que la valeur des constructions sur le marché financier a été calculée au moyen des méthodes comparatives. Les perturbations et autres impacts imprévus seront indemnisés en tenant compte du degré de nuisances, lesquels sont quantifiées et exprimées en pourcentage du coût total de rétablissement de la propriété. L'addition des valeurs estimatives de la construction et des nuisances, tel qu'indiqué ci-dessus, donne le montant adéquat et juste des indemnisations à verser aux PAP.

6.3 Les propriétaires de structures définitives, dont les propriétés sont affectées, percevront une indemnisation adéquate, mutuellement déterminée. Les propriétaires des structures sont habilités, en vertu de la Loi sur les terres domaniales, à faire évaluer leurs propriétés par des évaluateurs propres et à soumettre le résultat de cette évaluation au LVB, pour une décision finale sur la valeur de la propriété considérée

6.5 Des compensations en espèces seront versées à toutes les PAP dont il faudra démolir les structures définitives ou provisoires. Si une PAP n'est pas d'accord sur l'indemnisation proposée par le LVB, le différent sera réglé par voie judiciaire, en commençant par la Cour de magistrat et en remontant à la Cour suprême, si le propriétaire n'était toujours pas satisfait. Il est cependant préférable que les griefs soient réglés à l'amiable par le biais du Comité de règlement des griefs mis en place par le GHA. Le Comité de règlement des griefs comprend des représentants de la Cellule environnementale du GHA, des sections Planification et Développement du GHA, des Assemblées de district, des évaluateurs issus du LVB et le représentant des PAP.

## 7. INDEMNISATION ET AUTRE ASSISTANCE

7.1 Une indemnisation appropriée sera accordée pour les structures affectées, à savoir : 22 bâtiments, 2 arbres, 15 hangars et 3 kiosques. Les compensations qui seront versées aux PAP comprennent trois éléments : i) la valeur de la terre ; ii) le coût de remplacement de l'ouvrage ; et iii) les nuisances. Les communautés et les constructions affectées par le projet sont présentées dans le tableau ci-dessous.

Communauté concernée	Type d'ouvrage				
	Bâtiments	Kiosques	Ouvrage en bois	Hangar	Arbres
Fulfuso	5	1	-	3	1
Busunu	8	1	-	5	1
Tailorpe	1	-	-	-	-
Larabanga	8	1	1	7	-
Nbre total	22	3	1	15	2
Coût estimatif (en GH¢)	73 300	450	3 500	3 000	30

## 8. MATRICE DES DROITS

Une matrice des droits a été élaborée, laquelle présente les catégories de personnes affectées par le projet, le type de perte et les indemnisations qui seront versées aux PAP pour leur permettre de se réinstaller.

Type de perte	Critères d'éligibilité	Droit
Perte de terre (rurale)	Divers intérêts et droits – détenteur de titre allodial, propriétaire franc, titulaire de domaine à bail, personne autorisée	Compensation – Valeur du marché de l'actif
Perte d'activités Perte de revenu commercial Perte de clientèle du fonds de commerce Perte de revenu de location	Propriétaire d'entreprise Propriétaire d'entreprise Employé de commerce Employé de commerce/gardien	Aide supplémentaire, basée sur : - le bénéfice moyen net par mois, - le loyer mensuel, - l'équivalent de la caution locative à rembourser, - le salaire mensuel.
Perte d'activité commerciale, d'habitation ou de pièce	Tenant d'affaires/commercial/industriel Propriétaire de bâtiment pendant la période de réinstallation	Aide supplémentaire, basée sur : une comparaison des prix du marché pour la location d'autres options d'habitations sur une période définie (période de réinstallation); et coût du transport pour le déménagement de biens ou effets mobiliers
Perte d'emplacement pour construction provisoire – dépense liée au déplacement de construction	Propriétaire de construction provisoire	Aide supplémentaire, basée sur : - les frais de transport pour le déplacement de la structure

## 9. CONSULTATIONS PUBLIQUES

Le GHA a rencontré chacune des personnes affectées par le projet et discuté avec elles des impacts du projet ainsi que des indemnités et des mesures d'atténuation proposées. Les PAP ont donné l'assurance qu'elles coopéreront pour permettre la mise en œuvre harmonieuse du projet. Une liste complète des participants à ces réunions figure à l'annexe du présent rapport.

## 10. PROCÉDURE DE RÈGLEMENT DES CONFLITS

Les risques de naissance de conflits au sujet des structures à déplacer pour dégager de l'espace durant la construction de la route ont été atténués. Toutes les personnes affectées par le projet ont été consultées et une indemnité appropriée a été arrêtée. Une PAP qui ne serait pas d'accord sur le montant de l'indemnité qui lui est offerte peut saisir le Comité de règlement des griefs, afin d'obtenir réparation. La PAP qui ne serait toujours pas satisfaite après ce recours, peut intenter une action en justice.

## 11. RESPONSABILITÉS INSTITUTIONNELLES

Le GHA est responsable en dernier ressort de la mise en œuvre de l'ensemble des composantes du projet. La mise en œuvre du PAAR incombe à la Cellule de gestion du projet (CGP) du GHA. Celui-ci travaillera également en collaboration avec d'autres institutions, telles que l'EPA, le LVB et un consultant indépendant, en vue d'assurer la bonne mise en œuvre du PAAR.

## 12. SUIVI ET EVALUATION

La Direction de la planification des politiques et celle du suivi et de l'évaluation du MRH coordonneront toutes les activités de suivi. Le GHA sera chargé du suivi interne de la CGP et ce, sous la supervision du MRH, du LVB et de l'EPA, afin d'assurer le respect du chronogramme de mise en œuvre et des principes du PAAR.

## 13. COÛT ESTIMATIF DU PLAN D'ACTION ABRÉGÉ DE RÉINSTALLATION

Le coût global des indemnités à verser dans le cadre du présent PAAR est de **80 280 cedis ghanéens**, coûts d'administration, de suivi et d'évaluation non compris. Le Gouvernement ghanéen prendra en charge le coût de la mise en œuvre du présent PAAR. Le tableau ci-après présente le budget.

COMMUNAUTÉS CONCERNÉES	BÂTIMENTS	KIOSQUES	OUVRAGE EN BOIS	HANGARS	ARBRES
Fulfuso	5	1	-	3	1
Busunu	8	1	-	5	1
Tailorpe	1	-	-	-	-
Larabanga	8	1	1	7	-
Total No.	22	3	1	15	2
Coût estimatif (GH¢)	73 300	450	3 500	3 000	30
<b>TOTAL</b>	<b>80 280 GH¢</b>				

Un montant additionnel de 25 % du coût total (20 070 GH¢) sera alloué pour l'administration, le suivi et l'évaluation, ce qui porte à 100 350 GH¢ le montant global de l'opération.

#### 14. CALENDRIER D'EXÉCUTION

Le calendrier de mise en œuvre des principales activités relatives aux structures tant définitives que temporaires, est présenté dans le tableau ci-après.

Principales activités	Mois											
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
Diffusion du PAR	→											
Entrée en vigueur du crédit		→	→	→								
Constitution du Comité de mise en œuvre du projet			→									
Education et sensibilisation aux procédures PAR et paiement des indemnités				→	→	→						
Païement des compensations tant pour les propriétés définitives que temporaires, ainsi qu'aux occupants (période de mobilisation de l'entrepreneur)							→	→	→			
Mécanisme de règlement des griefs												
Suivi et évaluation				→	→	→	→	→	→	→	→	→
Rédaction du rapport d'achèvement												→

#### 15. COMMUNICATION D'INFORMATIONS AU PUBLIC

La diffusion des informations sur le PAAR sera de la responsabilité du GHA qui mettra des exemplaires à la disposition du public, à son siège et dans ses bureaux régionaux, et en distribuera aux PAP. Le GHA permettra aussi à la BAD de publier le PAAR par voie électronique et ce, à travers son site web.

#### 16. CONCLUSION

La construction de la route améliorera considérablement le transport entre Fufulso et Sawla, en particulier. La mise en œuvre des mesures d'atténuation, le présent PAAR par exemple, permettra dans l'ensemble, de réduire au minimum les impacts sociaux généraux. Le projet offrira également d'importantes opportunités socioéconomiques aux communautés et à la population de la zone, et divers autres avantages aux niveaux district, régional et national.

## TABLE DES MATIÈRES

<b>LISTE DES SIGLES</b>	<b>I</b>
<b>TABLE DES MATIÈRES</b>	<b>IX</b>
<b>LISTE DES TABLEAUX</b>	<b>X</b>
<b>1.0 INTRODUCTION</b>	<b>1</b>
1.1 DESCRIPTION DU PROJET ROUTIER	1
1.2 DESCRIPTION DES TRAVAUX PROPOSÉS	2
<b>2.0 POURQUOI UN PLAN D'ACTION DE RÉINSTALLATION SOMMAIRE</b>	<b>3</b>
2.1 JUSTIFICATION DU PLAN D'ACTION DE RÉINSTALLATION SOMMAIRE	3
<b>3.0 CADRE POLITIQUE, JURIDIQUE ET INSTITUTIONNEL</b>	<b>3</b>
3.1 CADRE POLITIQUE	3
3.2 CADRE JURIDIQUE	4
3.3 DÉFINITION DE L'EXPRESSION « PERSONNES AFFECTÉES PAR LE PROJET (PAP)»	4
3.4 POLITIQUE EN MATIÈRE DE DÉPLACEMENT INVOLONTAIRE DE POPULATIONS DU GROUPE DE LA BANQUE AFRICAINE DE DÉVELOPPEMENT	4
3.4.1 Objectifs de la politique	5
3.5 CADRE INSTITUTIONNEL	6
3.5.1 Ministère des Routes et des Voies publiques/GHA	6
3.5.2 Ghana Highway Authority (Office des routes du Ghana)	7
3.5.3 Cellule de gestion des projets du GHA	7
3.5.4 Conseil de l'évaluation foncière (LVB)	7
3.5.5 Ministère des Finances/Département du comptable général	7
3.5.6 Commission foncière/Ministère des Terres et de la Forêt	7
3.5.7 Département du Procureur général et Ministère de la Justice	8
3.5.8 Assemblées de district	8
3.5.9 Agence de protection environnementale (APE)	8
<b>4.0 PRINCIPE DE PLANIFICATION</b>	<b>8</b>
4.1 OBJECTIFS DU PARS	8
4.2 PLAN DU PROCESSUS DE COMMUNICATION	9
4.2.1 Grandes étapes de la communication	9
4.2.2 Outils de communication	10
<b>5.0 ENQUÊTE SOCIOÉCONOMIQUE SUR LA POPULATION AFFECTÉE</b>	<b>11</b>
5.1 POPULATION DE LA ZONE DU PROJET	11
5.2 CARACTÉRISTIQUES DÉMOGRAPHIQUES	11
5.3 PROBLÉMATIQUE HOMMES-FEMMES	12
5.4 PROPRIÉTÉ, TENURE ET UTILISATION DES TERRES	12
5.5 EMPLOI	12
5.6 RESSOURCES HISTORIQUES, ESTHÉTIQUES ET CULTURELLES	13
5.7 STRUCTURES AFFECTÉES ET OCCUPANTS	13
<b>6.0 PROCÉDURES D'ÉVALUATION</b>	<b>14</b>
6.1 INTRODUCTION	14
6.2 CRITÈRES D'ÉLIGIBILITÉ AU STATUT DE PERSONNE AFFECTÉE PAR LE PROJET	14
6.3 CONSULTATIONS	14
6.4 PROCESSUS D'ÉVALUATION	15
6.5 BASE DE L'ÉVALUATION	15
6.6 MÉTHODE D'ÉVALUATION	16
6.6.1 Méthode par coût de remplacement	16
6.6.2 Méthode par comparaison directe	16
6.7 PERTURBATIONS ET AUTRES IMPOSSIBLES	16
6.8 MODÈS DE RESTITUTION	17
6.9 GRIEFS ET PROCÉDURES DE RÉGLEMENT	17
<b>7.0 INDEMNISATION ET AUTRE ASSISTANCE</b>	<b>18</b>
7.1 PÉRIODE DE STRUCTURES DÉFINITIVES ET TEMPORAIRES	19
<b>8.0 MATRICE DES DROITS</b>	<b>20</b>
<b>9.0 CONSULTATIONS PUBLIQUES</b>	<b>20</b>
9.1 PERSONNES AFFECTÉES PAR LE PROJET	20

9.2	CONSULTATIONS FUTURES .....	22
<b>10.0</b>	<b>PROCÉDURE DE RÈGLEMENT DES GRIEFS .....</b>	<b>22</b>
<b>11.0</b>	<b>RESPONSABILITÉS INSTITUTIONNELLES.....</b>	<b>23</b>
<b>12.0</b>	<b>SUIVI ET ÉVALUATION.....</b>	<b>23</b>
<b>13.0</b>	<b>COÛT ESTIMATIF DU PLAN D'ACTION DE RÉINSTALLATION SOMMAIRE .....</b>	<b>24</b>
<b>14.0</b>	<b>CALENDRIERS DE MISE EN ŒUVRE.....</b>	<b>25</b>
<b>15.0</b>	<b>COMMUNICATION D'INFORMATIONS AU PUBLIC.....</b>	<b>25</b>
<b>RÉFÉRENCES</b>	<b>.....</b>	<b>26</b>
<b>ANNEXES</b>	<b>.....</b>	<b>27</b>
<b>LISTE DES TABLEAUX</b>		
TABLEAU 5. 1 :	CHARACTERISTIQUES DEMOGRAPHIQUES DES PRINCIPALES COMMUNAUTES .....	111
TABLEAU 5. 2 :	STRUCTURES AFFECTEES.....	133
TABLEAU 6. 1 :	MEMBRES DU COMITE DE REGLEMENT DES GRIEFS.	
	188	
TABLEAU 7. 1 :	STRUCTURES DEFINITIVES AFFECTEES	
	199	
TABLEAU 7. 2 :	STRUCTURES TEMPORAIRES AFFECTEES.....	199
TABLEAU 8. 1 :	MATRICE DES DROITS.	20
TABLEAU 9. 1:	CONSULTATION DES PERSONNES AFFECTEES PAR LE PROJET	22
TABLEAU 10.1:	ROLES DES INSTITUTIONS DANS LE CADRE DU SUIVI	
	223	
TABLEAU 12. 1:	ROLE DANS LA MISE EN ŒUVRE DU PARS	
	234	
TABLEAU 12. 2:	MONITORING INDICATORS OF ARAP IMPLEMENTATION .....	244
TABLEAU 13. 1:	COUT ESTIMATIF DES INDEMNISATIONS ET DE LA REINSTALLATION DANS LE CADRE DU PROJET ROUTIER FUFULSO-SAWLA	
	245	
TABLEAU 14. 1:	CALENDRIER DE MISE EN ŒUVRE DES PRINCIPALES ACTIVITES	25

## 1.0 INTRODUCTION

Le Gouvernement ghanéen (GoG) envisage, avec le concours de la Banque africaine de développement (BAD), de reconstruire la route Fufulso-Sawla d'une longueur de 147,5 km. Elle est le plus court chemin pour aller de Tamale à Wa, les deux capitales régionales des Régions Nord et Haut-Ouest du Ghana, respectivement. Cette route est également l'unique voie d'accès au Parc national de Mole, qui revêt pour le pays une importance capitale au plan touristique. Elle est classée route nationale mais elle est pour le moment revêtue de gravier et très dégradée. Il est prévu d'en faire une route à grand trafic et la principale voie d'accès à la Région Haut-Ouest, à partir de Tamale.

La Politique sur l'environnement de la Banque africaine de développement (2004) classe les projets routiers de cette nature dans la catégorie 1. Ceci impose une étude environnementale détaillée d'autant plus qu'ils peuvent s'accompagner d'impacts négatifs majeurs, sensibles, multiformes ou sans précédent. Dans les Règlements sur l'étude environnementale (EE) du Ghana, les opérations de construction de routes sont classées en catégorie 2 puisqu'elles imposent une EIE. Conformément à ces prescriptions, une évaluation de l'impact environnemental et social (EIES) du projet a été réalisée. Étant donné que certaines propriétés (bâtiments et autres ouvrages) seront éventuellement démolies, un Plan d'action abrégé de réinstallation (PAAR) a été élaboré et ce, en se fondant sur le Cadre réglementaire de réinstallation (CRR) du ministère des Routes et du Transport et la Politique en matière de déplacement involontaire de populations (PDI) de la BAD. Le PAAR vise à s'assurer que les personnes dont les propriétés ont été affectées du fait du projet routier soient totalement indemnisées.

Le présent rapport décrit le plan d'action et d'indemnisation prévu pour atténuer les impacts négatifs du projet sur les personnes affectées. La loi 186, loi foncière du Ghana datant de 1963, stipule que toute personne victime de perte ou de destruction de sa propriété du fait d'un projet quelconque doit être indemnisée, une disposition qui s'applique aux détenteurs des propriétés situées le long de la route Fufulso-Sawla.

### 1.1 Description du projet routier

La route Fufulso-Sawla se trouve dans la Région Nord du Ghana. Elle s'étend sur une distance de 147,5 km et traverse trois divisions administratives, à savoir : le district de Gonja Centre, le district de Gonja Ouest et le district de Sawla-Tuna-Kalba. Elle traverse aussi 27 communautés, dont les plus importantes sont : les Fufulso, les Busunu, les Damango, les Larabanga, les Grupe et les Sawla. C'est l'unique voie principale reliant la Région Nord à celle du Haut-Ouest. La route du projet permet l'accès à d'importants sites nationaux, tels que le Parc national de Mole, la Mosquée de Larabanga, la plus vieille du pays, et la Pierre mystique se trouvant également à Larabanga, tous des sites de grande importance touristique pour le pays.

Le projet comprend la reconstruction de l'emprise de la route existante, de Fufulso à Sawla, actuellement très dégradée. Il comprend également des travaux auxiliaires, tels que la reconstruction de marchés et d'aires de stationnement pour camions à Larabanga, Busunu, Fufulso, Sawla et Damango, et la réhabilitation des services offerts par les postes de santé de

Damango. Parmi les autres travaux accessoires, l'on peut citer l'alimentation en eau des communautés vivant le long du couloir routier, le soutien aux femmes engagées dans la transformation de produits agricoles et la réhabilitation des établissements scolaires. Le but de ces travaux est de s'assurer que les communautés affectées par le projet bénéficient de ses retombées.

## 1.2 Description des travaux proposés

Le projet comprend une phase de préconstruction, une phase de construction et une phase opérationnelle. Les activités de la phase de préconstruction sont articulées autour d'études portant sur :

- les sites d'emprunts et de carrières ;
- la localisation des sources d'eau qui serviront pendant les activités de construction ; et
- l'alignement de la route et le trafic le long de la route.

Les activités de la phase de construction comprennent :

- la construction d'une chaussée principale, large de 7,3 m et longue de 147,5 km ;
- le bitumage de la surface à l'enduit ;
- la construction d'accotements de 2 m de large ;
- la construction/réhabilitation de 80 buses ; et
- l'installation de signaux routiers le long de la route.

Dans les zones d'habitation des communautés concernées par les travaux de construction, il faudra prévoir l'aménagement d'arrêts de bus, de trottoirs, etc. Les autres activités sont :

- le transport de matériaux ;
- la construction des bases de vie du chantier ;
- les travaux de terrassement ; et
- la construction, la supervision et le suivi.

Au terme de la reconstruction de la route, les mesures suivantes seront adoptées :

- aménagement de paysages ;
- plantation d'arbres le long du corridor, principalement dans les zones d'habitation des communautés ; et
- mesures de sécurité, notamment : rails de protection, signalisations, etc.

Le présent Plan d'action de réinstallation sommaire considère les communautés suivantes comme étant affectées : les Fufulso, les Busunu, les Larabanga et les Tailorpe.

## **2. POURQUOI UN PLAN D'ACTION DE RÉINSTALLATION SOMMAIRE**

Le GHA tient à ce que les personnes affectées ne souffrent pas de la réinstallation involontaire de leurs entreprises et de l'arrêt de leurs activités commerciales. Il reconnaît cependant que la modification de l'utilisation des terres dans le couloir de sécurité de la réserve routière (c.-à-d. la démolition partielle ou totale de hangars et de bâtiments) afin d'améliorer la sécurité sur le couloir routier impose d'appliquer les politiques et lois pertinentes du Ghana ainsi que les politiques pertinentes de la BAD, le bailleur de fonds du projet. Celle-ci exige en effet que les impacts environnementaux et sociaux des projets qu'elle finance soient atténués conformément à ses politiques opérationnelles, lesquelles énoncent les principes et méthodes de planification des activités d'atténuation.

La réinstallation des PAP s'effectuera conformément aux lois ghanéennes (et au CRR du secteur routier), ainsi qu'à la Politique en matière de déplacement involontaire de populations de la BAD, d'où l'élaboration du présent PAAR. Bien que la BAD reconnaisse qu'il est très important d'améliorer l'état de la route, sa PRI s'applique néanmoins chaque fois qu'un projet implique l'acquisition de propriété ou la modification de son utilisation et que cette acquisition ou modification entraîne une perte de revenu, d'habitations ou d'accès définitive ou temporaire, aux ressources, qu'il s'agisse d'occupation légale ou illégale.

### **2.1 Justification du Plan d'action de réinstallation sommaire**

La Politique en matière de déplacement involontaire de populations (PDI) de la BAD prévoit, « pour les projets imposant le déplacement d'un nombre réduit de personnes (moins de 200 personnes censées être réinstallées), et entraînant une perte d'actifs ou une restriction d'accès aux actifs de faible importance, qu'un plan de réinstallation sommaire (PRS) soit élaboré et conclu avec l'emprunteur (section 3.4.9 de la PDI). Cette disposition est applicable en ce qui concerne le déplacement des activités relatives à l'utilisation des terres par les communautés Busunu, Fufulso, Larabanga et Tailorpe qui vivent le long de la route du projet.

## **3. CADRE POLITIQUE, JURIDIQUE ET INSTITUTIONNEL**

### **3.1 Cadre réglementaire**

Le MRH a élaboré un Cadre de gestion environnementale et sociale (CGES) ainsi qu'un Cadre réglementaire de réinstallation (CRR). Le CGES et le CRR ont été élaborés pour permettre de disposer de cadres de politique générale pour la gestion environnementale et sociale et pour la protection dans les cas de réinstallation, présenter les modalités institutionnelles et la capacité disponible en vue d'identifier et d'atténuer les problèmes éventuels de protection et les impacts de chaque sous-projet.

Les politiques opérationnelles de la BAD sur l'étude environnementale, la réinstallation involontaire et les ressources culturelles physiques sont jugées pertinentes pour les activités envisagées. La politique sur l'environnement (PE) de la BAD exige, entre autres, que les impacts potentiels soient examinés dès le départ, pour permettre de déterminer l'ampleur de leurs

incidences environnementales et sociales et proposer des mesures pour en atténuer les effets néfastes éventuels.

### **3.2 Cadre juridique**

Le cadre juridique du Plan d'action de réinstallation sommaire a été élaboré sur la base des documents suivants : la Constitution, la Loi sur les terres domaniales qui autorise l'acquisition de terres, si cette acquisition est d'intérêt public, l'Instrument sur les emprises publiques, et la Politique en matière de déplacement involontaire de populations de la BAD qui énonce les conditions de financement par l'institution, des projets imposant le déplacement de personnes ou affectant leur bien-être social et économique. La Constitution nationale permet et autorise l'évocation de ces différents documents, ce qui suppose que la démarche est légale.

### **3.3 Définition de l'expression « personne affectée par le projet (PAP) »**

Le présent Plan d'action de réinstallation est basé sur les principaux documents suivants :

- Constitution de la République du Ghana, notamment son Article 20 ;
- Loi sur l'administration des terres de 1962 (loi 123) ;
- Loi sur les terres domaniales de 1962 (loi 125) qui autorise l'acquisition de terres ;
- Règlements sur les terres domaniales de 1962 (LI 230) ;
- Règlements sur les terres domaniales (amendement No.2) – Règlements de 1963 (LI285) ;
  
- Loi foncière (emprises publiques) de 1963 (loi 186);
  
- Bureau de l'administration de la loi sur les terres détenues par les Chefs traditionnels en vertu du droit coutumier de 1994 (loi 481);
  
- Règlements sur l'étude environnementale (LI 1652)
  
- Cadre réglementaire de réinstallation de 2006 (CRR) du ministère des Transports et de ses organes. Le CRR stipule que nul ne saurait être privé d'indemnisation pour défaut de détention de document légal. Il propose l'octroi d'une aide supplémentaire aux personnes ne possédant pas de titres légaux.

### **3.4 La Politique en matière de déplacement involontaire de populations du Groupe de la Banque africaine de développement**

Le PRI de la Banque (voir résumé en annexe 1) définit les conditions de financement par la BAD d'un projet impliquant le déplacement de personnes ou affectant leur bien-être social et économique.

### 3.4.1 Objectifs politiques

La politique de réinstallation de la Banque vise à s'assurer que les populations déplacées du fait d'un projet bénéficie de ses retombées. Ses principaux objectifs sont les suivants :

- éviter autant que possible la réinstallation involontaire de populations ou en atténuer au mieux les effets lorsque ce déplacement s'avère inévitable, en explorant toutes les conceptions viables du projet. Une attention particulière sera accordée aux questions socioculturelles, notamment au sens culturel ou religieux de la terre, à la vulnérabilité de la population affectée ou à la possibilité d'un remplacement en nature des actifs, principalement lorsque les conséquences immatérielles sont importantes. Lorsque les personnes censées être affectées sont nombreuses ou qu'une grande partie de la population affectée doit être déplacée ou subir des impacts difficilement quantifiables ou compensables, il y a lieu d'examiner minutieusement la possibilité de surseoir au projet ;
- s'assurer que les personnes déplacées bénéficient d'une assistance pour la réinstallation, de préférence dans le cadre du projet, afin d'améliorer leur niveau de vie, leur capacité économique et leur production ;
- fournir au personnel de la Banque et aux emprunteurs des indications claires quant aux exigences de la BAD en matière de réinstallation involontaire dans le cadre des opérations bénéficiant de son financement, afin d'atténuer les impacts négatifs des déplacements et des réinstallations, et de garantir la viabilité économique et sociale de celles-ci ; et
- mettre en place un mécanisme de suivi de la performance des programmes de réinstallation involontaire pour les opérations de la Banque et résoudre les problèmes au fur et à mesure de leur apparition, afin d'éviter toute mauvaise préparation et exécution des plans de réinstallation.

La participation communautaire à la planification et à la mise en œuvre de l'opération de réinstallation devrait être encouragée. Des schémas appropriés d'organisation sociale devraient être conçus. Il faudrait en outre soutenir et solliciter autant que possible le concours des institutions sociales et culturelles de recasés existantes ainsi que des populations d'accueil. Les recasés devront être socialement et économiquement intégrés aux communautés d'accueil afin d'atténuer au mieux les effets néfastes de l'opération sur celles-ci. Le meilleur moyen de réussir cette intégration est de réinstaller les déplacés dans des zones bénéficiant des retombées du projet et d'organiser des consultations avec les futures communautés hôtes. Les personnes devant bénéficier de l'indemnisation des terres, des habitations, des infrastructures et autres, sont les populations négativement affectées par le projet, les groupes indigènes, les minorités ethniques, et les éleveurs jouissant éventuellement de droits coutumiers ou d'usufruit sur les terres ou autres ressources récupérées par le projet. Le défaut de détention de titres fonciers légaux ne devrait pas empêcher que ces groupes ne soient indemnisés.

Conformément à la Politique en matière de déplacement involontaire de populations de la BAD, le plan de réinstallation devrait contenir des mesures visant à s'assurer que les personnes déplacées :

- soient informées des options offertes et des droits qui sont les leurs dans le cadre de la réinstallation ;
- soient consultées, aient la capacité et la possibilité de choisir entre différentes options de réinstallation techniquement et économiquement viables ;
- soient indemnisées rapidement et judicieusement, au coût total de remplacement des pertes subies ;
- bénéficient d'une assistance (frais de déménagement, par exemple) pendant le déménagement ; et
- bénéficient de logements, de lieux d'habitation ou, le cas échéant, de sites agricoles dont le potentiel productif, les avantages géographiques et autres facteurs réunis, soient au moins équivalents aux avantages qu'offraient les anciens sites.

Dans la poursuite des objectifs du plan de réinstallation, il faudrait également s'assurer que les personnes déplacées :

- bénéficient d'un soutien après le déplacement, pendant une période transitoire, sur la base d'une estimation raisonnable du temps éventuellement requis pour rétablir les moyens de subsistance et le niveau de vie ; et
- bénéficient en plus de l'indemnisation, d'une assistance au développement : préparation des terres, facilités de crédit, formation ou possibilités d'emploi, etc.

### **3.5 Cadre institutionnel**

#### **3.5.1 Ministère des Routes et des Voies publiques /Office des routes du Ghana (GHA)**

La politique du Gouvernement ghanéen (GoG) en matière de transport prévoit l'amélioration continue du réseau routier national rural et urbain. Le MRH est responsable de l'élaboration des politiques et stratégies générales concernant les routes et le transport automobile. Sont chargées de la mise en œuvre du projet, la Division des routes urbaines (DUR) et la Division des routes d'accès (DFR) du GHA, et ce, sous la houlette du MRH. Le projet Fufulso-Sawla relève de la compétence du GHA.

### **3.5.2 Office des routes du Ghana (GHA)**

Le GHA est l'organe routier, maître d'œuvre du projet de reconstruction de la route Fufulso-Sawla. A ce titre, il assurera la mise en œuvre et le suivi du PAAR. Le GHA aura la prime responsabilité de veiller à ce qu'une juste indemnisation soit versée à chaque PAP éligible et ce, à temps. La mise en œuvre du PAAR incombera principalement à la Cellule de l'environnement et à la Section des comptes du GHA. Le GHA a mis sur pied une Cellule environnementale et de protection, gérée par deux cadres, appuyés par d'autres employés subalternes. Le dispositif en place devrait permettre d'assurer la mise en œuvre du plan de réinstallation sommaire.

### **3.5.3 Cellule de gestion des projets du GHA**

Le cadre organisationnel de gestion du paiement des indemnisations relèvera de la responsabilité de l'Office des routes du Ghana. Le GHA mettra sur pied une Cellule de gestion de projet (CGP) comprenant des représentants de la Cellule environnementale, de la section Planification et de la section Développement. La mise en œuvre effective du PAAR incombera principalement à la CGP.

### **3.5.4 Conseil de l'évaluation foncière (LVB)**

Le LVB est l'institution publique statutaire chargée d'évaluer et d'approuver le montant des indemnisations à verser aux PAP. Le LVB recevra et vérifiera la documentation sur les propriétés affectées et ce, afin d'une part, d'empêcher que les compensations ne soient versées à des personnes qui ne sont pas négativement affectées par le projet, et d'autre part, que le montant des indemnisations offertes aux personnes affectées soit raisonnable. Le projet relève de la compétence du LVB. Le dispositif en place devrait permettre d'assurer la mise en œuvre de ce PAAR.

### **3.5.5 Ministère des Finances/Département du comptable général**

La gestion du budget du gouvernement central relève de la responsabilité du ministère des Finances et de la Planification économique. Celui-ci est chargé de libérer les fonds à verser aux victimes des projets mis en œuvre par les organes de l'Etat. A la demande du GHA et/ou du ministère des Routes et des Voies publiques, le ministère des Finances autorisera et allouera au GHA, les fonds requis pour la mise en œuvre du plan de réinstallation, paiera les montants requis pour l'assistance supplémentaire ainsi que les indemnisations.

### **3.5.6 Commission foncière/Ministère des Terres et des Forêts**

C'est l'organe de l'Etat chargé au premier chef de la gestion et de l'administration des terres domaniales et des terres dévolues. Il fournit des conseils sur le cadre politique de développement de certains secteurs spécifiques, pour permettre la coordination des actions dans ces domaines. Les fonctions de la Commission foncière sont énoncées dans l'article 256 de la Constitution de 1992 et dans la Loi sur la Commission foncière (loi 483) de 1994. Dans les cas d'acquisition forcée, la Commission fait office de membre/secrétaire du Comité de sélection du

site, comité technique qui examine la demande d'acquisition forcée par les organes publics et recommande éventuellement son acceptation. La Commission reporte le plan du site à acquérir dans les registres publics. La recommandation sur l'acquisition est traitée par la Commission et soumise au Ministre chargé des terres, pour approbation, avant établissement de l'acte administratif et sa publication au Journal officiel.

### **3.5.7 Département du Procureur général/Ministère de la Justice**

Le Département du Procureur général, qui relève du ministère de la Justice, a mis au point des mécanismes de réclamations pour les personnes lésées. Le Procureur général encouragera toute personne (PAP) qui ne serait pas satisfaite de l'indemnisation qui lui est proposée, à recourir à une instance judiciaire, comme l'autorise la Constitution, en commençant par le Magistrat, puis la Haute cour et enfin les Tribunaux de grande instance aux procédures rapides.

### **3.5.8 Les Assemblées de district**

Les administrations locales dont relève juridiquement le couloir de la route du projet sont les assemblées de district, notamment celles des trois districts que traverse la route (à savoir Gonja Ouest, Gonja Centre et Sawla-Tuna-Kalba). Ce sont elles qui délivrent les permis de construire et les licences d'exploitation des infrastructures pour toute activité commerciale.

### **3.5.9 Agence de protection environnementale (APE)**

La loi de 1994 sur l'Agence de protection environnementale (loi 490) demande à l'APE, entre autres, de « veiller, lors de la planification et de la mise en œuvre de tout projet de développement, au respect des procédures d'évaluation environnementale en vigueur ». Dans ce sens, l'APE contrôlera et surveillera le respect des règlements, des normes environnementales ainsi que des engagements mentionnés dans le PAAR, concernant l'atténuation des impacts.

## **4. PRINCIPE DE PLANIFICATION**

### **4.1 Objectifs du Plan d'action de réinstallation sommaire (PAAR)**

Le Plan d'action de réinstallation abrégé vise les principaux objectifs suivants :

- atténuer les effets pervers de la reconstruction de la route Fufulso-Sawla ;
- verser aux personnes affectées par le projet (PAP) leurs droits et les aider à rétablir leurs moyens de subsistance, comme prévu dans le Cadre réglementaire de réinstallation (CRR) de 2006 du ministère des Routes et des Voies publiques du Ghana et la Politique en matière de déplacement involontaire de populations de la BAD ;

- impliquer autant que possible les PAP et la société civile dans la mise en œuvre du PAAR et ce, à toutes les étapes du processus ; et
- veiller à ce que les conditions de vie des PAP soient améliorées ou tout au moins rétablies, par l'amélioration des habitations et de l'accès aux services, la formation et la facilitation des actions communautaires.

## 4.2 **Planning du processus de communication**

Les différentes phases du projet, telles qu'identifiées pour les besoins de la communication, sont les suivantes :

- Préparation et conception
- Mise en œuvre (c.-à.-d. préconstruction et construction)
- Post-construction et évaluation

### 4.2.1 *Grandes étapes de la communication*

La stratégie de communication utilisée est une approche en trois étapes :

1. Sensibilisation des parties prenantes ;
2. Education du public ; et
3. Evaluation.

Cette approche en trois étapes se rapproche des trois phases mentionnées plus haut.

#### *Sensibilisation des parties prenantes*

Voici quelques outils identifiés et actuellement utilisés pour divulguer l'information :

- les ateliers ;
- les discussions de groupes de réflexion ; et
- les matériels pédagogiques.

#### *Instruction du public*

La sensibilisation, en la matière, s'adresse au grand public qui est le bénéficiaire final du projet. L'accent est mis sur la communication à travers les médias. La stratégie utilisée comprend :

- des interviews radiodiffusées et télévisées ;
- des publicités dans les journaux ;
- des publicités et des documentaires à la radio et à la télévision ;
- des tableaux d'affichage ;
- des prospectus et autres publications, etc.

Il est également prévu une série de séminaires et de forums publics visant à instruire le public.

### **Évaluation**

Une série d'enquêtes seront conçues et réalisées afin de voir comment évolue la prise de conscience et de mesurer l'impact des activités de communication sur une période d'un an. L'accent sera mis ici sur la force du message concernant le projet. Toutes les parties prenantes seront également invitées à fournir des informations en retour sur les activités.

L'on estime que l'intégration du principe de suivi et d'évaluation dans la stratégie dès le début, permet :

- d'utiliser l'information de façon pertinente et appropriée ;
- d'examiner et d'affiner la stratégie pour qu'elle demeure un document vivant et souple, soutenant les objectifs généraux du projet routier.

Le processus d'évaluation comprend :

- l'évaluation de la participation aux ateliers/conférences/discussions/exposés et la rétro-information ;
- la fourniture de preuves de la mise en œuvre de la stratégie ;
- la fourniture de preuves de la traduction de la stratégie en opérations ;
- le suivi de la couverture médiatique, notamment l'ampleur et la nature de la couverture ;
- le suivi des discussions du Parlement/du Gouvernement et des discussions à caractère social, sur le projet ; et
- le suivi de l'utilisation du site web (combien de visites pour des recherches ?).

#### **4.2.2 Outils de communication**

Le Projet de développement du secteur du transport (TSDP) privilégie les canaux de communication suivants :

- ateliers, forums, discussions de groupe de réflexion et séminaires ;
- médias ;
- exposés ;
- publications ;
- courrier électronique ;
- rapports ;

- publications et CD-ROM ; et
- l'internet.

## 5. ENQUÊTE SOCIOÉCONOMIQUE SUR LA POPULATION AFFECTÉE

Une enquête a été réalisée le long des 147,5 km que mesure la route Fufulso-Sawla, pour permettre de disposer d'informations sur l'utilisation des terres dans l'emprise de la route et sur la situation des PAP le long du couloir de la route.

### 5.1 Population habitant la zone du projet

Les trois districts que traverse la route comptent 27 communautés au total. Celles dont les structures définitives et temporaires seront affectées par le projet sont : les Busunu, les Fufulso, les Tailorpe et les Larabanga. Les caractéristiques démographiques des principales communautés vivant le long de la route du projet sont résumées dans le tableau 5.1.

**Tableau 5.1**  
*Caractéristiques démographiques des principales communautés*

N°	Communauté	Population					
		2000				1984	1970
		Total	Hommes	Femmes	Total maisons		
1	Fufulso	1 516	752	764	226	1 067	776
2	Busunu	1 819	880	939	250	1 117	1 087
3	Damongo	14 442	7 082	7 360	1 888	12 522	7 760
4	Larabanga	2 971	1 502	1 469	349	1 847	1 040
5	Sawla	6 082	2 954	3 128	785	3 634	1 558

### 5.2 Caractéristiques démographiques

Selon un recensement de la population effectuée en 2000, les trois districts comptent 247 665 habitants au total, avec un ratio hommes-femmes légèrement favorable aux hommes (103 hommes pour 100 femmes). Cette différence a été expliquée, entre autres, par le rôle traditionnel des hommes, celui d'agriculteur, et aussi par la forte émigration qu'on enregistre parmi les femmes. Au sein des districts, la répartition démographique varie. La population du district de Sawla-Tuna-Kalba est répartie de façon régulière, 85 % d'entre elle vivant en zone rurale et 15 % en zone urbaine. La densité démographique dans le district de Gonja Ouest, soit 8,3 habitants au mètre carré, est nettement inférieure à la densité moyenne dans la région, soit 25,9 habitants au mètre carré. Le district de Gonja Centre et celui de Gonja Ouest ont une population et une densité démographique similaires. De plus, leurs populations sont inégalement réparties en raison de leur faible densité et ce, comparativement aux vastes étendues de terres qu'elles possèdent.

La migration est un problème majeur dans toute la région Nord du pays. Hommes et femmes émigrent soit pour échapper au contrôle parental, soit pour trouver un emploi ou poursuivre des études. Ceci affecte profondément le développement des districts, en termes notamment de perte d'une main-d'œuvre productive. Dans les districts concernés, quatre adultes sur dix passent au moins un an hors du district, selon les estimations.

L'émigration concerne généralement les jeunes, tant instruits qu'illettrés. Les principaux facteurs expliquant l'émigration sont les suivants :

- quête d'emploi et de richesse;
- poursuite des études ;
- quête d'un meilleur emploi dans les centres urbains ;
- influence du Groupe des évaluateurs ; et
- soustraction au contrôle parental et aux traditions.

### **5.3 Problématique hommes-femmes**

Il existe des groupes de femmes dans certains des districts. L'Association des commerçantes de Sawla par exemple, aide les femmes à acquérir une autonomie financière à travers la vente du charbon de bois, du beurre de karité, de l'huile d'arachide et de produits alimentaires. La plupart des femmes des districts pratiquent le petit commerce le long des routes ou aident leurs partenaires et tuteurs hommes dans les travaux agricoles et la commercialisation des produits agricoles.

Beaucoup de jeunes quittent le terroir. Les jeunes filles en particulier partent vers le Sud, notamment à Accra et Kumasi pour chercher du travail. La plupart d'entre elles finissent porteuses de bagages (kayayei).

### **5.4 Propriété, occupation et utilisation des terres**

Dans la zone du projet, les terres sont détenues par les Chefs traditionnels en vertu du droit coutumier. Les individus et les familles peuvent acquérir une terre, généralement pour une construction ou pour des cultures. Etant donné que de vastes étendues de terres sont disponibles, il est plus facile d'acquérir des terres auprès des chefs que des particuliers. Le sous-bail n'est donc pas courant.

### **5.5 Emploi**

L'agriculture est la principale activité des trois districts concernés par le projet, et plus de 60 % de la population active pratique l'agriculture vivrière et l'élevage. On cultive : le maïs, le sorgho, l'arachide, le manioc, l'igname, le haricot et le soja. Les femmes se consacrent essentiellement à la production de gari et de beurre de karité. Hormis le commerce de détail et les services, les hommes sont majoritaires dans les autres domaines d'activité et ce, parce que ces activités sont traditionnellement dévolues aux hommes.

Le transport, l'hôtellerie et la restauration, et les autres activités de prestation de services réunis, représentent 7 à 22,2 % de l'ensemble des activités économiques. La combinaison de ces différentes composantes fait du secteur la deuxième plus grande source d'emploi dans tous les districts de la Région Nord. Dans l'ensemble de la région et les districts concernés, on recense quatre principales activités. Dans la région, les principales activités exercées tant par les hommes et les femmes dans le domaine industriel sont, dans l'ordre : l'agriculture, la manufacture, le commerce de gros et le commerce de détail.

## 5.6 Ressources historiques, esthétiques et culturelles

Le terrain qui se trouve près de l'emprise de la route, sur le tronçon Fufulso-Sawla, abrite certains sites clés d'importance historique et écologique. Le Parc national de Mole, la Réserve forestière de Kenikeni, la Pierre mystique de Larabanga et l'ancienne Mosquée, également à Larabanga, sont des destinations qui attirent tant les populations locales que les étrangers, avec 10 000 visites de ces sites par an, selon les estimations. Le tissage traditionnel et la fabrication d'objets d'art sont des activités courantes dans la plupart de ces communautés. Les gens affluent de tout le pays pour assister aux célébrations des festivals de Damba et de feu, dans le district de Gonja Ouest.

## 5.7 Structures et occupants affectés

Des consultations ont été organisées avec les PAP de Larabanga, de Busunu, de Fufulso et de Tailorpe les 19 et 20 mai 2010. Elles ont permis d'identifier 43 personnes au total, 30 hommes et 13 femmes. Les structures affectées comprennent des bâtiments, des kiosques, un ouvrage en bois, des hangars et des arbres à valeur commerciale. Une liste de l'ensemble de ces structures et un coût estimatif des indemnisations sont présentés dans le tableau 5.2. Une liste complète des noms des PAP consultées figure également à l'annexe 2.

**Tableau 5. 2**  
**Structures affectées**

COMMUNAUTÉ	TYPE DE STRUCTURE				
	BÂTIMENTS	KIOSQUES	OUVRAGE EN BOIS	HANGARS	ARBRES
Fufuso	5	1	-	3	1
Busunu	8	1	-	5	1
Tailorpe	1	-	-	-	-
Larabanga	8	1	1	7	-
Total No.	22	3	1	15	2
Coût estimatif (GH¢)	73 300	450	3,500	3 000	30

## **6. PROCÉDURES D'ÉVALUATION**

### **6.1 Introduction**

Ce chapitre présente la procédure de détermination de la valeur estimative des actifs et autres coûts concernant les personnes devant être affectées par le projet, et la manière dont ces actifs peuvent être restitués. Le Conseil d'évaluation foncière a procédé à l'évaluation des actifs. Cependant, pour calculer la valeur estimative des propriétés devant être affectées en vue de l'élaboration du budget, le GHA a sollicité le concours d'un consultant ainsi que de la BAD.

### **6.2 Critères d'éligibilité des personnes affectées par le projet**

L'expression « personne affectée par le projet (PAP) » désigne toute personne dont la propriété ou l'activité est implantée de part et d'autre de l'emprise (côté droit ou côté gauche) en partant du milieu de la route, comme indiqué sur le schéma d'aménagement de la zone. Toutes les activités qui s'exerçaient dans l'emprise de la route avant qu'il ne soit décidé de la détruire, doivent être indemnisées. Seront dédommagés, les occupants (locataires et paysans) et les propriétaires des structures qui seront déplacées.

Les personnes vulnérables auxquelles il faudra prêter attention sont : i) les femmes et les enfants qui risquent d'être privés d'actifs productifs, tels que la terre, si les indemnités sont payées aux chefs de ménage hommes ; ii) les personnes malades ; et iii) les orphelins, les veuves et les personnes âgées.

Les propriétés affectées par la construction et la réhabilitation ont toutes été évaluées et estimées conformément à la procédure établie. Les détails sur l'étendue des déplacements et sur les indemnités dues aux PAP des propriétés affectées figurent à l'annexe 2. Les propriétaires des structures affectées ont été avisés de plusieurs manières, notamment :

- les bâtiments et les structures devant être affectés par la construction ont été identifiés ;
- des forums publics ont été organisés au sein des quatre communautés concernées par le projet, afin de les informer de la réhabilitation imminente de la route et de partager les préoccupations des propriétaires des structures concernées ;
- une évaluation de l'ensemble des propriétés affectées a été effectuée en vue de déterminer les valeurs correspondantes.

Toutefois, seules seront prises en compte pour l'indemnisation ou l'assistance supplémentaire, les PAP qui se sont fait enregistrer durant l'enquête de base. Autrement dit, le 20 mai 2010, date d'achèvement de l'étude de base, a été considéré comme date butoir de prise en compte pour l'indemnisation ou toute autre forme d'assistance. Cette date a été fixée après avoir au préalable avisé et recensé les PAP.

### **6.3 Consultations**

Toutes les PAP possédant des structures définitives dans l'emprise de la route ont été consultées sur les questions d'indemnisation. Toutes les propriétés se trouvant dans l'emprise ont été répertoriées et mesurées, de même que les constructions. Voir l'annexe 2 pour de plus amples détails.

Les personnes affectées par le projet ont été avisées de différentes manières, dont l'identification des bâtiments et des structures par le GHA et l'équipe du projet et ce, en consultation avec les PAP. Durant l'exercice, le GHA a fait savoir à toutes les parties prenantes qu'elle était sur le point de démarrer la mise en œuvre le projet. En plus de ces deux démarches, une enquête a été réalisée sur les personnes affectées afin de recueillir des données et de leur communiquer, par la même occasion, des informations sur le projet. Une évaluation des indemnisations de toutes les propriétés affectées a été réalisée en mai 2010 en vue de déterminer les valeurs correspondantes.

#### **6.4 Processus d'évaluation**

Conformément au schéma d'aménagement du couloir routier, le GHA a procédé à l'arpentage de la zone afin de vérifier le degré d'empiètement et de délimiter l'emprise de la route. Toutes les structures se trouvant dans l'emprise de la route ont également été marquées et numérotées. Le GHA confie généralement au LVB le travail de vérification/d'établissement de la liste des propriétés affectées, afin de recueillir des informations de base pour l'évaluation des indemnisations. Les propriétaires des structures affectées sont également invités à fournir au GHA tout document pertinent concernant leur intérêt dans les propriétés.

#### **6.5 Base de l'évaluation**

Les estimations ont été faites sur la base des valeurs de marché, c'est-à-dire le meilleur prix forfaitaire auquel l'on peut espérer conclure une transaction foncière, au comptant, à la date de son évaluation – mai 2010, en l'occurrence. Les valeurs obtenues seront examinées par le LVB avant que ne soient effectués les paiements.

Un vendeur consentant et un acheteur sérieux ayant les moyens d'acquérir une propriété spécifique, située à un endroit précis, à des conditions déterminées d'avance, et à un moment considéré :

- qu'avant la date de l'évaluation, un temps raisonnable (qui tienne compte de la nature de la propriété et de l'état du marché) ait été imparti pour convenir du prix et conclure les conditions ;
- que la valeur demeure inchangée durant la période ;
- que la propriété sera librement soumise à la concurrence du marché ; et
- qu'aucun prix plus élevé que pourrait proposer un acheteur particulièrement intéressé ne sera pris en compte.

La valeur de marché d'une propriété se calcule par les méthodes ci-après mentionnées, en tenant compte du but de l'évaluation, ainsi que de la fiabilité des données de base disponibles.

## **6.6 Méthode d'évaluation**

La valeur de marché des propriétés affectées par le projet routier a été calculée en combinant la méthode par coût de remplacement, pour ce qui concerne les bâtiments, et la méthode par comparaison directe pour ce qui concerne les terres. Les deux méthodes sont brièvement présentées ci-après.

### **6.6.1 Méthode par coût de remplacement**

Pour calculer la valeur estimative d'un bâtiment ou d'une installation par la méthode du coût de remplacement, l'on part du principe que la valeur d'un bien qui existe est égale au coût de reconstitution de celui-ci à l'identique sur un terrain similaire, en tenant compte des taux courants de la main-d'œuvre, des matériaux et d'autres coûts imprévus. La valeur estimative qu'on obtient correspond au coût de la propriété, à l'état neuf.

### **6.6.2 Méthode par comparaison directe**

L'estimation de la valeur d'un terrain nu par la méthode par comparaison directe consiste à se référer à des ventes récentes de parcelles présentant des caractéristiques et une localisation similaires. Des données comparables sont recueillies et analysées en vue de déterminer le taux à l'acre et ce, en tenant compte de l'utilisation légale, de l'utilisation potentielle, de la taille du terrain, de la nature de l'intérêt et des conditions afférentes, de la proximité du terrain des services publics, des avantages spécifiques liés à sa localisation, des tendances en matière de réaménagement et de construction.

Des ajustements appropriés sont alors effectués pour traduire les écarts entre les données comparables et le terrain visé (terrain affecté), et le taux approprié retenu pour estimer la valeur du terrain visé (terrain affecté) au prix du marché.

## **6.7 Désagréments et autres impondérables**

Pour dégager de l'espace pour la réserve routière, le projet a touché des propriétés, soit totalement, soit partiellement. En fonction de l'ampleur de la perturbation, l'occupant devra se réinstaller ailleurs, construire un autre bâtiment sur la portion de terre restante ou chercher un autre logement. L'utilisation éventuelle de services de professionnels est à la charge des personnes affectées.

En fonction de l'ampleur des désagréments, ceux-ci sont quantifiés et exprimés en pourcentage du coût total de rétablissement de la propriété. La somme des valeurs estimatives du bâtiment/de la structure, du terrain et des désagréments, telles qu'elles sont indiquées ci-dessus, donne le montant adéquat et juste de l'indemnisation à verser à la personne affectée.

## 6.8 Modes de restitution

Les propriétaires de structures définitives dont les biens sont affectés par le projet sont protégés par la loi et bénéficieront par conséquent d'indemnités adéquates pour leurs propriétés. La loi sur les terres domaniales offre une couverture juridique appropriée qui leur garantit des compensations mutuellement convenues. Si le propriétaire d'une structure n'est pas satisfait de l'offre du gouvernement, il peut faire réévaluer la propriété par un évaluateur privé de son choix et soumettre cette évaluation au LVB, qui l'examinera et déterminera la valeur définitive de la propriété. Le montant déterminé par LVB est ensuite communiqué au GHA, qui se charge d'indemniser les bénéficiaires.

Si le bénéficiaire n'est toujours pas satisfait du montant de l'indemnisation devant lui être versée, il peut saisir d'autres tribunaux. Toutefois, la propriété ne peut être démolie tant que la question n'est pas réglée.

Une aide supplémentaire sera accordée pour les structures temporaires devant être déplacées, pour permettre aux personnes concernées de les déménager, de se rebrancher au réseau électrique, le cas échéant, de payer leurs droits de licence annuels à l'Assemblée de district et de disposer d'un minimum de revenu en attendant que leurs activités reprennent.

## 6.9 Grievs et procédure de règlement

Des compensations en espèces seront versées à toutes les PAP dont les structures définitives ou provisoires doivent être démolies. Si une PAP n'est pas d'accord sur l'indemnisation proposée par le LVB, le différent sera réglé par voie judiciaire, en commençant par la Cour de magistrat et, si le propriétaire n'est toujours pas satisfait, remonter à la plus haute instance judiciaire du pays (la Cour suprême).

Une PAP peut refuser le taux d'indemnisation proposé et saisir un tribunal si elle estime que la compensation est insuffisante et injuste, au regard du coût de remplacement. Cependant, en cas de désaccord, la partie affectée peut recourir au GHA qui a mis sur pied au sein de la Cellule de gestion du projet, un Comité de règlement des griefs. La PAP concernée peut engager personnellement un évaluateur (à ses frais), pour déterminer la compensation due. L'évaluateur et le Comité des griefs chercheront ensuite un terrain d'entente et ce, en collaboration avec LVB. Si la proposition faite ne convainc toujours pas la PAP, elle peut, comme indiqué plus haut, recourir à la justice.

L'objectif de la procédure de règlement des griefs mentionnée ci-dessus, est de résoudre les questions suivantes :

- offrir aux PAP la possibilité de faire des réclamations ou de régler des conflits pouvant être générés lors de l'acquisition d'une terre, d'un ouvrage et de tout autre actif, y compris dans le cadre du déplacement d'habitations ;

- s'assurer que des mesures correctives appropriées et acceptables par toutes les parties, soient identifiées et mises en œuvre pour gérer les plaintes ;
- vérifier que les actions correctives mises en œuvre sont satisfaisantes pour les plaignants ; et
- éviter de devoir recourir à la justice.

Les griefs individuels et les actions correctives qui seront éventuellement reçus, seront traités en tenant compte de la politique et des procédures du projet, pour voir s'il y a lieu de changer le système actuel. Cette analyse permettra d'éviter des réclamations incessantes. Le Comité de règlement des griefs est composé de représentants de la Cellule environnementale, la Cellule de gestion des projets du GHA, du Bureau consultatif du projet, de la section Planification et de la section Développement, d'un représentant de chacune des Assemblées de district (Sawla-Tuna-Kalba, Gonja Centre et Gonja Ouest), des représentants des PAP (tableau 6.1). La principale vocation du Comité est de régler les questions d'indemnisation à l'amiable.

**Tableau 6.1**  
**Liste des membres du Comité de règlement des griefs**

Nom	Description	Adresse professionnelle	Contact téléphonique
George Agbeka	Chargé de l'environnement principal (GHA)	Siège GHA, Accra	0208224485
M. Antwi	Chargé des évaluations (GHA)	Siège GHA, Accra	0244281809
Boakye Ameyaw	Propriétaire de boutique de produits chimiques	Représentant des Busunu	0275544022
Salifu Asumah	Tailleur	Représentant des Fufulso	0272251154
Alhaji Makama Bawa	Propriétaire de hangar	Représentant des Larabanga	0275544150
Représentant de l'Assemblée de district de Gonja Ouest			
Représentant de l'Assemblée de district de Gonja Centre			
Représentant de l'Assemblée de district de Sawla-Tuna-Kalba			

## 7. INDEMNISATION ET AUTRE ASSISTANCE

La récupération de terres s'accompagne en principe d'une indemnisation des terrains, maisons, commerces et autres structures se trouvant sur le site concerné, et de toute autre assistance susceptible d'atténuer les désagréments subis par les personnes et les communautés dépossédées de leurs propriétés pour le bien collectif. S'agissant de la réinstallation des propriétés définitives et temporaires affectées par le projet routier, les PAP ont opté pour une réhabilitation assortie de compensations en espèces. L'atténuation des impacts du présent projet sur les PAP se limitera donc à la réhabilitation des structures identifiées de manière à permettre aux PAP de continuer de vivre et de poursuivre leurs activités économiques au milieu des

communautés concernées. Etant donné qu'il n'est pas prévu de déplacement physique des PAP par le GHA, aucun site de réinstallation n'a été identifié et retenu, et aucune disposition n'est prise pour des déplacements éventuels.

## 7.1 Perte de structures définitives et temporaires

L'emprise prévue pour la construction et l'exploitation de la route Fufulso-Sawla imposera que certains propriétaires de structures commerciales situées le long du couloir routier soient provisoirement dépossédés de leurs terres. Au total, 25 structures définitives, dont 22 bâtiments, seront affectées dans les 4 communautés, 2 arbres à Fufulso et un ouvrage en bois à Larabanga. Dans les 4 communautés concernées, 18 structures provisoires, comprenant 3 kiosques et 15 hangars, seront affectées. Une estimation des coûts de l'indemnisation des propriétés affectées est présentée dans les tableaux 7.1 et 7.2.

**Tableau 7.1**  
*Structures définitives affectées*

	Fufulso		Busunu		Larabanga		Tailorpe		Total	
	RHS	LHS	RHS	LHS	RHS	LHS	RHS	LHS	Nbre	%
<b>Bâtiments</b>	5	-	4	4	4	4	1	-	<b>22</b>	<b>88,0</b>
<b>Arbres</b>	1	-	1	-	-	-	-	-	<b>2</b>	<b>8,0</b>
<b>Ouvrage en bois</b>	-	-	-	-	-	1	-	-	<b>1</b>	<b>4,0</b>

**Tableau 7.2**  
*Structures temporaires affectées*

	Fufulso		Busunu		Larabanga		Tailorpe		Total	
	RHS	LHS	RHS	LHS	RHS	LHS	RHS	LHS	Nbre	%
<b>Kiosques</b>	1	-	-	1	-	-	1	-	<b>3</b>	<b>16,7</b>
<b>Hangars</b>	3	-	-	5	7	-	-	-	<b>15</b>	<b>83,3</b>

Les membres de ces communautés qui seront affectées par le projet bénéficieront par conséquent d'une indemnisation correspondant à la valeur déterminée pour la propriété affectée. Le montant de l'indemnisation sera payé par le GoG par le truchement du GHA, l'organe d'exécution. Le nombre de structures concernées, par ville, est présenté dans le tableau 5.2.

Les compensations qui seront versées aux PAP comprennent trois éléments, à savoir :

- la valeur de la terre ;
- le coût de remplacement de la structure ; et
- les nuisances.

## 8. MATRICE DES DROITS

Le tableau 8.1 présente la matrice des droits, avec les catégories de personnes affectées par le projet, la nature de la perte et les indemnités à payer aux PAP pour leur permettre de déménager de l'emprise de la route et de poursuivre leurs affaires.

**Tableau 8.1**  
**Matrice des droits**

Nature de la perte	Critères d'éligibilité	Droit
Perte de terre (rurale)	Intérêt et droits divers – détenteur de titre allodial, tenure libre, détenteur de titre de concession, locataire, détenteur de licence	Compensation – valeur de l'actif sur le marché financier
Perte d'affaires Perte de revenu d'affaires Perte de clientèle du fonds de commerce Perte de revenu de location Perte de revenu en salaire	Propriétaire d'affaires Propriétaire d'affaires Employés/Aide commerciale	Assistance supplémentaire, en fonction : - du revenu moyen net par mois, - du gain mensuel en termes de loyer, - l'équivalent de la caution locative à rembourser, - du salaire mensuel moyen.
Perte d'affaires, de logement ou de pièces	Locataire d'une structure d'affaires/commerciale/industrielle Propriétaire de bâtiment – durant la période de rétablissement	Assistance supplémentaire, en fonction : du loyer comparable sur le marché pour des logements de remplacement, sur une période spécifique (période de rétablissement) ; et tarifs du transport pour le déménagement des effets et biens meubles
Perte du site d'un ouvrage temporaire – frais de déménagement de l'ouvrage	Propriétaire de la structure temporaire	Assistance supplémentaire, basée sur : - les tarifs de transport pour le déménagement des structures

## 9. CONSULTATIONS PUBLIQUES

### 9.1 Personnes affectées par le projet

Pendant la collecte en mai 2010 de données socioéconomiques de base auprès des personnes affectées par le projet routier Fufulso-Sawla, les PAP ont été consultées individuellement. Durant ces consultations, les impacts du projet et les mesures d'atténuation proposées leur ont été expliqués et chacune a confirmé sa disponibilité à coopérer en vue de garantir la mise en œuvre harmonieuse du projet.

**Tableau 9.1**  
**Consultations avec les personnes affectées par le projet**

<b>Questions abordées</b>			
Alignement de la route proposée ; Incidences du projet sur les propriétés se trouvant dans l'emprise de la route ; Questions environnementales liées à la flore et à la faune ; Impacts du projet sur les services publics existants ; Conflits entre piétons et automobilistes durant la construction et l'exploitation de la route ; Préoccupations en ce qui concerne les sites historiques et culturels ; Processus de réinstallation et d'indemnisation ; Moyens d'évaluation des compensations ; et Mécanisme de règlement des conflits.			
<b>Liste des PAP consultées</b>			
<b>N°</b>	<b>NOM DE LA PAP</b>	<b>COMMUNAUTÉ</b>	<b>CONTACT TÉLÉPHONIQUE</b>
1	Fatawu Koku 'B'	Fulfuso	0248766113
2	Abukari Amarti	"	0240509709
3	Salifu Asumah	"	0272251154
4	Sinnakowuli Sulley	"	0542941549
5	Hawa Kototoro	"	0248213953
6	Fulera Asumah	"	0200160073
7	Hawawu Adamu	"	
8	Zenna Aratta	"	0278263648
9	Jemilla	"	
10	Sulemana	"	0272536587
11	Ibrahim Ada	Busunu	0545151214
12	Ibrahim Adam	"	0545151214
13	Anthony Asumah	"	0245291542
14	Buah Fatawu	"	0275543904/0543304598
15	Iddrissa Awanso	"	0278753588
16	Nyadia Moro	"	0246571574
17	Boakye Ameyaw	"	0275544022
18	Jawula Worfa	"	0546567150
19	Tapuwa Sulemana	"	0543117230
20	Awura Kotoche	"	
21	Seidu Dauda	"	0543117261
22	Seidu Kawanyan	"	
23	Nyadia Moro	"	0246571574
24	Issahaku Yusif	"	0275920144
25	Bani James	"	0271030346
26	Issifu Lansa	Tailorpe	0275920144
27	Katribu Sumani	Larabanga	0244530365
28	Alhassan Dramani	"	0274340322
29	Seidu Abudu	"	0273340319
30	Lansani Salia	"	0203197388
31	Issahaku Abubakari	"	
32	Asane Dauda	"	0248080088
33	Daare Mahama	"	0245154265
34	Alhaji Idrissa Bukari	"	
35	Seidu Memuna	"	0274214383
36	Abu Salia	"	0248080088
37	Katribu Sumani	"	02445303365
38	Bukari Mahamadu	"	0272634194
39	Iddrisu Asambilla	"	0273026711
40	Alhaji Makama Bawa	"	0275544150
41	Abutu Kasim	"	0275544311
42	Barekesu Asumah	"	02775544086

## 9.2 Consultations futures

Elles seront organisées avant paiement des indemnisations à chacune des PAP. Ces dernières seront informées du montant de l'indemnisation due à chacune et du lieu où s'effectuera le paiement. Les PAP seront également informées de la date de démarrage des travaux de génie civil.

## 10. PROCÉDURE DE RÈGLEMENT DES GRIEFS

Les risques d'éclatement de conflits autour des structures à déplacer pour dégager de l'espace durant la construction de la route ont été atténués. Toutes les personnes affectées par le projet ont été consultées et un accord conclu entre les PAP et le GHA pour le versement aux PAP d'une indemnisation appropriée.

Une PAP peut refuser l'indemnisation proposée et saisir un tribunal si elle estime que la compensation est insuffisante et injuste, au regard du coût de remplacement. Cependant, en cas de désaccord, la partie affectée peut recourir au GHA qui a mis sur pied un Comité de règlement des griefs au sein de la Cellule de gestion du projet (CGP). Le Comité est composé de représentants de la Cellule environnementale, l'unité de gestion des projets du GHA, du Bureau consultatif des projets, des sections Planification et Développement du GHA, du Conseiller juridique du GHA, de l'évaluateur du LVB et du représentant des PAP. La principale vocation du comité est de régler les questions d'indemnisation à l'amiable.

Si la conciliation ne permet pas de régler le problème, l'intéressé peut recourir à la justice, en commençant par la Cour de magistrat et en remontant à la Haute cour, comme le prévoit la Constitution du Ghana.

**Tableau 10.1**  
**Rôles des institutions dans le suivi**

<b>Acteurs</b>	<b>Rôle</b>
Ghana Highway Authority (Cellule environnementale)	Pilote le suivi interne, quotidiennement et périodiquement
Direction de la planification des politiques et Direction du suivi et de l'évaluation des politiques	Agence chef de file et institution de coordination du suivi interne et externe de la mise en œuvre du Plan d'action de réinstallation abrégé. Suivi périodique du plan et de son impact
Conseil d'évaluation foncière	Suivi régulier afin de s'assurer du paiement effectif de l'indemnisation évaluée et approuvée
Agence de protection environnementale	Suivi périodique de la mise en œuvre du plan et de son impact sur l'environnement
Assemblées de district (AD)	Suivi périodique de l'impact des permis de mise en œuvre du plan en vue d'identifier les effets secondaires du projet
Consultant(s) externe(s)	Suivi périodique, évaluation et audit de la mise en œuvre du PAR

## 11. RESPONSABILITÉS INSTITUTIONNELLES

Le GHA est responsable en dernier ressort de l'approbation et de la certification de l'emprise de la route avant le démarrage des travaux de génie civil dans la zone du projet. Le GHA a mis sur pied une cellule d'exécution dénommée Cellule de gestion de projet, principalement responsable de la mise en œuvre du PAAR. Bien que diverses agences gouvernementales aient une contribution à apporter au succès de la mise en œuvre du plan, cette responsabilité incombe, dans le cadre de la CGP du GHA, aux organes suivants: le Bureau consultatif des projets, la Cellule environnementale, la Cellule de planification et du développement, la section Comptabilité et le LVB, qui travaillent conjointement en tant que cellule.

Le GHA mettra en œuvre le programme de dégagement de l'emprise de la route par le biais des consultants et de l'entrepreneur. Les consultants informeront les personnes affectées par le projet de la date de démarrage de ce travail.

## 12. SUIVI ET ÉVALUATION

Conformément à la Politique en matière de déplacement involontaire de populations (PDI) de la BAD et au Cadre réglementaire de réinstallation (CRR) adopté par le MRH en 2006, la mise en œuvre du présent PAAR fera l'objet d'un suivi régulier par la Cellule de gestion des projets du GHA, afin d'assurer la conformité aux dispositions du plan. Etant donné que le nombre limité de personnes affectées par le projet, le GHA pourrait, pour la mise en œuvre du présent PAAR, ne se doter que d'un mécanisme de suivi interne. Le GHA assurera le suivi interne sous la supervision du MRH, du Conseil d'évaluation foncière (LVB) et de l'Agence pour la protection environnementale (APE), afin de garantir le respect par la Cellule de coordination du projet (CCP), du calendrier de mise en œuvre du PAAR ainsi que de ses principes. Le but du suivi interne est de s'assurer que l'organe chargé de la mise en œuvre de la réinstallation, à savoir le GHA, assume ses responsabilités.

La Direction de la planification et celle du suivi et de l'évaluation du MRH coordonneront les activités de l'organe chargé du suivi.

**Tableau 12.1**  
**Rôle des acteurs du suivi de la mise en œuvre du PAAR**

Acteurs	Rôle
Direction de la planification des politiques et Direction du suivi et de l'évaluation des politiques	Agence chef de file et institution de coordination du suivi interne et externe de la mise en œuvre du Plan d'action de réinstallation abrégé. Suivi régulier dudit plan et de son impact
Conseil d'évaluation foncière	Suivi régulier visant à s'assurer du paiement effectif de l'indemnisation évaluée et approuvée
Agence de protection environnementale	Suivi périodique de la mise en œuvre du plan et de ses impacts
Consultant(s) externe(s)	Suivi périodique, évaluation et audit de la mise en œuvre du PAR

**Tableau 12.2**  
**Indicateurs proposés pour le suivi de la mise en œuvre du PAAR**

Date	Activité	Indicateur de suivi	Moyens de vérification
Du 2 <sup>e</sup> au 4 <sup>e</sup> mois de la mise en œuvre du projet (mensuellement)	Education et sensibilisation aux procédures du PAAR et paiement des indemnités	Nombre d'ateliers de sensibilisation. Communautés touchées par les programmes des campagnes de sensibilisation. Nombre de PAP indemnisées.	Rapports
Du 2 <sup>e</sup> au 4 <sup>e</sup> mois du projet (mensuellement)	Paiement des compensations pour les propriétés permanentes	Nombre de PAP identifiées, qui ont été indemnisées. Taux de couverture et communautés couvertes	Rapports et photos des PAP indemnisées. Noms, photos, adresses et signatures des PAP indemnisées, copies des affidavits établis par le Tribunal de grande instance
Du 5 <sup>e</sup> mois jusqu'au terme du projet (mensuellement)	Echanges avec les PAP pour connaître les problèmes qui se posent à eux	Nombre de réclamations de PAP enregistrées et réglées. Nombre de relances d'affaires réussies	Rapports compilés, y compris conclusions
Du 5 <sup>e</sup> mois jusqu'au terme du projet (mensuellement)	Réunions et visites de suivi pour permettre de résoudre les problèmes qui se posent aux PAP sur leurs nouveaux sites	Nombre de réunions avec les PAP dans le cadre du suivi et concernant les sites qui leur sont attribués	Rapports et procès-verbaux des réunions, et degré de conformité aux recommandations

### 13. COÛT ESTIMATIF DU PLAN D'ACTION ABRÉGÉ DE RÉINSTALLATION

Le coût global de l'indemnisation, dans le cadre du présent PAAR est de **80,280 cedis**, non compris le coût de l'administration, du suivi et de l'évaluation. Le coût de mise en œuvre du présent PAEA sera pris en charge par le Gouvernement ghanéen. Le tableau ci-après nous présente ce budget.

**Tableau 13.1**  
**Projet routier Fufulso-Sawla : Montant estimatif des indemnités et de la réinstallation**

Communauté	Bâtiments	Kiosques	Ouvrage en bois	Hangar	Arbres
Fufuso	5	1	-	3	1
Busunu	8	1	-	5	1
Tailorpe	1	-	-	-	-
Larabanga	8	1	1	7	-
Total No.	22	3	1	15	2
Coût estimatif (GH¢)	73 300	450	3 500	3 000	30
<b>TOTAL</b>	<b>80 280 GH¢</b>				

Un montant additionnel de 25 % du coût total (soit 20 070 cedis) sera alloué pour l'administration, le suivi et l'évaluation, ce qui porte à 100 350 cedis le montant général de l'opération.

## 14. CALENDRIERS DE MISE EN ŒUVRE

Pour garantir la mise en œuvre judicieuse et réussie du programme d'expropriation/indemnisation, il y a lieu d'instaurer un système efficace de planification et de coordination. Dans ce sens, des forums publics ont été organisés avec les diverses parties prenantes et d'autres agences gouvernementales pertinentes, au démarrage du projet et à des étapes ultérieures.

Le calendrier de mise en œuvre des principales activités relatives aux structures permanentes et temporaires est présenté dans le tableau 14.1

**Tableau 14.1**  
**Calendrier de mise en œuvre des principales activités**

Principales activités	Mois												
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	
Diffusion des informations sur le PAR	→												
Entrée en vigueur du crédit		→	→	→									
Constitution du Comité de mise en œuvre		→	→										
Enseignement et sensibilisation aux procédures du PAR et paiement des indemnisations				→	→	→	→						
Paiement des indemnisations tant aux propriétés des structures définitives que temporaires. Et aux locataires (période de mobilisation de l'entreprise)							→	→	→	→			
Mesures de règlement des griefs													
Suivi et évaluation				→	→	→	→	→	→	→	→	→	→
Rédaction du rapport final												→	→

## 15. COMMUNICATION D'INFORMATIONS AU PUBLIC

La diffusion des informations sur le PAAR est de la responsabilité du GHA. Celui-ci mettra donc des copies du document à la disposition du public à son siège et sur son site web et en distribuera aux personnes affectées par le projet, à la presse et aux bureaux des Assemblées de district auxquelles incombe la surveillance des zones concernées. Le GHA autorisera également la BAD à publier le Plan d'action de réinstallation abrégé sur support électronique, à travers son site web, avant que le projet traitement du projet.

## RÉFÉRENCES

Banque africaine de développement. *Directives sur l'étude d'impact environnemental et social*, 2003.

Canter, L. W., *Environmental Impact Assessment*, McGraw-Hill, New York, 1997.

Agence pour la protection environnementale. *Ghana State of the Environment Report 2004*, EMPA, Accra, Ghana, 2005.

Bureau de la statistique (Ghana). *2000 Population & Housing Census, Special Report on Urban Localities*, GSS, Accra, Ghana, 2002.

Bureau de la statistique (Ghana). *2000 Population & Housing Census, Summary Report on Final Results*, GSS, Accra, Ghana, 2002.

Gouvernement de la République du Ghana, Ministère des Transports, Département des routes urbaines. *Specifications for Road Maintenance Works*, Accra, 1996.

Ministère des Transports (Ghana). *Environmental and Social Management Framework for the Transport Sector Development Program*, 2007.

Ministère des Transports (Ghana). *Resettlement Policy Framework for the Transport Sector Development Program*, 2007.

République du Ghana. *Environmental Assessment (Amendment) Regulations, LI 1703*, 2002.

République du Ghana. *Règlements sur l'évaluation environnementale, LI 1652*, 1999.

République du Ghana, *Loi sur l'Agence de protection environnementale, Loi 490*, 1994.

Banque mondiale. *Directive opérationnelle 4.20*, révisée en novembre 1997 et devenue *OP 4.01 Etude environnementale*.

Banque mondiale. *Directive opérationnelle (OP4.12), Réinstallation involontaire – Manuel opérationnel de la Banque mondiale*, 2000.

## ANNEXES

### Annexe 1

#### **Politique en matière de déplacement involontaire de populations de la BAD But de la politique**

Le but général de la politique de la Banque en matière de déplacement involontaire de populations est de s'assurer que des personnes déplacées involontairement soient traitées équitablement et qu'elles partagent les avantages du projet qui impose leur réinstallation.

#### **Objectifs politiques**

Les principaux objectifs de la politique sont les suivants :

- éviter autant que possible la réinstallation involontaire ou en atténuer au mieux les effets lorsque le déplacement de populations s'avère inévitable, en explorant toutes les conceptions viables du projet. Une attention particulière sera accordée aux questions socioculturelles, notamment au sens culturel ou religieux de la terre, à la vulnérabilité de la population affectée ou à la possibilité de remplacement en nature des actifs, principalement lorsque les conséquences immatérielles sont importantes. Lorsque les personnes affectées sont nombreuses ou qu'une grande partie de la population censée être affectée doit être déplacée ou subir des impacts difficilement quantifiables ou compensables, il y a lieu d'étudier minutieusement la possibilité de surseoir au projet ;
- s'assurer que les personnes déplacées bénéficient d'une assistance pour la réinstallation, de préférence dans le cadre du projet, afin d'améliorer leurs conditions de vie, leur pouvoir de génération de revenus et leurs niveaux de production ;
- fournir au personnel de la Banque et aux emprunteurs des indications claires quant aux exigences de la BAD en matière de réinstallation involontaire dans le cadre des opérations bénéficiant de son financement, afin d'atténuer les impacts négatifs des déplacements et des réinstallations, et de garantir la viabilité économique et sociale de celles-ci ; et
- mettre en place un mécanisme de suivi de la performance des programmes de réinstallation involontaire pour les opérations de la Banque et résoudre les problèmes au fur et à mesure de leur apparition, afin d'éviter toute préparation et exécution désastreuses des plans de réinstallation.

#### **Principes directeurs**

Pour atteindre les objectifs généraux de cette politique, les projets impliquant une réinstallation involontaire devront être préparés et évalués conformément aux principes directeurs suivants :

- a) l'emprunteur devra élaborer un plan de réinstallation prouvant que le déplacement physique et la perte d'autres actifs économiques sont inévitables. Le plan devra prévoir le moins de déplacements possible et, pour les déplacés, une assistance avant, pendant et après leur relocalisation. Le déménagement et le plan de réinstallation ont pour objectif d'améliorer les conditions de vie antérieures des personnes déplacées, leur pouvoir de génération de revenus et leurs niveaux de production. Le plan de réinstallation devra être conçu et mis en œuvre dans le cadre d'un **programme de développement** et prévoir pour les personnes déplacées, suffisamment de ressources et de possibilités de bénéficier des retombées du projet. Les planificateurs de projet devront s'employer à confirmer l'adhésion des communautés affectées au plan de réinstallation et au programme de développement, et s'assurer que tout déplacement inévitable s'effectue dans le cadre des sites négociés avec les communautés affectées.
- b) les personnes déplacées et les communautés d'accueil devront en outre être effectivement **consultées** dès les premières phases du processus de planification, et être incitées à participer à la planification et à la mise en œuvre du programme de réinstallation. Elles devront être informées des possibilités qui leur sont offertes et des droits qui sont les leurs dans le cadre de la réinstallation, et avoir réellement le choix entre différentes options de réinstallation techniquement et économiquement viables. Dans ce sens, une attention particulière sera accordée à l'emplacement et à la planification des activités. Pour donner du sens aux consultations, l'information sur le projet proposé et les prévisions en ce qui concerne la réinstallation et la réhabilitation doivent être communiquées aux populations locales et aux organisations de la société civile du pays, à temps et par des voies et moyens appropriés et limpides pour les populations locales. Il faudrait également insister sur l'organisation de rencontres. Voir dans quelle mesure des réunions séparées peuvent être organisées pour les femmes et veiller à ce que les femmes chefs de famille soient équitablement représentées. Ces réunions doivent venir en complément des réunions mixtes. La manière de publier de l'information doit également être minutieusement structurée, d'autant plus que les niveaux d'instruction et les moyens de transmission peuvent varier en fonction du sexe ;
- c) une attention particulière sera accordée aux besoins des **groupes défavorisés** parmi les déplacés, notamment à ceux des personnes vivant en dessous du seuil de pauvreté, des paysans sans terre, des femmes et des enfants, et des minorités ethniques, religieuses et linguistiques, sans oublier les personnes qui ne possèdent pas de titre juridique pour les actifs et les ménages dirigés par les femmes. Les groupes défavorisés bénéficieront d'une aide appropriée pour leur déménagement et l'amélioration de leurs conditions de vie. Des services de santé peuvent être requis, principalement pour les femmes enceintes et les nourrissons, pendant et après le déménagement, afin d'éviter une hausse du taux de morbidité et de mortalité dues à la malnutrition, le stress psychologique du déracinement, et l'augmentation des risques de maladies ;
- d) les personnes réinstallées devront être intégrées socialement et économiquement

aux **communautés d'accueil** afin d'atténuer au mieux les effets néfastes de la réinstallation sur celles-ci. Tous les montants dus aux communautés d'accueil pour les terres et autres actifs mis à la disposition des personnes réinstallées devront être réglés promptement. Des conflits peuvent naître entre les communautés d'accueil et les personnes réinstallées du fait d'une hausse de la demande de terres, d'eau, de forêts, de services, etc., ou de la jouissance par les personnes réinstallées, de services et de logements de niveau supérieur à celui de leurs hôtes. Ces questions doivent être minutieusement examinées lors de l'étude de faisabilité et de coût de toute proposition de projet impliquant le déplacement de personnes, et des ressources suffisantes budgétées pour atténuer ces impacts environnementaux et sociaux additionnels ;

- e) les personnes déplacées devront **être indemnisées** pour les pertes subies, au coût de « remplacement intégral » et ce, avant le déplacement effectif ou avant la dépossession des terres et autres actifs connexes, ou encore avant le démarrage des activités du projet, selon celui des trois qui intervient le premier ; et
- f) le coût total du projet devra, en conséquence, comprendre **le coût total de toutes les activités de réinstallation**, en considérant que certaines personnes affectées peuvent perdre des moyens de subsistance ou des revenus. En s'efforçant de déterminer le « coût économique total », il faudrait également tenir compte des impacts sociaux, sanitaires, environnementaux et psychologiques du projet, et de l'impact du déplacement, autant de facteurs susceptibles d'affecter la productivité et l'intégration sociale. Pour le traitement de la question des coûts de réinstallation, les avantages économiques du projet et tout bénéfice net que peuvent en tirer les personnes réinstallées devront être mis au crédit du projet.

## Annexe 2A

## Liste des PAP et de leurs structures affectées

Communauté		Nom	Type de propriété	Activité	Localisation	Coût estimatif (en cedis)
	<b>Bâtiment – Hommes</b>					
Fufulso	1	Fatawu Koku 'B '	Bâtiment chic avec toiture aluminium	Petit commerce	RHS	2 800,00
	2	Abukari Amarti	"	Petit commerce	RHS	2 800,00
	3	Salifu Asumah	"	Couture	RHS	2 800,00
		Sinnakowuli Sulley	"	Petit commerce	RHS	2 800,00
	<b>Total partiel</b>		<b>11 200,00</b>			
	<b>Bâtiment – Femmes</b>					
	1	Hawa Kototoro	Bâtiment chic avec toiture en feuilles d'aluminium	Petit commerce	RHS	2 800,00
	<b>Total partiel</b>		<b>2 800,00</b>			
	<b>Hangar – Femmes</b>					
	1	Fulera Asumah	Hangar	Vendeur de fruits	RHS	200,00
2	Hawawu Adamu	Hangar	Vendeur de nourriture	RHS	200,00	
3	Zenna Aratta	Hangar	Vendeuse de fruits	RHS	200,00	
<b>Total partiel</b>		<b>600,00</b>				
<b>Kiosque – Femmes</b>						
	Jemilla	Kiosque en bois	Coiffure	RHS	S/A 150,00	
<b>Total partiel</b>		<b>150,00</b>				
<b>Arbre – Hommes</b>						
	Sulemana				15,00	
<b>Total partiel</b>		<b>15,00</b>				
<b>Bâtiment - Hommes</b>						
Busunu	1	Ibrahim Ada	Bâtiment chic avec toiture aluminium	Mosquée		3 825,00

	2	Ibrahim Adam	“	Bar	3 825,00
	3	Anthony Asumah	“	Bar	3 825,00
	4	Buah Fatawu	“	Atelier de menuiserie	3 825,00
	5	Iddrissa Awanso	“	Maison d'habitation	3 825,00
	6	Nyadia Moro	“	Petit commerce	3 825,00
	7	Boakye Ameyaw	“	Boutique de produits chimiques/ Provisions	3 825,00
	8	Jawula Worfa	“		3 825,00
		<b>Total partiel</b>		<b>30 600,00</b>	
		<b>Hangar – Femmes</b>			
	1	Tapuwa Sulemana	Hangar	Petit commerce	200,00
	2	Awura Kotoche	“		200,00
		<b>Total partiel</b>		<b>400,00</b>	
		<b>Hangar – Hommes</b>			
	1	Seidu Dauda	Hangar		200,00
	2	Seidu Kawanyan	“		200,00
	3	Nyadia Moro	“		200,00
		<b>Total partiel</b>		<b>600,00</b>	
		<b>Kiosque – Hommes</b>			
		Issahaku Yusif	Kiosque		150,00
		<b>Total partiel</b>		<b>150,00</b>	
		<b>Arbre – Hommes</b>			
	1	Bani James	Arbre		15,00
		<b>Total partiel</b>		<b>15,00</b>	
		<b>Tailorpe</b>			
	1	Issifu Lansa	Bâtiment chic avec aluminium toiture	Bar	
		<b>Total partiel</b>		<b>3 500,00</b>	
		<b>Bâtiments - Hommes</b>			
Larabanga	1	Katibu Sumani	Bâtiment chic avec aluminium toiture	Habitation et couture	3 150,00
	2	Alhassan Dramani	“	Maison d'habitation	3 150,00
	3	Seidu Abudu	“	Maison d'habitation	3 150,00
	4	Lansani Salia	“	Boutique de provisions	3 150,00
	5	Issahaku Abubakari	“	Maison d'habitation	3 150,00
	6	Asane Dauda	“	Maison d'habitation	3 150,00
	7	Daare Mahama	“	Maison d'habitation	3 150,00
	8	Alhaji Idrissa Bukari	“	Maison d'habitation	

<b>Total partiel</b>		<b>25 200,00</b>		
<b>Hangar – Femmes</b>				
1	Seidu Memuna	Hangar	Vendeur de pain	300,00
2	Abu Salia	Hangar	Vendeur de kenkey	300,00
<b>Total partiel</b>		<b>600,00</b>		
<b>Hangar – Hommes</b>				
	Bukari Mahamadu	Hangar		200,00
	Iddrisu Asambilla	Hangar		200,00
	Alhaji Makama Bawa	Hangar		200,00
<b>Total partiel</b>		<b>600,00</b>		
<b>Ouvrage en bois</b>				
1	Abutu Kasim			3 500
<b>Total partiel</b>		<b>3 500</b>		
<b>Kiosque</b>				
1	Barekesu Asumah	Kiosque		S/A150,00
<b>Total partiel</b>		<b>150,00</b>		

## Annexe 2B

## Liste et contacts des PAP

N°	NOM DE LA PAP	COMMUNAUTE	CONTACT TELEPHONIQUE
1	Fatawu Koku 'B'	Fulfuso	0248766113
2	Abukari Amarti	"	0240509709
3	Salifu Asumah	"	0272251154
4	Sinnakowuli Sulley	"	0542941549
5	Hawa Kototoro	"	0248213953
6	Fulera Asumah	"	0200160073
7	Hawawu Adamu	"	
8	Zenna Aratta	"	0278263648
9	Jemilla	"	
10	Sulemana	"	0272536587
11	Ibrahim Ada	Busunu	0545151214
12	Ibrahim Adam	"	0545151214
13	Anthony Asumah	"	0245291542
14	Buah Fatawu	"	0275543904/0543304598
15	Iddrissa Awanso	"	0278753588
16	Nyadia Moro	"	0246571574
17	Boakye Ameyaw	"	0275544022
18	Jawula Worfa	"	0546567150
19	Tapuwa Sulemana	"	0543117230
20	Awura Kotoche	"	
21	Seidu Dauda	"	0543117261
22	Seidu Kawanyan	"	
23	Nyadia Moro	"	0246571574
24	Issahaku Yusif	"	0275920144
25	Bani James	"	0271030346
26	Issifu Lansa	Tailorpe	0275920144
27	Katribu Sumani	Larabanga	0244530365
28	Alhassan Dramani	"	0274340322
29	Seidu Abudu	"	0273340319
30	Lansani Salia	"	0203197388
31	Issahaku Abubakari	"	
32	Asane Dauda	"	0248080088
33	Daare Mahama	"	0245154265
34	Alhaji Idrissa Bukari	"	
35	Seidu Memuna	"	0274214383
36	Abu Salia	"	0248080088
37	Katribi Sumani	"	02445303365
38	Bukari Mahamadou	"	0272634194
39	Iddrisu Asambilla	"	0273026711
40	Alhaji Makama Bawa	"	0275544150
41	Abutu Kasim	"	0275544311
42	Barekesu Asumah	"	02775544086