

Langue: Français

Original: Français



**AFRICAN DEVELOPMENT
BANK GROUP**

**PROJET DE SAUVEGARDE ET DE REHABILITATION DE LA RN1 ENTRE
KINSHASA/N'DJILI – BATSHAMBA**

PAYS : REPUBLIQUE DEMOCRATIQUE DU CONGO (RDC)

RÉSUMÉ DU PLAN D'ACTION DE REINSTALLATION ABGREGE (PARA)

AVRIL 2019

Équipe d'évaluation	Chef d'équipe	A.D. BIZONGO	Ingénieur Sénior des Transports	RDGC.1/COCD	6143
		V.A. LOSSOMBOT	Spécialiste principal en Gestion Financière	SNFI.2/COCD	6348
		T. DIGUEMBA	Chargé des Acquisitions	SNFI.1/COCD	6358
		S.MUZEHE	Ingénieur Génie Civil	RDGC.1/COCD	6344
		F. KAYIGAMBA	Consultant Environnement	RDGC.1/COCD	-
		G. BELEM	Chargée Senior des sauvegardes environnementales et sociales	SNSC/RDGC	4597
		C. O. SIC'AHMED	Consultant Économiste des Transports	RDGC.1/COCD	-
		Chef de Division	Joseph Kouassi NGUESSAN	RDGC.1	4108
		Représentant - Pays	Donation Akoupo KOUASSI	COCD	6347
		Directeur Sectoriel	Amadou OUMAROU	PICU	3075
		DGA Région Centre	Racine KANE	RDGC.0	4440
	Directeur Général Région Centre	Ousmane DORE	RDGC.0	4902	

RESUME DU PLAN D’ACTION DE REINSTALLATION ABGREGE (PARA)

Titre du projet : Projet de sauvegarde et de réhabilitation de la RN1 entre Kinshasa-N’Djili-Batshamba **Code SAP:** P-CD-DB0-012

Pays : République démocratique du Congo

Catégorie : 2

Direction : RDGC

Division : RDGC.1

1. Introduction

Le présent document résume le Plan d’action de réinstallation abrégé (PARA) du Projet de sauvegarde et de réhabilitation de la RN1 entre Kinshasa-N’Djili-Batshamba. Le projet de réhabilitation de la Route Nationale n°1 dans son tronçon Kinshasa-Batshamba s’étend du Pont de la Nsele (PK615+00) à Batshamba (PK1.238+00). Il est réalisé en République Démocratique du Congo (RDC), dans la zone économique centre retenue dans le cadre du Document de Stratégie Pays de la Banque.

La sauvegarde et la réhabilitation de cette section de route bitumée s’inscrit dans le cadre de l’amélioration et du maintien du niveau de service entre Kinshasa/N’ djili et Batshamba, afin de garantir la poursuite réelle de la réhabilitation progressive de la RN 1 qui relie Matadi à Lubumbashi. Il faut signaler que les travaux objet du présent projet ne concernent que la réhabilitation des points critiques. Ainsi, le linéaire cumulé des interventions sur la RN1 est de 30 km. Sur ce linéaire, 25 personnes sont affectées par la perte de places d’affaire situées dans l’emprise et de revenus locatifs et commerciaux. En conformité avec le système de sauvegarde intégré (SSI) de la Banque Africaine de Développement (BAD) et la réglementation nationale de la RDC, le projet a été classé en catégorie 2 du fait des impacts réversibles et du nombre de personnes affectées.

Le présent résumé du PARA a été préparé en conformité avec les exigences du SSI. Il présente les impacts du projet en termes de réinstallation tels qu’actuellement identifiés, définit les principes et les modalités de compensation des personnes affectées par le projet, identifie des activités pour l’amélioration des moyens de subsistance des personnes vulnérables et établit un budget et un calendrier indicatifs pour sa mise en œuvre.

2. Justification et description du projet

2.1. Justification du projet

La route nationale n°1 (RN1) constitue l’épine dorsale et le principal axe structurant du système de transport routier en RDC. Elle permet de relier les ports de Banana et Matadi aux grande villes de l’Ouest du pays, à la ville de Lubumbashi au Sud jusqu’à la frontière zambienne, sur environ 3.130 km. Elle dessert principalement les provinces ci-après: Kongo Central, Kinshasa, Kwango, Kwilu, Kasai, Kasai Central, Kasai Oriental, Lomami, Haut Lomami, Lualaba et le Haut Katanga qui comptent une grande partie de la population congolaise. Elle permet enfin, à partir de Mbuji-Mayi, de rejoindre la RN2 qui dessert les villes de Kasongo, Bukavu (Sud-Kivu) et Goma (Nord-Kivu), situées à l’Est du pays, offrant ainsi une jonction vers le Rwanda et le Burundi.

La RN1 est aussi une route communautaire de grande importance pour l’Afrique Centrale. Elle est en effet située sur les Corridors de Développement CD-07 (Pointe Noire-Dolisie-Brazzaville-Kinshasa-Kikwit-Tshikapa-MbujiMayi-Mwene-Ditu-Kamina-Nguba-Likasi-Lubumbashi-Sakania), CD-08 (Matadi-Kinshasa-Kikwit-MbujiMayi-Kasongo-Bukavu-Bujumbura) et CD-09 (Matadi-Kinshasa-Kikwit-MbujiMayi-Kasongo-Bukavu-Gisenyi-Kigali), retenus dans le Premier Programme Prioritaire du Plan Directeur Consensuel des Transports en Afrique Centrale (PPP/PDCT-AC). Compte tenu de l’importance

de cet axe routier pour le développement économique et social du pays et son désenclavement intérieur, ainsi que sa place prépondérante dans les échanges infrarégionaux, le Gouvernement a orienté une grande partie des financements des bailleurs intervenant dans le secteur des transports dans sa réhabilitation.

Le tronçon Kinshasa/Ndjili-Kenge-Kikwit-Batshamba (622 km), est une partie de la RN1 qui s'étend de Moanda à Kasumbalesa. Ce tronçon assure la liaison entre la Ville Province de Kinshasa, capitale de la République Démocratique du Congo et les Provinces de Kwango et Kwilu. La connexion entre Kinshasa et Batshamba est actuellement caractérisée par de grosses difficultés de parcours liées aux diverses dégradations du corps de la chaussée (nids de poule, épaufrures de rive, ornières, arrachements, cassure des ouvrages d'assainissement tels que les filets d'eau, les descentes d'eau, les fossés et les bordures, le ravinement sur les accotements, les ensablements de certains bas-fonds) et de nombreuses têtes d'érosions qui menacent dangereusement la route de coupure. Cette situation engendre des difficultés relatives à l'approvisionnement de la ville de Kinshasa en produits alimentaires, à la réduction de l'activité industrielle dans les régions desservies et à des difficultés d'accès aux services sociocommunitaires pour les populations. La réhabilitation de la RN1 contribuera à l'amélioration de la sécurité alimentaire par l'accroissement de la disponibilité des produits agricoles et à la résolution des problèmes engendrés par sa dégradation.

2.2. Description du projet

Le Projet comprend deux composantes : la composante A, concerne les travaux routiers suivants : (i) réhabilitation des points critiques sur environ 622 km de route Kinshasa/Ndjili à Batshamba, sur la RN1; (ii) aménagement de 4 aires de stationnement (Bankana, Kenge, Masimanimba et Kikwit) ; et (iii) réparation des collecteurs/descentes d'eau et la végétalisation des talus de déblais et de remblais. La composante B comprend les aménagements connexes et appuis en faveur des femmes et des jeunes suivants: (i) travaux de réhabilitation et d'équipement des infrastructures de base à Bankana, à Kenge et à Kikwit (marchés ruraux, entrepôts, latrines, forages d'eau potable avec aménagement des bornes fontaines) ; (ii) réhabilitation des voiries urbaines de la traversée de la ville de Kikwit ; (iv) réhabilitation/construction et équipement de deux dortoirs (garçons et filles) avec un réfectoire de l'Institut technique et professionnel de Kikwit ; (v) réhabilitation/construction et équipement d'une salle informatique de l'Institut technique et professionnel de Kikwit ; (vi) réhabilitation de deux bâtiments de l'école technique mixte de Saint Jean Bosco à Kenge ; et (vii) aménagement et construction d'un entrepôt de petit port au fleuve Kwilu à Kikwit. La description de l'itinéraire est présentée ci-bas.

Description de l'itinéraire

Caractéristique	Présentation
Classification	RN 1 (Route Nationale N°1) ;
Origine	Pk 94+000
Extrémité	Pk 583+000
Localisation	Provinces de Kinshasa, Kwango et Kwilu
Longueur cumulée d'intervention	30 Km

2.3. Zones d'influence du projet

Le projet envisage ses activités dans 4 provinces du pays à savoir la province/ville de Kinshasa et les provinces de Kwango, du Kwilu et de Mayi-Ndombe.

- **Province ville de Kinshassa**

La population de la Ville-Province de Kinshasa est estimée à 12 millions d'habitants avec une densité de plus de 1100 habitants/km². Son taux de croissance annuel est de 4%. La principale activité génératrice de revenu dans la Ville-Province de Kinshasa est le commerce. La plupart du commerce se pratique

informellement et emploie plus de 70% de la main d'œuvre totale de la Ville. La Ville-Province de Kinshasa compte beaucoup sur la route nationale N°1 qui est l'épine dorsale pour son approvisionnement en produits alimentaires.

- **Province du Kwango**

Le Kwango est peuplé de Yaka, le peuple numériquement majoritaire. Outre les Yaka, la province du Kwango est peuplée par des Suku, des Lundas, des Chokwe, des Pelende, des Sonde, des Hungana, des Pende, des Kwese, des Mbala, des Holo, des Ngongo, des Tsamba. Le kikongo est la langue officielle mais de nos jours, le lingala acquiert de plus en plus le statut de seconde langue officielle parlée dans le Kwango, en raison des contacts de plus en plus poussés avec Kinshasa. Les différents peuples qui habitent l'espace kwangolais ont une certaine homogénéité linguistique et culturelle.

Le Kwango tire la majeure partie de ses ressources du travail de la terre, de l'élevage et des produits agricoles. Le Kwango a un sous-sol riche et des potentialités abondantes en termes de bois, d'élevage, d'agriculture, d'énergie hydroélectrique. L'approvisionnement de la capitale a longtemps constitué une soupape économique pour les producteurs, et l'on attend que la réhabilitation des infrastructures routières donne un nouveau dynamisme à la commercialisation des produits agricoles.

- **Province du Kwilu**

La province du Kwilu a une superficie de 78.553 Km². Le climat de la Province du Kwilu est du type équatorial et sa végétation est du type forêt équatoriale. La Province du Kwilu compte 5.490.000 habitants (2015) avec une densité démographique de 70 habitants/Km² et un taux de croissance démographique de 3%. Les femmes représentent 51% de la population totale. Même si la Province dispose de grandes potentialités agricoles, elle a une population pauvre (avec 62% d'indice de pauvreté des ménages). Elle est l'une des provinces nouvellement créées en 2015.

Les principaux produits agricoles sont le manioc, le maïs, le riz, l'arachide, le niébé, la courge, la banane plantain, la banane de table, la canne à sucre, le voandzou et le sésame.

La province n'est pas mieux lotie en infrastructures d'éducation et de santé. Les statistiques disponibles portent sur la Ville de Kikwit qui est aussi le chef-lieu de la province de Kwilu : 5 d'hôpitaux, 43 centres de santé, 449 écoles primaires, 289 écoles secondaires, 2 universités, ainsi que 7 Instituts supérieurs. Les maladies les plus récurrentes sont le paludisme, l'infection Respiratoire Aiguë (IRA), diarrhée simple, infections sexuellement transmissibles (IST), fièvre typhoïde (FT).

- **Province du Mayi-Ndombé**

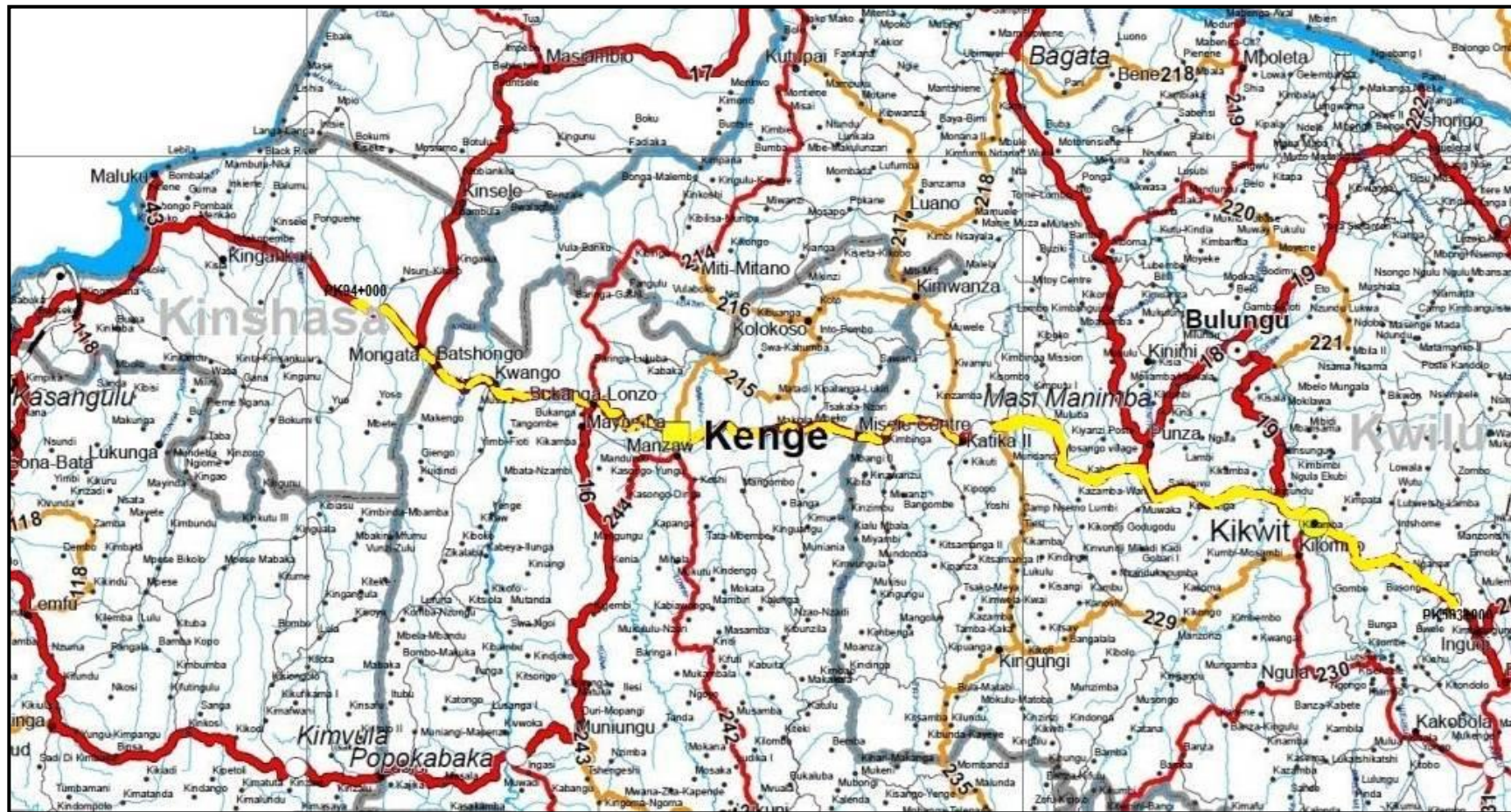
La province tient son nom du lac Mayi-Ndombe, situé en son cœur. 'Mayi-Ndombe' signifie 'eau noire' : l'eau du lac provient en effet de rivières chargées de l'humus des forêts environnantes. Les forêts de la province de Mayi-Ndombe constituent la première réserve de bois pour plus de dix millions d'habitants qui peuplent la ville. Cependant, ces forêts qui abritent encore des peuples autochtones et leur fournissent la nourriture dont ils ont besoin (plantes, gibiers, chenilles, etc.) sont peu à peu détruites pour leur bois et au profit de l'agriculture, source majeure de subsistance pour les communautés locales et les habitants de Kinshasa. La Province du Mayi-Ndombe a une superficie de 127.341 Km².

La première culture vivrière ayant un pourcentage d'occupation du sol plus élevé est le manioc avec plus de 50% d'espace occupé pour l'ensemble de toutes les cultures vivrières. La deuxième culture est le maïs avec 25 à 50 % d'espace occupé, suivi de la banane, du riz, des pommes de terre, des ignames, etc. Les cultures industrielles en l'occurrence le palmier, le coton, le cacao, le caoutchouc, la canne à sucre, le café sont largement présentes. L'élevage de bovin traditionnel pratiqué dans la sous-région peut atteindre 10 000 à 50 000 têtes et presque partout, la pêche artisanale est pratiquée dans les rivières très poissonneuses comme Lokoro, lukenie, lutoy, molibampe, etc. Les principales tribus qui peuplent les Districts sont les

suivantes : Ntomba-Nzale, Sengele, Bolia, Nkundo, Dza, tow, Ekonda, Sakata, Teke, Nunu de Mushie, Bampe, Boma, Nunu-Bobangi, Tiene.

La carte ci-dessous localise la section de route objet de la présente étude :

Carte de localisation de la RN1



Légende : *Projet des travaux de sauvegarde de la RN1 tronçon Kinshasa-Batshamba*

3. Impacts socio-économiques potentiels

3.1. Description des travaux

La consistance des travaux est présentée dans le tableau suivant. La durée prévue des travaux est de 6 mois.

Description des travaux

Travaux de Terrassement	Désensablement ; Déblai meuble mis en dépôt ; Déblai rocheux mis en dépôt, Remblai provenant d'emprunt en terre jaune pour la remise des accotements à la côte initiale de la route et la suppression des ravinements existants.
Travaux de Chaussée	Réparation asphaltique ; Reprise partielle de la chaussée ; Scarification des bandes de la chaussée où il y a des arrachements en vue de les recycler avant la réparation asphaltique ; Décaissement ; Couche drainante en géotextile, matériaux drainants, enrochement ; Couche de fondation en matériaux sélectionnés ; Couche de base en concassé 0/31,5 (ép = 0,20 m) ; Imprégnation ; Couche d'accrochage ; Couche de roulement en enrobé (ép: 0,04 cm) ; Fourniture et pose des bordures en saillis ; Fourniture et pose des bordures arasées.
Travaux d'Assainissement	Construction des filets d'eau ; Construction des descentes d'eau D1 de 0,15 m de profondeur ; Construction d'un dalot de 1x1 ; Construction des caniveaux 60x60 ; Construction des caniveaux 80x80 ; Construction d'un muret en maçonnerie de blocs plein 20x20x40 ; Béton armé dosé à 350 kg/m ³ pour Radier ; Parois en blocs plein de 20x20x40.
Travaux de Végétalisation	Fourniture et plantation de vétivers ; Fourniture et plantation de <i>cynodon dactylon</i> .

3.2. Mesures de minimisation de la réinstallation

Conformément à la politique de la BAD en matière de déplacement involontaire de populations, les déplacements ont été minimisés dans le cadre de cette étude. Il y'a lieu de préciser que les interventions sur les tronçons ne concernent que les points critiques pour un linéaire cumulé de 30 km. Ainsi, le principe de minimisation a reposé sur l'évitement, autant que faire se peut, des déplacements physiques et économiques. Il s'est principalement agi de : (i) maintenir l'axe de la chaussée autant que possible sur les emprises prévues et (ii) réduire la durée des travaux pour limiter les pertes temporaires de revenus. Ainsi, la zone d'impact du projet se limite aux localités de Kenge, Kwengé, Kikwit pour la RN1, et particulièrement au niveau des ouvrages d'assainissement sur lesquels des infrastructures en dur (rampes et escaliers) ou précaires (kiosques, cantines et étals) occupent les emprises.

Pour ce qui est des aménagements connexes, le choix des sites d'implantation a consisté à privilégier des terrains ne faisant l'objet d'aucune prétention. Ainsi, le marché prévu à Mbankana, l'aire de stationnement

de Kenge et le l'entrepôt de Kikwit ont fait respectivement l'objet de cession de terre par le Chef coutumier, l'administrateur de territoire et la mairie de Kikwit. Les actes de cessions ont été fournis à la Banque. Par ailleurs, la construction et la réhabilitation d'infrastructures scolaires, de latrines et de dortoirs à Kikwit n'occasionneront pas de pertes biens car ils sont localisés dans l'enceinte des établissements bénéficiaires. Finalement, la piste Idiopha-Dumbi-Kiditu-Ngoumba est en cours de réhabilitation par un autre projet de l'Office des Routes.

3.3. Impacts positifs du projet

La mise en œuvre du projet va sans nul doute engendrer des impacts positifs pour les populations bénéficiaires. En phase de travaux de réhabilitation de l'axe, le projet va offrir des opportunités d'emplois aux populations locales, notamment les jeunes et les femmes pour le petit commerce et la restauration des ouvriers. En phase d'exploitation de la route, le projet va générer plusieurs impacts positifs dont les principaux sont :

- Accroissement des activités commerciales le long des axes traversés ;
- Création d'emploi pour les jeunes durant les travaux ;
- Désenclavement des localités ;
- Amélioration des conditions de vie au niveau des ménages des citées et villages riverains à travers la facilité d'écoulement des produits agricoles ;
- Mobilité des populations entre les localités desservies par le projet ;
- Accès facilité aux infrastructures sociales de base (centres de santé et hôpitaux, écoles ; marchés) ;
- Réduction des risques d'accidents liés au mauvais état de la route ;
- Amélioration des ouvrages de drainage et d'assainissement.

Par ailleurs les aménagements connexes (latrines, bornes fontaines, infrastructures scolaires, entrepôts, pistes rurales) qui sont prévus dans le cadre du projet vont améliorer considérablement les conditions de vie des populations des localités traversées d'une manière générale et des personnes vulnérables notamment à travers l'aménagement de la piste permettant de rallier l'hôpital psychiatrique de Dumi.

Sur le plan environnemental, la réhabilitation de la route permettra de gérer le ruissellement et d'éviter le ravinement.

3.4. Impacts négatifs du projet

Le projet donnera lieu à divers impacts négatifs sur le plan social, qui ont été pris en considération dans Plan de gestion environnemental et social (PGES). En ce qui concerne spécifiquement la réinstallation, les activités susceptibles d'affecter les populations sont les travaux de sauvegarde, de réhabilitation, à la reprise du système de drainage existant le long des points critiques. En effet, le projet va induire des déplacements de quelques activités commerciales appartenant à des commerçants étalagistes ou propriétaires de kiosques qui se sont installés sur les emprises des zones de travaux. Des pertes de rampes d'accès et d'escaliers pouvant également engendrer des pertes temporaires de revenus seront notés.

Ces déplacements vont engendrer auprès des personnes affectées une perturbation des activités commerciales et éventuellement des pertes de revenus dues notamment à la période de latence qu'ils vont devoir observer lors des phases de démantèlement des structures. Par ailleurs, l'ouverture de nouvelles carrières et l'extension éventuelle des anciennes carrières pour l'extraction de matériaux nécessaires aux travaux de réhabilitation et d'entretien, l'implantation des base-vies et l'aménagement des pistes d'accès pourraient être des sources d'impacts des biens qui s'y trouveraient pouvant nécessiter leur déplacement.

Les impacts liés à la réinstallation sont exclusivement identifiés sur les points critiques de la RN1, et se traduisent par des déplacements temporaires ou définitifs de commerçants, entraînant des pertes de revenus et de structures. Il s'agit principalement de:

- La perte définitive de 17 places d'affaires accompagnée de pertes de revenus, affectant 16 personnes et 1 personne morale (station d'essence);
- La perte temporaire de revenus locatifs affectant 2 personnes;
- La perte temporaire de revenus de commerce affectant 6 personnes.

3.5. Impacts des travaux sur les personnes et les biens

Les impacts des travaux de réhabilitation de la route se manifesteront dans 3 localités traversées par le projet. Au total, 25 personnes seront affectées par le projet dont 16 hommes, 8 femmes et 1 personne morale, soit 187 personnes constituant les ménages des personnes affectées.

⇒ *Impacts sur les places d'affaires*

Les travaux de réhabilitation de la RN1 impacteront au total 17 places d'affaires. La perte des 17 places d'affaires occasionnera des pertes de revenus pour les occupants de ces infrastructures. Ces pertes seront observées à Kikwit (13 PAP), Kenge (01 PAP), Kwengué (03 PAP). Elles seront définitives en raison de l'indisponibilité d'espace hors de l'emprise.

⇒ *Impacts sur les rampes d'accès et escaliers*

Des rampes d'accès et des escaliers ont été construits sur les canalisations principalement à Kikwit. Ces installations seront démolies lors des travaux de réhabilitation des ouvrages d'assainissement. Toutefois, il faut préciser que la réalisation de nouvelles rampes est prévue par le projet. Les PAP propriétaires de ces structures seront indemnisés pour pertes de revenus locatifs pour les bailleurs et de revenus de commerce pour les exploitants, pendant la période de perturbation de l'accès à leurs commerces.

⇒ *Impacts sur les revenus locatifs*

La perte de rampes d'accès ou de places d'affaires sera accompagnée de pertes de revenus locatifs. En effet, les propriétaires de ces structures mises en location se verront privés de leurs revenus locatifs pendant la période des travaux. Ce type de perte va affecter 02 PAP.

⇒ *Impacts sur les revenus de commerce*

La démolition des rampes d'accès va occasionner des pertes de revenus de commerce à cause de l'inaccessibilité des structures commerciales durant les travaux. Cette perte de revenus de commerce liée à l'inaccessibilité va concerner 06 PAP. Ces pertes seront temporaires et vont durer le temps de la réhabilitation des ouvrages.

Pertes par type de PAP

Types de biens affectés	Nombre de PAP
Place d'affaires	17
Perte de revenus locatifs	02
Perte de revenus de commerce	06
TOTAL	25

4. Cadre juridique et institutionnel

4.1. Cadre juridique

Le cadre juridique relatif à la réinstallation en RDC est composé des textes nationaux traitant du sujet, de la législation qui encadre la réinstallation involontaire et les indemnités qui y sont associées. Il s'agit notamment de :

- la Loi n° 73-021 du 20 juillet 1973 portant régime général des biens, régime foncier et immobilier et régime des sûretés telle modifiée et complétée par la loi n° 80-008 du 18 juillet 1980 ;
- la Loi n°77/01 du 22 février 1977 sur l'expropriation pour cause d'utilité publique.

L'article 34 de la constitution du 18 février 2006 stipule que toute décision d'expropriation est de la compétence du pouvoir législatif. La loi 77-001 sur les procédures d'expropriation stipule que la décision d'expropriation doit mentionner l'identité complète des intéressés et s'appuyer sur un plan des biens. Elle fixe le délai de déguerpissement à dater de la décision d'expropriation pour cause d'utilité publique.

Principes de propriété

Le Droit congolais reconnaît aux particuliers (personnes physiques et/ou morales) le droit de propriété sur certains biens qui s'acquièrent, d'une façon générale, selon les modalités prévues par la loi n° 073-021 du 20 juillet 1973 portant régime général des biens, régime foncier et immobilier et régime des sûretés telle que modifiée et complétée par la loi n° 80-008 du 18 juillet 1980 (loi dite foncière).

En matière foncière, l'appropriation privative du sol a été abolie, le sol étant devenu propriété exclusive, inaliénable et imprescriptible de l'Etat (art. 53 de la loi foncière). Ainsi, la propriété du sol et du sous-sol appartient à l'Etat qui peut accorder des concessions à ceux qui en font la demande. Au demeurant, si le « droit de propriété » est la règle, l'Etat se réserve le droit, dans les conditions et selon les modalités prévues, d'y apporter certaines restrictions, notamment selon le procédé d'expropriation pour cause d'utilité publique.

Selon les administrateurs territoriaux consultés, il ne sera pas nécessaire dans le cadre de la mise en œuvre du présent PARA de déclencher une procédure d'expropriation pour cause d'utilité publique dans la mesure où les biens et actifs qui sont affectés sont implantés dans les emprises publiques et pour l'essentiel ce sont des installations sommaires ou précaires qui ne nécessitent pas la mise en branle de l'ECUP qui est plus adapté pour l'instruction des droits réels. Pour les occupants informels, la procédure amiable de négociation des compensations prévue par la législation nationale est plus adaptée car elle est plus simple à déployer et correspond mieux aux types d'actifs et de biens en cause.

4.2. Cadre institutionnel

Les acteurs clés qui auront à conduire les opérations de financement, d'approbation, de diffusion, de mise en œuvre et de suivi-évaluation du présent PARA sont principalement : l'Agence Congolaise de l'Environnement (ACE), l'Office des Routes (OR) et les Administrations Territoriales concernées par le projet. Le tableau ci-dessous présente les acteurs institutionnels impliqués dans la mise en œuvre du PARA.

Acteurs institutionnels et responsabilités

Acteurs		Responsabilités
Institutions	Services concernés	
Ministère des travaux publics et du désenclavement	Comité de Pilotage du projet	<ul style="list-style-type: none"> • Approbation et diffusion du PARA (cibles : les membres du Comité de Pilotage) • Supervision du processus
	Office des Routes (OR)	<ul style="list-style-type: none"> • Soumission du PARA à l'approbation de l'ACE • Diffusion du PARA (municipalités et autres acteurs impliqués) • Financement de la réinstallation • Collaboration avec les structures locales d'exécution • Assistance aux organisations, Collectivités locales, ONG • Coordination et suivi de la réinstallation • Soumission des rapports d'activités à la BAD.

Acteurs		Responsabilités
Institutions	Services concernés	
Le Ministère de l'Environnement, de la Conservation de la Nature et du développement durable	Agence Congolaise de l'Environnement (ACE)	<ul style="list-style-type: none"> Validation du PARA Suivi de la mise en œuvre de la réinstallation
Administration territoriale des territoires	Territoires	<ul style="list-style-type: none"> Suivi de proximité de la mise en œuvre du PARA Traitement des réclamations Accompagnement et sensibilisation des PAP
	Secteurs	<ul style="list-style-type: none"> Sensibilisation et mobilisation des populations Réinstallation des PAP ayant perdu des places d'affaires Libération des sites devant faire l'objet d'expropriation Traitement des plaintes en cas de non résolution par le Chef de village Suivi de la réinstallation et des indemnités Diffusion du PARA Traitement selon la procédure de résolution des conflits Participation au suivi de proximité
	Village	<ul style="list-style-type: none"> Recueil des doléances en cas de plaintes Participation à la sensibilisation des populations et au suivi
Office des routes	Antennes locales OR	<ul style="list-style-type: none"> Suivi des travaux de la route Suivi de la mise en œuvre du PARA à travers la commission locale
Acteurs externes	Consultant	<ul style="list-style-type: none"> Validation du PARA Superviser la mise œuvre du PARA

4.2. Politiques opérationnelles de la BAD

Le projet est soumis au Système de sauvegarde intégré (SSI) de la BAD et notamment aux sauvegardes opérationnelles suivantes :

- la SO 1 est déclenchée du fait que le projet aura des impacts négatifs potentiels durant sa mise en œuvre ce qui justifie la préparation d'un PGES. De même, les impacts du projet sont localisés et réversibles suite à l'application de mesures d'atténuation ;
- la SO 2 est déclenchée du fait des besoins d'acquisition de terres et pertes d'activités économiques ;
- la SO 4 du fait de la production potentielle de déchets (dangereux et inertes) pendant les travaux ; et
- la SO 5 est déclenchée compte tenu des risques encourus par les travailleurs.

Le présent PARA a été préparé en conformité avec les exigences de la SO2. Les objectifs spécifiques de cette SO sont les suivants : (i) Éviter la réinstallation involontaire autant que possible, ou minimiser ses impacts lorsque la réinstallation involontaire est inévitable, après que toutes les conceptions alternatives du projet aient été envisagées ; (ii) Assurer que les personnes déplacées sont véritablement consultées et ont la possibilité de participer à la planification et à la mise en œuvre des programmes de réinstallation; (iii) Assurer que les personnes déplacées bénéficient d'une assistance substantielle à la réinstallation, de sorte que leur niveau de vie, leur capacité à générer des revenus, leurs capacités de production, et l'ensemble de leurs moyens de subsistance soient améliorés au-delà de ce qu'ils étaient avant le projet ; (iv) Fournir aux emprunteurs des directives claires, sur les conditions qui doivent être satisfaites concernant les questions de réinstallation involontaire dans les opérations de la Banque, afin d'atténuer les impacts négatifs du déplacement et de la réinstallation, de faciliter activement le développement social et de mettre en place une économie et une société viables.

4.4. Comparaison de la SO 2 et de la réglementation nationale

L'analyse du cadre juridique fait ressortir certains points de convergence entre la législation congolaise et la SO2, notamment sur la définition : (i) des personnes éligibles à une compensation ; (ii) de la date limite d'éligibilité et (iii) les modalités de compensation. Ces points de divergence se résument comme suit :

- les occupants irréguliers ne sont pas pris en charge par le droit national ;
- les procédures de suivi et d'évaluation n'existent pas dans le droit congolais ;
- la réhabilitation des moyens de subsistance n'est pas prévue en RDC ;
- le coût de la réinstallation n'est pas pris en charge en RDC ;
- le règlement des litiges est plus souple dans la législation de la Banque ;
- les groupes vulnérables sont inconnus en droit congolais ;
- la participation est plus large dans les textes de la SO2 ;
- les alternatives de compensation ne sont pas prévues dans le droit congolais.

Il apparaît que les points de divergence sont les plus importants entre la législation congolaise et la SO2 de la Banque que les points de convergence. Toutefois, des possibilités de rapprochements existent. En effet, tous les points de divergence par rapport à la législation nationale s'analysent non-sous forme de contradiction, mais plutôt par une insuffisance dans la législation nationale. C'est ainsi que rien ne s'oppose à la prise en charge des irréguliers dans le droit congolais; par ailleurs, organiser le suivi et l'évaluation permet de rendre opérationnel certaines dispositions. Concernant les groupes vulnérables, ils ne sont pas prévus expressément dans la législation, mais des discriminations positives peuvent être apportées sur cette question. La participation est plus importante dans le processus de réinstallation de la Banque, mais le droit congolais se contente de préciser qu'à certaines étapes, la participation est obligatoire. Lorsque la SO2 et la réglementation nationale divergent, la SO2 s'appliquera.

5. Consultations publiques et participation communautaire

L'organisation de l'information et la communication avec les autorités a été faite au cours de réunions de sensibilisation et de consultation. Ces réunions de sensibilisation et de consultation ont été tenue du 13 au 18 Février 2019. Les communiqués d'informations des autorités et des populations figurent au niveau de l'annexe 1 du PARA. Les échanges sur le projet se sont déroulés de manière participative. Les points abordés ont porté sur la nature et la durée des travaux, le début des travaux et l'employabilité des jeunes résidant dans les localités concernées par le projet, les principes et les mécanismes d'indemnisation.

L'ensemble des acteurs institutionnels et locaux rencontrés s'accordent sur l'importance de la réhabilitation de ces tronçons qui joue un rôle stratégique dans l'économie du pays d'une manière générale et en particulier pour les localités traversées. Par ailleurs, les aménagements connexes qui seront entrepris dans le cadre du projet vont également améliorer les conditions de vie des populations dans les localités ciblées. La nature et l'envergure des travaux du projet ont aussi été des préoccupations qui ont retenues l'attention des populations lors des consultations. Les questions de réinstallation, la nature des compensations, la sécurité routière, ont constitué des points importants qui ont été régulièrement soulevés.

Prise en compte des préoccupations et recommandations des acteurs locaux et des PAP

Les préoccupations et recommandations des acteurs et des PAP issues des consultations sont prises en compte à travers les modalités organisationnelles pour ce qui concerne l'implication des services techniques locaux et des chefs de quartiers ou de villages dans le processus de mise en œuvre du PARA. S'agissant des questions de réinstallation et de compensation, il a été expliqué aux populations que les compensations pouvaient se faire en espèces ou en nature en fonction du type de perte et du choix de la PAP. Les enquêtes socio-économiques faites auprès des PAP ont montré que l'ensemble des PAP ont choisi une indemnisation en espèces pour les pertes subies.

Sur l'accompagnement social des PAP, les mesures d'assistance recommandées dans le PARA mettront l'accent sur le suivi et l'encadrement des PAP. Une assistance particulière pour les PAP concernées sont

définies dans les mesures de réinstallation. Les aspects sur l'information et la sensibilisation seront pris en compte à travers les activités d'information et de sensibilisation qui seront programmées et budgétisées dans le cadre de la validation et de la mise en œuvre du PARA. La structure de mise en œuvre du projet mettra en place tout le dispositif nécessaire à travers un plan de communication pour s'assurer que les PAP ont bien compris les enjeux de réinstallation et les mécanismes de gestion des plaintes qui ont été mis en place. Les questions sur la sécurité et les risques d'accidents ont été pris en compte par le PGES de l'Etude d'Impact Environnementale et Sociale (EIES) des travaux de réhabilitation des axes de la RN1.

6. Caractéristiques socio-économiques des PAP

L'analyse du profil socio-économique porte sur les chefs de ménages recensés sur les zones d'intervention du projet. Elle permet de dresser le profil des chefs de ménage et de fournir une base de référence en vue de l'évaluation des performances de la mise en œuvre du présent PARA. L'enquête a permis de recenser 25 PAP parmi lesquelles on dénombre 24 personnes physiques et 01 personne morale dont les biens et actifs sont impactés par le projet.

6.1. Répartition des PAP selon le Genre

Le constat est que les hommes enquêtés sont supérieurs aux femmes. En effet, ils représentent 66,7% des effectifs alors que les femmes représentent 33,3%.

Répartition des PAP selon le sexe

Genre	Effectifs.	Fréquence
Masculin	16	66,7%
Féminin	8	33,3%
TOTAL	24	100%

Source : enquêtes socio-économiques, Février 2019

6.2. Répartition des PAP selon la localité

Les ménages affectés recensés lors des enquêtes socio-économiques se répartissent de façon inégale dans les zones d'intervention du projet. Ainsi, les chefs de ménage sont essentiellement concentrés dans la ville de Kikwit où on observe une importante concentration d'infrastructures sur les canalisations d'où la présence de 83,3% des impactés. Les autres chefs de ménage se répartissent entre Kwengué 12,5% et Kenge 4,2%.

Répartition des PAP selon la localité

Localités	Effectifs	Fréquence
Kikwit	20	83,3%
Kenge	1	4,2%
Kwengué	3	12,5%
TOTAL	24	100%

Source : enquêtes socio-économiques, Février 2019

6.3. Répartition des PAP selon le statut de propriété

Il convient de souligner que la totalité des chefs de ménage sont des occupants de voies publiques avec comme conséquence un encombrement de l'espace. Le tableau suivant présente la répartition des chefs de ménage selon leur statut de propriété.

Statut de propriété

Statut	Effectifs	Fréquence
Locataire	7	29,17
Propriétaire	17	70,83
Total	24	100

Source : enquêtes socio-économiques, Février 2019

Il apparaît ainsi que 70,83% des chefs de ménage sont propriétaire du bien qui est affecté contre 29,17% qui sont des locataires.

6.4. Répartition des PAP selon l'âge

La répartition des PAP selon leur âge indique que les chefs de ménage affectés par le projet sont tous majeurs, le plus jeune a 21 ans et le doyen 56 ans. La moyenne d'âge des chefs de ménage est de 39 ans. La répartition par groupe d'âge décennale révèle que la majorité des chefs de ménage soit 29,2% ont entre 31 et 40 ans, suivis par ceux qui ont entre 20 et 30 ans soit 25%. Les doyens c'est-à-dire ceux dont l'âge est compris entre 51 et 60 ans représentent 25%.

Répartition des PAP selon l'âge

Classe d'âge	Effectifs	Fréquence
20 à 30ans	6	25,0%
31 à 40 ans	7	29,2%
41 à 50ans	5	20,8%
51 à 60ans	6	25,0%
61 à 70ans	0	0,0%
71 ans et plus	0	0,0%
TOTAL	24	100%

Source : enquêtes socio-économiques, Février 2019

6.5. Répartition des PAP selon le revenu mensuel

La distribution des revenus moyens mensuels des chefs de ménage affectés révèle une relative consistance des niveaux de revenu avec 27,6% des chefs de ménage qui ont un revenu moyen mensuel supérieur à 200 000 Francs Congolais. Environ 20,7% des chefs de ménage enquêtées dispose d'un revenu compris entre 51 000 et 75 000 Francs congolais.

Revenus moyens mensuels des personnes enquêtées

Revenu mensuel	Effectifs	Fréquence
0 à 50000	0	0,0%
51000 à 75000	5	20,8%
76000 à 100000	4	16,7%
101000 à 150000	2	8,3%
151000 à 200000	5	20,8%
201000 et plus	8	33,3%
TOTAL	24	100%

Source : enquêtes socio-économiques, Février 2019

Le décret N°18/017 du 22 Mai 2018 de la Primature prescrit un SMIG de 7 075 Francs congolais par jour soit 155 650 francs congolais par mois. Ainsi 45,8% des chefs de ménage ont des revenus inférieurs au SMIG.

6.6. Identification des PAP vulnérables

Durant les enquêtes socio-économiques, des critères ont été définis pour identifier les personnes vulnérables. Il s'agit :

- des personnes vivant avec un handicap ;
- des personnes âgées de plus de 60 ans ;
- des veuf (ves) sans soutien.
- des personnes vivant avec une maladie chronique et dégénérative (diabète, HTA, VIH)
- des personnes ayant un revenu inférieur au SMIG et ayant un nombre de personnes à charge supérieur à la moyenne de la région.

Après l'analyse de ces données, il apparaît qu'aucune PAP ne répond aux quatre premières critères mais en prenant en compte les PAP qui ont des revenus mensuels inférieurs au SMIG et qui ont un nombre de personne à charge supérieur ou égal à la moyenne c'est-à-dire 7 personnes, il apparaît que 08 chefs de ménage (05 hommes et 03 femmes) peuvent être considérés comme vulnérables.

7. Date butoir d'éligibilité et critères de compensation

7.1. Critères d'éligibilité

La législation congolaise reconnaît la propriété formelle (PAP détentrice de bail, titre foncier) et la propriété coutumière. Toute personne affectée par le projet, qui est propriétaire, légal ou coutumier, et qui a été recensée sur l'axe de la route avant la date limite d'éligibilité, est considérée éligible à une compensation. Par ailleurs, la SO2 décrit les critères d'éligibilité comme suit :

- Les personnes qui ont des droits légaux formels sur les terres ou autres biens reconnus en vertu des lois du pays concerné ;
- Les personnes qui n'auraient pas de droits légaux formels à la terre ou à d'autres actifs au moment du recensement ou de l'évaluation, mais peuvent prouver qu'ils ont une réclamation qui serait reconnue par les lois coutumières du pays ;
- Celles qui n'ont pas de droits légaux ou de réclamation reconnaissables sur les terres qu'elles occupent dans le domaine d'influence du projet, et qui n'appartiennent à aucune des deux catégories décrites ci-dessus, mais qui, par elles-mêmes ou via d'autres témoins, peuvent prouver qu'elles occupaient le domaine d'influence du projet pendant au moins 6 mois avant une date butoir établie par l'emprunteur ou le client et acceptable pour la Banque.

Les enquêtes de recensement indiquent que l'ensemble des personnes affectées dans le cadre du présent PARA relèvent de la troisième catégorie. En effet, au regard des biens affectés et de leur localisation, les personnes recensées ont leurs biens installés sur une emprise publique autrement dit sur une terre qui ne leur appartient pas.

7.2. Date butoir

La date limite d'éligibilité arrêtée correspond à la date d'achèvement des opérations de recensement au-delà de laquelle aucune perte ou activité n'est éligible à une compensation. Le recensement dans la zone d'intervention du projet a démarré le 13 février 2019 pour prendre fin **le 20 Février 2019**. Au-delà de cette date pour chaque zone, l'occupation d'une maison, d'une place d'affaire, ou l'exploitation d'une terre ou d'une ressource visée par le projet ne pourront plus faire l'objet d'une indemnisation. Des communiqués

ont été rédigés et remis aux différentes autorités pour informer les personnes établies sur les emprises (les PV des communiqués sont annexés au PARA).

7.3. Principes de compensation

Les sept principes suivants basés sur la SO2 serviront de base dans l'établissement des compensations :

- ✓ les personnes affectées doivent être consultées et participer à toutes les étapes charnières du processus d'élaboration et de mise en œuvre des activités d'indemnisation;
- ✓ les activités de compensation ne peuvent être conçues et exécutées avec succès sans être intégrées dans un programme de développement local, offrant suffisamment de ressources d'investissement pour que les personnes affectées par le projet aient l'opportunité d'en partager les bénéfices;
- ✓ toutes les personnes affectées doivent être indemnisées sans discrimination de nationalité, d'appartenance ethnique, culturelle ou sociale ou de genre, dans la mesure où ces facteurs n'accroissent pas la vulnérabilité des personnes affectées par le projet et donc ne justifient pas des mesures d'appui bonifiées;
- ✓ les personnes affectées doivent être indemnisées au coût de remplacement sans dépréciation, avant leur déplacement effectif et la perte des biens qui s'y trouvent ou du démarrage des travaux du projet, le premier à survenir de ces événements étant retenu;
- ✓ les indemnités peuvent être remises en espèces ou en nature, selon le choix individuel des PAP;
- ✓ le processus d'indemnisation et de réinstallation doit être équitable, transparent et respectueux des droits des personnes affectées par le projet ;
- ✓ le processus d'indemnisation devrait être terminé avant que les travaux de réhabilitation de chaque lot de la route ne démarrent.

7.4. Evaluation des indemnisations

Les compensations, dans le cadre du présent PARA se basent sur le cadre législatif et réglementaire de la République Démocratique du Congo en matière de réinstallation et la SO2 de la Banque. La procédure de calcul des compensations s'est basée sur le coût de remplacement à neuf, c'est à dire la méthode d'évaluation des actifs qui permet de déterminer le montant suffisant pour remplacer les pertes subies et couvrir les coûts de transaction. Selon cette politique, l'amortissement des équipements et moyens de production ne devront pas être pris en compte lors de l'application de cette méthode d'évaluation.

En plus du coût de remplacement à neuf de la structure, la PAP selon les cas peut bénéficier de l'aide au déménagement. L'aide à la réinstallation (AR) dans le cadre du présent PARA peut revêtir différentes formes selon les cas de figure telles que:

- aide au déménagement pour le PAP qui perdent des places d'affaires (**AD**),
- aide à la garantie locative pour les PAP locataires (**AGL**),
- aide aux personnes vulnérables (**AR**).

7.5. Matrice de compensation selon les types de pertes

L'estimation des compensations se réfère à la législation et aux pratiques congolaises tout en respectant les exigences de la SO2. Sur la base de la typologie des impacts recensés, les mesures de compensation adéquates par type de perte et par type de PAP ont été identifiés dans la matrice de compensation.

Matrice de compensation

Types de perte	Catégorie de PAP	COMPENSATION				
		En nature	En espèce	Formalités légales	Autres aides	Commentaires
Perte de place d'affaire	Propriétaire ou exploitant de la place d'affaire	Aucune	A la valeur de reconstruction à neuf de la structure impactée, basée sur les prix actuels du marché + la main d'œuvre + 30 jours de pertes de revenus	Aucune	Aide Financière pour le déménagement La compensation des pertes de revenus pour les PAP vulnérable se fera sur 90 jours	Aucun
Perte de rampes d'accès ou d'escaliers	Propriétaire de la rampe d'accès ou de l'escalier	Reconstruction de la structure par le projet durant les travaux	Aucun	Aucune	Aucun	Le projet prendra en charge la réhabilitation des rampes durant les travaux
Perte de revenus locatifs	Propriétaire du bien mis en location	Aucun	Une compensation de 01 mois revenus de location	Aucun	Aucun	Aucun
Perte de revenus de commerce	PAP des structures dont les rampes d'accès seront démolies	Aucun	Une compensation de 30 jours de pertes de revenus pour les places d'affaires individuelles + 01 mois de garantie locative	Aucun	La compensation des pertes de revenus pour les PAP vulnérable se fera sur 90 jours	Il s'agit des PAP des structures dont les rampes d'accès seront démolies
			Une compensation de 10 jours de pertes de revenus pour la station-service		Aucun	

8. Mesures sociales d'accompagnement

Conformément à la SO2, le PARA doit être exécuté comme un programme de développement. C'est ainsi qu'il est prévu la mise en œuvre de mesures sociales d'accompagnement dans une optique d'amélioration des conditions de vie des populations impactées. C'est ainsi que les PAP pourront bénéficier de différentes formes d'accompagnement.

- **Appui administratif à la constitution des dossiers individuels**

La structure chargée de la mise en œuvre du PARA prépare les dossiers individuels des PAP en vue du paiement de leur indemnisation. Si la PAP ne dispose pas de ces documents administratifs, il revient à la structure chargée de la mise en œuvre du PARA de fournir un appui pour l'obtention des pièces administratives dans les délais requis.

- **Sensibilisation sur l'utilisation rationnelle des compensations**

Le paiement d'indemnités soulève des questions sur la capacité des bénéficiaires à gérer des sommes relativement importantes en argent liquide (risque de dilapidation, mauvaise gestion). Pour anticiper et minimiser le risque susmentionné, il est recommandé à la structure de mise en œuvre du PARA d'encadrer l'indemnisation des PAP. Dans une perspective de sécurisation des compensations perçues par les PAP, il s'avère impératif d'organiser des séances de sensibilisation pour une utilisation à bon escient des indemnités. Cette démarche obéit au souci d'inciter les PAP à effectuer des investissements productifs de leur compensation.

- **Assistance à la vulnérabilité**

Les 08 PAP vulnérables identifiés recevront une indemnité de 90 jours de pertes de revenus. Cette mesure leur permettra de mieux faire face à la réinstallation compte tenu de leur vulnérabilité. Elles bénéficieront de toutes les mesures d'assistance pour l'utilisation rationnelles des compensations.

9. Responsabilités organisationnelles de mise en œuvre du PARA et renforcement des capacités

9.1. Responsabilités organisationnelles

Un certain nombre d'acteurs clés auront à conduire les opérations d'approbation, de diffusion et de mise en œuvre du PARA. Ces institutions sont principalement: l'Office des Routes à travers l'Unité Environnementale et Sociale, le consultant en charge de la mise en œuvre du PARA, les Comités locaux de Réinstallation, la Commission de suivi de la réinstallation. L'ensemble de ces acteurs devront travailler en synergie pour garantir une conduite efficace et efficiente du processus de mise en œuvre du PARA.

L'Office des routes (OR)

La responsabilité première du PARA revient à l'Office des Routes qui est l'organe principal d'exécution du projet, responsable de la coordination et du contrôle des activités du projet, dont la prise en compte des questions de sauvegarde sociale et environnementale. L'OR est par conséquent chargée de veiller à ce que les mesures de réinstallation involontaire tout au long du processus de préparation, mise en œuvre, suivi et évaluation des activités soient exécutées en conformité avec la législation congolaise et les principes de la SO 2 sur la réinstallation involontaire. Dans ce sens, les responsabilités d'ensemble de conception, de préparation et de revue des documents de planification, au moins en phase initiale et de mise en œuvre des actions de réinstallation relèvent de sa responsabilité. En pratique, cela inclut les tâches et responsabilités suivantes:

- réviser et approuver le PARA préparé par le consultant ;
- diffuser le PARA au niveau des Provinces et zones de réinstallation pour validation;
- veiller à ce que la consultation et l'information puissent avoir lieu facilement en liaison avec les partenaires locaux tels que les administrateurs locaux, les chefs de secteur et de district et les personnes affectées par le projet ; et
- superviser de manière participative la mise en œuvre des actions de suivi et d'évaluation du PARA.

Comité Local de Réinstallation et de Médiation (CLRM)

C'est un Comité représentant les chefs de village ou de Groupement et les représentants des PAP de chaque localité concernée par les activités de réinstallation. Ces comités seront mis en place par arrêté de

l'Administration du Territoire de la zone concernée par la réinstallation (un comité pour la zone de Kikwit et un autre pour Kwengué). Il sera composé de l'Administrateur du territoire qui en assure la présidence, du chef d'agglomération, du chef de quartier ou village, des membres de la société civile qui assure le secrétariat et des représentants des PAP.

Il assure un rôle de courroie de transmission entre les populations, le Comité de suivi de la réinstallation et l'OR et joue aussi le rôle de relai pour la vulgarisation des messages et décisions du projet. Ce comité aura aussi comme rôle de veiller à l'enregistrement des cas de réclamations dans les registres déposés dans les localités et contribuer à la gestion de ces réclamations, de participer à la médiation des conflits nés de la réinstallation, de certifier l'acquisition de terrain par les PAP physiquement déplacés.

La Commission du Suivi de la Réinstallation involontaire

C'est une Commission qui sera composée par les services techniques au niveau local. Elle sera présidée par le représentant de l'Office des Routes. Les autres membres seront composés par les agents de l'urbanisme, du cadastre et des affaires sociales. Un représentant des PAP et de la société civile seront également membre de cette commission. Elle sera chargée entre autre de: (i) veiller à ce que le Plan de Réinstallation soit mis en œuvre de façon conforme dans l'ensemble de ses aspects (techniques, sociaux, financiers) ; (ii) valider au fur et à mesure les activités du Consultant en charge de l'exécution du PARA ; (iii) aider le CLR à s'approprier le PARA et (iv) concilier le CLR et le Consultant en charge de l'exécution du PARA.

Consultant pour la mise en œuvre du PARA

Le Consultant devra participer à la validation des documents de sauvegardes et à la supervision de leur mise en œuvre. Dans le cadre de sa mission d'appui à la préparation et à la mise en œuvre du PARA, le consultant devra travailler en collaboration avec l'ensemble des intervenants en particulier avec les autorités territoriales (chefs de secteurs, de villages), les autorités administratives et les représentants des Personnes affectées par le Projet (PAPs). Plus particulièrement, sa mission consistera à assister le projet dans la consolidation et/ou la mise à jour des données du PARA; la coordination des activités d'identification des PAP ; la définition des procédures opérationnelles d'indemnisation ; la mise en œuvre et le suivi effectif des paiements des compensations aux PAP.

9.2. Renforcement des capacités

Au niveau de l'Agence Congolaise de l'Environnement (ACE), l'expertise en matière de sauvegardes environnementales existe. Toutefois, pour ce qui concerne les aspects liés à la réinstallation, il est nécessaire de renforcer les capacités existantes, particulièrement sur la maîtrise des procédures de la BAD et notamment l'application de la SO2. Au niveau de l'Office des Routes, les Experts qui seront préposés à la « fonction environnementale et sociale » (Responsable Environnement et Social désigné) disposent de solides capacités de la mise en œuvre et de suivi des opérations de réinstallation. Le Consultant qui aura en charge la mise en œuvre du PARA devra disposer d'une solide expertise en réinstallation et des agents compétents pour la mise en œuvre du PARA.

Ces experts devront renforcer la capacité des structures locales qui seront mises en place pour appuyer la mise en œuvre et le suivi du PARA. Ces acteurs locaux notamment les membres des Comités Locaux de Réinstallation et de Médiation (CLRM) recevront, notamment un renforcement de leur capacité sur la maîtrise des procédures nationales et de la BAD, ainsi que pour le suivi de la mise en œuvre du PARA. Au niveau local, le renforcement des capacités concernera principalement les services techniques des administrations territoriales, les services de l'urbanisme, du cadastre, les chefs de secteurs etc. sur les procédures et exigences de la BAD, notamment la conduite des opérations de réinstallation, les procédures de gestion des plaintes et conflits et l'accompagnement social des PAP.

10. Mécanisme de gestion des conflits

Dans le cadre de la mise en œuvre du présent PARA, il est prévu la mise en place d'un dispositif de gestion des réclamations et conflits qui peuvent résulter entre autres, des cas de figure suivants : (i) erreurs dans l'identification des PAP et l'évaluation des biens; (ii) désaccord sur des limites de parcelles; (iii) conflit sur la propriété d'un bien; (iv) désaccord sur l'évaluation d'un autre bien; (v) successions, divorces, et autres problèmes familiaux, ayant pour résultat des conflits entre héritiers ou membres d'une même famille, sur la propriété, ou sur les parts, d'un bien donné; etc.

Pour éviter de multiplier les intervenants, et compte tenu du nombre réduit de PAP, le Comité Local de Réinstallation et de Médiation (CLRM) sera l'instance de traitement extrajudiciaire des différends. Si une solution à la plainte ou au litige, satisfaisante pour les parties, n'est pas trouvée à ce niveau, après au moins deux rejets de la médiation par le plaignant, les deux parties ont la possibilité de recourir au mode de règlement judiciaire.

11. Budget et calendrier de la réinstallation

11.1. Budget de la réinstallation

Pour la mise en œuvre du présent PARA, le budget suivant définit l'ensemble des coûts associés à la compensation des PAP ; aux mesures d'aide à la réinstallation et au suivi-évaluation nécessaire. Le budget se répartit en plusieurs rubriques : les mesures de compensation pour l'indemnisation des biens affectés ; les mesures de soutien, d'information, de communication et de suivi-évaluation. Le coût global de mise en œuvre du présent PARA est évalué à la somme de **111 305 USD soit 165 642 726 Francs congolais**, et couvre en plus du Budget des compensations, le budget des mesures sociales d'accompagnement et le budget de la mise en œuvre et du suivi du PARA. Ce coût sera supporté par le Gouvernement congolais.

Budget estimatif de mise en œuvre du PARA

Rubriques	Budget du PARA	
	Francs Congolais (FC)	Dollars (USD)
COMPENSATIONS		
Compensation perte de places d'affaires	30 860 625	18 575
Compensation perte des revenus locatifs	1 317 063	800
Compensation perte des revenus de commerce	63 683 252	38 950
Réhabilitation des rampes d'accès/escaliers	PM	PM
Imprévus 5%	4 793 047	2916
Total Budget des compensations	100 653 987	61 241
MESURES SOCIALES D'ACCOMPAGNEMENT		
Appui administratif à la constitution des dossiers	1 634 999	1000
Sensibilisation sur l'utilisation rationnelle des compensations	PM	PM
Assistance à la vulnérabilité	27 271 801	16 980
Budget des mesures sociales d'accompagnement	28 906 800	17 980
MISE EN ŒUVRE ET SUIVI DU PARA		
Renforcement des capacités des Comités locaux	PM	PM
Coût du Suivi de la mise en œuvre du PAR (suivi réalisé par l'UES de l'OR)	PM	PM
Consultant chargée de la mise en œuvre	24 524 993	15 000
Coût de la prise en charge des Comités Locaux de Réinstallation et de Médiation	8 175 000	5 000

Coût de la prise en charge des Commissions Locales de Suivi	8 175 000	5 000
Évaluation finale du PARA	16 349 993	10 000
Budget de la mise en œuvre et du suivi du PARA	40 874 986	35 000
COÛT TOTAL DU PARA	165 642 726	111 305

11.2. Calendrier d'exécution

La mise en œuvre du PARA débute après approbation du projet par la Banque. Une fois que le projet est approuvé, le PARA sera immédiatement mis en œuvre après mise à jour au besoin, pour que les opérations d'indemnisation et d'expropriation soient achevées avant que les travaux de génie civil de construction ne débutent, ce qui est une condition fondamentale.

Le Projet prendra des dispositions, après le dépôt du PARA auprès des administrations locales concernées, pour s'assurer de l'information des populations affectées (par consultation ou voie d'affichage), qui auront la possibilité de consulter le PARA déposé. Les personnes affectées seront invitées à donner leur avis sur l'exactitude des données telles qu'arrêtées lors de la mission de terrain et de l'atelier de restitution. Si une PAP n'est pas satisfaite des données reprises dans le PARA, le Projet aura recours au processus de gestion des plaintes pour une conciliation des points de vue. À la fin de la conciliation, le Projet signera avec la PAP un nouveau protocole de reconnaissance et d'approbation des données du PARA, en présence de l'administrateur du territoire (ou de son représentant).

Il faudra anticiper sur certaines mesures sociales d'accompagnement notamment pour l'établissement des dossiers individuels des PAP afin de faciliter les procédures de compensation. Après avoir reçu leur compensation, les PAP pourront se déplacer et/ou reconstruire sur de nouveaux sites. La prise de possession des terrains pourra alors avoir lieu après la phase des préparatifs à l'expropriation et la phase d'utilité publique des travaux et de l'expropriation (forme et publicité). Les travaux de construction ne pourront commencer qu'une fois l'ensemble des PAP compensés. À la suite de l'approbation et du paiement effectif des indemnisations, l'étape suivante consistera à la mise en œuvre de la compensation et du suivi de la réinstallation des PAP.

12. Suivi-évaluation

12.1 Suivi et évaluation

Le but principal du processus de Suivi-évaluation est de s'assurer que les principaux objectifs des plans de réinstallation sont atteints. Dans cette optique, le processus devra s'assurer que les PAP ont effectivement reçu des compensations justes et équitables, qu'elles ont été compensées avant la libération des emprises ou la démolition de leurs biens et que leur niveau de vie est au moins équivalent sinon meilleur que celui d'avant le projet. Le processus de Suivi-évaluation vise également à la détection à temps de toute situation problématique, qui aurait échappée à la structure de mise en œuvre du PARA au moment de la planification ou qui serait survenue du fait de changements dans les conditions locales, afin que cette situation soit rectifiée en vue de rencontrer les exigences du PARA. Le suivi sera effectué au moyen d'indicateurs sur les activités ci-après afférentes à la mise en œuvre du PARA : (i) l'information et la consultation ; (ii) la signature des accords avec les PAP ; (iii) le paiement des compensations ; (iv) la libération des emprises ; (v) la participation des PAP et (vi) l'accompagnement social des PAP.

Mesures de suivi du PARA

Activités	Mesures de suivi	Indicateurs de suivi	Responsable
Information et consultation	<ul style="list-style-type: none"> • mesurer le niveau de connaissance et d'information stratégique d'information et de • communication 	<ul style="list-style-type: none"> • nombre de réunions de restitution du PAR • nombre d'activités d'information portant sur une composante du PAR 	Consultant chargé de la mise en œuvre du PAR
Signature des Accords avec les PAP	<ul style="list-style-type: none"> • vérifier l'acceptation et l'adhésion par rapport aux barèmes d'indemnisation • vérifier la signature des accords 	<ul style="list-style-type: none"> • Pourcentage et nombre d'accords individuels obtenus • pourcentage et nombre de PAP passés en Commission de Conciliation 	Commission de Conciliation
Paiement des indemnités et libération des emprises	<ul style="list-style-type: none"> • vérifier que les indemnités allouées aux PAP ont effectivement été reçues • vérifier que les indemnités ont été payées avant tout déplacement physique • vérifier que les PAP ont libéré les emprises à la date prévue 	<ul style="list-style-type: none"> • pourcentage et nombre de PAP homme et femme ayant perçu leurs indemnités par catégorie 	OR Autorités administratives
Gestion des réclamations	<ul style="list-style-type: none"> • vérifier que les personnes qui se sentent lésées peuvent présenter une réclamation • vérifier l'acceptation et l'adhésion par rapport aux barèmes d'indemnisation 	<ul style="list-style-type: none"> • nombre de réclamations enregistrées par type • délais moyen de traitement et de résolution 	Autorités administratives Consultant chargé de la mise en œuvre du PARA OR

12.2. Production de rapports

Le Consultant chargé de la mise en œuvre du PAR fournira des rapports de suivi interne tous les quinze jours jusqu'à l'indemnisation de toutes les PAP et la libération des emprises. Le rapport d'évaluation finale du PARA sera fourni une année après la fin de la procédure de réinstallation.

13. Conclusion

Ce document représente le Plan d'action de réinstallation abrégé du Projet de sauvegarde et de réhabilitation de la RN1 entre Kinshasa-N'Djili-Batshamba. Le document contient un registre des procédures, des actions et des engagements formulés et adoptés pour indemniser et accompagner les personnes affectées par le projet, conformément à la réglementation congolaise et aux politiques et normes applicables de la Banque Africaine de Développement sur la réinstallation involontaire.

14. Références et contacts

El Hadji Habib DHIEDHIOU, 2019. Plan d'action de réinstallation abrégé (PARA) - Projet de sauvegarde et de réhabilitation de la RN1 entre Kinshasa-N'Djili-Batshamba. 148 p.

Pour de plus amples informations, veuillez prendre contact avec :

Pour l'Office des Routes:

José EKWAMBENGO, Chef de Département des Ponts et Chaussées. Tél : +243 0992411111

Marie Claire BOBALY BETELIA, Chef de Division Etudes d'Impacts Socio-Environnementaux. Tél : 243 0999985506

Pour la BAD :

Anatole Désiré BIZONGO, Ingénieur Sénior des Transports : d.bizongo@afdb.org

Gisèle BELEM, Spécialiste Supérieur en sauvegardes environnementales et sociales : g.belem@afdb.org