

**MINISTERE DE L'EQUIPEMENT  
ET DES TRANSPORTS**

**REPUBLIQUE DU MALI  
Un Peuple- Un But- Une Foi**

-----  
**DIRECTION NATIONALE  
DES ROUTES**

**EVALUATION DES IMPACTS ENVIRONNEMENTAL ET SOCIAL DES TRAVAUX  
D'AMENAGEMENT EN 2x2 VOIES DU TRONÇON PONT WOYOWAYANKO-  
POINT Y DE SEBENIKORO (4,5km) DE LA ROUTE NATIONALE N°5 (RN5)**

*Plan d'indemnisation et de réinstallation (PIR)*

*Avril 2010*

## TABLE DES MATIERES

<b>SIGLES ET ABBREVIATIONS.....</b>	<b>3</b>
<b>INTRODUCTION.....</b>	<b>4</b>
<b>I. DESCRIPTION DU PROJET, DE LA ZONE DU PROJET ET DE LA ZONE D'INFLUENCE DU PROJET.....</b>	<b>5</b>
<b>II. IMPACTS POTENTIELS.....</b>	<b>6</b>
<b>III. RESPONSABILITE ORGANISATIONNELLE.....</b>	<b>6</b>
<b>IV. PARTICIPATION COMMUNAUTAIRE.....</b>	<b>6</b>
<b>V. INTEGRATION AVEC LES COMMUNAUTES D'ACCUEIL.....</b>	<b>7</b>
<b>VI. ETUDES SOCIO - ECONOMIQUES.....</b>	<b>7</b>
<b>VII. CADRE JURIDIQUE ET MECANISMES DE REGLEMENT DES DIFFERENDS.....</b>	<b>8</b>
<b>VIII. CADRE INSTITUTIONNEL.....</b>	<b>9</b>
<b>IX. ÉLIGIBILITE.....</b>	<b>9</b>
<b>X. EVALUATION ET INDEMNISATION DES PERTES.....</b>	<b>10</b>
<b>XI. LOGEMENTS, INFRASTRUCTURES ET SERVICES SOCIAUX.....</b>	<b>10</b>
<b>XII. PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT.....</b>	<b>10</b>
<b>XIII. CALENDRIER D'EXECUTION.....</b>	<b>10</b>
<b>XIV. COUTS ET BUDGET DES MESURES ENVIRON ET DE LA COMPENSATION.....</b>	<b>11</b>
<b>XV. SUIVI ET EVALUATION.....</b>	<b>11</b>

## **SIGLES ET ABBREVIATIONS**

- D.N.A.C.P.N: Direction Nationale de l'Assainissement et du Contrôle des Pollutions et des Nuisances
- U.E.S.P.R: Unité Environnementale et Sociale pour les Projets Routiers/DNACPN
- D.N.G.M : Direction Nationale de la Géologie et des Mines
- CRSP : Commission restreinte de surveillance du projet
- D.N.C.N : Direction Nationale de la Conservation de la Nature
- DNS : Direction Nationale de la santé

## INTRODUCTION

Le présent Plan de Réinstallation et de Compensation (PRC) a été élaboré dans le cadre de la réalisation de l'aménagement en 2X2 voies du tronçon Pont Woyowoyanko-Point Y de Sébénicoro de la route nationale RN5 commune IV Bamako, financé par la Banque Africaine de Développement.

Les travaux d'infrastructures routières, tels l'aménagement en 2X2 voies du tronçon Pont Woyowoyanko-Point Y de Sébénicoro de la route nationale RN5 commune IV Bamako, engendre des problèmes économiques sociaux et environnementaux notamment aux occupants de la zone d'influence directes des travaux. Les travaux de voie concernée auront des impacts plus ou moins importants sur des moyens de production de certaines personnes. Les structures communautaires (Ecole, CESCO) verront leur niveau de sécurité affaibli, des groupes sociaux seront dispersés et la route constituera une nouvelle barrière entre les populations de deux côté de la chaussée, etc.

La réinstallation involontaire notamment des commerçants peut causer des difficultés d'existence durable, une perte de clientèle et des dégâts environnementaux. Pour remédier à cette situation, le Gouvernement du Mali a élaboré un cadre pour guider le recasement et/ou la compensation des pertes subies du fait de l'exécution de travaux d'infrastructures de transport.

Le but du présent plan de recasement et de compensation est de faire en sorte que les personnes qui doivent ou qui ont quitté leur milieu de travail et /ou perdre la totalité ou une partie de leurs biens notamment, ou de leurs sources de revenus en raison des travaux d'aménagement de la voie, soient traités d'une manière juste et équitable. Pour y arriver le présent plan vise les objectifs suivants :

- minimiser les déplacements involontaires autant que possible ;
- Eviter la destruction de biens dans toute la mesure du possible ;
- mettre en œuvre des activités de recasement complémentaires et de compensation dans le cas où l'acquisition ou la réquisition de terres ne pourraient être évitées ;
- Les personnes déplacées et compensées seront assistées dans leurs efforts pour améliorer leurs moyens d'existence et leurs niveaux de vie selon les cas les plus avantageux pour elles.
- L'absence de droits légaux concernant les biens perdus ne prive pas les populations affectées de compensation et de mesures de réhabilitation ;
- Le recasement et/ou la compensation s'applique à toutes les composantes du projet, à toutes les personnes déplacées, quel que soient leur nombre total, la sévérité des impacts ;
- Une attention particulière doit être portée aux besoins des personnes âgées, des femmes et des enfants, des infrastructures communautaires.

## **I. DESCRIPTION DU PROJET, DE LA ZONE DU PROJET ET DE LA ZONE D'INFLUENCE DU PROJET**

Le tracé général du tronçon de route sous projet présente en maints endroits des signes évidents de dégradation de la chaussée. Ces dégradations sont dues, en grande partie à un assainissement peu efficace du site.

Le tracé de la route est caractérisé dans sa première partie par des traces d'érosion, l'empiètement sur l'emprise de la route en maints endroits et les occupations humaines licites et illicites.

Suivant les documents mis à notre disposition par la Direction Nationale des Routes du Mali, le projet présente les caractéristiques suivantes :

- Longueur	: 4,5 Kilomètres
- Plateforme	: 28 mètres
- Chaussée	: 2 x 7,00 mètres
- Terre plein central	: 1x 2,50 mètres
- Piste cyclable	: 2x2, 50 mètres
- Trottoirs aménagés en pavés	: 2x 1,5 à mètres

Les aménagements porteront essentiellement sur le terrassement (remblai et déblai), la mise en place du corps de chaussée, le revêtement de la chaussée, la réhabilitation/construction des ouvrages hydrauliques (ponts, dalots, etc.), le rétablissement des dispositifs de drainage existants et la création de nouveaux ouvrages, la mise en place de la signalisation routière réglementaire (horizontale et verticale).

La réalisation des aménagements proposés entraînera en outre l'ouverture de sites d'emprunts, le nettoyage de l'emprise de la route pour son aménagement nécessitera l'abattage des arbres situés dans l'emprise de la route et son désherbage.

La zone d'impact direct englobe les quartiers de Sébénikoro et Sibiribougou situés dans la Commune IV du District de Bamako. Cette zone est soumise à la fois aux effets et influences directement liés aux travaux des chantiers de la construction de la route ainsi que ces activités connexes entraînées par celle-ci. A cette zone d'influence directe a été associée une zone d'influence locale qui correspond au périmètre où les ressources naturelles et les infrastructures socio-économiques pourraient être perturbées : abatage d'arbres, servitude des engins de terrassement, déviation éventuelle de la route, etc. En définitive, il s'agit d'une zone de 20 mètres de part et d'autre de la plate forme sur une longueur totale de quatre kilomètres et demi (4,5 km). Cette zone d'étude sera également étendue aux superficies des emprunts et des dépôts et à leurs pourtours immédiats ainsi qu'aux pistes d'accès à ces emprunts, aux divergents, aux carrières et aux sites de prélèvement d'eau.

## **II. IMPACTS POTENTIELS**

Concernant le milieu humain, 30 personnes seront affectées par une expropriation de biens meubles et immeubles. Ces expropriations foncières se feront sans déplacement de personnes. Aucune infrastructure sociale et socioreligieuse ne se situe dans l'emprise de la route. La consultation publique organisée le 29 janvier 2010 dans la cour du centre d'Etat civil du quartier de Sébénikoro a confirmé non seulement l'information de l'ensemble des communautés concernées sur la réalisation prochaine des travaux de la route mais et surtout la réalisation du recasement avec la participation des populations concernées. Concernant la compensation des bâtiments, clôtures, hangars, la cour des maisons, etc. ainsi que les moyens de production qui rapportent des revenus ou des biens de consommation aux personnes affectées comme les boutiques, les stations d'essence, les kiosques, etc. et qui font l'objet d'expropriation une compensation s'effectuera en argent liquide, en nature et/ou par une assistance conformément aux articles 225 à 262 du Code Domaniale et Foncier et du cadre réglementaire de recasement et de compensation des populations affectées par les travaux d'infrastructures de transport (Octobre 2006).

## **III. RESPONSABILITE ORGANISATIONNELLE**

La Commission nationale de recensement, de délimitation et d'évaluation des réalisations et aménagements à caractère immobilier compris dans l'emprise.

Cette commission a été créée par les décisions :

- N°09/080/MLAFU-SG du 12 mai 2009 ;
- N°09/050/MLAFU-SG du 23 mai 2009.

## **IV. PARTICIPATION COMMUNAUTAIRE**

Une première enquête d'utilité publique a été effectuée auprès des populations bénéficiaires du projet en mai 2009. Une rencontre a été organisée sous la présidence du chef du Centre d'état civil secondaires de Sébénikoro représentant le Maire de la commune IV du District. Étaient présents la quasi-totalité des responsables administratifs et communautaires : administration communale, chefs de quartiers et leurs conseillers, représentants des organisations de la société civile, commerçants, conducteurs de taxi et de Sotrama, chauffeurs de bennes, organisations des jeunes (Conseil nationale des jeunes du mali), des femmes (Coordination des Association et Organisations Féminines), de la confession musulmane, etc.

Une autre consultation publique a été organisée le 29 janvier 2010 sous la présidence du Maire de la Commune IV du District de Bamako avec la participation de l'équipe de la BAD et la DNR. Cette consultation publique qui a regroupé 50 participants s'est déroulée en deux phases : (i) échanges avec les représentants de la population de la ZIP ; et (ii) échanges avec les personnes qui seront affectées par les expropriations. La consultation publique a permis aux participants d'avoir une information complète sur le projet dont ils ne percevaient que des rumeurs. Les participants ont unanimement salué le projet et émis des souhaits de voir les aménagements connexes renforcés et élargis à d'autres infrastructures et équipements collectifs de la commune. Ils ont également attiré l'attention de la mission de la Banque sur la

dimension historique du Pont Woyowoyanko. En outre, les participants ont formulé des demandes précises dont : (i) la prise en charge architecturale des sites historiques ; (ii) l'éclairage public pour diminuer l'insécurité actuelle et les accidents de la circulation sur cette route déjà très fréquentée ; (iii) la fermeture des caniveaux à ciel ouvert qui longent la route et souvent cause d'accidents mortels pour les enfants ; (iv) la plantation d'arbres bordant la route ; et (v) divers appuis aux infrastructures socio-économiques de la commune.

Le processus de consultation de la population devra continuer pendant la mise en œuvre du projet.

## **V. INTEGRATION AVEC LES COMMUNAUTES D'ACCUEIL**

Le projet n'incluant aucun recasement mais uniquement des expropriations foncières sans déplacement de personnes, des mesures d'intégrations ne sont pas projetées.

## **VI. ETUDES SOCIO - ECONOMIQUES**

La réinstallation n'a concerné que les commerçants installés dans l'emprise de la route. Comme lors de construction de la RN5, les services du Ministère des transports en collaboration avec les autorités de la Communes IV ont constitué une commissions comprenant des représentants de ces autorités et des représentants des concernés, des organisations communautaires des notabilités et des religieux avec mission de mener les concertations qui ont aboutis à la réinstallation effective de toutes les personnes touchées.

Ce processus a été précédé par l'inventaire des personnes affectées et de la nature de leurs infrastructures et équipements : boutiques, kiosques, étales sous abris, « étales sans abris », étalage par *terre*.

Le processus de réinstallation a comporté l'identification des sites de réinstallation, leur aménagement sommaire par la Commune et la responsabilisation des organes dirigeants des organisations socioprofessionnelles pour la réalisation. Il s'agit des commerçants, et commerçantes, conducteurs de taxis.

Concernant spécifiquement les femmes commerçantes, il faut signaler que la CAFO (Coordination des Associations et organisation féminines de la Commune VI a été très dynamique lors de cette réinstallation et les intérêts des femmes ont été pris en compte.

Lors de la consultation publique menée le 29 janvier 2010 dans le cadre de l'EIES et du PGES, le représentant du Maire de la Commune IV a confirmé la procédure de réinstallation qui a porté entre autres sur :

- le recensement exhaustif des populations affectées ;
- l'aménagement des sites de réinstallation ;
- l'information des personnes affectées de la date de réinstallation ;
- Notification aux concernés sur les évictions et les droits des concernés ;
- L'implication des organisations communautaires de base et des organisations socioprofessionnelles concernées ;
- l'exécution de la réinstallation.

Il a ajouté que malheureusement lors du suivi de cette opération, il a été constaté que certaines personnes ont quitté leur place qui a été occupée par d'autres sans pouvoir déterminer les

raisons de cette mutation. De même certaines personnes sont retournées sur leurs anciens emplacements suite à des rumeurs de l'abandon des travaux d'aménagement. C'est pour cette raison que dans le PGES une prévision a été faite pour tenir compte de cette nouvelle situation.

Bien que situé près de l'axe routier le CSCOM, l'école, le Centre d'Etat civil et le Commissariat ne seront pas affectés par les travaux. Toutefois, dans le cadre de l'objectif d'embellissement de la ville de Bamako, les murs de clôture de l'école publique/communautaire et du CSCOM seront réhabilités. Des prévisions sont faites à cet effet dans l'APD/APS.

La réinstallation a concerné l'ensemble des occupants de l'emprise de la route en étude. Les marchands ambulants n'ont pas été recensés. Il s'agit là d'une catégorie de marchands informels, qui ne sauraient être concernés par la compensation.

Les hommes constituent la grande majorité des commerçants. Ils occupent en grande partie les boutiques, kiosques et conteneurs. Par contre, les étales sont en grande partie utilisées par des femmes. On peut donc conclure qu'il y a une tendance manifeste de marginalisation des femmes en ce qui concerne les types d'infrastructures utilisées et les lieux occupés. Cette situation est due à leur faible accessibilité à la location et/ou l'achat de ces installations. Lors de la réinstallation, il s'est agi de changer un peu la donne en appliquant le principe d'équité (genre) entre femmes et hommes en affectant les types d'installation aux uns et aux autres.

## **VII. CADRE JURIDIQUE ET MECANISMES DE REGLEMENT DES DIFFERENDS**

Au Mali, les modes d'occupation des terres sont régies par Ordonnance 00-27/P-RM du 22 mars 2000 portant code domanial et foncier. A cela s'ajoute :

- loi du 12 avril 1995 portant code des collectivités territoriales ;
- la loi du 16 octobre 1996 portant principes de constitution et de gestion du domaine des collectivités et leurs modification successive.

Il faut souligner que tous ces textes trouvent leur base législative dans la constitution qui dans son article 13 stipule que « le droit de propriété est garanti. Nul ne peut être exproprié que pour cause d'utilité publique et contre une juste et préalable indemnisation ».

Ces textes sont la base juridique de l'organisation de la gestion des terres et de l'expropriation.

A ces textes s'ajoute de cadre réglementaire de recasement et de compensation des populations affectées par les travaux d'infrastructure de transport ('2006) sur la base des normes nationales et internationales pour servir de cadre de références des programmes de réinstallation involontaire des populations affectées par les travaux d'infrastructures de transport.

Selon le titre VII, article 225 du code domanial et foncier, l'expropriation pour cause d'utilité publique s'opère par autorité de justice. Nul ne peut être exproprié si ce n'est pour cause d'utilité publique et moyennant une juste et préalable indemnisation. Et selon l'article 226, le régime de l'expropriation ne s'applique qu'aux immeubles immatriculés. Les indemnités,



elles, sont déterminées par l'article 240. Le cadre ci-dessus cité reconnaît la nécessité de recaser et/ou de compenser les personnes affectées par les projets de transport. Selon le Cadre réglementaire de recasement et de compensation des personnes affectées par le projet, l'opération de réinstallation doit s'intégrer dans le plan de développement du Projet, et elle doit progresser parallèlement à ce dernier.

Les personnes affectées doivent être informées de la procédure à suivre pour exprimer leur désaccord et demander réparation, le cas échéant. La procédure de redressement sera administrée autant que possible au niveau local pour en faciliter l'accès des plaignants à l'instance de régulation ou de résolution des conflits. Elle doit être flexible et ouverte à diverses formes de preuves, compte tenu de ce que la plupart des personnes sont illettrées et nécessitent une résolution rapide, juste et équitable de leurs griefs.

La mairie peut être considérée comme l'organe de résolution des conflits. De ce fait, tous les griefs concernant le non-respect de contrats, les niveaux de compensation, ou l'acquisition de biens sans compensation devront lui être adressés.

Tous les efforts doivent être entrepris pour tenter de régler les différends à l'amiable. Le maire consultera les chefs du village et les OCB et OSP pour déterminer la validité de la plainte. Si elle est valide, une compensation appropriée sera payée. Si elle n'arrive pas à un arrangement, l'affaire sera portée en dernier recours en justice.

## **VIII. CADRE INSTITUTIONNEL**

La coordination de la mise en œuvre du présent PR est assurée par le Projet à travers le responsable chargé du recasement et de la compensation des personnes affectées. On aurait ainsi à la charge du Gouvernement du Mali, une activité éligible sous les règles et procédures administratives et de gestion financière du projet. La collaboration avec les organisations socioprofessionnelles et communautaires a été sollicitée dans le cadre de la mise en œuvre des mesures de compensation du projet en étude. Elles sont présentes au niveau du processus de consultation et participent en tant qu'acteurs neutres dans le suivi des mesures de compensation des personnes affectées.

Le ministère des finances et celui chargé des Domaines de l'Etat, des Affaires Foncières et de l'Habitat, celui de l'environnement, les ministères chargés de l'administration territoriale et des collectivités décentralisées, etc. devront s'associer pour coordonner les prérogatives et les compétences pour l'amélioration ou au moins le maintien du niveau de vie d'avant le projet des personnes affectées. La transparence et la bonne gestion et aussi le traitement équitable des personnes affectées seront l'une des résultantes de la coopération des différentes institutions.

## **IX. ÉLIGIBILITE**

Les déplacements et recasements ont concernés principalement les occupants de l'emprise des de la voie du marché de Sébénikoro. Il s'agissait de toutes les personnes (hommes et femmes) installées dans l'emprise de la route au niveau du marché sans discrimination de sexe mais une attention particulière pour les personnes âgées et les personnes seules.

Toutes les personnes concernées ont été installées dans des sites aménagés par la Mairie de la Commune IV au niveau du marché. Une provision est faite pour appuyer la réinstallation de ceux qui du fait des retards des travaux d'aménagement de la route sont revenues dans l'emprise. Le coût du recasement y compris les coûts indirects comme ceux des études, des charges administratives, sont à la charge de l'Etat.

## **X. EVALUATION ET INDEMNISATION DES PERTES**

Le retard des travaux d'aménagement annoncés depuis plusieurs années ont incité certains commerçants notamment les femmes sans étales à revenir en bordure de la chaussée. D'autres auraient abandonnés leurs lieux de recasement pour leurs anciens emplacements donnant ainsi l'opportunité à de nouveaux venus de les occuper. C'est pourquoi la provision de compensation prend en compte cette situation.

Il faut souligner qu'une Commission a été créée à cet effet.

## **XI. LOGEMENTS, INFRASTRUCTURES ET SERVICES SOCIAUX**

Dans le cadre de l'embellissement de la ville, l'APS prévoit la réhabilitation des murs d'enceinte de l'école et du CSCOM à Sébénikoro.

La réalisation de ce projet entraînera quelques expropriations foncières, sans déplacements involontaires, et concerneraient 30 propriétaires (voire liste annexée).

La plupart des structures et bâtis à usage commercial qui seront touchées se présentent comme des excroissances légères du bâti urbanisé.

## **XII. PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT**

La réinstallation des commerçants ayant été effectuée au niveau même du marché, aucune action particulière n'a été proposée et réalisée. Cependant, les murets de protection proposé dans le PGES et les deux échangeurs métalliques prévus dans ADP/APS constitueront les éléments éminemment importants pour la protection des usagers du marché et des écoles contre les éventuels dangers qui peuvent résulter de l'exploitation de la route.

## **XIII. CALENDRIER D'EXECUTION**

Il sera fait en fonction du début des travaux d'aménagement. Dans tous les cas la réinstallation et la compensation devront être terminées avant le démarrage des travaux.

#### **XIV. COÛTS ET BUDGET DES MESURES ENVIRONNEMENTALE ET DE LA COMPENSATION**

Libellé	Coûts (FCFA)	Prise en charge
Mesures environnementales et sociales	46 578 000	Projet
Compensation pour expropriation	1 794 642 600	Etat
<b>Total</b>	<b>1 841 220 600</b>	

Pour les mesures environnementales, le coût s'élève à 46 578 000 FCFA. Ce coût est supporté par le projet.

En ce qui concerne les compensations pour expropriation, le coût est à la charge de l'Etat malien. Il se chiffre à 1 794 642 600 FCFA.

#### **XV. SUIVI ET EVALUATION**

Dispositions pour le suivi des activités liées à la réinstallation par l'organe d'exécution, complété, au besoin, par des supervisions indépendantes pour s'assurer que les informations obtenues sont complètes et objectives ; indicateurs de suivi de la performance pour mesurer les intrants, les extrants, les résultats ; évaluation des impacts de la réinstallation sur une période raisonnable après l'achèvement des activités de réinstallation.

Le ministère de l'équipement et des transports à travers la Direction nationale des routes et la commission de compensation sont responsables du suivi de l'exécution du Plan de Réinstallation et de compensation. Ils doivent s'assurer que les personnes affectées par une perte de terrain sont protégées conformément aux dispositions prévues par ce Plan.

En plus du suivi, la mise en œuvre du présent Plan devra être suivie par une partie tierce. Une ONG ou un bureau d'étude spécialisé dans les études environnementales et sociales peut être retenu à cet effet. La participation des populations doit être encouragée dans ce processus. Des indicateurs de performance pour mesurer le progrès de la réinstallation, et la situation directement après, doivent être utilisés.

**XVI. ANNEXE : LISTE ET EVALUATION DES PROPRIETES TOUCHEES PAR  
LES TRAVAUX D'ELARGISSEMENT DE LA RN5 EN 2X2 VOIES DU  
WOYOWAYANKO JUSQU'AU POINT Y DE SEBENIKORO**

<b>N°</b>	<b>N° PARCELLE</b>	<b>ACTE ADMIN.</b>	<b>PROPRIETAIRE</b>	<b>SURFACE</b>	<b>MONTANT (FCFA)</b>
1	Parcelle	TF 1046	Fifi (résidente en France) représentée par Oumou BARRY, Tel : 76 24 65 00	202,20 m <sup>2</sup>	<b>8 113 500</b>
2	Parcelle	TF 1046	Boubacar DIALLO, Tel : 76 42 88 31	158,40 m <sup>2</sup>	<b>60 590 400</b>
3	Parcelle A1	TF 1046	Yaya COULIBALY, Tel : 76 07 75 57	338,00 m <sup>2</sup>	<b>121 332 000</b>
4	Parcelle A5	TF 1046	Boubacar TRAORE, Tel : 20 79 14 55	64,00 m <sup>2</sup>	<b>41 292 000</b>
5	Parcelle A/2	TF 3684	Koman DOUMBIA, Tel : 79 40 00 66	640 m <sup>2</sup>	<b>268 450 000</b>
6	Parcelle	TF	Feu Issouf MAIGA	1000,8 m <sup>2</sup>	<b>34 416 500</b>
7	Parcelle	TF	Honorable Ibrahim Boubacar KEITA	312,9 m <sup>2</sup>	<b>13 069 000</b>
8	parcelle	TF	Feu Amadou KEITA	216,8 m <sup>2</sup>	<b>8 565 000</b>
9	parcelle	TF 2531	Mamady KEITA, Tel : 76 33 36 98	234,4 m <sup>2</sup>	<b>13 922 500</b>
10	Parcelle (Mosquée)	TF 22233	Mamady KEITA, Tel : 76 33 36 98	59 m <sup>2</sup>	<b>2 951 500</b>
11	Parcelle	TF	Feu Bah DIARRA - Bouba DIARRA	450 m <sup>2</sup>	<b>13 650 000</b>
12	parcelle	Tf 2615 et 2614	Feu Amadou Ampaté BAH	984 m <sup>2</sup>	<b>37 987 600</b>
13	Parcelle	TF N°2605	Mamady KEITA, Tel : 76 10 46 37	344 m <sup>2</sup>	<b>23 176 000</b>
14	Parcelle	TF 3628	feu Amaciré N°DOURE, Tel : 73 24 33 90	1848,16 m <sup>2</sup>	<b>143 813 850</b>
15	Parcelle	TF	Mamadou KOUYATE	120 m <sup>2</sup>	<b>4 744 000</b>
16	Parcelle	TF	Checkna HAIDARA	194,4 m <sup>2</sup>	<b>7 123 500</b>
17	parcelle		Pas identifiant	140,8 m <sup>2</sup>	<b>4 224 000</b>
18	Parcelle	TF N°3630	MamadouDANSOKO, Tel : 66 71 71 44	626,4 m <sup>2</sup>	<b>21 349 500</b>
19	Parcelle AA3	TF N° 123 ( IFA-BACO)	Kama DIARRA, Tel : 76 38 57 66	145,2 m <sup>2</sup>	<b>38 036 000</b>
20	Parcelle AA2/1 et AA 2/2	TF N° 123 ( IFA-BACO)	HamaléMAGASSA, Tel : 66 78 50 54	374,4 m <sup>2</sup>	<b>122 480 000</b>
21	Parcelle AA1/1	TF N° 123 ( IFA-BACO)	Boubacar BAH	522 m <sup>2</sup>	<b>132 460 000</b>
22	Parcelle		Adama KEITA, Tel : 79 15 55 92	530 m <sup>2</sup>	<b>47 430 000</b>
23	Parcelle		Adama DOUMBIA, Tel : 75 38 82 07	178 m <sup>2</sup>	<b>8 010 000</b>
24	Parcelle		Pas identifiant	1372 m <sup>2</sup>	<b>45 090 000</b>
25	Parcelle AA1/2	TF N° 123 ( IFA-BACO)	Boubacar DIALLO, Tel : 76 25 66 75	420 m <sup>2</sup>	<b>526 632 750</b>
26	Parcelle AB1	TF N° 123	IFA-BACO, Tel : 66 74 85 78	215 m <sup>2</sup>	<b>6 810 000</b>
27	Parcelle AB2	TF N° 123	IFA-BACO, Tel : 66 74 85 78	210 m <sup>2</sup>	<b>6 720 000</b>
28	Parcelle AB3	TF N° 123	IFA-BACO, Tel : 66 74 85 78	210 m <sup>2</sup>	<b>6 660 000</b>
29	Parcelle AC	TF N° 123	IFA-BACO, Tel : 66 74 85 78	409,1 m <sup>2</sup>	<b>12 873 000</b>
30	Parcelle A/1	TF N° 3684	Bakary CAMARA, Tel : 66 74 12 99	362 m <sup>2</sup>	<b>12 670 000</b>
<b>MONTANT TOTAL (FCFA)</b>					<b>1 794 670 600</b>