

Titre du projet: Aménagement et bitumage de la route Batshamba – Tshikapa lot 2 :
Pont Loange – Tshikapa, phase 1 : Pont Loange - Pont de Lovua
Pays: République Démocratique du Congo
Numéro de projet: P-CD-DB0-002
Département: OITC **Division:** OITC.1

Sommaire

1)	Introduction	2
2)	Description et Justification du Projet.....	2
3)	Cadre Politique, Légal et Administratif.....	3
3.1)	Le cadre politique.....	3
3.2)	Le cadre législatif et réglementaire	3
3.3)	Le cadre institutionnel et administratif	4
4)	Description de l'Environnement du Projet	5
4.1)	Milieu physique	5
4.2)	Milieu biologique.....	6
4.3)	Milieu humain.....	7
4.4)	Récapitulatif.....	10
5)	Solutions de Rechange du Projet	13
5.1)	Situation sans projet.....	13
5.2)	Alternatives du projet.....	13
5.3)	Solution retenue	13
6)	Impacts Potentiels et Mesures d'Atténuation et de Bonification	14
6.1)	Les impacts négatifs.....	14
6.2)	Mesures d'Atténuation et de Bonification	17
6.3)	Les impacts positifs.....	18
7)	Changements Climatiques et Gestion du Risque Environnemental	20
7.1)	Risques temporaires pour les riverains	20
7.2)	Risques liés au projet	20
7.3)	Changements Climatiques	20
8)	Programme de Suivi Environnemental et Social	21
9)	Consultations Publiques et Diffusion de l'Information.....	22
10)	Initiatives Complémentaires;.....	23
10.1	Parties prenantes.....	23
10.2	Plan de Réinstallation.....	23
11)	Conclusion;.....	25

Annexe 1 :Cartes du projet
Annexe 2 : Plan Abrégé de Réinstallation (PAAR)
Annexe 3 : Certificat d'acceptabilité environnementale

1) Introduction

Le présent document constitue le résumé de l'Etude d'Impact Environnemental et Social (ÉIES) du Projet de Réhabilitation de la section de route nationale n°1 entre le Pont Loange et le pont de Lovua, en République Démocratique du Congo. Ce résumé a été préparé conformément aux directives et procédures d'évaluation environnementale et sociale de la Banque Africaine de Développement pour les projets de Catégorie 1. La description et la justification du projet sont d'abord présentées, suivi du cadre légal et institutionnel en République Démocratique du Congo.

Une description succincte des principales conditions environnementales de la zone du projet est présentée, à travers ses composantes physiques, biologiques et humaines (sociales, culturelles et économiques), les variantes et alternatives sont comparées en termes de faisabilité technique, économique, environnementale et sociale, en incluant les préoccupations du public.

Il est présenté les impacts positifs et négatifs les plus significatifs de la variante sélectionnée sur les milieux biophysique et humain (socio-économique). Les impacts environnementaux et sociaux sont résumés et les impacts inévitables identifiés. Les descriptions couvrent les impacts attendus durant les phases de préparation, de construction et d'exploitation de la route. Il est par la suite présenté les mesures de bonification et d'atténuation proposées pour accroître les bénéfiques et/ou prévenir, minimiser, atténuer ou compenser les impacts négatifs, ainsi que le programme de suivi. Les consultations publiques tenues au cours de l'ÉIES sont exposées et les initiatives complémentaires liées au Projet comme le Plan de Réinstallation qui est nécessaire.

La conclusion évoque l'acceptabilité du projet pour lequel un certificat de conformité environnementale est délivré.

2) Description et Justification du Projet

La route nationale 1 (RN1) permet de relier Matadi, à l'Ouest, à Lubumbashi dans le Katanga, à l'Est de la RDC, en passant par les villes de Kinshasa, Bandundu (Province du Bandundu), Tshikapa, Kananga (Province du Kasai Occidental) et Mbuji-Mayi (Province du Kasai Oriental). Cette route permet également, à partir de Mbuji-Mayi, de rejoindre la RN2 desservant les villes de Bukavu (Sud-Kivu) et Goma (Nord-Kivu). Elle constitue donc le principal axe structurant de ce pays. Le tronçon concerné par l'étude technique d'APD (Batshamba – Tshikapa) est long de 233,435 Km, et traverse deux districts (Kwilu et Kasai) appartenant à deux Provinces administratives (Bandundu et Kasai Occidental).

La section financée par la Banque est entièrement dans la Province du Kasai Occidental, plus précisément dans le District du Kasai, le Territoire de Kamonia et les secteurs de Bapende et de Kamonia. Elle est située en site rural entre Loange, Kikuba, Kayala, à l'approche de Lovua. et longue de 66km.

Avec la réhabilitation de la RN1, sa praticabilité serait grandement améliorée sur les districts traversés. Le projet est conçu en vue d'assurer une fluidité de la circulation routière, sécurisée et permettre ainsi une meilleure mobilité des populations et une meilleure accessibilité aux différents pôles économiques et sociaux des provinces du Bandundu, du Kasai, et du Kasai oriental, et lutter ainsi contre la pauvreté d'une partie de la population Congolaise.

Les aménagements porteront essentiellement sur les terrassements (remblai et déblai), la mise en place du corps de chaussée, le revêtement de la chaussée y compris les réservations pour le passage de la fibre optique, la construction des ouvrages hydrauliques (buses, dalots, etc.), le rétablissement des dispositifs de drainage existants, , la mise en place de la signalisation routière réglementaire (horizontale et verticale), et la réalisation de plantations d'alignement en à la traversée de villages.

Les pistes connexes à réhabiliter sur 80km sont en majorité des pistes rurales servant à faciliter l'évacuation des productions agricoles ainsi que l'accès des populations de la ZIP aux centres médicaux, sociaux et administratifs dans la continuité de la RN1 notamment à Tshikapa. La réhabilitation et la construction d'infrastructures connexes concernera les écoles, centres de santé, et points d'eau au niveau des villages dans la zone du projet.

La Zone d'Intervention du Projet est la zone dans laquelle la demande de déplacements est générée. La zone d'influence directe est l'ensemble des établissements humains dont les habitants utilisent la route dans son état actuel et continueront à l'utiliser pour effectuer leurs déplacements, même en cas de non-réhabilitation. Elle comprend plusieurs (58) établissements humains et l'agglomération de Tshikapa. A celles-ci, il faudra ajouter quatre grands villages (Loange, Kikuba Kayala et Katanga) pour lesquels la route constitue l'axe le plus proche d'importance nationale sur laquelle ils peuvent être raccordés. La zone d'influence élargie comprend les lieux géographiques dont les habitants pourront emprunter la route réhabilitée. La route constituera ainsi une alternative plus attractive que d'autres itinéraires ou même modal, en termes de temps, de coût, de sécurité et de confort. Ainsi, la zone d'influence élargie pourrait être considérée comme étant l'ensemble des territoires des provinces situées le long de l'axe routier en projet.

3) Cadre Politique, Légal et Administratif

3.1) Le cadre politique

La Constitution de la Transition établi un ordre institutionnel au Congo dans la conduite politique, économique et sociale du pays et intègre explicitement les préoccupations d'ordre environnemental. La protection de l'environnement y est reconnue comme une responsabilité collective.

La RDC a également adopté plusieurs plans d'action et d'aménagement au niveau national pour une meilleure gestion des ressources parmi lesquels on peut citer : (i)le Plan Forestier Tropical ; (ii)le Plan National d'Action Environnemental ; (iii)la Stratégie Nationale et Plan d'Action de la Diversité Biologique ; (iv) la Communication Nationale Initiale sur les Changements Climatiques ; (v) le Plan Directeur du Développement Agricole et Rural ; (vi) le Plan Directeur des Pêches, et (vii) le Plan d'Action National pour l'habitat). Ces essais de planification participative réunissent l'ensemble des acteurs concernés à l'échelle nationale, donnent les orientations à suivre pour obtenir un développement durable, font le consensus sur les enjeux environnementaux et sur les défis à relever en rapport avec la politique de développement économique et social. Ils font référence à l'Evaluation Environnementale et Sociale comme un outil décisif pour la gestion de l'environnement.

Aussi, le diagnostic posé par le Plan National d'Action Environnemental (PNAE) reconnaît la problématique de la dégradation physique des terres en milieu rural et urbain due principalement à la pression démographique, à l'érosion, aux mauvaises pratiques culturales, à l'urbanisation anarchique . Le PNAE propose différentes actions et stratégies à même de remédier à la situation sinon d'en atténuer les effets. La Stratégie Nationale et le Plan d'Action de la Biodiversité constitue un cadre de référence pour la gestion durable des ressources biologiques de la RDC. Il définit différentes stratégies pouvant mettre un terme aux activités humaines qui ont un impact négatif sur les écosystèmes naturels.

3.2) Le cadre législatif et réglementaire

Le cadre législatif congolais est marqué par une multitude de textes environnementaux, très anciens pour la plupart. Le cadre applicable est constitué de :

RESUME de l'ETUDE d'IMPACT ENVIRONNEMENTAL et SOCIAL

- i) L'Ordonnance-Loi du 22 août 1969 relative à la conservation de la nature, et la Loi du 22 juillet 1975 relative à la création des secteurs sauvegardés définissent les contraintes à relever dans le cadre des études d'impact dans les territoires précis comme les réserves naturelles intégrales et les « secteurs sauvegardés »
- ii) La Loi 011-2002 du 29 août 2002 portant Code forestier. Cette loi est de portée générale et exprime une volonté réelle d'exercer une meilleure gestion environnementale du patrimoine forestier. Il interdit tout acte de déboisement des zones exposées au risque d'érosion et d'inondation ; tout déboisement sur une distance de 50 mètres de part et d'autre des cours d'eau et dans un rayon de 100 mètres autour de leurs sources. Toutefois, la loi ne définit pas l'étude d'impact en tant qu'outil d'analyse et de protection des ressources forestières et fauniques ;
- iii) La Loi 007-2002 du 11 juillet 2002 portant code minier qui détermine les conditions d'ouverture et d'exploitation des gîtes de matériaux. Les aspects environnementaux sont pris en compte dans les dispositions de ce Code.
- iv) L'ordonnance loi 71-016 du 15 mars 1971 relative à la protection des biens culturels.
- v) Loi 75-04 du 22 juillet 1975 relative à la création de secteurs sauvegardés ;
- vi) Ordonnance 75-232 du 2 juillet 1975 portant création du comité interministériel pour l'environnement, la conservation de la nature et le tourisme ;
- vii) Ordonnance 76-252 du 22 septembre 1976 portant organisation de certains services du département de l'environnement, conservation de la nature et tourisme ;

Le cadre réglementaire Congolais en matière d'expropriation de biens pour utilité publique sont régies par le texte de la Loi n° 77/01 du 22 février 1977 portant sur l'expropriation pour cause d'utilité publique. Les modalités d'occupation des terres sont quant à elles régies par la loi n° 073-021 du 20 juillet 1973 portant régime général des biens, régime foncier et immobilier et régime des sûretés modifié et complété par le texte de loi n° 80-008 du 18 juillet 1980 portant loi foncière en République Démocratique du Congo. Ils sont considérés aujourd'hui comme les textes de référence en la matière.

La catégorisation domaniale se décline comme suit : (i) Les terres appartenant au domaine public de l'État affectées à un usage public (art. 55) ; (ii) Les terres appartenant au domaine privé de l'État destinées à un usage résidentiel, industriel, agricole ou pastoral ; (iii) Les terres appartenant aux particuliers, (iv) Les terres occupées par les communautés locales en vertu de leurs droits fonciers coutumiers.

Depuis la réforme foncière de 1973, toutes les terres sont devenues domaniales. Ce qui a eu pour conséquence, la suppression des « terres indigènes » pour assurer une uniformisation du droit foncier.

La procédure comprend deux phases : (i) La première est administrative où sont précisés les caractères de l'expropriation, l'étendue de l'utilité publique, les titulaires du pouvoir d'expropriation, les droits susceptibles d'expropriation, elle comprend la consultation publique qui regroupe la démarche enquête publique et/ou audience publique, (ii) elle est suivie de la phase judiciaire et comprend, en dernier lieu, l'indemnisation et autres droits reconnus à l'exproprié. Les tribunaux ne sont déclarés compétents que pour régler à posteriori les incidents et réclamations nés de l'opération non aboutie entre expropriants et expropriés.

3.3) Le cadre institutionnel et administratif

Les principales institutions intervenantes sont le Ministère des Infrastructures, des Travaux Publics et de la Reconstruction (MITPR), et le Ministère de l'Environnement, de la Conservation de la Nature et du Tourisme (MECNT).

Le MITPR en sa qualité de Maître d'Ouvrage, à travers la Cellule Infrastructure, en qualité de Maître d'Ouvrage Délégué intègre en son sein l'Unité Environnementale (UE) chargée de veiller à l'élaboration et à la mise en œuvre du Plan de Gestion Environnementale et Sociale.

Cette unité a pour attributions : i) d'assurer la coordination et le suivi des Directives en matière d'environnement ; ii) de centraliser l'information concernant les questions environnementales et sociales liées aux projets routiers ; et iii) de mettre en rapport les entreprises de travaux avec les différents services pouvant apporter des solutions techniques à l'atténuation des impacts environnementaux.

Le MECNT a pour mission toutes les activités touchant le domaine de l'Environnement et de la Conservation de la Nature. La promotion et la mise en œuvre est dédié au Groupe d'Evaluation Environnementale du Congo (GEEC). A ce titre, le GEEC est chargé de l'évaluation des rapports ainsi que la délivrance du certificat d'acceptabilité environnementale.

4) Description de l'Environnement du Projet

4.1) Milieu physique

i) Climat : le Kasai Occidental jouit d'un climat de type équatorial dans le Nord et de type soudanais dans le Sud. Le premier type, qui est le prolongement de l'influence climatique de la province voisine de l'Equateur, se distingue par l'absence de saison sèche qu'on observe dans l'extrême nord de la province. Il se combine avec un climat de transition au sud de Demba et dans tout le centre du territoire de Dekese. Le second type est caractérisé par un climat chaud et humide caractérisé par une saison sèche de plus en plus longue au fur et à mesure que l'on progresse vers le sud. Au Sud du Territoire, elle dure 2 mois, de même qu'au Nord des Territoires d'Ilebo, Mweka et au Nord-Est du Territoire de Luebo.

Le Kasai Occidental présente une amplitude thermique annuelle de 10,74° C en moyenne. La moyenne provinciale se situe autour de 24,18° C avec des pointes de 32,4° C en juin à Tshikapa. Le point le plus bas (15,7° C) est atteint en juillet à Tshikapa. La pluviométrie est fonction du climat, les précipitations sont plus importantes dans la zone équatoriale que dans celle dite tropicale. En effet, elles varient entre 1.400 à 1.900 mm dans le Kasai occidental.

ii) Relief, hydrologie, le relief de la province du Kasai occidentale est caractérisé par la formation de deux grands ensembles constitués d'une part, par la partie située au Nord du 4ème parallèle où dominant les faibles altitudes inférieures à 500 m faisant partie des collines du Sud de la cuvette centrale et, d'autre part, par la partie située au Sud du 4^{ème} parallèle où dominant des altitudes moyennes de 500 à 1000 m appartenant au plateau du Kasai qui occupe près de la 3/4 de la Province. Ces plateaux sont drainés par la rivière Kasai et ses affluents qui coulent du sud vers le nord: Lulua, Lukenie, Sankuru, Tshikapa et Loange.

Ces rivières forment un réseau navigable, favorable pour le transport des marchandises et des personnes. **Ilebo** sur la rivière Kasai constitue le principal port de la Province et fait la jonction entre la voie ferrée et la voie fluviale, **du Katanga à Kinshasa et vice-versa.**

iii) géologie et hydrogéologie :

A cause d'une couverture assez bien développée dans la Province du Kasai-Occidental, le soubassement est constitué du groupe de la Lulua (Kibara), et des formations anté-Lulua qui n'y affleurent que dans les vallées. Ces dernières sont essentiellement magmatique, et apparaissent dans le confluent Kasai-Lulua, avec une texture principalement chlorito-schisteuse, amphiboloschisteuse, gneissique et quartzitique. Le groupe de la Lulua affleure dans les vallées de Lueta, Lulua et leurs affluents et dans la vallée du Kasai dans le Sud –ouest jusqu'en Angola. Le sud-est du territoire de Luiza (Masuika) reposerait sur un soubassement

constitué essentiellement de roches carbonatées, de conglomérats, de schiste, de quartzites et d'arkoses

Du point de vue géologique, le sous-sol du Kasai Occidental est constitué essentiellement par les roches granitiques dont l'affleurement fait l'objet de deux carrières à Kananga. Il regorge de ressources géologiques notamment le diamant dans les Territoires de Tshikapa, Luebo, Demba, Kazumba, Mweka, Ilebo, Dibaya et Dimbelenge ; l'Or et l'Etain dans les Territoires de Luiza et Kazumba ; le Fer dans les Territoire de Luebo, Tshikapa et Kzumba ; le Nickel, le Chrome et le Cobalt à Kananga et dans le Territoire de Kazumba ainsi que le pétrole dans le Territoire de Dekese.

iv) Changements climatiques

La RDC est très vulnérable aux changements climatiques. Les risques climatiques les plus courants en RDC sont : les pluies intenses, les sécheresses prolongées, les inondations, les crises caniculaires et l'érosion côtière. A l'horizon (2050-2100) les précipitations annuelles seraient 7 à 11% supérieures aux valeurs actuelles; il s'ensuivra d'une part, le lessivage, la dégradation des sols par l'érosion ainsi que des inondations, et d'autre part, une augmentation du taux d'évaporation suite à l'augmentation de température de l'ordre de 1,5 à 4,5°C. L'impact le plus important du changement climatique est sans nul doute la dégradation des terres. Cela signifie la perte partielle /totale de la productivité quantitative / qualitative, résultant de phénomène tels que l'érosion des sols, la perte de fertilité des sols, la détérioration de la structure des sols, le déboisement, les méthodes culturales inadéquates et les cultures sur des terres marginales

Avec la tendance d'une augmentation annuelle de précipitations, l'impraticabilité de la route à l'état actuel sera accrue et donc les populations de la zone se verraient affectées par des épisodes plus prolongé d'isolement. La route va aussi permettre une diminution notable de la dégradation des sols, en diminuant considérablement les pertes de sols.

En terme d'effet de gaz à effet de serre il est à noter que l'impact négatif de l'augmentation du trafic routier sur la zone sera composé par une diminution des échanges aériennes, voie actuellement prioritaire dans les échanges entre Tshikapa et les autres villes principales, à savoir Kananga et Kinshasa.

4.2) Milieu biologique

La végétation naturelle du Kasai Occidental correspond aux différents types climatiques rencontrés dans cet espace territorial. Les formations végétales se présentent sous trois types :

i) La forêt dense humide sempervirente (équatoriale) qui couvre le Nord de la Province, le Parc National de la Salonga et occupe environ la moitié du Territoire de Dekese. Le taux de boisement est estimé à 75 % en massif hétérogène ou homogène,

ii) La forêt dense semi-décidue (subéquatoriale) alternant avec la zone de savane. Le taux de boisement s'évalue à 60 % et cette zone comprend le Sud du Territoire de Dekese, le Nord des Territoires de Demba, Dimbelenge, Mweka, Luebo, Ilebo et de Tshikapa.

iii) La zone des savanes entrecoupées des galeries forestières qui couvre la partie Sud-ouest et le reste de la Province et le projet. Ces savanes sont de deux types suivant la nature du territoire qui la porte. Le premier est à dominance d'hyperrhénia sur sol sablonneux riche dans la région qui comprend le sud du Territoire de Luiza. Le second est à dominance d'imperata sur le sol le plus lourd (terre pauvre) comprend le sud du Territoire de Demba, Dimbelenge et l'entièreté des Territoires de Dibaya, Kazumba et la Ville de Kananga.

Cette flore est habitée par une faune diversifiée comprenant les animaux herbivores, carnivores, des reptiles et les oiseaux de plusieurs espèces.

4.3) Milieu humain

4.3.1 Répartition Administrative et Population :

La Province du Kasai est administrativement composée d'une ville ; Kananga, d'une circonscription territoriale apparentée au statut de ville ; Tshikapa et de deux Districts : Kasai et Lulua, composés de 10 Territoires, 50 secteurs et 626 groupements. Les subdivisions de ces entités territoriales sont les suivantes : i) Ville de Kananga avec 5 Communes : Kananga, Lukonga, Ndesha, Nganza, Katoka, ii) Ville de Tshikapa avec 5 Communes ou quartiers : Dibumba I, Dibumba II, Kanzala, Mabondo, Mbumba, iii) District du Kasai, Chef lieu Luebo avec ses cinq Territoires : Dekese, Ilebo, Mweka, Kamonia, Tshikapa, iv) District de la Lulua, Chef Lieu Tshimbulu comprenant 5 Territoires : Demba, Dibaya, Dimbelenge, Kazumba, Luiza.

Le tronçon concerné par le financement de la Banque va du pont de Loange au pont de Lovua, soit une distance de 63 Km. Ce tronçon est entièrement dans la Province du Kasai Occidental, plus précisément dans le District du Kasai, le Territoire de Kamonia et les Secteurs de Bapende et de Kamonia. La Province du Kasai Occidental totalise une population de **5 296347** habitants. La population féminine y est relativement majoritaire et représente **50,94%**.

4.3.2 Principaux groupes et minorités ethniques

Le dénombrement des divers groupes ethniques du Kasai-Occidental est difficile compte tenu de nombreux courants humains nés des migrations, des conquêtes, de l'industrialisation et des conflits ethnico-politiques. Il est cependant possible de distinguer quelques groupes selon les districts.

Le district du Kasai comprend les peuples soumis aux Kuba dans le territoire de Mweka, Lulua et les Bieeng dans les territoires de Luebo et de Tshikapa, les Luba dans les territoires de Mweka, Ilebo, Luebo et Tshikapa, les Kete dans les territoires de Mweka, Tshikapa et Luebo, les Leele dans les territoires d'Ilebo, les Ndenfgesse et Yajima (Yaelima) dans le territoire de Dekese, les Pende, Dzing (Dinga), Tshokwe et Lunda dans le territoire de Tshikapa ainsi que les Njembe dans les territoires d'Ilebo et Tshikapa.

Dans la Province du Kasai occidental, on considère comme minorité ethniques les populations suivantes : Les Tswa, Songye, Ndengese, Yaelima et Lunda. Ces appartenances ne donnent pas lieu à l'exclusion ni à une discrimination juridique entre individus. Sur le plan social, à savoir ; l'accès à l'éducation, à l'emploi, à l'exercice du commerce, au mariage, au choix de la résidence, ces différences ethniques ne constituent pas un obstacle. La promotion sociale des individus est libre de toutes entraves ethniques. Il n'est donc pas attendu de impact ou interférence tantôt du projet sur ces minorités tantôt de ces minorités sur le projets.

4.3.3 Activités socio-économiques :

Le long de l'axe, l'habitat est uniquement composé de huttes et de quelques maisons en terre. Outre l'agriculture, la principale activité repose sur le petit commerce (gargotes, boutiques, marchés hebdomadaire) souvent développé par les femmes. Le trafic est plus lié au pédestre et au vélo. Très peu de camions transportant à la fois des marchandises et des passagers sont souvent rencontrés le long du tracé. Néanmoins, il faut rappeler que l'état de dégradation avancée de la route ne permet pas l'aventure des petits véhicules.

Les activités dominantes sont l'agriculture et la recherche du Diamant pour le Kasai. Tshikapa est la seule agglomération à disposer de services administratifs. Pour une population estimée à 1 750 000 habitants dont 51% sont des femmes, Tshikapa concentre 3 hôpitaux, 15 hôtels, 6 Instituts Supérieurs Régionaux, 1 tribunal, 1 hôtel de ville, 1 banque centrale, etc. La principale activité dans la ville de Tshikapa repose sur le commerce de Diamant (250 comptoirs).

4.3.4 Genre

Comme partout ailleurs au Congo, la femme est le principal agent de développement. L'agriculture vivrière repose essentiellement sur elle. Elle contribue pour plus de 70% dans la production de cette agriculture dont elle réalise la majorité des activités. De plus, la femme rurale est accaparée par d'autres activités d'où elle tire les revenus pour subvenir aux besoins du ménage, tels que la scolarisation des enfants, les soins médicaux, l'habillement, et diverses contributions aux frais familiaux. Toutes ces tâches constituent des facteurs qui empêchent la femme vivant en milieu rural et urbain de saisir les occasions de s'épanouir.

L'autorité provinciale a lancé une campagne de sensibilisation pour la prise en compte de la dimension « Genre » dans tous les aspects de la vie. Dans cette optique, les ONG, les Coopératives, les Eglises, les associations caritatives et de développement accordent une attention particulière aux activités de la femme et recherchent les voies et moyens pour alléger le travail de la femme. Ainsi, plusieurs organisations ont inséré dans leurs programmes d'activités des volets spécifiques consacrés à la femme, notamment l'alphabétisation, l'installation des moulins, l'apport de la technologie appropriée, les actions d'encadrement sanitaire, etc... Les résultats obtenus restent cependant mitigés compte tenu des pesanteurs relevant surtout des facteurs d'ordre socio-culturel qui ouvrent la voie à l'exclusion et à la discrimination. En guise d'illustration de la condition de la femme, MICS/2 signale quelques indicateurs du niveau de précarité de femme appréhendés en ces termes : i) au Kasai-Occidental, la proportion des mères adolescentes âgées de 15 ans à 19 ans qui ont déjà eu au moins un enfant né-vivant est de 21,9% contre 20,1% de moyenne nationale ; ii) tandis que le quotient de mortalité et infanto-juvénile se situe à 136 contre 126 de l'ensemble du pays, etc.

Ces inégalités, manifestes dans tous les aspects de la vie de la femme notamment, à travers toutes les formes de violences faites à la femme, l'exclusion aux droits politiques, à l'emploi, à l'éducation, au contrôle de ressources, à la formation, à la santé et à la prise de décision réduisent d'autant leur niveau de participation au processus de développement.

La zone d'intervention du projet est caractérisée par la détérioration généralisée des infrastructures de base (pistes, routes, écoles, centre de santé, etc.) assortie de la rareté des moyens de transport. Cette situation a tendance à précariser davantage la situation spécifique des femmes et à alourdir leurs tâches quotidiennes. Elle a également tendance à faire accentuer l'emprise des certaines coutumes discriminatoires envers la femme (mariage précoce, violences, etc.).

En dépit des avancées sur le plan juridique, la situation de la femme Congolaise est loin d'être reluisante et son autonomisation reste très faible. Selon les résultats de l'enquête EDS de 2007, la proportion de femmes représentantes du peuple au Parlement et au Sénat est respectivement de 8% et 5%, loin de la parité (50%) prescrite par la Constitution de la République. Les inégalités de genre subsistent dans plusieurs domaines de la vie socio-économique et leur ampleur semble varier selon qu'on est en milieu rural ou dans les centres urbains.

Les femmes vivant dans la zone du projet entre Batshamba et Tshikapa exercent 4 rôles (reproductif, productif communautaire, et politique) indépendamment des hommes. Elles disposent d'une certaine liberté par rapport à l'utilisation des ressources actuellement disponibles (accès), mais ne peuvent pas pleinement décider de leurs utilisations. Ceci constitue un facteur restrictif pour leur émancipation/épanouissement :

- i) les femmes ont en général l'accès et le contrôle des ressources qui leur sont nécessaires pour accomplir leurs rôles reproductif et communautaire;
- ii) elles ont l'accès mais ne contrôlent pas les ressources liées à la santé et l'éducation;
- iii) elles n'ont pas accès à l'information sur le sida ;

- iv) elles ont accès aux ressources disponibles actuellement pour la production agricole, et n'en ont pas le contrôle, mais le produit obtenu est insuffisant ;
- v) elles n'ont pas accès et n'ont pas le contrôle des ressources nécessaires pour la transformation des produits ce qui limite la productivité et la valeur ajoutée ;
- vi) elles n'ont pas accès aux ressources nécessaires et n'en ont pas le contrôle pour vendre les produits dans de bonnes conditions.

Les besoins exprimés sont des besoins pratiques. Une intervention qui répond à ces besoins ne remet pas en cause la division du travail femme/homme et vise surtout à augmenter l'accès aux ressources et aux bénéfices. Elle entrainera une amélioration de la productivité et du revenu.

Cette analyse des conditions des femmes dans la zone d'influence du projet, leur rôle, les besoins pour leur émancipations ont permis en complément avec des études de la zone d'élucider les mesures de bonification proposés dans le cadre de ce projet.

4.3.5 Activités vivrières

On observe le long de la route des cultures à dominance maïzicole ; viennent ensuite le millet, le manioc, le haricot et dans une moindre mesure le riz. Bien que constituant la base de la nourriture, le manioc et le maïs sont plus considérés comme des cultures monétaires. Leur monétarisation s'explique par la faiblesse des rendements de l'arachide qui le long de la route n'est utilisé que comme condiment et/ou friandise. L'alimentation est principalement constituée de farine de manioc souvent mélangé au celle du maïs. Comme le montre la section 4.3.4 sur le «Genre», la femme a la charge de toute la production agricole. Elle est obligée de produire pour l'entretien alimentaire de la famille mais aussi de répondre aux besoins monétaires de scolarisation des enfants et de santé. Elle est au début et à la fin de tout le processus de survie de la famille. Elle doit en même temps produire, transformer, commercialiser et vaquer à ses occupations ménagères.

Concernant l'élevage, il est composé principalement de bovin, d'ovin, de caprin, de porc et de volaille. Cet élevage est de type extensif où les femmes occupent aussi une place assez importante. En effet, vu, leur qualité de génératrice de revenu via la production agricole et horticole, elles investissent le plus souvent ans l'élevage des petits ruminants. De type artisanal, la pêche est une activité marginale du fait que les rivières ne sont pas poissonneuses. Par contre, on note le développement d'une activité intense de pisciculture le long de l'axe de la route. En effet, plusieurs étangs servent de lieu de production et les poissons ainsi élevés sont revendus dans certains marchés tout en rentrant dans la diversification alimentaire des populations en y apportant des protéines

4.3.6 les infrastructures scolaires et sanitaires

Plusieurs écoles parmi lesquelles 67 primaires et 36 secondaires ont aussi été recensées. Une plus grande présence féminine que masculine y est à noter.

Du point de vue sanitaire, la zone d'influence directe du projet dispose d'un vaste réseau sanitaire. En effet, outre les cases de santé au nombre de 9, nous avons recensé 22 centres de santé, 5 dispensaires et 5 hôpitaux. Néanmoins, ce dispositif cache une certaine disparité du point de vue implantation. En effet, parmi les 5 hôpitaux, 3 sont localisés dans la ville de Tshikapa pour une capacité d'hébergement totale de 400 lits. Ces structures sanitaires sont caractérisées par la faiblesse de leur capacité d'hébergement, le manque chronique de médicaments, d'eau, d'équipements et de personnel qualifié. Il est à souligner qu'au niveau des hôpitaux, le médecin est dans le même temps généraliste, chirurgien, gynécologue et anesthésiste.

4.3.7 Les marchés

Hormis la ville de Tshikapa, seuls 2 marchés permanents sur les 6 ont été dénombrés le long de la route. Par contre, 6 marchés hebdomadaires ont été dénombrés le long de la route (avec une plus grande présence de femmes). Malheureusement, ses marchés sont tous dépourvus d'infrastructures de commerce. L'ensemble de produits sont étalés à même le sol ou sur des étales de fortune.

4.3.8 Organisation civile

Dans cette optique, les ONG, les Coopératives, les Eglises, les associations caritatives et de développement sont les principaux acteurs dans la zone d'influence du projet

Dans le passé l'insuffisance des salaires et l'irrégularité de leur paiement ont fini par décourager, démobiliser et démotiver la bonne volonté de tous les acteurs sur le terrain. C'est ainsi que une autre dynamique a vu le jour depuis quelques années. Il s'agit des organisations non gouvernementales (ONG) et autres associations de développement (coopératives) dont les effets dans l'accompagnement des paysans ne sont pas négligeables.

L'Inspection Provinciale du Développement Rural a identifié quelques ONG du secteur agricole regroupé en 3 plates-formes : i) celles regroupées comme membres du Conseil Provincial des ONG de Développement, CRONG en sigle, ii) celle membres de Fédération des ONG laïques à vocation économique, FOLECO en sigle, et iii) celles encadrées par le rassemblement des ONG indépendantes, RODI en sigle.

Le tableau suivant indique le regroupement de ces formations :

N°	Plate forme	Effectif de ONGD Membres	ONGD Féminines	ONGD à volet féminin	ONGD à volet masculin
1	CRONGDFOLECO	45	06	09	30
2	RODI	80	07	20	53
3		32	04	13	15
	ENSEMBLE	157	17	42	98

Source : Conférence socio-économique du Kasai Occidental tenue à Kananga en juin 2003

Toutes les associations visent un seul but : l'amélioration des conditions de vie en milieu rural. Il existe aussi des ONG étrangères qui sont opérationnelles dans la Province du Kasai Occidental comme BICE, COORDAID, ALISEI, etc. Le PNUD et le FAO ont appuyé une coopérative d'épargne et de crédit au Kasai Occidental (CEDEKOC) qui fonctionne dans la Ville de Kananga, mais dispose d'antennes dans les zones rurales. Cette coopérative octroie des crédits en faveur de petits commerces exercés par les femmes dans le domaine de l'agriculture, de l'élevage ainsi que dans d'autres activités génératrices des revenus.

Dans le domaine de la santé nous tenons à remarquer le rôle explorateur d'Action contre la faim dans la région du projet.

En termes de représentant des populations, il faut noter au niveau de chaque village ou chef chefs coutumiers la figure du chef de village, représentant du village auprès des instances et de partenaires du projet. Cette figure a donc été et est une de base des échanges avec les populations et des consultations.

4.4) Récapitulatif

La zone comporte deux principales composantes environnementales et sociales pouvant vraisemblablement être affectées négativement par les activités de reconstruction de la RN1 et de ses dépendances. Elles sont récapitulées ci-après :

RESUME de l'ETUDE d'IMPACT ENVIRONNEMENTAL et SOCIAL

- i) la composante relative au milieu physique avec cinq facteurs qui sont : Sol, Eaux de surface, Eaux souterraines, Environnement acoustique, et qualité de l'air;
- ii) la composante relative à l'homme et son environnement économique et social avec six facteurs (ou groupe de facteurs) qui sont : 1) Transport / communication ; 2) Éducation / enseignement ; 3) Agriculture, Élevage ; 4) Emplois / revenus/pauvreté ; 5) artisanat/ activités commerciales ; 6) Sécurité, Santé, Genre et groupes vulnérables.

Composantes environnementales	État de référence	Sensibilité
Eaux superficielles	Existence de plusieurs plans d'eau permanents le long du tracé	Moyenne à Forte
Eaux souterraines	Présence d'aquifères dans les sables quaternaires à des profondeurs variables variant entre 12 et 25m	Moyenne à Forte
Sols	Sols soumis à de forte pression et d'érosion hydrique (souvent instables).	Forte
Occupation du sol sur le tronçon et dans le voisinage	Présence d'importantes activités agricoles (cultures d'hivernage) sur le long du tronçon mais également de quelques commerces	Forte
Population	Le long du tracé, on compte une population importante avec une forte densité	Moyenne
Infrastructures	Quasi Inexistence d'infrastructures de : transport, éducatives, de santé , etc, <i>sauf à Tshikapa</i>	Moyenne à forte

Le profil environnemental de la RN1 Batshamba-Tshikapa lot 2 : Pont Loange-Tshikapa, relevé lors des études EIES est présenté ci après. Il intègre le tronçon à financer par la Banque, entre Pont Loange et Pont Lovua.

RESUME de l'ETUDE d'IMPACT ENVIRONNEMENTAL et SOCIAL

Eléments de l'environnement	Caractéristiques	Indicateurs	Etat actuel
Environnement biophysique de la zone d'influence directe	Sol	Relief	Plat et accidenté par endroit
		Nature	Sableuse
		Erosion	Ravins longitudinaux par de nombreux endroits et sur l'emprise
	Hydrographie	Eau souterraine	Nappes peu profondes
		Eau de surface	Présence de plusieurs rivières et cours d'eau (7)
	Végétation	Types	Savanes et/ou forêts galeries
		Densité ligneuse	Assez importante
		Espèces rencontrées	Très variées
		Recouvrement herbacé	Dense
	Faune	Espèces rencontrées	Avifaune
			Reptiles
	Qualité de l'air	Importance	Faible
		Poussière	Importante après le passage des véhicules particulièrement en saison sèche
	Paysage	Bruit	Faible
		Champ visuel	Elevé
	Elément caractéristique	Parc arbustif	
Environnement socio-économique de la zone élargie du projet	Population		1 920 153
	Etablissements humains	Ville	1 seule (Tshikapa)
		Villages traversés	47
		Hameaux traversés	8
	Infrastructures éducatives	Ecoles primaires	67
		Ecoles secondaires	36
		Instituts	4 (localisés à Tshikapa)
	Infrastructures sanitaires	Case de santé	9
		Centre de santé	22
		Dispensaire	5
		hôpital	3 (localisés à Tshikapa)
	Agriculture	Pluviale	Largement dominante
		irriguée	Très faible
	Elevage	Espèces élevées	Bovin, Ovin Caprin, Porcin, Volaille
		Système	Extensif
	Pêche	Type	Pisciculture
			traditionnelle sur rivière
	Arboriculture	Espèces	Bananier, Avocatier, Manguier, Oranger
Foresterie	Type	Palmier à huile	
		Bois d'œuvre	
Commerce	Marchés permanents	7	
	Marchés hebdomadaires	6	
	Centrale d'achat de Diamant	250 tous à Tshikapa	
Industrie	Minière	1 seule à Tshikapa	
Artisanat	Type	Sculpture sur bois	

5) Solutions de Rechange du Projet

5.1) Situation sans projet

La situation « sans projet », équivaut à laisser le tronçon routier (RN1) dans son état actuel avec les désagréments qu'il pose aux usagers et riverains. On peut distinguer les effets sur l'environnement, comme les forts ravinements dus à l'érosion, la pollution de l'air due aux gaz d'échappement des camions et la poussière en période sèche, pouvant ainsi se répercuter sur la santé des populations, la persistance d'un accès moindre.

L'alternative «sans projet» n'est pas conforme à la politique du Gouvernement de la République Démocratique du Congo, ni à celle de développement économique et social du pays. Aussi, le statut quo n'intègre pas l'esprit et les principes d'amélioration du système des transports, des infrastructures routières en RDC.

5.2) Alternatives du projet

En vue de réaliser un aménagement optimum, prenant en compte les différentes contraintes liées au milieu physique et le coût de l'investissement, quatre (4) variantes ou options de tracé ont été analysées. Il s'agit, pour l'ensemble du lot 2, des options suivantes :

- **Option de base** : débutant au Pk114+400 à la sortie du village Loange, le tronçon se développe vers Tshikapa en traversant plusieurs villages et rivières
- **Option 1** . au Pk 148+700 à 151+400, La route sera déviée de son tracé habituel, et passe à 350m **au nord** du village de Kikuba (Kikuba I et II);
- **Option 2** : entre les pk 164+000 à 192+300 la route subit une modification du tracé contournant ainsi : i) les villages de Koja Kombo, Katshitu (I, II, III), Mukala, pour se rabattre sur le pont construit de Lovua, et ii) entre les pks 192+000 à 200+150, évite encore les villages de Kabala et Katanga (6 groupements), sur 8.2 km ;
- **Option 3** : le contournement de l'agglomération de Tshikapa ; soit par le Nord ou par le Sud ;
- **Option 4** : traversée du centre ville de Tshikapa avec une projection d'un deuxième pont sur la rivière Kasai.

5.3) Solution retenue

Les variantes sont évaluées sur la base de critères qui sont d'ordre environnemental, économique, technique et social. Trois (03) critères ont été retenus, chacun affecté d'un coefficient de pondération: (i) Le poids de 20% est affecté aux aspects environnementaux, (ii) le poids de 30% est attribué en aux aspects technico économiques des différents aménagements et sont relatifs à la complexité / contraintes techniques dont vont dépendre des caractéristiques physiques du milieu, et (iii) le dernier critère tient compte de l'importance du déplacement de populations. Il lui est affecté 50%, en raison des déplacements physiques des ménages avec démolition des habitations, perte de biens et perte de revenu ou de moyens d'existence.

Il ressort de l'évaluation des scénarii potentiels selon les 3 critères retenus que la variante regroupant les options 1, 2 et 4 obtient le meilleur score (moyenne pondérée = 3). Cette variante solution engendre la moindre incidence négative sur le milieu atmosphérique (pollution sonore, de l'air) par une meilleure fluidité et réduit considérablement les accidents, Le déplacement des populations demeure important pour l'option 4. Pour minimiser les impacts de la réinstallation, le tracé est étudié sur la base du strict minimum nécessaire en matière d'occupation de sol, doit longer la rive gauche de la rivière Tshikapa vers la carrière et traverser le Kasai par un pont pour rejoindre le Rond Point 3Z, mais aussi contourner le ravin situé à Kele pour ressortir sur la RN1 menant vers Kananga. Cette option est la moins négative et semble répondre aux souhaits des populations et des autorités administratives locales.

Le tronçon financé par la Banque concerne le segment situé entre Loange et le pont de Lovua sur 63 km.

6) Impacts Potentiels et Mesures d'Atténuation et de Bonification

6.1) Les impacts négatifs

6.1.1) Situation sans projet

La RN1 ne draine actuellement que très peu de circulation du fait de la très mauvaise qualité de la chaussée. Les populations de la zone d'influence directe, obligées d'emprunter la route pour leurs déplacements, sont maintenues dans un enclavement limitant les efforts de développement. De par sa nature en terre dégradée, elle constitue actuellement une source de pollution par l'envol de poussière en saison sèche fortement décriée par les populations. Elle a de fortes incidences sur la santé des populations (maladies respiratoires). Elle constitue également une menace pour l'hygiène des aliments et des habitations. Il est également à noter les nuisances sonores engendrées par la circulation des VL (gros porteurs) également fortement décrié par les populations lors des entretiens. Elle a donc une forte incidence négative sur le cadre de vie et le bien être des populations.

La mauvaise qualité de la chaussée constitue également une forte entrave à la fréquentation des véhicules motorisés. La rareté de l'offre de transport sur le tronçon contribue à un renchérissement des prix des transports entre les localités desservies, contraignant ainsi le développement des activités économiques (limitation de l'écoulement des produits). Il se pose également des difficultés d'évacuation des malades en général, et des femmes enceintes en particulier, en plus de l'inconfort des déplacements et l'absence totale de panneaux de signalisation, influe négativement sur la sécurité des populations riveraines.

Les multiples déviations à travers les terroirs ruraux qu'empruntent les camions augmentent la poussière dans l'air. Ces déviations entraînent également un compactage des sols aggravant le ruissellement et limitant la régénération de la végétation.

La mauvaise qualité de la route a des effets négatifs sur les matériels roulant, renchérissant ainsi les coûts d'entretien des véhicules. Cet état de fait rend le tronçon non attractif, maintenant ainsi à un niveau très bas l'offre de transport avec comme corollaire des coûts de transports élevés. L'état actuel de la route influe donc négativement sur le bien être des populations locales et sur le développement de leurs activités économiques. Le bitumage de cette route est donc fortement recommandé par les populations.

En définitive, les impacts de la situation sans projet se résument comme suit : i) enclavement des terroirs ; ii) émission importante de poussières liée à la nature du sol surtout en saison sèche ; iii) nombreuses déviations entraînent un compactage des sols, le ruissellement et limitant la régénération de la végétation , iv) risques d'accident liés au mauvais état de la route; v) inconfort des déplacements ; vi) temps de parcours très élevés ;vii) coûts élevés de transport et d'entretien des véhicules.

6.1.2) Phase de chantier :

a) Milieu biologique : Le projet n'occasionne pas une importante destruction du couvert végétal, le tracé existe et l'emprise est dégagée. Les impacts du projet, pendant la phase de préparation et de travaux sur les ressources végétales seront faibles. Pendant les travaux, il faut souligner que certaines arbres, d'espèces semi ou totalement protégées, qui sont trop proches de la route, risquent d'être abattus. Dans ce cas l'Entreprise doit impérativement se rapprocher des services décentralisés du Ministère de l'Environnement, Conservation de la Nature, et du Tourisme en vue d'obtenir les permis de coupe nécessaires. L'utilisation du bois comme source d'énergie au niveau des bases de chantiers est interdite.

b) Milieu humain : La phase de préparation est importante pour l'installation des bases et la mobilisation des engins. Les premières atteintes physiques à l'environnement et au milieu humain sont enregistrées au cours de celle-ci et sont suivies par celles de la phase de construction.

i) Perturbation des activités : pendant la phase de préparation de chantier et ensuite de réalisation du projet, une partie des activités exercées dans l'emprise et le voisinage immédiat du projet sera perturbée. Leurs activités seront arrêtées ou diminuées; ce qui constituera une perte en matière d'emplois et de revenus directs.

ii) Activités perdues pour les femmes : Les activités identifiées les plus fréquentes sont la petite vente de pain, de poisson salé, de manioc, de maïs, de fruits et légumes, de boissons locales, eau, etc. ;

iii) Gene des circulations et des accès : les travaux provoqueront une perturbation de la circulation des véhicules et des piétons augmentée des risques d'accident liés aux déplacements des engins et véhicules de chantier tout comme sur les voies de déviation, qui seront encombrées ou inondées pendant les saisons des pluies.

iv) Déplacements de clôtures : les travaux imposent la destruction de quelques clôtures et l'arrachage d'arbres sur les abords de la route nationale 1 existante.

v) L'état acoustique : l'impact sera relativement important pendant les travaux. La pollution sonore des engins de terrassement, de transport, de décapage, de bitumage va constituer une gêne temporaire et locale pour les populations riveraines et surtout pour les habitations.

vi) Détérioration du cadre de vie et de la santé : l'enlèvement des ordures ménagères aux abords des habitations sera perturbé. L'amoncellement des déchets des travaux comme les déblais, les remblais, les gravats et les déchets issus des travaux vont constituer une gêne supplémentaire pour les populations. Les travaux vont générer des quantités de poussières fines relativement importantes sur le chantier et dans son voisinage. Ces poussières peuvent affecter les populations riveraines avec des risques de maladies respiratoires.

vii) L'occupation de l'espace et le compactage des sols suite aux passages répétés d'engins lourds et à l'installation et à l'exploitation des bases de chantiers et la mise à nu du terrain suite au défrichage et au débroussaillage de la végétation sur les lieux d'installation. Elles comportent des risques de pollution des sols suite aux éventuelles fuites d'hydrocarbures, au stockage des matériaux de construction de la route et à l'abandon de déchets organiques ou inorganiques éventuellement. Toutefois, il convient de noter que les bases de chantier sont des installations temporaires et les surfaces affectées pourraient être réhabilitées après les travaux.

viii) Erosion des sols : l'exploitation des zones d'emprunt existantes peut augmenter l'érosion des sols. Les zones d'emprunt non réhabilitées sont susceptibles de favoriser la stagnation d'eau insalubre et la prolifération de vecteurs de maladies tels que les moustiques. Les carrières identifiées sont : a) Bondo (Pk133) carrière de Grès, b) Lovua (Pk 178) il s'agit d'un dépôt alluvionnaire, d'où seront extraits environ 40.000 m³. Des risques d'érosion sont également liés à la perturbation du drainage des eaux lors des travaux de terrassement. Il est par ailleurs recommandé d'entreprendre les travaux pendant la saison sèche. Néanmoins, après la réalisation du projet, les ouvrages, caniveaux et fossés mis en place, permettront un meilleur drainage des eaux de pluies et devrait limiter les ravinelements le long de la route. Ce qui constitue un impact positif après les travaux.

ix) Pollutions : les installations d'enrobage comportent également un potentiel de pollution de l'air par les poussières et les émissions liées à la combustion. Les bases de chantiers peuvent engendrer une pollution par les eaux usées ou la mauvaise gestion des déchets.

6.1.3) Phase d'exploitation:

a) Milieu biologique : étant donné que les travaux prévus ne concernent que la route existante, déjà intégrée dans son environnement naturel, le projet n'affectera pas les habitats

naturels, la faune et la flore. Le projet n'a pas d'impact négatif sur les parcs naturels, des réserves de la biosphère ou des zones sensibles ou protégées. On ne prévoit aucune dégradation supplémentaire de la qualité du milieu abiotique (air, eaux, sols) durant l'exploitation de la route réhabilitée et réaménagée. Le projet n'affecte aucun site archéologique, culturel ou religieux. Des plantations d'alignement sont préconisées à la traversée des grands villages (Lukaka, Bondo, Kikuba, Mavagimi, Katolo, Kayala). Elles auront un impact positif sur les ressources végétales. Ces plantations devront se faire, de préférence, avec des essences locales car s'intégrant plus facilement au paysage. Les autres avantages de ces plantations sont : i) l'adoucissement thermique ; ii) écran contre la poussière ; iii) effet de délimitation ; iv) l'atténuation de la pollution atmosphérique par absorption de CO₂ ;

De même, la suppression des déviations dans les terroirs villageois favorisera la régénération des ressources végétales au niveau de certaines surfaces. Lors des entretiens avec les populations locales, celles-ci ont mis en exergue l'envol de la poussière sableuse, qui en s'accrochant sur les feuilles des jeunes plants, limitent les taux de réussite des activités de reboisement et découragent les investissements dans ce domaine. Ainsi, en réduisant les émissions de poussière, le bitumage de la route aura un impact positif sur les taux de survie des jeunes plants et donc sur les ressources végétales.

b) Milieu humain : les impacts négatifs du projet pendant la phase d'exploitation demeurent peu significatifs. Il comportera toutefois des nuisances pour les populations riveraines se limitant à la pollution générée par un trafic graduellement plus élevé, à des risques d'accidents pour les piétons au regard des vitesses pratiquées plus grandes sur la route réhabilitée et bitumée.

(i) Pollution sonore : en phase d'exploitation, la vitesse de référence de la route sera de **80** km/h. Les trafics y seront en constante augmentation. La nuisance sonore sera exacerbée par l'action combinée des véhicules plus nombreux à emprunter cette route et la proximité plus grande des riverains immédiats.

(ii) Population et vie sociale : la période d'adaptation au fonctionnement de la nouvelle voie affectera certains usages liés à la circulation piétonne. Les populations riveraines seront exposées aux risques accrus des accidents de la circulation liés à sa fluidité, à l'accroissement du trafic et aux vitesses pratiquées; d'où la nécessité d'une campagne de sensibilisation.

(iii) Activités économiques et habitat : l'accessibilité sera limitée pour certaines activités pendant la phase d'exploitation de la route réhabilitée. Ce sont particulièrement celles qui utilisaient l'emprise du projet pour le stationnement de leur clientèle ou de leurs fournisseurs. Des aires de stationnement seront prévues ainsi qu'un profil permettant le stationnement temporaire sur tout le linéaire de la traversée de Tshikapa. Ces dispositions sont à l'effet d'atténuer cette contrainte.

IMPACTS		Installation des bases de chantier	Travaux de construction de la route	Exploitation des carrières et Transport des matériaux	Ouverture de piste de déviation	Assainissement	Exploitation de la route	
MILIEU BIOPHYSIQUE	Sol	-Mineure	-Moyenne	-Moyenne	-Moyenne		+/- Moyenne	
	Eau	-Mineure	-Moyenne	-Moyenne			- Majeure	
	Air	Bruits	-Mineure	-Moyenne	-Moyenne	-Mineure	-Mineure	+Moyenne
		Poussière	-Mineure	-Moyenne	-Moyenne	-Mineure	-Mineure	+Moyenne
	Faune	PE	PE		PE	PE	PE	
	Flore	-Mineure	-Mineure		-Mineure	-Mineure	+Moyenne	
	paysage	-Mineure	-Mineure		-Mineure	-Mineure	+/- Moyenne	
MILIEU HUMAIN	Revenu et emploi	+Mineure	+Mineure	+Mineure		+Majeure	+Majeure	
	Activités agricoles	-Mineure	-Mineure	+Mineure	PE	PE	+Moyenne	
	Croissance démographique	+Mineure	+Mineure	+Mineure	+Mineure	+Mineure	+Mineure	
	Trafic et mobilité	-Mineure	-Mineure	-Mineure	-Mineure	-Mineure	+Majeure	
	Santé	-Mineure	-Mineure	-Mineure	-Mineure	-Mineure	+Moyenne	
	Sécurité	-Mineure	-Mineure	-Mineure	-Mineure	-Mineure	- Moyenne	
	Patrimoine culturel	-Mineure	-Mineure	-Mineure	-Mineure	-Mineure	+/-Moyenne	
	Valorisation des espaces et des ressources	-Mineure	-Mineure	-Mineure	-Mineure	-Mineure	+Moyenne	
	MST-SIDA	- Moyenne	- Moyenne	- Moyenne	- Moyenne	- Moyenne	- Majeure	

6.2) Mesures d'Atténuation et de Bonification

6.2.1) Mesures compensatoires liées à la libération des emprises

i) Le déplacement d'activités et l'indemnisation des PAP: un montant global de **49.5 millions de FC** a été réservé aux indemnisations des pertes de revenus agricoles.

ii) Les déplacements d'infrastructures et de clôtures, seront nécessaires. Ils sont intégrés au projet, et font l'objet d'un poste distinct dans le DQE.

6.2.2) Mesures d'atténuation durant la phase des travaux

Les principales mesures d'atténuation, axées principalement sur l'organisation des travaux et l'équipement des bases vie, préconisées dans le cahier des charges à l'entreprise pour atténuer les nuisances générales des travaux, sont les suivantes :

(i) Installation des chantiers : les aires des chantiers seront installées dans des endroits à enclaves ouvertes dont l'accès aura été facilité, non utilisés à des fins agricoles, de sites ou religieux. Les entreprises en charge des travaux veilleront à établir leur base de vie à l'écart des puits et cours d'eau de manière à éviter tout risque de pollution de la ressource ; aucun dépôt de matériel pouvant libérer des matières polluantes ne sera autorisé en deçà d'un périmètre de sécurité. Les accès seront gardés pour limiter l'interaction entre les chantiers et le milieu extérieur. Les horaires de travail seront modulés de manière à limiter le dérangement des populations riveraines. La vitesse des engins sera limitée sur les chantiers et les sites des travaux.

(ii) Plan de circulation et de déviations : un plan de circulation des engins sera élaboré de manière à permettre la plus grande mobilité et l'accessibilité des riverains. Il devra être évolutif en fonction du phasage prévu pour les travaux. Ce plan sera renforcé par la pose de panneaux de signalisation et d'information. Les aires de travaux seront clairement balisées.

(iii) Installation de dépôts de carburants et de lubrifiants : les unités de stockage des produits hydrocarbonés seront soit des réservoirs soit des fûts en surface placés dans les zones de confinement appropriées afin d'éviter tout déversement ou rupture du réservoir et un minimum de risques d'incendie. Des équipements de nettoyage de tout déversement seront prévus. Ce matériel sera maintenu en parfait état.

(iv) Confinement des substances inflammables et dangereuses : les zones de stockage des produits inflammables (bitumes, lubrifiants et autres produits dérivés de la pétrochimie) doivent disposer d'un équipement d'urgence adéquat maintenu en bon état de fonctionnement. L'oxygène, le propane et l'acétylène, destinés aux opérations de soudage, seront stockés dans un endroit prévu à cet effet clôturé et protégé de toute possibilité d'accident avec un véhicule. Les huiles usagées seront recueillies dans des fûts en vue d'être recyclées et acheminées en dehors du site dans des conditions imposées par le GEEC en relation avec la MDC.

(v) Sols contaminés par les carburants et lubrifiants: une aire spéciale sera réservée pour le traitement éventuel des sols contaminés par les produits pétroliers. Ils seront excavés et placés dans des bacs de confinement étanche et décontaminés à l'aide de solvants. Les sols traités seront évacués dans des dépotoirs autorisés.

(vi) Coupes d'arbres et de haïes vives: la coupe d'arbres requière des autorisations préalables auprès des services décentralisés de la GEEC. Le bois coupé sera obligatoirement valorisé. En compensation, des plantations et des ensemencements seront effectués dans l'emprise des travaux (après achèvement). Il est prévu de planter en compensation des arbres d'alignement et d'ombrage dans les villages traversés.

(vii) Les mouvements de terres : les sites de prélèvement (carrières) ou destinés aux dépôts excédentaires seront choisis de manière à ne pas générer des impacts paysagers ou à présenter des dangers, ils seront remis en état à l'issue des travaux.

(viii) Emissions de poussières : afin de réduire les émissions de poussière provenant des circulations d'engins et du transport de matériaux, les responsables de chantier effectueront des actions d'arrosage sur les pistes adjacentes aux zones habitées. Les dépôts provisoires de remblais ou déblais pourraient également nécessiter leur humidification.

(ix) Les rejets liquides, les risques de pollution des eaux, les rejets solides : les effluents seront collectés et évacués suivant leur composition : dans des fosses septiques étanches ou des systèmes de collecte mobile. Les eaux de lavage et d'entretien des engins devraient subir un traitement de séparation eau-huile, les eaux seront évacuées vers les fosses septiques et les résidus d'huiles et de bitumes, collectés, recyclés ou détruits. Les dépôts éventuels de produits huileux et pétroliers seront conçus de façon rigoureuse en vue d'éviter les écoulements sur le sol et dans les rivières. Les déchets solides des chantiers seront acheminés vers des dépotoirs autorisés et permettront une sélection et un recyclage notamment pour le bois, les métaux et les matières organiques en compost.

(x) Les risques d'érosion et l'évaluation de la stabilité des sols : le suivi de l'évolution de la stabilité des sols sera effectué par les entrepreneurs; il consistera à identifier les zones de leurs chantiers/travaux vulnérables à l'érosion pendant et après la construction. Des drainages seront positionnés et des techniques physiques de stabilisation des talus seront appliquées (estacades, gabions, murets, etc.).

6.3) Les impacts positifs

Les impacts bénéfiques de la route pour le milieu physique seront tous liés aux aménagements financés par le Projet et à la mise en place d'un système de maintenance pour pérenniser l'infrastructure routière. Les impacts bénéfiques de la route sur le milieu biologique seront tous liés au désenclavement qu'elle assure et qui va permettre aux services administratifs, aux associations et ONG d'étendre leurs activités dans toute la zone du projet. Les améliorations de la route permettront une circulation de véhicules mieux structurée (chaussée bidirectionnelle), plus fluide, les déplacements moins onéreux, améliorant ainsi l'état de la sécurité routière. Les avantages attendus se déclinent principalement par :

i) une réduction des temps de parcours ; l'état de praticabilité de la route actuelle entre Batshamba et Tshikapa est très mauvaise les temps de parcours sont très grands (26 à 32 h). Sa réhabilitation permettra des vitesses moyennes de parcours de l'ordre de 80km/h pour les VL et de 40km/h pour les PL.

ii) une réduction des taux d'accidents attendue : permise par une circulation ordonnée, une signalisation horizontale et verticale ainsi que des panneaux d'avertissement de danger, .

iii) une facilitation des accès aux établissements de santé, d'éducation et administrations : les accès aux centres administratifs, économiques, éducatifs, médicaux de Tshikapa seront facilités et améliorés, en temps de parcours, en sécurité et en confort, de même que les échanges intra et interprovinciaux, notamment entre Kinshasa et Kananga.

iv) une création d'emplois : dans les phases chantier, d'exploitation et ultérieure d'entretien. le nombre et les qualifications seront fixés par les entreprises et leurs sous-traitants en fonction de leurs besoins. Considérant que la construction pour ce type de projet requière en moyenne entre 35 et 40 emplois au kilomètre, la création d'emploi est susceptible de s'établir autour de 2400 emplois, soit près de 1000 pour toute la durée de construction. Il est considéré près de 100 emplois pérennisés en phase d'exploitation. Les populations environnantes constituent de main d'œuvre potentielle, notamment pour le gardiennage, les agents liés à la circulation en alternance et l'exécution manuelle de terrassement, ou de désherbages. Le recrutement de plusieurs cadres moyens et supérieurs, au nombre desquels on peut citer des conducteurs des travaux (ingénieurs), des chefs d'équipes (techniciens supérieurs), et des topographes (techniciens supérieurs).

v) Une facilitation des accès et des déplacements : le projet profitera aux populations riveraines de Loange, Lukaka, Bondo, kikuba, katolo, Kayala, Koji-kombo ainsi que celles de, Lovua, Katanga et Tshikapa ville, notamment aux personnes vulnérables (femmes, enfants et personnes du troisième âge) pour la facilitation de leurs déplacements quotidiens vers le centre urbain, ses centres de santé et ses établissements socio éducatifs ainsi qu'aux travailleurs et autres hommes d'affaires et commerçants qui se déplacent chaque jour sur l'itinéraire du projet. Aussi il est prévu la construction de près de 100 km de pistes rurales.

vi) Le développement des activités socio-économiques : Durant les travaux, la population de la zone du projet va connaître un accroissement, aussi bien par la présence du personnel de l'entreprise que par celle de personnes venues exercer des activités commerciales. L'autorité des chefs coutumiers sera renforcée pendant la phase des travaux par leur implication dans les engagements pris par les différentes parties (promoteur, entreprise et population), et sera un gage de cohésion sociale. De plus le flux temporaire de travailleurs vers la zone des travaux entraînera l'augmentation de la consommation de plusieurs produits de base tels que le carburant, des vivres, donc des revenus plus grands pour les commerces, majoritairement tenues par des femmes.

vii) Une meilleure intégration environnementale : l'amélioration des ouvrages hydrauliques (dalots et buses) et des réseaux de drainage (caniveaux) des eaux pluviales contribuera à la lutte contre l'érosion des sols, à la protection des ressources en eau, à la mise hors inondations des riverains de la route. La lutte anti érosive (bassins de laminage, plantation

des talus, stabilisation des zones d'érosion, estacades, murets,) réduiront les phénomènes d'éboulement et de perte des terres et contribueront à la pérennité de la route en soi. Les aménagements environnementaux des bas-côtés de la route (plantations et arbres d'alignement) seront destinés à améliorer l'esthétique et réduire l'ampleur des nuisances sonores et lumineuses. L'entretien permanent par l'Office des Routes permettra une forte réduction des risques de dégradation.

7) Changements Climatiques et Gestion du Risque Environnemental

7.1) Risques temporaires pour les riverains

La réalisation du chantier provoquera des nuisances temporaires aux riverains (gêne, bruits, vibrations, pollution atmosphérique) du fait de la circulation des engins et le transport des matériaux. Cette dégradation de la qualité de l'air ne devrait pas avoir des conséquences sur la santé publique. Les travaux engendreront temporairement des ralentissements, des perturbations, des coupures/déviations de la circulation mais comportent des risques accrus d'accidents.

7.2) Risques liés au projet

Des risques de ruissellement de matières polluantes dans les fossés (ou cours d'eau) et/ou des nappes phréatiques existeront suite à des déversements accidentels des huiles usées et de carburants ou du ruissellement sur les matériaux stockés.

Dans certains secteurs il pourrait y avoir une pression supplémentaire sur les réserves en eau destinées aux besoins de la population et des agricultrices du fait des prélèvements.

Dans les zones à forte pente, il convient de prévenir des risques d'érosion au niveau des rectifications d'emprises (éboulement, glissement de terrain et de talus de la plate forme). Dans les zones boisées, il est nécessaire de prémunir des risques d'incendies et de prévoir leur gestion. Les dépôts de carburants éventuels présentent quelques risques de pollution des sols, et des eaux suite à des déversements accidentels d'huiles, de carburants ou de lubrifiants ainsi que des risques d'incendies

7.3) Changements Climatiques

Le projet n'entraînera pas de modifications notables sur les aspects du changement climatique. La route permettra une grande fluidité du trafic à une vitesse nominale de 80km/h, mais moyennant les limitations de vitesse aux points singuliers avec régulation en site urbain à 50km/h, les émissions de CO2 seront réduites. Les vitesses stabilisées à cette valeur (80km/h) permettent un fonctionnement des véhicules à l'optimum de la consommation au meilleur rendement énergétique dégageant ainsi le minimum d'émissions pour le parcours par comparaison à la situation sans projet où le dégagement des émissions est concentré aux points de congestion et aggravé par les nombreux arrêts /démarrages. D'où, une diminution des émissions des gaz à effet de serre. La plantation d'arbres le long du projet contribuera de plus à contribuer à l'absorption des dégagements de CO2.

Le projet intègre les dispositions techniques à l'adaptation aux changements climatiques par la mise en place de bassins de laminage pour des pentes de terrain supérieures à 2%, (ii) le dimensionnement des ouvrages se référant aux débits de crues cinquantenales (pour les Pks 116, 118, 120, 122, 137, et 144) , et pour rappel, en compensation des quelques abattages d'arbres effectués, la plantation d'arbres d'alignement et d'ombrage (pour les villages traversés). A ce titre, le projet contribuera à l'atténuation des changements climatiques (séquestration de carbone et diminution des gaz à effet de serres dans l'atmosphère).

8) Programme de Suivi Environnemental et Social

Suivant les dispositions institutionnelles Congolaises, la responsabilité du suivi des réalisations du projet sera organisée et présidée par le MITPR qui centralisera les observations effectuées par les autres Ministères et parties prenantes dans le projet (MECNT, GEEC etc.). Le MITPR, par le biais de la cellule environnement de l'Office des Routes, assisté de la Mission de Contrôle (MDC), effectuera le suivi régulier des réalisations jusqu'à la réception des travaux.

Le Maître d'œuvre (OdR) et le Maître d'œuvre délégué (MDC) seront responsables de la prise en compte de la composante environnementale et sociale du projet. A leur initiative, le contrat d'exécution des travaux contiendra la description des pénalités qui seront appliquées aux Entreprises en cas de non-respect des prescriptions techniques spécifiques à caractère environnemental et social. Le suivi environnemental a pour objectif d'apprécier régulièrement le degré de mise en œuvre ou d'exécution des mesures d'atténuation préconisées par l'EIES afin de permettre au promoteur de préciser, d'ajuster, de réorienter ou d'adapter éventuellement certaines mesures au regard des caractéristiques des composantes du milieu.

A cet effet, le Plan de Gestion Environnementale et Sociale (PGES) consiste à planifier les mesures de protection proposées et à identifier les différents partenaires et leurs responsabilités pour la mise en œuvre de ces mesures. Il se déroule pendant les phases de préparation et de mise en œuvre du projet et prend en compte la surveillance et le suivi environnemental.

Le programme de la surveillance et du suivi environnemental des travaux fera partie intégrante des rapports environnementaux et sociaux de l'Entreprise. Celle-ci se référera aux évaluations environnementales pour atténuer ou compenser les risques encourus par l'environnement biophysique et humain. Les missions annuelles de supervision de la Banque permettront d'évaluer la qualité du suivi environnemental et social du projet.

Les mesures générales de chantier sont prises dans le Cahier des Charges de l'entreprise. Les mesures de conservation et de préservation des sols et eaux, et celles relatives aux perceptions humaines (déviations, réduction de bruit, horaires de travail, arrosage...), sont intégrées dans les coûts du projet.

Les mesures relatives aux actions de sensibilisation envers les populations: (i) sur les règles à observer, pour leur maintien loin des champs d'action des engins et du matériel du chantier au cours des travaux mécanisés, (ii) sur les questions de sécurité routière et le respect des règles du code de la route, nécessiteront un budget évalué à 620 000 Euros.

Mesures d'atténuation	responsabilité de la mise en œuvre	Calendrier de la mise en œuvre	Coût en Euros
Plan Action Environnementale	Entreprise	Avant les travaux	3 500
Elaboration d'un PPSPS	Entreprise	Avant les travaux	3 500
Dispositifs anti érosion	Entreprise	Pendant les travaux	200 000
végétalisation	Entreprise	Pendant les travaux	400 000
Campagne de sensibilisation contre les IST/SIDA	Entreprise/OVD/OR/GEEC	Avant et pendant les travaux	4 000
Plantations d'alignement et aménagement paysagers	Entreprise/Affaires foncière/ GEEC	Fin des travaux	1 000
Campagne de sensibilisation Signalisation de chantier/Code de la route	Entreprise	Pendant les travaux	8 000
Ordonnancement des travaux/Plan de déviations et de circulation			
TOTAL			620 000

RESUME de l'ETUDE d'IMPACT ENVIRONNEMENTAL et SOCIAL

Le cout de surveillance et de suivi sont, est compris dans le budget de la Mission de Contrôle. Il s'élève à **35 000** Euros. Le cout du plan de suivi (qui intègre les membres de ce comité), est pour sa part, compris dans le budget de la Mission de Contrôle. Il s'élève à **40 000** Euros.

Plan	Estimation du coût Euros	Budget
Plan d'atténuation des impacts	620 000	Budget Entreprisee
Plan de surveillance des travaux	35 000	Budget MDContrôle
Plan de suivi	40 000	Budget MDContrôle
TOTAL GENERAL	695 000	

Le cout total du Plan de Gestion Environnemental et Social s'établi donc à **695 000** Euros, soit **1.17%** du montant hors taxes des travaux qui est de **59.65** millions d'Euros.

9) Consultations Publiques et Diffusion de l'Information

Conformément aux textes réglementaires Congolais et aux dispositions qui prévalent pour les projets de catégorie 1, l'EIES a été réalisée sur le principe de la consultation publique et s'est appuyée, d'une part, sur des visites de terrain, l'exploitation des documents de base, et d'autre part, sur les entretiens avec les services techniques centralisés et décentralisés, les services régionaux du patrimoine les opérateurs économiques, les groupements socioprofessionnels, les populations riveraines, et les autorités administratives et coutumières. Cette approche a permis (i) d'enrichir le projet, le faire évoluer et affiner les alternatives par la prise en compte des préoccupations de tous les acteurs ; (ii) de favoriser l'implication dans le projet des populations riveraines ; (iii) de créer un climat de confiance et de coopération présidée par une approche objective.

Les représentants du Maitre d'Ouvrage (Cellule Infrastructures) et ceux du Maitre d'œuvre (Office des Routes) ont rencontré les groupes cibles en présence du Maire, des Bourgmestres des communes concernées, des chefs coutumiers, ainsi que les services décentralisés de l'OdR, de l'OVD, du cadastre, et de l'environnement. Lors des rencontres organisées, le contenu du projet et ses enjeux économique, social, culturel et environnemental ont été présentés aux personnes consultées et un débat instauré.

Il ressort de ces consultations, la volonté des personnes rencontrées et des autorités administratives et des représentants des populations d'accompagner le projet et plaident particulièrement pour que : (i) le projet évite ou réduise au maximum la destruction des bâtis et le déplacement involontaire des personnes et recommandent la compensation des actifs bâtis et commerciaux ainsi que l'indemnisation des personnes directement affectées par le projet pour cause de pertes d'arbres en production (actifs agricoles); (ii) l'utilisation de la main d'œuvre locale ainsi que sa formation de base pour l'exécution des tâches subalternes lors du futur chantier ;et (iii) que le projet trouve des solutions aux problèmes liés à la sécurité routière et aux activités de bord de voie .

Lors du recensement des personnes affectées par le projet (PAPs),les entretiens leur ont permis de s'impliquer au-delà de la simple collecte d'informations et ont exprimé entre autres, leurs appréhensions et leurs attentes face au déplacement : (i) les personnes affectées doivent être compensées au coût de remplacement sans dépréciation, avant le démarrage des travaux du projet ; (ii) le processus d'indemnisation doit être équitable et respectueux des droits humains des personnes affectées par le projet ;

Il est privilégié l'indemnisation en espèces pour ce qui est des pertes individuelles, notamment de revenu pour les commerçants. Mais, celles portant sur les structures d'équipements ou de service, les options d'indemnisation feront l'objet d'une estimation plus fine afin de pouvoir offrir aux personnes affectées l'option de leur choix, (en espèce/ en nature). L'indemnisation en

nature inclue la reconstruction ou la mise à niveau des structures (bâti, clôtures, etc) affectées. D'autres mesures accompagneront le programme dans un souci d'équité et de désintéressement des personnes qui seront affectées par le projet.

La participation du public à l'enquête publique proprement dite permettra l'expression des doléances et favorisera la transparence et l'équité lors du processus de compensation. Divers moyens de communication seront mis à contribution pour bien informer les personnes affectées par le projet, dont la mise à disposition du PAR, l'utilisation d'affiches et la diffusion d'émissions radio en langues locales.

10) Initiatives Complémentaires;

10.1 Parties prenantes

Les Maitre d'Ouvrage (MITPR), Maitre d'Ouvrage Délégué (CI), et Maitre d'œuvre (OdR) sont directement responsables dans le projet. Suivant le code de l'environnement en RDC, le Ministère de l'Environnement, de la Conservation de la Nature et du Tourisme (MECNT), à travers le Groupe d'Evaluation Environnementale du Congo (GEEC) sera partie prenante directement dans le contrôle environnemental du projet.

Son action s'inscrira plus particulièrement dans le domaine de ses prérogatives institutionnelles, à savoir le contrôle des nuisances et des risques de pollutions (gestion des risques de pollutions éventuelles, effluents liquides, déchets solides dont bitumeux, etc.), les risques d'érosion et les travaux de conservation des eaux (CES).

Le GEEC s'impliquera dans les aspects forestiers (coupes d'arbre et plantations nouvelles) avec les services forestiers pour la délivrance des autorisations. Les autres institutions gouvernementales et administratives concernées par les questions environnementales sont, principalement, les services du cadastre, les services de l'urbanisme, les services des mines, l'office du drainage et des voiries (OVD), et les services des pistes rurales. Les ONG et associations (société civile) seront associées dans la mise en œuvre des mesures de sensibilisation sur les aspects tels que la sécurité routière et le VIH/SIDA. Ils le seront aussi dans les opérations d'indemnisation.

10.2 Plan de Réinstallation

Il est indiqué à la section 6.2.1 une indemnisation des actifs agricoles expropriés pour les populations affectés par le projet. De ce fait, le Gouvernement a préparé un Plan d'Action de Réinstallation pour l'ensemble du lot 2 entre Batshamba et Tshikapa pour faciliter les opérations de compensation des personnes et des biens affectés par le projet, sachant que la quasi totalité des biens est constitué de bâti à usage d'habitation et des étals en matériaux rudimentaires.

Ses objectifs sont : (i) minimiser, autant que possible, les déplacements involontaires ; (ii) éviter dans la mesure du possible la destruction de biens et (iii) indemniser les personnes affectées par la compensation de la perte de terres agro-pastorales, de bâti et d'équipement, ainsi que la perte de revenus.

Les expropriations sur le tronçon concerné par la première phase n'entraîne aucune de réinstallation de population, tout au plus l'acquisition de quelques 30ha de terrains sans valeur écologique particulière, situés en périphérie de quelques villages évitant leur traversée et le déplacement de près de 150 familles. Ces terrains sont, au moment des études, utilisés à une agriculture annuelle, itinérante par brulis. Les surfaces à exproprier sont situés en périphérie des villages.

RESUME de l'ETUDE d'IMPACT ENVIRONNEMENTAL et SOCIAL

Le système de cultures dans le contexte congolais est uniquement basé sur le type itinérant sur brulis du fait de l'absence de pression foncière. Il n'y a point de parcelle fixe dans le temps et dans l'espace sauf celles du manioc. Le projet ne touche aucune culture de manioc. Seules quelques parcelles de maïs étaient affectées au moment du relevé du profil environnemental.

Tronçon	Pk	Etablissement Humain	Nombre de Parcelle	Type De Culture
Lot 2, phase1, entre Pont Loange et pont de Lovua	114+800 à 177+500		5 2	maïs maïs
Lot 2, phase2, entre Lovua et Tshikapa	181+800	Itshuta	5	maïs
	209+200	Katanga	8	maïs

Les seules populations affectées par le projet sont quelque agriculteurs (trices). Du fait qu'ils exercent une agriculture itinérante, extensive par brulis, et qu'ils ne perdent pas leur bâti d'habitation, ils resteront dans leurs zones de résidence respectives actuelles et maintiendront leurs modes de vie et activités économiques et sociales. En conséquence, la question de l'intégration dans la communauté hôte ne va pas se poser, dans la mesure où les personnes affectées resteront dans la même zone et seront leurs propres hôtes

Ce plan poursuit quatre objectifs ; i) minimiser autant que possible la réinstallation involontaire par l'étude des alternatives viables dans la conception du projet, ii) la participation des personnes affectées à toutes les étapes charnières du processus d'élaboration et de mise en œuvre des compensations, iii) L'assistance à l'effort des personnes affectées à l'amélioration de leur moyens d'existence et leur niveau de vie, ou de les rétablir à leur niveau d'avant la mise en œuvre du projet, selon le cas le plus avantageux pour elles, iv) que les activités de compensation soient conçues et exécutées en tant que programmes de développement durables fournissant suffisamment de ressources d'investissement pour que les personnes affectées par le projet aient l'opportunité d'en partager les bénéfices.

Un Plan d'Action Abrégé de Réinstallation a été conçu. Il tient compte des lois Congolaises et des exigences de la politique de la Banque en matière de réinstallation involontaire. Il définit les principes et les modalités de mise en place des actions d'indemnisation des personnes affectées par le projet, et établit un budget approximatif et un chronogramme indicatif pour sa mise en œuvre. Ils sont extraits du Plan d'Action de Réinstallation préparé par le Gouvernement Congolais pour l'ensemble du lot 2 Pont Loange-Tshikapa.

Ce plan prévoit la mise en place d'un Comité de mise en œuvre composé des représentants du MITPR à travers la Cellule Infrastructure (CI) associés au représentant de l'Office des Routes (OdR), et d'un représentant de la Mission de contrôle (MDC), et de l'Entreprise. Il est placé sous la tutelle de la CI (Maître d'Ouvrage délégué) qui en assure la présidence assisté d'un magistrat qui assure le secrétariat du Comité.

Ce Comité est associé aux représentants des pouvoirs publics locaux (administrations décentralisées) et de la société civile (ONG, associations, etc...). Le CPAR sera appuyé par des prestataires extérieurs : un expert environnementaliste, un expert foncier et immobilier, les Chefs Coutumiers, la société civile (ONG, associations, etc...) et la force publique..

Ce plan d'indemnisation se réalisera de sorte qu'aucune personne ne perde de moyens de subsistances dans le cadre de ce projet. Des rapports de suivi confirmeront que les compensations ont été versées adéquatement. Il fera l'objet de la réalisation d'une évaluation externe à la fin du projet sous la forme d'Audit. Les fonds nécessaires sont entièrement pris sur les ressources du FAD.

Le budget du plan d'action abrégé de réinstallation est estimé à 91,71 millions de FC soit 100 000 USD. Il comprend les honoraires des experts environnement de la Maitrise d'œuvre (OdR), de la MDC, des frais de fonctionnement, des frais du séminaire de validation du PAAR (étude sur les moyens de subsistance et enquête publique), et les activités de suivi-évaluation. Il est présenté en Annexe 2.

11) Conclusion;

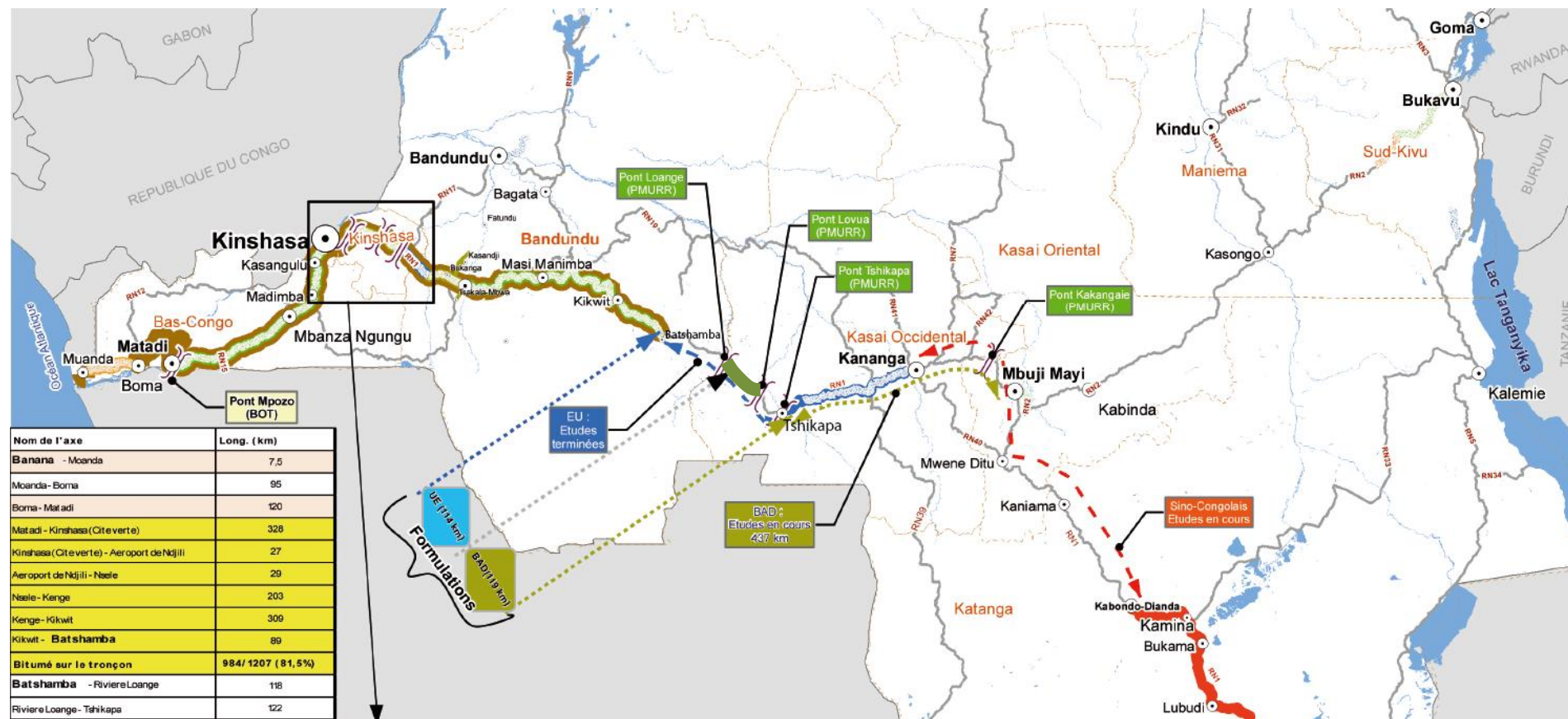
En prenant en compte les impacts et les mesures identifiées, ce projet est jugé acceptable sur le plan environnemental et social. Les impacts sont localisés dans le domaine public de l'état. Les principaux thèmes découlant de l'analyse et de l'évaluation environnementale ont été traités, et aux impacts identifiés sont associées des mesures adéquates susceptibles de les compenser ou les réduire. L'effet des terrassements relatifs à ces travaux sur le couvert végétal est mineur. Les impacts positifs attendus à caractère économique, social et sécuritaire sont importants en termes de création d'emplois tant directs qu'indirects.

Des indemnités sont prévues pour les actifs agricoles. Les consultations publiques organisées ont permis d'éviter de déplacer près de 150 familles tout en constituant la liste détaillée des personnes affectées, sur l'ensemble du lot 2 entre pont Lovua et Tshikapa, et avec précision (noms, adresses, revenu, valeur de la structure affectée, etc...).

Le projet est titulaire du certificat de conformité environnementale délivré par le Ministère de l'Environnement, de la Conservation de la Nature et du Tourisme.

Cartes du projet

1 situation du projet



2 Tracé de la route



Titre du projet: Aménagement et bitumage de la route Batshamba – Tshikapa lot 2 :
Pont Loange – Tshikapa, phase 1 : Pont Loange – Pont de Lovua
Pays: République Démocratique du Congo
Numéro de projet: P-CD-DB0-002
Département: OITC **Division:** OITC.1

INTRODUCTION

Le projet Pont Loange – Tshikapa, sur la RN1, fait partie intégrante du programme prioritaire en RDC. Il contribuera à rendre effective à terme, la continuité du trafic routier entre le port de Matadi, la capitale Kinshasa et la ville de Lubumbashi. La stratégie d'intervention mise en place par le Gouvernement Congolais combine, dans une logique d'aménagement progressif, la mise hors eau, le bitumage des axes structurants de la RDC, le rétablissement du trafic sur une partie significative du réseau en terre, la protection et l'entretien des routes en bon état. Le projet contribuera : (i) à l'amélioration de la circulation des personnes et des biens sur la RN1 et ; (ii) à la réduction de la pauvreté dans sa zone d'influence. Il contribuera à la concrétisation des perspectives entrevues à plus long terme d'interconnexion multimodale du réseau routier avec le réseau ferroviaire frontière Zambie - Lubumbashi – Kananga – Ilebo (port fluvial sur la rivière Kasai).

Le projet d'aménagement du tronçon de route Pont de Loange - pont de Lovua constitue la phase 1 des travaux routiers devant déboucher sur la localité de Tshikapa sur la RN1. Du point de vue environnemental, le projet est classé dans la catégorie 1, au regard de la nature des travaux à entreprendre, de la taille et de l'envergure du projet, ainsi que de ses effets potentiels directs et indirects. L'exécution de ce projet nécessite l'expropriation, pour utilité publique, de terres, de cultures et d'arbres le long de l'emprise. Conformément à la politique de la Banque en matière de déplacement involontaire et à la législation Congolaise, le Ministère des Infrastructures des Travaux Publics et de la Reconstruction (MITPR) a élaboré un Plan d'Action de Réinstallation (PAR) des personnes affectées par le projet. Ses objectifs sont : (i) minimiser, autant que possible, les déplacements involontaires ; (ii) éviter dans la mesure du possible la destruction de biens et (iii) indemniser les personnes affectées par la compensation de la perte de terres agro-pastorales, de bâti et d'équipement, ainsi que la perte de revenus.

La politique de la Banque africaine de développement en matière de réinstallation involontaire s'applique aux déplacements économiques ou physiques ou aux personnes affectées par l'exécution d'un projet. Étant donné que le projet implique le déplacement économique de moins de 200 personnes, un Plan d'Action Abrégé de Réinstallation a été conçu. Il tient compte des lois Congolaises et des exigences de la politique de la Banque en matière de réinstallation involontaire. Il définit les principes et les modalités de mise en place des actions d'indemnisation des personnes affectées par le projet, et établit un budget approximatif et un chronogramme indicatif pour sa mise en œuvre. Le présent Plan Abrégé est extrait du Plan d'Action de Réinstallation préparé par le Gouvernement Congolais pour l'ensemble du lot 2 Pont Loange-Tshikapa.

DESCRIPTION DU PROJET

Le projet porte sur la phase I du lot 2 et est structuré autour des cinq principales composantes décrites ci-après :

- 1) Travaux d'aménagement de la section de route « Pont de Loange – Pont de Lovua » - (66 km, y compris les réservations pour le passage de la fibre optique) ; (ii) Mise en œuvre du PGES ; (iii) Contrôle et surveillance des travaux et sensibilisation des populations de la ZIP et des opérateurs ;

- 2) Aménagement de 80 km de pistes rurales ; (ii) Réhabilitation d'infrastructures connexes (clôtures d'écoles, de centres de santé, marchés) au niveau des villages dans la zone du projet ; (iii) Installation de stations de pesage sur la RN1 ;
- 3) Elaboration : (i) d'un Document de Politique Sectorielle et (ii) d'un Plan National des Transports (PNT) ;
- 4) Appui à la CI pour renforcer ses capacités de suivi technique des travaux et en passation des marchés ; Suivi-évaluation et l'audit des comptes du projet ; Audit du projet ;
- 5) Indemnités pour expropriations de terres cultivables itinérantes dans la zone du projet.

En vue de réaliser un aménagement optimum, différentes variantes ont été envisagées. Les variantes impliquant une modification du tracé actuel de la route ont été retenues et permettent d'éviter le déplacement de 150 familles sans affecter les milieux naturels sensibles. Au total l'incidence de la modification du tracé est inférieure à 12 km.

Les principales activités concernent le suivi de la mise en œuvre des mesures environnementales, le suivi de la mise en œuvre du plan de gestion environnementale et sociale des travaux routiers et des aménagements connexes pour améliorer le cadre et condition de vie de populations, de la sensibilisation de la population aux IST et autres pandémies, à la sécurité routière et à l'environnement. Les mesures spécifiques prises, pour atténuer ou éliminer les impacts négatifs identifiés, sont en majorité, adéquates et sont incluses dans les cahiers des charges des entreprises

ZONE DU PROJET

La Zone d'intervention du projet est la zone dans laquelle la demande de déplacements est générée. La zone d'influence directe est l'ensemble des établissements humains dont les habitants utilisent la route dans son état actuel et continueront à l'utiliser pour effectuer leurs déplacements, même en cas de non-réhabilitation. Elle comprend plusieurs (25) villages et l'agglomération de Tshikapa. A celles-ci, il faudra ajouter quatre grands villages (Loange, Mukedi, Kayala et Katanga) pour lesquels la route constitue l'axe le plus proche d'importance nationale sur laquelle ils peuvent être raccordés. La zone d'influence élargie comprend les lieux géographiques dont les habitants pourront emprunter la route réhabilitée. Elle est donc considérée comme étant l'ensemble des territoires des provinces situés le long de l'axe.

Le tronçon concerné par le financement de la Banque va du pont de Loange au pont de Lovua, soit une distance de 57Km. Ce tronçon est entièrement dans la Province du Kasai Occidental, plus précisément dans le District du Kasai, le Territoire de Kamonia et les Secteurs de Bapende et de Kamonia. La Province du Kasai Occidental totalise une population de **5296347**habitants. La population féminine y est relativement majoritaire et représente **50,94%**.

Le long de l'axe, l'habitat est uniquement composé de huttes et de quelques maisons en terre. Outre l'agriculture, la principale activité repose sur le petit commerce (gargotes, boutiques, marchés hebdomadaire) souvent développé par les femmes. Les activités dominantes sont l'agriculture et la recherche du Diamant pour le Kasai. Tshikapa est la seule agglomération à disposer de services administratifs. Pour une population estimée à **1750000** habitants dont **892000** sont des femmes. Plusieurs écoles parmi lesquelles 67 primaires et 36 secondaires ont aussi été recensées. Une plus grande présence féminine que masculine y est à noter.

Du point de vue sanitaire, la zone d'influence directe du projet dispose d'un réseau sanitaire constitué par des cases de santé au nombre de 9, malheureusement dépourvus d'équipements et de médicaments. Dans la zone d'influence élargie, il est recensé 19 centres de santé, 5

dispensaires et 5 hôpitaux. Néanmoins, ce dispositif cache une certaine disparité du point de vue implantation.

ACQUISITION DE TERRES POUR LES BESOINS DU PROJET

Pour l'ensemble du lot 2, le recensement s'est effectué sur une bande de 25m de largeur. Celui ci a répertorié principalement des bâtis à usage d'habitation, ou commercial, ou encore des structures attenantes aux services riverains (clôtures, aires aménagées, puits sur les parcelles etc). Les personnes affectées par le projet (PAPs) sont normalement catégorisées en fonction du droit d'occupation, de la nature et de la sévérité de l'expropriation. Les catégories de PAPs ont été définies pour les cas de perte d'actif bâti, d'actif agricole et d'infrastructures complète ou partielle : (a) **Pour la perte complète**, chaque actif et/ou infrastructure (arbre fruitier, puits, clôture, etc.) est valorisée au taux de remplacement neuf, (b) **Pour la perte partielle (infrastructure)**, la partie perdue est valorisée au prix de remplacement neuf pour que le PAP puisse le remplacer. (c) Pour la perte partielle, deux cas sont envisagés, soit les structures *peuvent être réarrangées* sur le reliquat de la parcelle et le paiement est fait pour le terrain perdu (en m²) et pour les structures qui seront reconstruites (au-dessous) est normal, soit les structures *ne peuvent être réarrangées*, alors le cas est traité comme une perte complète qui exige un remplacement du terrain.

Quand l'expropriation concerne une partie aussi grande que le reste de la structure ou de l'infrastructure que le reste du bâtiment n'est plus utilisable, l'acquisition est traitée comme une perte complète.

Surfaces à exproprier

Le tracé se développe sur l'emprise de la RN1 existante. Les expropriations sur le tronçon concerné par la première phase n'entraîne aucune de réinstallation de population, tout au plus l'acquisition de quelques 30ha de terrains sans valeur écologique particulière, situés en périphérie de quelques villages évitant leur traversée et le déplacement de près de 150 familles. Ces terrains sont, au moment des études, pour quelque unes, utilisés à une agriculture annuelle, itinérante par brulis. Les surfaces à exproprier sont situés à la périphérie des villages déclinés sur le tableau qui suit :

Villages et rectifications de tracé	Longueur des contournements ou déviations en m	Surfaces en hectare
Mukishi	1200	3
Lukaka	2400	6
Bondo 1,2 et3	800	2
Kikuba	800	2
Mavuagime 1et 2	600	1,5
Katolo	1200	3
Kayala	3700	9,25
Rectifications de tracé	8000	2
totaux	11950	29,88

Intégration avec les communautés d'accueil

Sur le tronçon entre pont Loange et pont de Lovua, les seules populations affectées par le projet sont quelque agriculteurs (trices). Du fait qu'ils exercent une agriculture itinérante, extensive par brulis, et qu'ils ne perdent pas leur bâti d'habitation, ils resteront dans leurs

zones de résidence respectives actuelles et maintiendront leurs modes de vie et activités économiques et sociales. En conséquence, la question de l'intégration dans la communauté hôte ne va pas se poser, dans la mesure où les personnes affectées resteront dans la même zone et seront leurs propres hôtes.

RÉGLEMENTATION, NORMES ET POLITIQUES APPLICABLES À L'ACQUISITION DE TERRES

Régime foncier et réglementation Congolaise en matière d'expropriation.

Les modalités d'expropriation de biens pour utilité publique sont régies par le texte de la Loi n° 77/01 du 22 février 1977 portant sur l'expropriation pour cause d'utilité publique. Les modalités d'occupation des terres sont quant à elles régies par la loi n° 073-021 du 20 juillet 1973 portant régime général des biens, régime foncier et immobilier et régime des sûretés modifié et complété par le texte de loi n° 80-008 du 18 juillet 1980 portant loi foncière en République Démocratique du Congo. Ils sont considérés aujourd'hui comme les textes de référence en la matière.

Mécanisme judiciaire des dispositions la loi n°80-008 du 18 juillet 1980.

La loi foncière n° 80-008 complétant la loi 73-021 du 20 juillet 1973 fixent le régime foncier et domanial en République Démocratique du Congo.

La procédure comprend deux phases :

(i) **La première est administrative**, ou sont précisés les caractères de l'expropriation, l'étendue de l'utilité publique, les titulaires du pouvoir d'expropriation, les droits susceptibles d'expropriation La démarche administrative poursuit les séquences suivantes :

- Phase des préparatifs à l'expropriation : La procédure d'expropriation a pour origine la décision prononçant l'utilité publique (DUP) des travaux et ordonnant l'expropriation. Les préparatifs comme l'enquête parcellaire et le recensement des PAP sont à la discrétion du Pouvoir Exécutif.
- Décision d'utilité publique des travaux et d'expropriation : forme et publicité : Elle est prise par voie d'arrêté ministériel (ou décret présidentiel selon les cas), publiée au Journal Officiel et portée à la connaissance des personnes exposées à l'expropriation. La DUP mentionne l'identité complète des intéressés et s'appuie sur un plan des biens à exproprier et indiquant les travaux à exécuter. Elle fixe en outre le délai de déguerpissement à dater de la mutation.
- Cas de réclamations et observations de l'exproprié : Les réclamations et observations sont portés à la connaissance du Ministre des Affaires Foncières, dans le délai d'un mois à dater de l'avis de réception de la DUP (ou de la date du récépissé). Ce délai peut être prorogé par l'autorité qui a décidé l'expropriation. A l'expiration du délai imparti, des propositions d'indemnisation sont faites aux intéressés par le Ministre des Affaires Foncières. Ces propositions s'appuient sur un procès-verbal dressé et signé par deux Géomètres Experts Immobiliers du Cadastre auxquels on adjoint, si nécessaire, un spécialiste, suivant la nature du bien à exproprier. S'il s'agit d'exproprier les droits collectifs ou individuels de jouissance, qu'exercent les populations locales sur les terres domaniales, l'expropriant s'appuie, pour formuler ses propositions d'indemnisation, sur une enquête prescrite et à défaut d'entente à l'amiable, les réclamations sont portées à la compétence des tribunaux.

(ii) **elle est suivie de la phase judiciaire** et comprend, en dernier lieu, l'indemnisation et autres droits reconnus à l'exproprié. : En droit Congolais, l'expropriation est une procédure qui relève de la compétence du Pouvoir Exécutif. Les tribunaux ne sont déclarés compétents que pour régler à posteriori les incidents et réclamations nés de l'opération non aboutie entre expropriants et expropriés.

En cas d'enclenchement d'action devant ce juge civil, la procédure se déroule comme suit :

- dans les 15 jours de l'assignation, le tribunal entend les parties ;
- dans les huit jours de cette date, le tribunal statue sur la régularité de la procédure, nomme d'office les experts et fixe le délai dans lequel ces derniers devront avoir déposé leur rapport. Ce délai ne peut excéder les soixante jours. Les experts peuvent, obtenir tous renseignements utiles à l'accomplissement de leur mission auprès du bureau du Conservateur des Titres immobiliers;
- Dans les huit jours du dépôt de ce rapport d'expertise, les parties sont convoquées à une audience et sont entendues ;
- Dans le mois de cette audience, le tribunal statue sur le montant des indemnités et les frais et, si l'exproprié l'en saisit, sur la durée du délai de déguerpissement. Le jugement est exécutoire

Mécanisme hors procédure

Toutes les compensations et indemnités se font entièrement et exclusivement dans le cadre Juridique et Réglementaire Congolais. Les dispositions des directives de la Banque permettent de minimiser le nombre de plaintes et de recours. Le dispositif applicable est une approche conciliante préservatrice des droits des personnes affectées par le projet.

CONSULTATIONS

Conformément aux textes réglementaires Congolais et aux dispositions qui prévalent pour les projets de catégorie 1, l'EIES a été réalisée sur le principe de la consultation publique et s'est appuyée, d'une part, sur des visites de terrain, l'exploitation des documents de base, et d'autre part, sur les entretiens avec les services techniques centralisés et décentralisés, les services régionaux du patrimoine les opérateurs économiques, les groupements socioprofessionnels, les populations riveraines, et les autorités administratives et coutumières. Cette approche a permis (i) d'enrichir le projet, le faire évoluer et affiner les alternatives par la prise en compte des préoccupations de tous les acteurs ; (ii) de favoriser l'implication dans le projet des populations riveraines ; (iii) de créer un climat de confiance et de coopération présidée par une approche objective.

Les représentants du Maître d'Ouvrage (Cellule Infrastructures) et ceux du Maître d'œuvre (Office des Routes) ont rencontré les groupes cibles en présence du Maire, des Bourgmestres des communes concernées, des chefs coutumiers, ainsi que les services décentralisés de l'OdR, de l'OVD, du cadastre, et de l'environnement. Lors des rencontres organisées, le contenu du projet et ses enjeux économique, social, culturel et environnemental ont été présentés aux personnes consultées et un débat instauré. Il ressort de ces consultations, la volonté des personnes rencontrées et des autorités administratives et des représentants des populations d'accompagner le projet et plaident particulièrement pour que : (i) le projet évite ou réduise au maximum la destruction des bâtis et le déplacement involontaire des personnes et recommandent la compensation des actifs bâtis et commerciaux ainsi que l'indemnisation des personnes directement affectées par le projet pour cause de pertes d'arbres en production (actifs agricoles); (ii) l'utilisation de la main d'œuvre locale ainsi que sa formation de base pour l'exécution des tâches subalternes lors du futur chantier ;et (iii) que le projet trouve des solutions aux problèmes liés à la sécurité routière et aux activités de bord de voie .

Lors du recensement, les personnes affectées ont été consultées. Les entretiens leur ont permis de s'impliquer au-delà de la simple collecte d'informations et ont exprimé entre autres, leurs appréhensions et leurs attentes face au déplacement : (i) les personnes affectées doivent être compensées au coût de remplacement sans dépréciation, avant le démarrage des travaux du projet ; (ii) le processus d'indemnisation doit être équitable et respectueux des droits humains des personnes affectées par le projet ;

Dans le cadre du Plan d'Action de Réinstallation des personnes affectées par le projet, des sessions d'information, consacrées à l'ensemble du lot 2, ont été organisées à Katanga et à Tshikapa afin d'informer les populations sur le niveau de préparation du projet de réhabilitation de la RN1 et des principes de la procédure d'indemnisation des personnes affectées. Les principes généraux suivants ont servi de base dans l'établissement des indemnisations retenus sont :

- i) le déplacement des PAPs s'inscrit dans la logique des expropriations et doit à ce titre se faire dans le cadre de la réglementation Congolaise en vigueur ;
- ii) dans le cas où la réglementation Congolaise leur est cependant défavorable, il sera fait application de certaines dispositions de la Banque si celles-ci s'avèrent plus favorables
- iii) Toutes les personnes affectées doivent être indemnisées sans discrimination culturelle ou sociale ou de genre, dans la mesure où ces facteurs n'accroissent pas la vulnérabilité des personnes affectées ;
- iv) Les personnes affectées doivent être compensées au coût de remplacement sans dépréciation, avant le démarrage des travaux du projet ;
- v) Le processus d'indemnisation doit être équitable et respectueux des droits humains des personnes affectées par le projet ;
- vi) Il est privilégié l'indemnisation en espèces pour ce qui est des pertes individuelles, notamment de revenu à usage commercial. Mais, celles portant sur les structures d'équipements ou de service, les options d'indemnisation soit en espèce, soit en nature feront l'objet d'une estimation plus fine afin de pouvoir offrir aux personnes affectées l'option de leur choix,
- vii) L'indemnisation en nature inclue la reconstruction ou la mise à niveau des structures (bâties, clôtures, etc) affectées,
- viii) D'autres mesures accompagneront le programme dans un souci d'équité et de désintéressement des personnes qui seront affectées par le projet.

Assistance spécifique aux personnes vulnérables

De mesures de bonification sont prévues afin d'aider les personnes vulnérables généralement très affectées par tout changement, qui n'ont pas les ressources financières pour s'adapter et ne se retrouvent pas en situation plus précaire encore. Les personnes vulnérables se composent : des chefs de ménages sans emploi ; des chefs de ménages de sexe féminin ; des handicapés physiques ou mentaux ; des personnes âgées isolées ou à l'inverse, des enfants sans famille ; des enfants à bas âge ; des femmes en état de grossesse avancé. En effet, elles sont susceptibles d'être exclues des bénéficiaires de l'opération et de ne pâtir que de ses inconvénients, par exemple pour les raisons suivantes : négliger ou ne pas pouvoir assister aux réunions d'information ; ne pas être éligibles aux indemnisations par omission. Le CPAR assurera une assistance spécifique aux personnes vulnérables avant, pendant et après le processus avec les objectifs suivants : identifier les personnes vulnérables recensées parmi les personnes affectées ; faire en sorte qu'aucun ménage dirigé par une femme éligible à la compensation n'en soit exclu ; faire en sorte que les indemnités arrivent effectivement à leurs destinataires en évitant les intermédiaires ; assurer une assistance au transport des malades, handicapés, personnes âgées, femmes enceintes ou mères de très jeunes enfants, etc.

Les mesures d'accompagnement et de soutien économique intègrent des allocations de déménagement, le transport, etc. Cette aide sera financée via une rubrique du budget dédiée aux imprévus. Pour s'assurer que cette aide d'urgence ne soit fournie qu'aux personnes réellement vulnérables, il sera demandé au Comité de mise en œuvre du PAR (CPAR) de valider chaque demande d'aide déposée.

La participation du public à l'enquête publique proprement dite permettra l'expression des doléances et favorisera la transparence et l'équité lors du processus de compensation. Divers

moyens de communication seront mis à contribution pour bien informer les personnes affectées par le projet, dont la mise à disposition du PAR, l'utilisation d'affiches et la diffusion d'émissions radio en langues locales.

RESPONSABILITÉS INSTITUTIONNELLES

Dispositions institutionnelles

Suivant les dispositions institutionnelles Congolaises, la responsabilité de la mise en œuvre et le suivi du PAR sera organisée et présidée par le MITPR en sa qualité de Maître d'Ouvrage et ses structures dédiées à la Maitrise d'Ouvrage Déléguée CI et la Maitrise d'œuvre OdR. Elle s'appuiera sur les services provinciaux de l'OdR, l'OVD, de l'urbanisme, de l'environnement etc... La CI a fait réaliser début 2010 un levé topographique parcellaire de l'emprise de l'ensemble du lot 2. Celui-ci a permis une première identification des logements, des équipements, des plantations et des terrains agro-pastoraux à libérer. La délimitation définitive de tous les biens à exproprier sera effectuée à l'issue de la réunion de validation du PAR, en clôture de l'enquête publique réglementaire prévue. En ce qui concerne l'indemnisation des actifs agricoles le nombre de ha total correspondent à 30 ha, qu'avec un rendement moyen estimé à 100 qt/ha et un coût unitaire de 165 FC/ka fait un montant total de 49.5 millions de FC

Les personnes affectées par le projet recevront une compensation financière conformément à la Loi n° 77/01 du 22 février 1977 portant sur l'expropriation pour cause d'utilité publique en République Démocratique du Congo. Cette indemnisation doit correspondre à la valeur de tous les actifs dont chaque personne affectée par le projet a été dépossédée. Elle sera effectuée par le Comité chargé de son exécution pour : (i) procéder à la reconnaissance de la situation légale et matérielle des actifs à exproprier, et (ii) d'œuvrer à la conclusion d'un accord entre les parties concernées par l'expropriation sur la valeur des biens à exproprier, et ce, dans un délai de deux mois de la date de sa saisie renouvelable une seule fois pour une période d'un mois. A cette fin, elle dispose de toutes les prérogatives nécessaires en vue de reconnaître les ayant-droits à la date de sa saisine.

Organisation de l'exécution du PAR.

Ce plan prévoit la mise en place d'un Comité chargé de la mise en œuvre du Plan d'Action de Réinstallation (PAR) rattaché au MITPR et ses structures dédiées à la Maitrise d'Ouvrage Déléguée -Cellule Infrastructures (CI)- et la Maitrise d'œuvre – l'Office des Routes (OdR). La première intègre en son sein l'Unité Environnementale chargée de veiller à l'élaboration et à la mise en œuvre du Plan d'Action de Réinstallation. En collaboration avec les services de l'OdR en qualité de Maître d'œuvre, elle s'assurera du bon déroulement du Plan. La Cellule Infrastructure, et l'Office des Routes, disposent des capacités humaines expérimentées. Elles sont composées chacune de deux experts environnementalistes et de deux socio-économistes. Le comité est composé des représentants de la CI, de OdR, de la MDC et de l'Entreprise. Il est placé sous la tutelle de la CI (Maître d'Ouvrage délégué) qui en assure la présidence assisté d'un magistrat qui en assure le secrétariat. Ce Comité est associé aux représentants des pouvoirs publics locaux (administrations décentralisés) et de la société civile (ONG, associations, etc...) :

Responsabilités institutionnelles

Les tâches énumérées ci-dessous sont susceptibles d'évoluer en fonction des engagements que le gouvernement de la RDC prendra vis-à-vis des personnes affectées par le projet. En tout état de cause, l'agencement et l'exécution de ces tâches devra tenir compte du délai fixé pour la mise en œuvre du PAR. Celui-ci est entièrement pris en charge sur les ressources du FAD. Les fonds destinés aux dépenses du plan proviennent donc du budget du projet. Il fera l'objet d'une évaluation externe à la fin du projet, au travers duquel il sera vérifié qu'aucune

PLAN d'ACTION ABREGE DE REINSTALLATION

Annexe 2

personne ne perde de moyens de subsistances dans le cadre de ce projet. Des rapports de suivi confirmeront que les compensations ont été versées adéquatement.

N°	Tâches	Responsabilité	Exécution
1	Divulgence du PAR provisoire	CI/MITPR	CI
2	Approbation du PAR	CI/MITPR	MECNT
3	Approbation de la Décision d'Utilité Publique (DUP)	Conseil des	MITPR/
4	Publication	CI/MITPR	CI
5	Mise en place du CPAR	CI/MITPR	CPAR
6	Enquête publique	CI/MITPR	CPAR
7	Finalisation et divulgation du PAR final	CPAR	CPAR
8	Mobilisation des fonds nécessaires aux indemnités en espèces	MITPR/MPlan/	CPAR
9	Négociation, signature des certificats d'entente et paiements des	CPAR	CPAR
10	Supervision du déménagement	CPAR	CI/OR
11	Suivi de la libération des emprises et constat de l'état des lieux libérés	CI/OR	OR
12	Consignation des indemnités pour les dossiers transmis au tribunal	CPAR	Min Justice
13	Evaluation de l'exécution du PAR	CPAR	OR
14	Rapport de cloture	MECNT	CI/CPAR/OR

BUDGET ET ECHEANCIER DE MISE EN OEUVRE

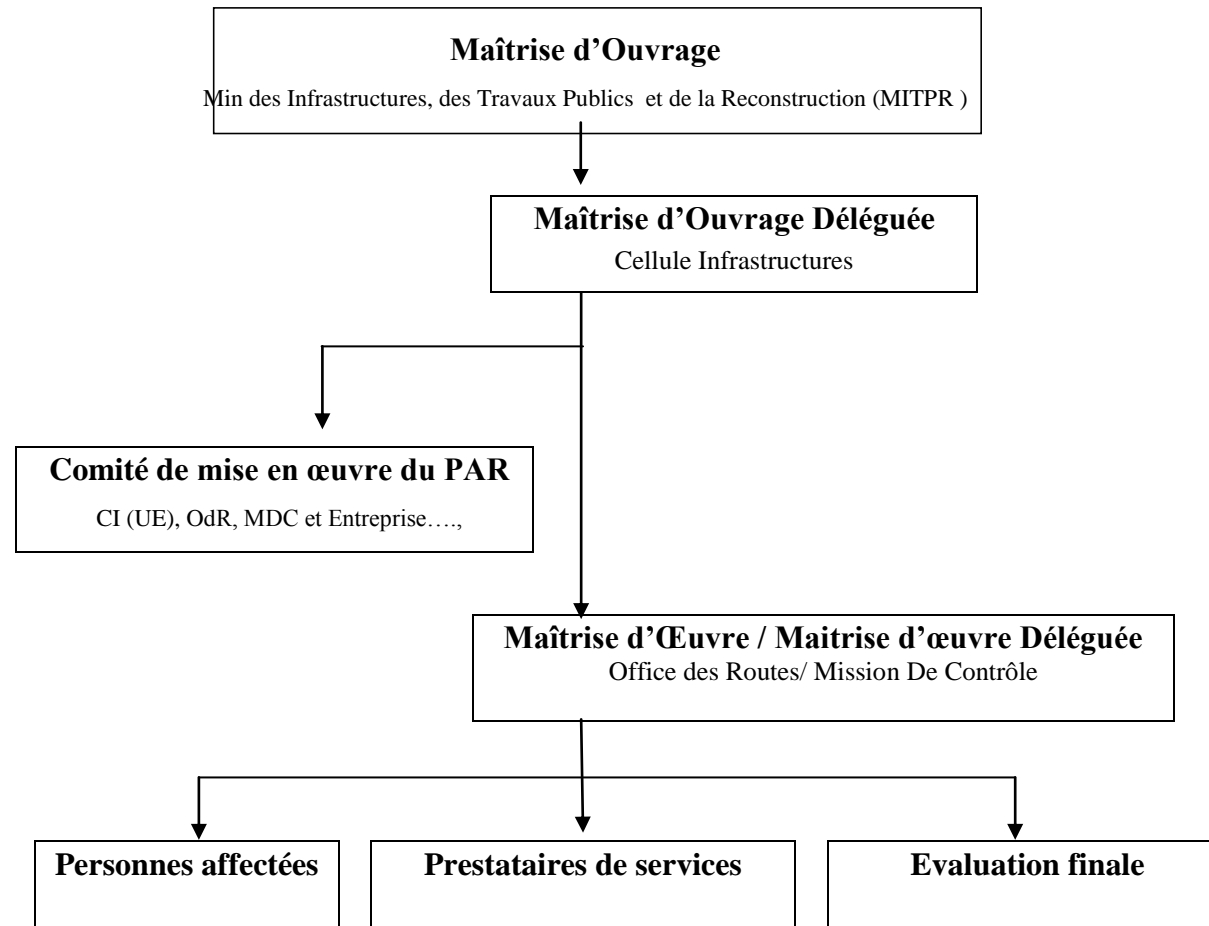
Le budget du plan d'action abrégé de réinstallation est estimé à 91,71 millions de FC soit 100 000 USD. Il comprend les honoraires des experts environnement de la Maitrise d'œuvre (OdR), de la MDC, des frais de fonctionnement, des frais du séminaire de validation du PAAR (étude sur les moyens de subsistance et enquête publique), et les activités de suivi-évaluation.

Libellé	unité	nombre		Cout unitaire	Montant en million de FC
Indemnisation des actifs agricoles			rendt/ha		
Maïs	ha	30 (totalité)	100 qt/ha	165 FC/kg	49,5
frais de fonctionnement	forfait	1		2 000 000	2,0
sous total mise en œuvre du PAAR					51,5
séminaire de validation du PAR					
honoraires expert environnement MDC		0,5		10 000 000	5,0
honoraires expert environnement OdR		1		1 320 000	1,32
participants (Maire, CS cadastre, CS domaines, Bourgmestres, représentants des PAPs)		20		126 000	2,52
frais logistiques et de fonctionnement	forfait	1		12 000 000	12,0
sous total séminaire de validation du					20,84
évaluation externe du PAAR					
honoraires de consultant auditeur individuel	forfait	1mois		15 000 000	15,0
sous total évaluation externe					15,0
Montant total					87,34
imprévus et divers 5%					4,37
Cout Total du PAAR					91,71

Chronogramme indicatif relatif à la phase 1 Pont Loange – Pont de Lovua

ACTIVITES	PERIODE D'EXECUTION												PERIODE D'EXECUTION											
	Mois 1				Mois 2				Mois 3				Mois 4				Mois 5				Mois 6			
	S1	S2	S3	S4	S5	S6	S7	S8	S9	S10	S11	S12	S1	S2	S3	S4	S5	S6	S7	S8	S9	S10	S11	S12
Prise et approbation du décret portant Décision d'Utilité Publique																								
Enquêtes publique (commodo et incommodo) sur les sites dans l'emprise du projet																								
Mise en place du Comité de suivi																								
Mise en place de la Commission de mise en d'œuvre du PAR (CPAR)																								
Diffusion du PAR provisoire																								
Négociation et signature des certificats d'entente sur les indemnisations avec les PAPs																								
Finalisation et diffusion du PAR final																								
Finalisation du mécanisme financier de mise en œuvre du PAR																								
Publication des arrêtés de cessibilité																								
Mobilisation des fonds nécessaires au paiement des indemnisations																								
Suivi de l'indemnisation en espèces des PAPs																								
Evaluation Externe de l'exécution du PAR																								
Elaboration du rapport de mise en œuvre du PAR																								

Organisation de la mise en œuvre du PAAR



Certificat d'acceptabilité environnementale

	CERTIFICAT D'ACCEPTABILITE ENVIRONNEMENTALE N° 008/CAB/MIN/ECN-T/15/JEB/2010	
LE MINISTRE DE L'ENVIRONNEMENT, CONSERVATION DE LA NATURE ET TOURISME,		
<p>Vu la loi n° 11/009 du 09 juillet 2011 portant Principes Fondamentaux relatifs à la protection de l'Environnement, en ses articles 19 et 21;</p>		
<p>Vu tel que modifié à ce jour par l'Arrêté Ministériel n° 008/CAB/MIN/ECN-EF/2007 du 03 avril 2007, l'Arrêté Ministériel n° 044/CAB/MIN/ECN-EF/2006 du 08 décembre 2006 portant Création, Organisation et Fonctionnement du Groupe d'Études Environnementales du Congo « GEEC » en sigle;</p>		
<p>Vu la requête introduite par la Cellule Infrastructures « CI », à travers sa lettre Réf. CI/CD/UES/ak/001463 du 06 septembre 2011 relative à la validation de l'Etude d'impact environnemental et social du Projet d'aménagement et de bitumage de la route Batshamba-Tshikapa (119 Km) dans les provinces de Bandundu et Kasai Occidental;</p>		
<p>Considérant l'Etude d'impact environnemental et social du Projet d'aménagement et de bitumage de la route Batshamba-Tshikapa (119 Km);</p>		
<p>Sur avis favorable du Groupe d'Études Environnementales du Congo « GEEC »;</p>		
<p>Délivre à la CI le CERTIFICAT d'ACCEPTABILITE ENVIRONNEMENTALE d'une validité de cinq (5) ans pour son Projet d'aménagement et de bitumage de la route Batshamba-Tshikapa (119 Km) dans les provinces de Bandundu et Kasai Occidental.</p>		
<p>Fait à Kinshasa, le 12.3. SEP 2011</p>		
<p>Pour le Ministre en Mission Olivier KAMITATU ETSU Ministre du Plan</p>		