



**GROUPE DE LA BANQUE
AFRICAINNE DE DÉVELOPPEMENT**

RDC : PROJET PRIORITAIRE DE SECURITE AERIENNE PHASE II (PPSA II)

Catégorie : 2

RESUME DES PLANS DE GESTION ENVIRONNEMENTAL ET SOCIAL (PGES)

Equipe projet	Chefs d'équipe	R. EKOTO , Chargé aviation en chef, S. ATCHIA , Spécialiste des politiques de Transport et de la planification	PICU.1 PICU.1	Poste 4538 Poste 1611
	Membres de l'équipe	A D. BIZONGO , Ingénieur Sénior des Transports, J. M. DABIRE , Economiste principal pays, V. LOSSOMBOT MAFOUTA , Spécialiste Principal en Gestion financière, D. P. MARINI , Expert en acquisitions S. MUZEHE , Ingénieur génie civil, Consultant N. HAVETTE , Economiste des transports aériens, Consultant O. NDIAYE , Environnementaliste, Consultant	COCD/RDGC.3 COCD/RDGC.3 COCD/SNFI.2 COCD/SNFI.3 PICU.1 PICU.1 SNSC	Poste 6341 Poste 6350 Poste 6348 Poste 6358 - - -
	Chef de Division sectoriel	M. J. K. KABANGUKA	PICU.1	Poste 2143
	Directeur sectoriel	M. A. OUMAROU	PICU.0	Poste 3075
	Directeur général Centre	M. O. DORE	RDGC.0	Poste 4902

Septembre 2018

1. Introduction

Le Gouvernement de la RDC à travers la Régie des Voies Aériennes (RVA), organisme chargé de la gestion des 52 aéroports et aérodromes nationaux, s'est engagé à moderniser ses aéroports et à les rendre conformes aux stipulations des annexes de la convention à l'aviation civile.

Dans le cadre du Projet Prioritaire de Sécurité Aérienne phase 2(PPSA 2), la Régie des Voies Aériennes (RVA) a décidé de mener des actions de réhabilitation/construction des pistes et des aires de parking, des tours de contrôle des aéroports de Kindu, Mbuji-Mayi et Kisangani, ainsi que l'acquisition des véhicules de Sécurité Incendie et Sauvetage, des matériels de sûreté aéroportuaire ainsi que d'autres travaux et équipements destinés à l'amélioration de la sécurité aérienne et des passagers.

La réalisation du présent projet s'inscrit dans les priorités du Plan national stratégique de développement (PNSD 2018-2022) de la RDC en cours de finalisation. La vision du Gouvernement dans le secteur des transports consiste à garantir la mobilité nationale afin de soutenir la croissance économique et la sécurité nationale, à travers la réforme de la politique économique des transports pour aboutir à un système de transport moderne. La priorité dans le sous-secteur aérien réside dans l'amélioration des infrastructures et équipements aéroportuaires ainsi que l'amélioration et la diffusion du cadre réglementaire sur l'aviation civile et la sécurité aérienne.

Conformément aux dispositions du code de l'environnement de la République Démocratique du Congo ; plus précisément en son Article 21 et aux Systèmes de Sauvegardes Intégrés de la Banque, cette catégorie d'infrastructure susceptible d'avoir un impact sur l'environnement et est assujetti à une EIES préalable, assortie de son plan de gestion, dûment approuvés. Le présent constitue un résumé des trois PGES qui ont été produits pour chacun des aéroports concernés, les activités prévues et les conditions environnementales et sociales sur les trois sites étant similaires.

2. Justification et description du projet

2.1 Justification du Projet

L'intervention de la Banque dans le cadre du PPSA 1 a permis d'amorcer la sécurisation de l'espace aérien de la RDC et de mettre les infrastructures au niveau de service requis par les compagnies aériennes sur les plateformes de Kinshasa/N'djili, Lubumbashi/Luano et Kisangani/Bangboka.

Le PPSA 2 permettra à la Banque de consolider les résultats de la phase 1 et d'améliorer la performance de la participation du sous-secteur au désenclavement du pays et au système de transport international et ce, en augmentant le niveau de sécurité ainsi que les capacités d'accueil et de traitement des vols au niveau des principaux aéroports de la RDC.

2.2 Description du projet

L'appui de la Banque au PPSA 2 portera sur les composantes et sous-composantes suivantes :

(1) Navigation aérienne et sécurité :

- (1.1) Mbuji Mayi : installation de 06 DVOR/DME ; 08 chaînes radio et VHF ; 1 ILS/DME;
- (1.2) Kindu : installation de 06 DVOR/DME ; 08 chaînes radio et VHF ; 1 ILS/DME ;

(1.3) Kisangani : installation de 06 DVOR/DME ; 08 chaines radio et VHF ; 1 ILS/DME.

(2) Infrastructures aéroportuaires :

(2.1) Mbuji Mayi : réhabilitation de la piste (2.320m), renforcement du tarmac avec balisage lumineux et signalisations, construction d'un nouvel ensemble Tour de contrôle et bâtiment du Service météorologique, construction d'un poste d'alimentation en énergie électrique (Bâtiment et équipement), construction d'un caserne anti-incendie avec son annexe, aménagement du système de drainage du site, installation de l'approvisionnement en eau par gravitation (DREEM) et assainissement ;

(2.2) Kindu : réhabilitation de la Piste (2.200m); renforcement du tarmac avec balisage lumineux et signalisations; réhabilitation de la Tour de contrôle et construction d'un bâtiment service météorologique ; construction d'un poste d'alimentation en énergie électrique; Construction d'un caserne anti-incendie avec son annexe, installation d'approvisionnement en eau par gravitation (DREEM);

(2.3) Kisangani : réhabilitation de la Piste (3.500m), de la Bretelle et renforcement du Tarmac avec balisage lumineux et signalisations; installation d'approvisionnement en eau par gravitation (DREEM) et assainissement.

(3) Appui institutionnel à l'Autorité de l'Aviation Civile et à la RVA ;

(3.1) Réforme du secteur aérien et de la RVA ; Formation AAC et RVA ; élaboration d'un Schéma Directeur de l'Aviation Civile ; Etudes sociales (Mbuji Mayi, Kindu et Kisangani).

(4) Gestion du projet et audit.

3. Cadre politique, légal et institutionnel

3.1 Cadre politique et légal

Politique sociale et économique

Le Document de Stratégie de Croissance et de Réduction de la Pauvreté (DSCR) II (élaboré en Septembre 2011), qui constitue le seul cadre fédérateur de l'ensemble des politiques macroéconomiques et sectorielles au-delà du quinquennat achevé en 2015. Les autres lois spécifiques pertinentes pour cette opération sont reprises ci-après :

Politiques environnementales

Le cadre national de la politique en matière environnementale est marqué par les documents d'orientation et les exercices de planification suivants :

- Le Plan National d'Action Environnemental (PNAE);
- La Stratégie nationale et le Plan d'action de la Diversité biologique ;
- Le Plan d'Action National d'Adaptation aux changements climatiques (PANA)

La Constitution du 18 Février 2006, en son article 34 souligne que toute décision d'expropriation, relève de la compétence du pouvoir législatif. Cet article précise néanmoins que (i) la propriété privée est sacrée, (ii) l'Etat garantit le droit à la propriété individuelle ou collective, acquis conformément à la loi ou à la coutume et (iii) que nul ne peut être privé de sa propriété que pour cause d'utilité publique et moyennant une juste et préalable indemnité octroyée dans les conditions fixées par la loi.

La Loi-cadre sur la protection de l'environnement N°11/009 du 09 Juillet 2011 portant principes fondamentaux relatifs à la protection de l'environnement » spécifie en son Article 21 que : "Tout projet de développement, d'infrastructures ou d'exploitation de toute activité

industrielle, commerciale, agricole, forestière, minière, ou autre susceptible d'avoir un impact sur l'environnement est assujéti à une EIES préalable, assortie de son plan de gestion, dûment approuvés".

Le décret n° 14/019 du 02 aout 2014 fixe les règles de fonctionnement des mécanismes procéduraux de la protection de l'environnement, notamment s'agissant des EIES ;

La Loi n° 14/003 du 11 février 2014 relative à la Conservation de la Nature (i) définit les mesures générales de conservation de la diversité biologique et de l'utilisation de ses éléments constitutifs et exige la préparation des études d'impact environnemental et social préalable à tout projet de création des aires protégées et la nécessité de l'implication des communautés locales dans ce processus.

L'Arrêté Ministériel n°70/CAB/MIN-ENER/2006 du 9 décembre 2006 modifiant et complétant l'arrêté ministériel n° E/SG/0/01333/C2/93 du 17 mars 1993 fixant les conditions pour l'obtention de l'autorisation d'exploitation des eaux naturelles, de surface ou souterraine.

La Loi 011-2002 du 29 août 2002 portant Code forestier interdit tous actes de déboisement des zones exposées au risque d'érosion et d'inondation et exige la compensation par un reboisement équivalent en qualité et en superficie au couvert forestier initial ainsi que l'obtention d'un permis de déboisement pour une superficie supérieure à 2 ha.

Loi n° 77-001 du 22 février 1977 sur l'expropriation pour cause d'utilité publique.

3.2 Conventions internationales et Système de Sauvegarde Intégré de la Banque

La RDC est signataire de plusieurs conventions pouvant intéresser le projet dont les plus importantes sont :

- Convention relative aux zones humides d'importance internationale particulièrement comme habitats de la sauvagine ou (Ramsar) ;
- Convention sur la conservation des espèces sauvages de flore et de faune menacées d'extinction ou (CITES) ;
- Convention sur la convention des espèces migratrice appartenant à la faune sauvage ;
- Convention sur la protection du patrimoine mondial culturel et naturel ;
- Convention de Nations-Unies sur les changements climatiques.
- Convention des Nations-Unies sur la Diversité Biologique.
- Convention des Nations Unies contre la désertification ;
- Protocole de Cartagena sur la prévention des risques biotechnologiques à la convention sur la diversité biologique

La RDC fait partie de plusieurs organisations régionales de gestion des ressources naturelles y compris de la Commission des Forêts d'Afrique Centrale (COMIFAC) et a signé le Traité relatif à la conservation et à la gestion durable des écosystèmes forestiers d'Afrique Centrale.

Procédures d'évaluation environnementale et sociale de la BAD

Afin de mieux articuler ses politiques de sauvegarde tout en améliorant leur clarté et cohérence, la Banque a mis en place le système de sauvegarde intégré (SSI) qui comprend quatre (04) volets interdépendants :

- la Déclaration de politique de sauvegardes intégrée;
- les Sauvegardes opérationnelles;
- les Procédures d'évaluation environnementale et sociale (PEES);
- les Lignes directrices d'évaluation intégrée des impacts environnementaux et sociaux (EIIES).

Quatre sauvegardes opérationnelles sont déclenchées dans le cadre des activités du projet à savoir :

- SO1- Evaluation environnementale et sociale: déclenchée du fait qu'il s'agit d'un programme et assujetti de facto à l'évaluation environnementale et sociale ;
- SO 3 Biodiversité, ressources renouvelables et services Ecosystémiques: déclenchée du fait de la biodiversité présente dans l'emprise du projet et à proximité de la zone du projet;
- SO 4 Prévention et contrôle de la pollution, matières dangereuses et utilisation efficace des ressources; déclenchée du fait des risques de pollution des eaux et des sols lors de travaux et de la phase opérationnelle du projet et ;
- SO 5 Conditions de travail, santé et sécurité déclenchée du fait que la nature des travaux implique des risques pour la santé et la sécurité des travailleurs.

Le Projet de la présente phase 2 a été proposé en catégorie 2, étant donné que certaines activités ont été reportées à une phase ultérieure afin de permettre au pays de mobiliser les financements nécessaires à la réinstallation involontaire des populations vivant à proximité des sites. Ces activités, consistent en :

- **Mbuji Mayi** : extension du Tarmac, réhabilitation des bretelles, construction d'une clôture et de la voie de service ;
- **Kindu** : l'extension du tarmac, le prolongement de la piste de 1000m; la Construction d'une clôture et d'une voie de service ;
- **Kisangani** : extension du tarmac.

Note: Il sied de préciser que ces activités exclues de cette phase avaient quand même été bien prises en compte dans les EIES et PGES. Au regard de leur nécessité absolue pour la mise aux normes complète des trois aéroports, elles feront l'objet de la 3^{ème} phase prévue pour l'année prochaine.

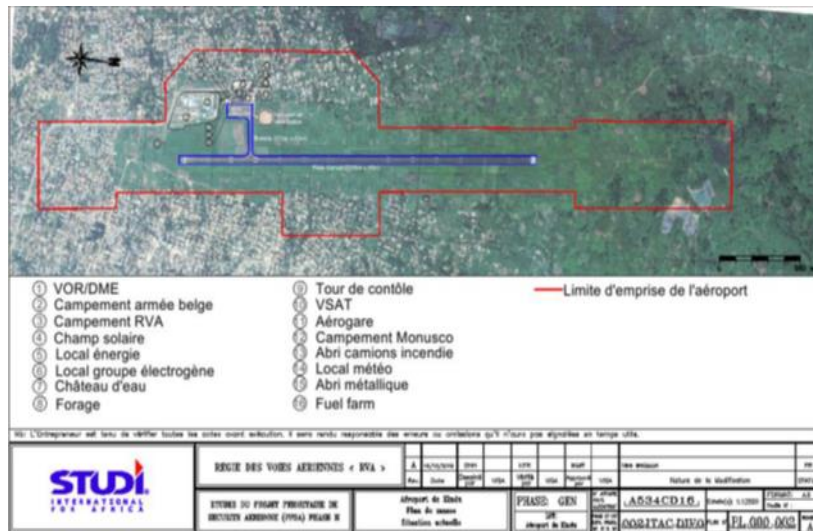
4. Contexte environnemental et social du Projet

4.1 Horizon temporel et zone d'influence du projet

Horizon temporel du projet : La mise en service du projet est prévue pour 2020 en supposant un démarrage des travaux à partir de 2018-2019 et une durée des travaux pour l'ensemble des aménagements de 12 mois.

La zone d'influence directe du projet est définie comme l'aire qui subirait directement les effets des aménagements projetés au sein des aéroports de Kindu, Mbuji-Mayi et Kisangani. Elle est spécifique aux sites :

- (i) **Aéroport de Kindu** : L'aéroport de Kindu est doté d'une piste unique en béton bitumineux, d'une longueur de 2200 x 45 m. L'aire de trafic (tarmac) s'étale linéairement sur une longueur d'environ 160 m, en bordure des installations (aérogare passagers, bloc technique/tour de contrôle, salon d'honneur, etc.). La profondeur du parking avions est de 85m. la zone d'influence est constituée des quartiers situés à proximité de la plateforme aéroportuaire et sur les routes d'accès à celui-ci. L'aéroport se situe à 5 Km au Nord du centre-ville de Kindu, dans le Quartier RVA, en Commune de Kasuku situé à proximité du Fleuve Congo.



L'absence de clôture a engendré un risque d'envahissement urbain au niveau de certaines zones de la plate-forme de l'aéroport.

- (ii) **Aéroport de Mbuji-Mayi** : L'aéroport de Mbuji-Mayi est doté d'une piste unique d'une longueur de 2320 m qui est dans un état de dégradation avancé. La zone



d'influence est constituée des quartiers situés à proximité de la plateforme aéroportuaire et sur les routes d'accès à celui-ci. L'emprise totale de l'aéroport est d'environ 230 Hectares (RVA). Toutefois, l'absence d'une clôture a engendré un risque d'envahissement urbain au niveau de certaines zones de la plate-forme de l'Aéroport.

- (iii) **Aéroport de Kisangani** : Il est situé à 12 km au Sud-Est du centre-ville, dans une zone entourée de forêts denses dans sa grande partie.

4.2 Description du milieu

4.2.1 Milieu physique et biologique



Le Projet PPSA 2 est mis en œuvre dans trois provinces différentes de la République Démocratique du Congo (DRC), pays situé en Afrique Centrale et ayant une population de près de 77 millions d'habitants, avec près de 40% vivant en milieu urbain.

Le pays est constitué dans sa grande partie d'une cuvette centrale qui est une large dépression d'une altitude moyenne de 400 mètres drainée par le fleuve Congo et ses affluents, et couvert d'une importante forêt tropicale. Des plateaux couverts de savanes se trouvent au Sud et Sud-Ouest, le Nord étant bordé au-delà du fleuve par une dense forêt. De hautes montagnes se trouvent à l'extrémité orientale du pays (région du Grand-Rift africain) avec les Monts Mitumba et les montagnes volcaniques des Virunga.

La RDC est traversée par l'équateur avec un tiers du pays se trouvant au nord de cette ligne. Le climat est chaud et humide dans la région du bassin fluvial, et plus sec et plus frais vers le Sud. Au sud de l'équateur, la saison des pluies dure d'octobre à mai, et au nord d'avril à novembre. Au niveau de l'équateur, les précipitations sont relativement constantes tout au long de l'année. Le niveau de précipitations moyen pour l'ensemble du pays est de 107 centimètres d'eau.

La province du Tchopo où se trouve l'aéroport de Kisangani et celle du Maniema où se trouve l'aéroport de Kindu sont entièrement situés dans la cuvette centrale, la ville de Kisangani se situe sur la ligne de l'équateur et est traversée par le Fleuve Congo du Sud- Est au Nord-Ouest alors que la ville de Kindu étant situé à 4° au Sud de l'équateur et bâtie de part et d'autre du fleuve Congo. Le climat dans ces deux provinces est de type tropical humide à tendance subéquatoriale, avec des précipitations moyennes annuelles tournent autour de 1600 - 1800 mm d'eau et une humidité de l'air très élevée, de l'ordre de 70% à 80%.

Les grands groupes dominants des sols **dans la province du Tshopo** sont des ferralsols et les ferrisols sur roches non différenciées, les ferralsols des plateaux de types de Yangambi, les arreno-ferralsols sur sable de type Salonga et les sols tropicaux récents. Ces derniers ainsi que les ferralsols sont réputés sols à aptitude agricole moyenne.

Le site de l'aéroport de Kisangani/Bangoka est situé sur un sol bien drainé avec une végétation dense de part et d'autre. Les ressources forestières de la région quoique très denses, sont soumises à une forte pression anthropique. La pression foncière et le commerce illicite d'animaux sauvages, conduit à une disparition progressive de la riche faune sauvage (reptiles, biches, antilopes, lièvres, rats géants, sangliers, écureuils, perdrix. Aucune aire protégée ne se trouve à proximité de l'aéroport.

La ville de Kindu est en partie située sur la plaine alluviale du fleuve Congo et un plateau **différent type de sols** y compris des sols latéritiques, profonds et lessivés et des sols profonds argilo-sablonneux ou sablo-argileux, caractérisé par une tendance à l'érosion importante. Le site de l'aéroport de Kindu est relativement protégé contre les apports extérieurs, toutefois une zone marécageuse se trouve au Nord de la piste de l'aéroport limitant toute possibilité d'expansion dans ce sens.

Une réserve de faune se trouve à l'Est de la Ville, de l'autre côté de la rive du fleuve, riche en essences autochtones tels que les parasoliers et avec une faune variée (antilopes, singes, hyènes...). Il existe une faune aviaire sédentaire qui séjourne dans les marécages situés au nord de la piste de l'aéroport.

La province du Kasai-Oriental où se trouve l'aéroport de Mbuji Mayi se trouve plus au Sud du pays. La ville est située sur le plateau du Kasai qui est légèrement vallonné, caractérisé au Nord par la forêt équatoriale, au centre par la savane boisée et au sud par le prolongement de ladite savane et de steppes. La ville de Mbuji-Mayi est construite au bord de la rivière Mbuji-Mayi. La pluviométrie est de 1.476 mm avec une saison des pluies qui dure 8 à 9 mois et une saison sèche qui dure en moyenne 4 à 3 mois.

La géologie de la région est caractérisée par la présence de roches kimberlitiques (roches mères du diamant) et injections kimberlitiques qui sont à l'origine de la très riche minéralisation en diamant. La ville est caractérisée par un sol sablo-argileux particulièrement sensible aux érosions, favorisées par les nombreuses galeries d'exploitation artisanale du diamant.

Cependant, **l'aéroport de Mbuji Mayi** est construit sur une crête et est protégé contre les apports extérieurs des eaux pluviales et est équipé de deux réseaux de drainage situés aux deux extrémités de la piste pour la collecte et le drainage des eaux pluviales.

4.2.2 Milieu socio-économique

La ville de Kisangani est le Chef-lieu de la Province Orientale depuis 1913 puis chef-lieu de la Province de la Tshopo à partir de 2015, et comptait environ 1.500.000 habitants en décembre 2016. La ville est caractérisée par la présence des infrastructures de base (routes, eau et électricité) et équipements socio-communautaires mais la plupart sont en état de délabrement avancé.

L'aéroport international de Kisangani est situé à 12 km de la ville et est desservi par une dizaine de compagnies. Le délabrement des routes qui relient la ville particulièrement enclavée

a eu comme conséquence directe l'expansion du réseau aérien qui met la ville en liaison avec sa région et avec l'espace national et international.

La ville de Kindu est le chef-lieu de la Province du Maniema, elle fut créée en 1988, qui a créé également la province du Maniema. Cette jeune ville urbano-rurale est composée de 3 communes et compte 453 941 habitants vivant en commune d'Alunguli, Kasuku et Mikelenge. La ville est caractérisée par des infrastructures de base insuffisantes en particulier l'eau et l'électricité qui ne sont pas accessibles à la majorité de la population et des équipements socio-communautaires qui ne sont pas entretenus.

L'aéroport de Kindu se trouve en commune Kasuku et a été construit en 1956 dans le but de faciliter le transport des agents et des cadres expatriés des sociétés minières de la place.

L'extension incontrôlée de l'urbanisation se fait sur des zones agricoles ainsi que dans des espaces non desservis par les réseaux et difficilement accessibles surtout dans les communes de Mikelenge et Alunguli. En commune Kasuku, cette urbanisation incontrôlée s'est développée autour de l'emprise de l'aéroport et dans certaines zones de l'emprise, favorisé par l'absence de clôture.

La ville de Mbuji-Mayi est le chef-lieu de la province du Kasai oriental ; elle est située sur la rive droite de la rivière Mbuji-Mayi (Bakwanga) et a été fondée en 1914. Depuis les années 1980, elle a vu sa population multipliée par trois, en raison des crises politico-sociales et également par l'engouement anarchique des exploitations de diamants, devenus le premier produit d'exportation du pays depuis la crise minière au Katanga. Elle est désormais la deuxième ville du pays pour ce qui est de la population avec une population qui est passée de 1,7 millions d'habitants en 2012 à 3.3 millions d'habitants en 2015. La ville, avec ses 5 communes (Bipemba, Dibindi, Diulu, Kanshi et Muya), s'étend sur 135 km².

L'aéroport international de Mbuji-Mayi est situé à environ 2 km du centre-ville, au Nord-Ouest. Il est localisé dans le quartier de Mulekelayi de la Commune de Bipemba, en pleine zone semi-urbaine, avec des habitations et des parcelles agricoles colonisant l'emprise foncière de la plateforme aéroportuaire non clôturée et constituant une menace pour la sécurité aérienne.

5. Impacts environnementaux et sociaux potentiels du projet et mesures d'atténuation des impacts négatifs

5.1 Impacts positifs pendant la phase préparatoire et de construction

5.1.1 Impacts socio-économiques

- **Création d'emplois et dynamisation des PME locales** : durant la phase de chantier, une part assez importante des travaux est généralement réalisée par des entreprises locales ou régionales (terrassements, fournitures et matériaux, etc.). La mise en oeuvre des travaux induira par conséquent des **impacts socioéconomiques positifs importants** qui se traduisent par la création de postes d'emplois et d'une dynamique commerciale dans le périmètre du projet.

5.2 Impacts négatifs et mesures d'atténuation pendant la phase préparatoire et de construction

5.2.1 Impact sur le milieu physique (air, eau, sol)

- **Risques de pollution de l'air** : émissions de poussière et de particules dans l'air pendant les opérations de terrassement, excavations et de construction de la chaussée, démolition et construction des bâtiments, au niveau des sites d'emprunts et

d'enrobage des agrégats et lors des mouvements de camions pour le transport des matériaux.

L'impact est limité à la phase de construction et aux zones mentionnées, mais **son importance est évaluée comme moyenne** en raison des possibilités d'expansion dans des conditions climatiques particulières et des risques liés au transport aérien.

Les mesures d'atténuation consisteront (i) à la limitation de la vitesse des engins et des camions; (ii) au bâchage de tous les camions transportant les matériaux; (iv) au port obligatoire des Équipements de Protection Individuelle (EPI); (v) arrosage des pistes utilisés par les camions et des aires de chantiers et (vi) la préparation des populations riveraines.

- **Risques de pollution des eaux de surface** en raison des risques de pollutions accidentelles liées à des fuites d'hydrocarbures, de graisses ou de liquides hydrauliques provenant des engins et des risques d'infiltration des déchets liquides provenant des bases-vies, des chantiers ainsi que des aéroports qui ne disposent pas de systèmes de drainage, vers les nappes d'eau souterraines.

L'impact est limité à la phase de construction et aux zones mentionnées, mais **son importance est évaluée comme importante** en raison de la proximité des infrastructures avec les eaux de surface et du risque d'impact indirect sur la nappe phréatique.

Les mesures d'atténuation de cet impact consisteront à (i) choix approprié des sites d'implantation des bases-vie, parc de matériel, des centrales à béton et d'enrobage des agrégats, des zones d'emprunt et de dépôt; (iii) aménagement de sanitaires, fosse septique, puits perdu et bassin de décantation au niveau des bases-vie et chantiers; (iv) aménagement des système de collecte, entreposage des déchets solides issus des bases-vie et des chantiers, et évacuation vers des sites de dépotage désignés et (v) mettre en place un plan de gestion des pollutions accidentelles.

- **Compaction des sols, déstructuration et érosion des sols** par les engins lors des travaux **et contamination des sols** par la production de déchets solides et liquides, constitués essentiellement de déblais et résidus de matériaux de construction et des pollutions accidentelles liées à des fuites d'hydrocarbures, de graisses ou de liquides hydrauliques provenant des engins. Il y aura les érosions et compactations des sols si des engins sont utiliser sur les berges du fleuve ou de la rivière ou dans des zones marécageuses.

Les mesures d'atténuation de cet impact consisteront à (i) protéger les versants exposés aux érosions et restaurer les sites d'emprunts, de stockage des équipements et d'enrobage des agrégats; (ii) organiser l'entreposage, la réutilisation et/ou l'évacuation des déchets sur le site; (iii) nettoyer régulièrement les zones de stockages ainsi que le site de travail et (iv) mettre en place un plan de gestion des pollutions accidentelles.

5.2.2 Impact sur le milieu biologique

- **Perte de végétation et destruction des habitats pour la faune** liée à l'installation des bases de vie et autres sites et à l'afflux de main d'oeuvre.

Cet impact est jugé limité à la durée des travaux et est d'une importance faible étant donné que la plupart des travaux seront conduits en zone déjà aménagée.

Les mesures d'atténuation de cet impact consisteront à (i) limiter le défrichement au strict minimum nécessaire en préservant autant que possible la végétation là où est construite la base-vie ; (ii) réaliser un aménagement paysager et planter des arbres dans les quartiers environnants des aéroports en compensation pour les arbres coupés (iii) conduire un état des lieux contradictoire avant et après les travaux, des essences présentes et (iv) inclure dans le Règlement d'Ordre Intérieur (ROI) de l'entreprise l'interdiction de braconnage et d'exploitation illégale des ressources biologiques sur le chantier.

5.2.3 Impact sur l'environnement humain et socio-économique

- **Impact sur le cadre de vie des populations riveraines** : perturbation du trafic routier due au trafic des camions de transport des matériaux, nuisances, gênes et désagréments lors de travaux par l'émission des poussières, les bruits et vibration des engins en plus du trafic aérien ordinaire.

Cet impact est jugé limité à la durée des travaux et d'une importance faible à la condition que l'organisation spatiale du chantier et principalement le choix de l'emplacement de la base-vie, des zones d'emprunt, des centrales de concassage et à béton et des autres engins bruyants soit judicieux par rapport aux zones habitées.

Les mesures d'atténuation de cet impact consisteront à : (i) informer et sensibiliser le personnel et la population des nuisances possibles; (ii) mettre en place un panneau d'information à l'entrée du chantier ; (iii) assurer le balisage de la zone de travaux et (iv) entretenir régulièrement les engins.

- **Risques d'accidents et de nuisances pour les travailleurs liés à la manutention manuelle ou mécanisée et des conditions sur le chantier**: pollution sonore des engins/instruments de chantier (soudeur, fraiseur etc.), risques d'accidents liés aux engins/instruments de chantier, à la présence de matériaux de construction mal protégés ou mal utilisés, à des collisions ou à des chutes dans les excavations sur le chantier.

Les mesures d'atténuation de cet impacts consisteront à : (i) préparer et mettre à exécution du plan de gestion des déchets solides et liquides sur le chantier (ii) exiger le port des EPI et sécuriser la zone du projet et en interdire l'entrée aux personnes étrangères ; (iv) entretenir régulièrement les engins et limiter la vitesse des véhicules ;(vi) mettre en place des mesures d'hygiène et d'alimentation en eau potable sur le chantier et (vi) mettre en place un dispensaire au niveau des bases-vie.

- **Risques d'accidents et d'impacts sur la santé des populations riveraines** : les travaux vont générer des poussières qui peuvent indisposer les riverains et augmenter les infections respiratoires aiguës (IRA), les risques de pollution des eaux peuvent entraîner la propagation des maladies hydriques et le brassage des populations venant de plusieurs horizons accentuera le risque de propagation des infections sexuellement transmissibles(IST) et le VIH/SIDA.

Bien que **cet impact soit limité à la durée des travaux, il est d'importance moyenne**. En effet les interactions des travailleurs avec les communautés riveraines seront limitées mais les risques d'accidents seront élevés d'autant que les travaux seront réalisés dans un espace restreint sans arrêter l'exploitation de l'aéroport. La présence de beaucoup de travailleurs de deux sexes sur un même chantier accroîtra le risque de contaminations des maladies transmissibles.

Les mesures d'atténuation de cet impacts consisteront à : (i) Organisation des sessions de formation en Hygiène-Sécurité-Environnement pour le personnel opérant sur le chantier ;(ii) Equipement de l'ensemble des ouvriers d'EPI ; (ii) sensibilisation des populations riveraines aux risques d'IRA, et de transmission des IST/VIH/SIDA et maladies hydriques ; (iii) approvisionnement en eau potable aux travailleurs sur les bases-vie et assurer le nettoyage régulier des sanitaires sur les sites.

- **Risques de conflits sociaux** liés aux recrutements du personnel du projet et à la venue de personnel étranger à la zone.

Bien que cet impact soit limité à la durée des travaux, il est d'importance moyenne. Les mesures d'atténuation de cet impact consisteront à : (i) encourager le recrutement de la main d'œuvre locale qualifiée et non qualifiée, (ii) mettre en place un système transparent de recrutement ; (iii) sensibiliser le personnel de chantier sur le respect des us et coutumes des populations et (iv) mettre en place un mécanisme de prévention et de gestion des conflits.

5.3 Impacts positifs pendant la phase d'exploitation des aéroports

- **Amélioration des services aériens :** Les bâtiments construits et les équipements techniques de navigation, surveillance et sécurité, de suivi météorologique et de communication contribueront à la mise à niveau des services de l'aéroport et l'amélioration de la sécurité pour être en conformité avec la réglementation internationale et présenter plus d'attrait aux compagnies aériennes ; ce qui aidera à développer le trafic.
- **Augmentation des échanges commerciaux, opportunités économiques et industrielles**
- **Créations d'emplois directs et indirects.**
Une mesure d'optimisation consistera à appuyer les organisations féminines des localités voisines de l'aéroport de Kisangani, Kindu et Mbuji Mayi dans leurs initiatives socioéconomique et sessions de formations (y compris un kit de matériel de base).

5.4 Impacts négatifs et mesures d'atténuation pendant la phase d'exploitation des aéroports

En phase d'exploitation, les impacts négatifs proviendront principalement de la pollution due à la mise en service et le fonctionnement des machines ; des bruits des avions au décollage et atterrissage et de la circulation des véhicules et engins d'exploitation ; des activités liées à la maintenance des installations et équipements ; des différents rejets solides, liquides et de la consommation d'eau et d'énergie ; etc.

5.4.1 Impact sur le milieu physique (air, eau, sol)

- **Pollution de l'air :** émission de particules, composés organiques volatiles et gaz issus de la combustion des hydrocarbures (CO, CO₂, NO_x, SO₂, PM₁₀, PM_{2.5}, COV, O₃...) par les aéronefs, les équipements de support terrestre (matériels de piste), les unités électriques auxiliaires tels que les groupes électrogènes, les automobiles, les installations de stockage des carburants, et les feux d'entraînement...

L'impact de l'exploitation des aéroports sur la qualité est considéré comme faible car limité à la zone d'émission. En général l'exploitation des aéroports aura un impact faible sur l'augmentation des gaz à effet de serre, eu égard à l'association du trafic routier au trafic aérien, **l'impact sur la qualité de l'air est évalué comme moyen et permanent.**

- **Risques de pollution des eaux et des sols** par la présence dans les eaux de drainage des produits toxiques ou dangereux déversés accidentellement ou volontairement sous forme liquide ou solide pendant le fonctionnement quotidien de l'aéroport, les opérations d'entretien courantes ainsi que lors des entraînements des pompiers (hydrocarbures, huiles, métaux lourds, émulsions). **Le risque de la dégradation des eaux est évalué comme important en raison de la proximité des infrastructures avec les eaux de surface et du risque d'impact indirect sur la nappe phréatique.**

Les mesures de prévention consisteront à : (i) curage et entretien des canalisations du système de drainage en place ; (ii) lutte contre l'érosion des sols par la revégétalisation et la stabilisation des talus et des berges ainsi que sur la protection et la vérification de la capacité des exutoires et le curage des cours d'eau., (iii) effectuer un contrôle régulier de la qualité de l'eau déversé depuis les eaux de drainage et (iv) suivi périodique du processus de traitement des eaux usées et vidange régulière des fosses septiques; (v) mettre en place la collecte et la mise en décharge des déchets solides et liquides y compris les huiles usagées, émulsions... sur toutes les plateformes aéroportuaire et (vi) effectuer leur mise en décharge suivant les normes réglementaires.

5.4.2 Risques d'accident aviaire : le risque aviaire est fonction de la présence d'oiseaux de taille et de quantité suffisante pour affecter la performance des aéronefs au point de causer des accidents.

Actuellement, les données disponibles sur l'avifaune de la région ne permettent pas de quantifier la probabilité d'un risque aviaire au sein des trois aéroports. Il est donc important d'identifier l'existence des espèces d'oiseaux pour déterminer qu'un risque significatif existe sur le mouvement des avions. **Bien que ce risque existe, la probabilité d'occurrence est estimée comme faible.**

Cependant, étant donné les prévisions de croissance en trafic aérien sur le long terme, l'établissement d'une base de données de la population avifaune aux environs de ces trois aéroports pourra être conduit dans une phase ultérieure afin que des mesures d'atténuation puissent être déterminées dans le Système de Gestion Hygiène- Sécurité-Environnement (SG-HSE) du RVA.

Les mesures d'atténuation consisteront à (i) l'élimination des sources d'attraction dans et aux alentours de l'enceinte aéroportuaire ;(ii) la définition des procédures d'inspections et d'effarouchement et les moyens à mettre en œuvre et (iii) le reporting des éventuelles collisions.

5.4.3 Impacts sur l'environnement humain et socio-économique

- **Nuisances sonores :** l'exploitation du projet induit des nuisances sonores importantes pour les quartiers mitoyens du site des aéroports en particulier ceux situés à moins de 0.5 km (zone de bruit forts A et B). **L'impact est jugé moyen** vu que le trafic aérien est

relativement faible à moyen terme. Il est résiduel et il va croître avec l'augmentation du trafic aérien de ces trois aéroports à l'avenir.

Les mesures d'atténuation devront être identifiées dans une approche participative avec les communautés vivant à proximité des trois aéroports et intégrées dans le SGES du RVA, en particulier dans le cas des aéroports de Kindu et Mbuji Mayi qui sont situés en zone semi-urbaine.

5.5 Système de gestion relatif à l'Hygiène-Sécurité-Environnement (SG-HSE)

Le SG-HSE sera développé par l'opérateur des aéroports (RVA) et consistera en une série de procédures d'exploitation et de gestion à mettre en place, proportionnelles à la nature et à l'échelle des opérations des aéroports concernés ainsi qu'au niveau des risques environnementaux et sociaux et aux impacts prévus. Les thématiques suivantes devront figurer dans ce SG-HSE:

- **Programme de gestion des déchets** conforme aux politiques et réglementations de gestion des déchets du gouvernement congolais et incluant les principes de recyclage, réutilisation et minimisation des déchets ;
- **Pratiques durables de consommation et d'usage d'eau et d'énergie** conformes aux politiques et réglementations de gestion des déchets du gouvernement congolais ;
- **Prévention et gestion des risques d'incendie** intégrant le poste de prévention des incendies de l'aéroport ;
- **Prévention et gestion du risque sur la sécurité** de manière à interdire les accès aux zones dangereuses au personnel non autorisé ou un membre étranger ;
- **Prévention et gestion du risque lié à la manipulation des marchandises** intégrant les principes de sécurité liés à la manutention, la manipulation, le stockage et le transport des produits y compris des dangereux, inflammables, toxiques...suivant les normes de l'IATA
- **Prévention et gestion du risque du péril animalier** suivant les normes OACI

6. Arrangement Institutionnel

- **La Régie des Voies Aériennes (RVA)** est l'organisme chargé de la gestion des aéroports et aérodromes. Etant le maître d'oeuvre (MO), la RVA sera responsable de la mise en place de la politique environnementale du projet et de la révision, l'approbation et la publication du rapport environnemental (EIES). Il assure la responsabilité globale de l'application du PGES, la préparation du SG-HSE et sa mise en œuvre. **Une Cellule de Gestion Environnementale et Sociale (CGES)** sera mise en place en vue d'optimiser l'organisation des chantiers, prendre en compte et traiter les problèmes environnementaux et sociaux pouvant survenir à toutes les phases du projet. Elle constituera le cadre de concertation entre les différentes parties-prenantes et regroupera les représentants du maître d'ouvrage RVA, des ingénieurs spécialistes des aspects environnementaux et sociaux de la mission de contrôle, de l'entreprise chargée des travaux, des autorités locales, des autorités techniques, de l'inspection du travail, du Ministère de la santé et des ONG locales qui souhaitent être impliqués dans le projet.
- **L'Agence Congolaise de l'Environnement (ACE)** est rattachée au Ministère de l'Environnement et du Développement Durable (MEDD) et constitue l'organe direct de mise en œuvre et de suivi de la politique de l'évaluation des impacts environnementaux et sociaux des activités humaines et de développement en RDC. Dans le cadre du projet PPSA II, elle prendra sa fonction statutaire de supervision au

nom du Gouvernement. L'ACE sera présent durant les travaux et tout au long de la durée de vie du projet.

- **L'Entrepreneur (En)** sera responsable, conformément aux conditions signalées dans cahier des charges : (i) de la préparation et la mise en œuvre un PGES chantier ; (ii) mettre en place un règlement interne au chantier conforme avec la préservation de l'environnement naturel et humain ; (iii) la préparation des rapports d'avancement de la mise en œuvre du PGES et (iv) du programme de sensibilisation HIV/SIDA et les formations Environnement-Santé-Sécurité de son personnel et du MO.
- **La Mission de Contrôle(MdC)** constitué du bureau d'étude qui sera recruté pour la surveillance des travaux. Le MdC devra compter parmi son équipe un environnementaliste qui sera chargé du contrôle de la mise en œuvre du PGES pendant sa phase chantier ; Il a la mise en œuvre du PGES pendant la phase d'exploitation étant à la charge de la RVA.

7. Plan de Surveillance et de Suivi Environnemental

7.1 Surveillance

La surveillance vise à vérifier et s'assurer que les travaux de construction, les équipements et les moyens déployés et les activités auxiliaires à l'aménagement et l'équipement de l'aéroport seront réalisés conformément aux exigences du PGES. La surveillance se base sur des critères de suivi tels que (i) l'hygiène et l'assainissement au niveau des installations du chantier ; (ii) l'utilisation des équipements de protection individuelle par le personnel et la collecte et/ou (iii) la réalisation des ouvrages de conservation des eaux et des sols et de protection contre l'érosion. Différents indicateurs sont utilisés pour apprécier les performances des critères observés :

Milieu Récepteur	Indicateurs de surveillance
Eaux	- périodicité de vidange des fosses septiques - la turbidité et les changements de coloration des eaux des cours d'eau ; -Présence de déchets
Sol	-volume de sols contaminés relevés - le nombre de griffes et rigoles d'érosion autour des installations du chantier, des emprunts et carrières et des sites de stockage ;
Santé	-Statistiques sur les IST /SIDA -Statistiques d'accidents de travail, accidents liés à la perturbation de la circulation pendant les travaux -Statistiques de consultation pour les maladies hydriques ou respiratoire par trimestre dans les centres de santé de la zone du projet ; -l'évolution du nombre de consultations pour maladie respiratoire, toux, bronchites dans ces centres de santé ;
Economie/ Commerce	- Statistiques de personnes embauchées des quartiers situés dans la zone du projet - Statistiques de travailleurs locaux par rapport aux étrangers

	- Statistiques de sous-traitants embauchés
Cadre de vie	-Niveau de nuisances sonores enregistrées -Nombre de plaintes notées dans les registres des doléances -le nombre de panneaux de signalisation mis en place ; -le nombre de panneaux de sensibilisation mis en place (IST, route...); -le nombre de réunions de concertation avec les autorités politiques, administratives et les communautés locales (PV des réunions).

La surveillance s'effectuera à travers des mécanismes d'inspections externes du site effectués par la cellule de suivi et de gestion du projet avec transmission de rapports à la RVA et au MEDD, et des inspections internes effectués le Bureau de Contrôle avec transmission de rapports à la RVA.

7.2 Suivi environnemental

Le suivi est une tâche qui incombe au Maître de l'Ouvrage, ainsi qu'aux autorités provinciales chargées de l'environnement, des eaux et forêts (Inspection des Eaux et Forêts), de la santé, etc. Le choix des sites de prélèvement des échantillons, les conditions d'analyse des échantillons et d'utilisation de leurs résultats, la fréquence des analyses, la définition des normes et des seuils qui déclencheront la mise en œuvre de mesures de correction, etc; sont de leur responsabilité. Les indicateurs du suivi dépendront du contexte du projet et des impacts potentiels (turbidité de l'eau, qualité de l'eau, érosion des zones sensibles, nombre d'accidents des travailleurs...).

8. Estimations des coûts du PGES et Calendrier de mise en oeuvre

Les données et hypothèses ayant guidé l'élaboration du PGES sont :

Durée des travaux : 12 mois.

Nombre moyen d'ouvriers employés pendant la phase chantier : environ 550 (250 à Mbuji Mayi, 150 à Kindu et 150 à Kisangani).

Nombre de camions à bennes utilisés sur le chantier : environ 40 au total

Tableau de synthèse des mesures d'atténuation, responsabilités de mise en œuvre et calendrier :

	N0	Mesures d'atténuation/optimisation	Coût en USD	Responsable de la mise en œuvre des mesures	Responsable du suivi	Période/fréquence de mise en oeuvre des mesures	indicateurs
Phase de mobilisation	1	Equipements des base-vie pour la gestion des déchets solides, des sanitaires, fosse septique, puits perdu et bassin de décantation pour les eaux de lavage	51 000	Entreprises	MO / MdC	Avant le démarrage des travaux- Installation chantier	Rapports MdC Plaintes de la Population ou des travailleurs
	2	Recrutement d'un bureau de MdC avec un Expert HSE dans l'équipe pour assurer le suivi de la mise en œuvre du PGES	150 000	MO	MdC	Dès le commencement du chantier	Contrat de recrutement rapport HSE des missions fiches de suivi
	3	Recrutement d'un spécialiste environnement et social au sein du RVA	12 000	MO	CC MdC	Dès le commencement du chantier Toute la période des travaux	CV- Contrat de Recrutement rapport d'activité
	4	Fonctionnement de la CGES, appui au suivi et surveillance environnementale par le MEDD	24 000	MO	MO / MdC	Dès le commencement du chantier Durant toute la période des travaux	PV des réunions mensuelles de la CGES
	5	Elaboration et mise en œuvre d'un plan de communication, de concertation et de Dialogue pour le Projet	7 000	MO par le biais d'un Cabinet spécialisé à recruter	Cellule de Coordination (CC & MdC)	Dès le commencement du chantier	Plan de Communication du Projet établi Rapports périodiques du suivi des chantiers
Phase	6	Recrutement d'une ONG pour conduire des réunions de concertations avec les communautés	90 000	ONG à recruter par le MO	CC-MdC	Dès le commencement du chantier	PV des réunions Rapport décrivant les mesures

	riveraines et identification des mesures socio-économiques d'accompagnement					d'accompagnement souhaitées
7	Programme d'accompagnement socio-économique des populations riveraines et en particulier des femmes	120 000	ONG à recruter par le MO	CC-MdC	En cours des travaux	PV des réunions Rapport trimestriel d'exécution du programme
8	sessions de formation en Hygiène, sécurité et Environnement pour le personnel opérant sur le chantier (ouvriers, cadres, mission de contrôle, sous-traitants)	37 500	Entreprises (experts HSE) ou cabinet / consultant spécialisé	MO / MdC	Une session de 2 jours tous les 3 mois	Rapports d'évaluation
	Approvisionnement en Equipements de Protection individuels pour l'ensemble des ouvriers	90 000	Entreprise	MO / MdC	Début des travaux Renouvellement en cours des travaux	Rapports MdC Rapports mensuels HSE des entreprises Usure des équipements
9	Acquisition (auprès du PMNLS) de préservatifs pour les ouvriers	18 000	Entreprises	MO	Durant les travaux	Rapports mensuels HSE de l'Entreprise
10	Convention avec le Ministère de la Santé ou médecin privé pour réaliser des visites mensuelles de la base-vie, contrôler la santé des ouvriers, évaluer les conditions d'hygiène et dépistages des maladies transmissibles.	18 000	Entreprises par le biais d'institutions de santé approuvées	MO / MdC	Tous les 3 mois	Rapports trimestriels de l'institution de santé
11	Services et entretiens réguliers des installations du chantier destiné à l'hygiène et environnement (fosses septiques, bassin de décantation, décharge...)	27 000	Entreprises	MO / MdC	Pendant les travaux	PV et Rapports de suivi de la MdC Plaintes de la population

							Riveraine
Phase d'exploitation	12	Remise en état des zones d'emprunts, des carrières, des sites de stockage, enrobage (correction de la pente, transport et épandage de la terre, reboisement et restauration de la végétation)	45 000	Entreprise	MO/CC-MdC	Dès la fin des travaux Avant la réception définitive	PV de l'état des lieux final Restitution conditionnelle de la caution de bonne fin
	13	Etablissement de l'état des lieux contradictoire final (avant et après travaux) y compris l'inventaire des essences ou la faune sauvage d'intérêt particulier	30 000	Entreprises	MO/CC-MdC	Fin des travaux	Rapport de l'inventaire PV de réception définitive des Travaux
	14	Panneaux de sensibilisation contre les IST/Sida	24 000	Entreprise de sous-traitance	MO	Fin des travaux	PV réception définitive
	15	Plantation d'arbres pour la compensation des arbres à abattre et aménagement paysager autour de l'aéroport	45 000	MO	MdC	Au cours et à la fin des travaux	Nombre de pieds plantés nombre de repousses /reprises
		Elaboration d'un Système de Gestion HSE des installations aéroportuaires	20 000	RVA	Ministère régional du Transport	Permanente	Rapport d'évaluation du Programme
TOTAL			808,500				

9. Consultations publiques et exigences de diffusion de l'information

Les consultations du public ont eu été conduites au niveau local sous différentes formes à savoir (i) l'organisation de réunions d'information sur le projet, (ii) les rencontres lors de la collecte de données, (iii) les réunions avec les autorités locales, (iv) les séries de consultation d'une part avec les populations riveraines et de l'autre part avec les leaders d'opinion.

Les populations locales ont accueilli favorablement le projet de réhabilitation de l'aéroport de Kisangani, Kindu et Mbuji-Mayi car pensent bénéficier directement ou indirectement de l'amélioration des services aéroportuaires de leur ville; soit à travers la relance des activités économiques, un meilleur accès aux biens acheminé par cette voie de transport ou aux emplois générés par la création de nouvelles structures industrielles ou de commerce.

Dans le cadre des études ; certaines observations soulevées n'ont pas pu être prises en considération dans l'EIES et le PGES, elles concernent en particulier les questions foncières se rapportant en particulier à l'occupation de l'emprise de la zone aéroportuaire. Elles seront prise en compte dans la 3^{ème} phase portant sur les extensions des pistes et tarmac.

9.1 Mécanisme de réception et de traitements des doléances et plaintes

L'Expert Environnementaliste de la RVA sera responsable de la collecte des plaintes et devra en faire part au CGES pour la recherche de solutions aux doléances du projet pendant la phase de construction et celle d'exploitation. Pendant la phase de construction, l'entrepreneur devra prendre toutes les mesures raisonnables pour répondre aux doléances conformément aux réglementations locales en vigueur, aux dispositions contractuelles et celles du PGES. En phase d'exploitation la RVA s'appuiera sur le Système de Gestion HSE et autres procédures pour résoudre les doléances qui lui seront soumises.

9.2 Diffusion et publication

En conformité avec le Système de sauvegarde Intégré, les EIES et le présent résumé devront être mis à la disposition des personnes susceptibles d'être affectées et des ONG locales, dans un lieu accessible, sous une forme et dans une langue qui leur soient compréhensibles. La diffusion des informations au public passera aussi par les médias tels que les journaux, la presse, les communiqués radio diffusés en langues nationales et locales en direction de tous les acteurs.

Après l'accord de non objection tour à tour du Gouvernement congolais et de la Banque Africaine de Développement, le résumé et les rapports d'études d'impact environnemental et social spécifique à chaque site seront publiés sur le site web de la Banque et du Ministère de l'Environnement, Conservation de la Nature et Développement Durable (MCNEDD). Ils seront aussi disponibles auprès de l'administration locale concernée.

10. Conclusion

Au terme de l'évaluation environnementale et sociale du PPSA II pour l'aéroport de Mbuji-Mayi, Kindu et Kisangani ; il apparaît que la plupart des impacts environnementaux et sociaux du Projet PPSA II seront limités à la période construction et pourront être atténués par la mise en exécution des mesures décrites dans le PGES de chacune des zones

aéroportuaires. Cependant une préoccupation majeure de sécurité ne pourra être résolue dans le cadre de ce projet à savoir la sécurité des populations vivant dans le voisinage direct de l'aéroport et même celle de l'utilisation efficiente de l'espace aéroportuaire.

En effet, les activités d'extension du tarmac et de construction d'une clôture autour de la zone aéroportuaire sur les trois sites concernés par ce projet ont été reportées à une phase ultérieure afin de permettre au pays de conduire les études nécessaires et mobiliser les financements liés aux frais de compensation pour réinstallation involontaire.

Il serait souhaitable que le Maître d'Ouvrage profite de cette phase du projet pour effectuer toutes les démarches nécessaires à la résolution de cette question, en particulier pour l'aéroport de Kindu et de Mbuji Mayi afin que les activités délaissées dans cette phase de projet puissent être réalisés.

Références

- RDC –Régie des Voies aériennes : Etude d'impact environnemental et social ; Volumes 1 (Mbuji Mayi), 2 (Kindu) et 3 (Kisangani) ;
- RDC :Etat des lieux de la biodiversité en RD Congo, Centre de surveillance de la biodiversité, Kisangani 2014.
- RDC : Monographie de la Ville de Mbuji Mayi, MES& CRD, 2015

Contacts

- R. EKOTO, Chargé aviation en chef, Task manager
Email : R.EKOTO@AFDB.ORG
- P. HORUGAVYE, Socio-économiste, SNSC
E-mail : p.horugavye@afdb.org
- F. KAYIGAMBA ; environnementaliste, consultant, SNSC
E-mail : f.kayigamba@afdb.org