

REPUBLICQUE DU NIGER



MINISTERE DE L'EQUIPEMENT
DIRECTION GENERALE DE L'ENTRETIEN ROUTIER
DIRECTION DE L'ENTRETIEN ROUTIER

PROJET D'APPUI AU PROGRAMME SECTORIEL DES TRANSPORT (PAPST)

PLAN D' ACTIONS DES MESURES DE MITIGATIONS DE
L'ACTUALISATION DES ETUDES D'EVALUATION DE L'IMPACT SOCIAL DES
TRAVAUX DE REHABILITATION DES ROUTES EN TERRES DU FINANCEMENT
ADDITIONNEL ((309 Km)

AXE RN25 PK 98,6-TABLA – LOGA 39 KM



RAPPORT DEFINITIF

PRESENTEE PAR :
Madame Mamosso Alzouma Aïchatou Christiane
Consultante Sociologue
BP 499 Niamey-Niger
Tel/ (227) 96 98 16 40 /90 38 60 88
Email : amamosso@yahoo.fr

Novembre 2012

TABLE DE MATIERE

SIGLES ET ABRÉVIATIONS	4
SIGLES ET ABRÉVIATIONS	4
RÉSUMÉ EXÉCUTIF	5
I INTRODUCTION	7
II PRESENTATION DE LA ZONE D'ETUDE.....	10
2.1 Présentation du Tronçon RN25 PK 98,6-Tabla-Loga (39km).....	10
2.2 Description de l'environnement	10
2.3 Caractéristiques socio économiques de la zone du projet	10
2.3.1. Aspects démographiques	10
2.3.2. Infrastructures et équipements	11
2.3.3. Activités Economiques.....	11
2.3.4 Organisation sociale et tenure foncière dans la zone.....	12
2.3.4.1 L'organisation sociale	12
2.3.4.2 Tenure Foncière	12
III CADRE POLITIQUE, JURIDIQUE ET INSTITUTIONNEL.....	13
3.1. Cadre politique en matière sociale	13
3.2 Cadre juridique.....	13
3.2.1 Texte fondamental.....	13
3.2.2 Textes sur le mécanisme légal d'expropriation, indemnisation et compensation.....	14
3.2.3 Politiques de sauvegarde environnementale et sociale de la banque mondiale.....	15
3.3 Cadre institutionnel.....	16
3.4. Analyse succincte de la Politique de sauvegarde sociale 4.12 de la Banque Mondiale .	16
3.5 Concordance entre le cadre juridique national et les procédures de la politique de la Banque Mondiale	17
IV RECENSEMENT DES BIENS ET DES PERSONNES AFFECTEES.....	21
4.1 Justification des besoins en terrain pour le tracé des différents tronçons	21
4.2 Résultats du recensement.....	21
4.3 Les consultations publiques	21
V IMPACTS POTENTIELS SELON LE TRONÇON AREHABILITER	22
5.1. Les activités potentiels sources d'impacts	22
5.2. Impacts potentiellement négatifs sur le milieu humain.....	22
5.3. Impacts positifs induit du tronçon	23
VI PROPOSITION ET COUT DE MESURES DE MITIGATION DES IMPACTS SOCIAUX POTENTIELS	24
6.1 Mesures d'atténuation des impacts négatifs sur la composante humaine.....	24
6.2 Mesures de Bonification des impacts positifs	24
6.3 Synthèse des mesures de mitigation	24
6.4 Coûts des mesures des mitigations.....	25
VII DISPOSITIONS DE MISE EN ŒUVRE DE SUIVI ET EVALUATION	26

7.1 Le dispositif institutionnel.....	26
7.2 Les agences d'exécution.....	26
7.3 Les structures d'appui	27
CONCLUSION	28
BIBLIOGRAPHIE.....	29
Annexes.....	30
Annexe 1 : Termes de Références de l'étude.....	30
Annexe 2 : Liste des personnes rencontrées.....	30
Annexe 3 : PV de consultation publique des villages concernés par le tronçon.....	30
 TABLEAUX	
Tableau 1: Villages traversés par tronçons.....	10
Tableau 2 : Répartition de la population par village	11
Tableau 3 : Comparaison entre la législation nationale et la politique de la Banque Mondiale en matière de réinstallation	19
Tableau 4 : Synthèse des mesures	24
Tableau 5 : Plan de suivi social détaillé.....	27
Tableau 6 : Coût global du volet social de réhabilitation des routes en terre	27

SIGLES ET ABRÉVIATIONS

ARM : Agence de régulation des marchés

APD : Avant Projet Détaillé

BEEEEI : Bureau d'Evaluation Environnementale et des Etudes d'Impact

CC/PST : Cellule de Coordination du Programme Sectoriel des Transport

CC/PST : Cellule de coordination du Programme Sectoriel des Transports

CES : Centre d'Enseignement Secondaire

CP/PST : Comité de Pilotage du Programme Sectoriel des Transports

CPRP : Cadre Politique de Réinstallation des Populations

CT/PST : Comité technique de Suivi du Programme Sectoriel des Transports

CSI : Centre de Santé Intégré

CNEDD : Conseil National de l'Environnement pour un Développement Durable

DGER/ME : Direction Générale de l'Entretien Routier du Ministère de l'Equipement

DEP/ME : Direction des Etudes et de la Programmation du Ministère de l'Equipement

DEP/MT : Direction des Etudes et de la Programmation du Ministère des Transports

EIES : Etude d'Impact environnemental

MST : Maladie sexuellement transmissible

NIGEELEC : Nigérienne Electricité

PAP : Personne affectée par le Projet

PAPST : Projet d'Appui au Programme Sectoriel des Transports

PDES : Plan de Développement Economique et Social

PGES : Plan de gestion Environnemental

PO 4.01 : Politique Opérationnelle 4.01

PO 4.12 : Politique Opérationnelle 4.12

PST : Programme Sectoriel des Transports,

PRN/ MAG/E : Présidence de la République/Ministère Agriculture et de l'Elevage

RÉSUMÉ EXÉCUTIF

Le Projet d'Appui au Programme Sectoriel des Transports (PAPST) repose sur une politique sectorielle définie dans le cadre global de la stratégie de réduction de la pauvreté. Dans le cadre des actions prévues par le Projet d'Appui au Programme Sectoriel des Transports (PAPST), il est envisagé des études sociales dans le cadre de la mise en œuvre de la composante A, «**Entretien périodique et réhabilitation des routes en terre**». La zone d'étude globale du projet de réhabilitation pour le financement additionnel se situe dans les régions de Dosso et Tillabéry (sur une distance totale de 39 km.)

L'objectif de l'étude est l'actualisation des études d'évaluation de l'impact social des travaux de réhabilitation. Les principaux objectifs sont les suivants :

- Ré identification et catégorisation des personnes réellement affectées par le projet (PAP),
- Ré évaluation des bâtis situés dans l'emprise,
- Respect et application de la législation en matière d'expropriation pour cause d'utilité publique,
- Protection des personnes affectées par l'application des directives de la Banque Mondiale,
- Planification du transfert des personnes affectées afin de maintenir à défaut d'améliorer leur condition de vie,
- Insertion sociale et économique des personnes à déplacer dans leur nouveau cadre de vie,

Pour palier aux impacts négatifs pouvant être créés suite à la mise en œuvre du projet et en conformité avec la, politique opérationnelle de réinstallation involontaire des Populations (PO 4.12) de la Banque Mondiale des dispositions doivent être mises en œuvre si toutefois des déplacements de populations sont prévus.

Le présent document constitue le rapport l'actualisation des études d'évaluation de l'impact social des travaux de réhabilitation des routes en terre pour un linéaire d'environ 39 Km. Sur le tracé, le mode d'accès principal à la propriété de la terre est régi par les us et coutumes relatifs à l'héritage.

La principale activité des populations demeure l'agriculture et l'élevage. La présence de vallée permet aux populations de s'adonner aux cultures maraîchères.

Cependant compte tenu du fait qu'il ne s'agit pas de nouveaux tronçons mais de réhabilitation, le tracé est déjà matérialisé et ne nécessite pas d'acquisition de surface à exproprier. Les résultats obtenus révèlent qu'aucune personne ou bien n'est affectée sur le tronçon. Cet aspect a été partagé lors des différentes consultations publiques menées dans les différents villages visités.

Les résultats obtenus au niveau des impacts potentiels (négatifs ou positifs) sur le milieu humain se résument comme suit

- Risques d'accidents
- Risque d'apparition de maladies liées à la poussière
- Amélioration des revenus paysans
- Création d'emplois
- Risque de dépravation des mœurs, apparition des MST et autres maux liés à l'arrivée des ouvriers
- Amélioration de la santé générale de la population
- Disparition voir une diminution du transport par charrette

Les impacts par rapport à la composante humaine sont surtout ceux liés à la sécurité et à santé la population. Les mesures d'atténuations possibles sont:

- la sensibilisation des populations des villages riverains de la route sur les maladies liées à la présence du chantier notamment les maladies pulmonaires, les MST;
- la dépravation des mœurs et l'apparition des MST/SIDA et autres maux liés à la proximité de la ville circulation des engins.

Le coût des mesures de mitigation s'élève à 2.000.000F. Le suivi étant assuré en même temps que les mesures environnementales il est pris en compte dans le PGES

Les acteurs impliqués dans la mise en œuvre du projet sont de trois sortes :

1. Le dispositif institutionnel
 - Le Comité de Pilotage du Programme Sectoriel des Transports (CP/PST).
 - Le Comité technique de Suivi du Programme Sectoriel des Transports, (CT/PST)
 - La Cellule de coordination (Cellule de Coordination du Programme Sectoriel des Transports - CC/PST
2. Les agences d'exécution
 - La Direction Générale de l'Entretien Routier du Ministère de l'Equipement (la DGER/ME) ;
 - La Direction des Etudes et de la Programmation du Ministère de l'Equipement (DEP/ME) ;
 - La Direction des Etudes et de la Programmation du Ministère des Transports (DEP/MT) ;
3. Les structures d'appui
 - Le Bureau d'Évaluation Environnementale et des Études d'Impacts (BEEEI) au Ministère de l'environnement et de la Lutte contre la Désertification
 - Et Les Collectivités locales

I INTRODUCTION

Le Niger, pays enclavé partage plus de 5.000 Km de frontières communes avec l'Algérie et la Libye au nord, le Mali et le Burkina à l'ouest et au sud-ouest le Bénin et le Nigeria au sud, le Tchad à l'est. Aussi, depuis la fin des années 80, le Gouvernement du Niger s'attache à la restructuration du secteur avec pour objectif premier la libéralisation progressive des activités de transport en vue d'accroître et de consolider la performance des principaux sous-secteurs du système de transport.

Avec l'appui des partenaires au développement, le Niger a décidé de mettre en œuvre un programme sectoriel des transports.

Dans le cadre des actions prévues au titre du Projet d'Appui au Programme Sectoriel des Transports (PAPST) sur financement de la Banque Mondiale, il est envisagé des études sociales. Les composantes préliminaires suivantes du projet sont prévues :

Composante A : Entretien périodique et réhabilitation des routes en terre

Cette composante constitue l'élément le plus important du nouveau projet et financera :

- des travaux physiques d'entretien périodique et de réhabilitation des routes ;
- la préparation des études techniques, économiques, sociales et environnementales ;
- la préparation des Dossiers d'Appel d'Offres pour les travaux ;
- la surveillance des travaux et l'audit technique; et
- des appuis institutionnels (assistance technique pour la passation des marchés et d'autres, équipements, etc.)

Cette composante sera mise en œuvre par la Direction Générale des Travaux Publics (DGTP) du Ministère de l'Equipement.

Composante B : Appui aux actions sous tutelle du Ministère des Transports

Cette composante vise à appuyer le Ministère des Transports dans la mise en œuvre de certaines actions prévues dans le Programme Sectoriel des Transports (PST), notamment :

- l'amélioration de la Sécurité Routière, à travers des mesures de prévention, information, éducation, etc. ;
- l'actualisation de la Stratégie des Transports et du PST, et l'extension de sa couverture aux secteurs non-couverts actuellement (aérien, aéroportuaire, gestion des corridors internationaux, etc.), et
- l'actualisation des textes législatifs et autres relatifs au secteur des transports

Cette composante sera mise en œuvre par le Ministère des Transports.

Composante C : Formation des acteurs liés au secteur des Transports

Cette composante permettra de préparer et de mettre en œuvre un plan de formation des acteurs liés au secteur des transports, notamment

- des agents de l'Administration (Ministère de l'Equipement, Ministère des Transports, ARM, CAFER, etc.) ;
- des opérateurs de transport routier (opérateurs et chauffeurs des bus, camions, taxi, etc.), et
- des entreprises et des bureaux d'études actifs dans les travaux routiers.

Cette composante sera mise en œuvre par la Cellule de Coordination du PST (CC/PST).

Un dossier d'appel d'offres a été élaboré pour la 2^{ème} phase des travaux en 2010. Un financement additionnel est en cours de négociation pour la prise en charge de l'ensemble des lots de la 2^{ème} phase. Une actualisation des études de 2010 est nécessaire dans le cadre de la préparation de ce financement additionnel.

Le présent rapport consiste à l'actualisation de l'étude d'évaluation de l'impact social des travaux de réhabilitation des routes en terre pour un linéaire d'environ 39 Km. Les principaux objectifs sont les suivants :

- Ré identification et catégorisation des personnes réellement affectées par le projet (PAP),
- Ré identification et ré évaluation des bâtis situés dans l'emprise,
- Respect et application de la législation en matière d'expropriation pour cause d'utilité publique,
- Protection des personnes affectées par l'application des directives de la Banque Mondiale,
- Planification du transfert des personnes affectées afin de maintenir à défaut d'améliorer leur condition de vie,
- Insertion sociale et économique des personnes à déplacer dans leur nouveau cadre de vie,

Pour palier aux impacts négatifs pouvant être créés (perte de sources de revenu ou de moyens de subsistance, la Banque Mondiale à travers sa politique de réinstallation involontaire des Populations (PO 4.12) a établi des dispositifs de réinstallation forcée et de compensation. Cette politique est élaborée pour répondre au problème posé par le déplacement involontaire et la réinstallation de populations causés par un projet financé par la Banque. Elle s'active en cas de déplacement, de perte d'abris ou d'autres biens par les personnes résidant dans la zone du projet, ou de préjudice à leurs moyens de subsistance. Elle réaffirme l'attachement de la Banque à la promotion de l'intégration environnementale et sociale en tant que moyen de stimuler la réduction de la pauvreté, le développement économique et le bien-être social en Afrique.

Le présent document est établi en prélude à l'élaboration d'un plan de mitigation des impacts sociaux qui pourraient être observés dans l'exécution du projet de réhabilitation. Pour atteindre les objectifs visés à travers cette étude conformément aux termes de référence, il a été privilégié une démarche participative permettant de prendre en compte les préoccupations des principaux exploitants et groupes vulnérables et parties prenantes.

La méthodologie adoptée s'est fondée sur :

Approche méthodologique de l'étude

Pour bien conduire cette étude et atteindre les objectifs visés, l'approche méthodologique adoptée comporte les phases suivantes : une revue documentaire, une étape de terrain et une phase de synthèse pour l'analyse, le traitement de données et la rédaction du rapport.

Revue documentaire

Elle a consisté en l'exploitation de la documentation relative à la bonne exécution du présent travail sur :

- L'étude d'impact environnementale et sociale,
- Le rapport initial de l'étude d'impact social élaboré en 2007
- la réglementation nationale en matière d'évaluation sociale et les politiques et directives de la banque en matière de sauvegarde environnementale et sociale (les PO 4.12 et PO 4.01);
- le Cadre Politique de Réinstallation des Populations (CPRP)

Les visites terrain

Cette phase s'est déroulée en deux étapes :

- La rencontre avec les acteurs institutionnels clés concernés par le projet : La direction des travaux de l'entretien routier et des différentes structures étatiques concernées et des populations bénéficiaires.
- La visite du tronçon à réhabiliter. Cette visite a permis de faire une observation directe des réalités prévalant sur le tronçon.

Analyse et traitement des données

Cette phase a consisté à l'analyse et au traitement des données de terrain. Elle a permis ainsi d'évaluer les impacts appréhendés du projet de réhabilitation en utilisant des critères de détermination et d'évaluation de l'importance des impacts, le traitement des données socio-économiques collectées, etc.

Le rapport présente :

- La description des tronçons à réhabiliter et les caractéristiques socio-économiques des populations affectées;
- Le cadre institutionnel et réglementaire, en matière de foncier ;
- les résultats des enquêtes socio économique de chaque tronçon ;
- L'identification et l'analyse des impacts positifs et négatifs ;
- les mesures et le coût de mitigation des impacts sociaux ;
- le dispositif de mise en œuvre.

II PRESENTATION DE LA ZONE D'ETUDE

2.1 Présentation du Tronçon RN25 PK 98,6-Tabla-Loga (39km)

La zone d'étude globale du projet de réhabilitation pour le financement additionnel se situe dans les régions de Dosso et Tillabéry, sur une distance totale de 39 km.

Au plan technique, le tronçon se caractérise par une largeur de chaussée de 6 mètres et des accotements de 3 mètres de part et d'autre d'où une emprise de 12 mètres. Les longueurs varient selon les tronçons comme l'indique le tableau n°1 suivant. Quelques détails techniques seront donnés dans les études d'APD technique notamment les volumes de matériaux de construction, les besoins en eau, l'emplacement des ouvrages d'assainissement et d'art, les sites d'installation possibles de base vie et les déviations nécessaires pour la conduite des travaux et les localisations des emprunts et carrières.

Le tronçon Tabla-Loga long de 39 km se situe entre les régions de Dosso (département de Loga) et de Tillabéri (département de Filingué). Il dessert les localités de Bangou Banda, Bangario, Darey, Sargadji, Chantier CPR, Gozay Kouara.

Tableau 1: Villages traversés par tronçons

DEPARTEMENT	COMMUNES	LOCALITES
Filingué	Tagazar	Tabla
		Bangou Banda
		Bangario
Loga	Loga	Darey
		Sargaji
		Chantier CPR
		Gozay Kouara
		Loga

2.2 Description de l'environnement

Avec une altitude moyenne de 300 m, le relief est peu élevé et peu accidenté sur une zone de plaine et de plateaux. La zone reçoit en moyenne 300 à 400 mm de pluie par an selon les zones écologiques.

Les ressources en eau de surface de la zone sont essentiellement réparties entre le Dallol et quelques mares. Le régime hydrographique, est essentiellement constitué par les bassins. L'essentiel des ressources ligneuses du domaine forestier, concerne le 1/3 de la végétation auquel il faut ajouter les formations végétales agricoles ou anthropiques (cultures et jachères). Deux tiers des terres sont environ cultivables d'où la pression liée à l'exploitation à usage agricole, d'élevage et d'habitat est très forte.

2.3 Caractéristiques socio économiques de la zone du projet

2.3.1. Aspects démographiques

La population est essentiellement composée de Zarma à 65%, de Peulh 5% et de Bella 15% auxquels s'ajoutent quelques Haoussa 15%. Ils représentent une population estimée à 11947 habitants répartie pour une population masculine de 5823 habitants contre 5906 pour les femmes soit 1508 ménages. Comme partout au Niger la population se caractérise par son jeunesse (89% qui sont de la tranche d'âge 0-44 ans).

Tableau 2 : Répartition de la population par village

Localité	Population 2012			Nombre de Ménages
	Masculine	Féminine	Total	
Tabla	916	973	1889	221
Bangou Banda	143	151	294	34
Bangario	30	31	61	7
Darey	21	22	43	5
Sargaji	1734	1805	3539	410
Chantier CPR	66	67	133	16
Gozay Kouara	40	42	82	10
Loga	2873	3033	5906	805
Total population axe	5823	6124	11947	1508

Source : Institut National Statistique : Répertoire National des communes du Niger 2010-2012, Septembre 2009

2.3.2. Infrastructures et équipements

En matière de santé les localités de Ballayara et de (Sargadji) sont dotées de CSI et celui de Darey en case de santé sur le tronçon. Les moyens de transport les plus utilisés pour les évacuations sanitaires sont les déplacements à pieds, à charrette et rarement en voiture. Le marché hebdomadaire de Sargadji se trouve sur la route auxquels s'ajoutent ceux de Ballayara et de Loga. Au plan scolaire, on trouve un collège d'enseignement général(CEG) et un Centre d'Enseignement Secondaire(CES) à Ballayara ce que l'on retrouve à Tabla et Loga. Les localités de Ballayara, Tabla, Sargadji et Loga sont desservis par le réseau de la NIGELEC.

Des écoles primaires sont aussi présentes à Tabla, Sargadji, Bangario, Darey et Loga. Le tronçon n'est relié à aucune route nationale

2.3.3. Activités Economiques

▪ Agriculture

L'agriculture constitue la principale activité des populations dans la zone du projet du financement additionnel. Elle concerne trois types de cultures: les cultures vivrières les cultures de rente et les cultures de contre saison. Les premières ont lieu durant la saison des pluies et concernent principalement la production du mil et du sorgho sur des vastes plaines. L'essentiel est destiné à la consommation familiale.

La zone traversée par le tronçon est par excellence propice à l'agriculture. Les sols se prêtent beaucoup aux cultures de contre saison (laitues, choux, oignons, tomates piment, etc). On y cultive du mil, du riz, du wandzou, etc.

▪ Elevage

L'élevage constitue après l'agriculture la seconde activité économique des populations. Il se pratique sous deux formes à savoir:

- l'élevage extensif, à travers lequel les troupeaux sont conduits à la recherche des terres de pâturages plus favorables du fait de l'aridité sur place.
- l'élevage intensif connu sous le nom de l'embouche concerne les bovins et les caprins. Il est source de revenus substantiels appréciables pour ceux ou celles qui la pratiquent.

Les localités de Ballayara, Loga, Sargaji sont renommée par leurs marchés important à bétail (petit et gros bétail).

▪ **Commerce**

Le commerce est très développé grâce au grand voisin du sud, le Nigeria. Le tronçon est visité de temps en temps par la brigade mobile des douanes du fait du trafic important de stupéfiants, de carburants de marchandises fraudés.

2.3.4 Organisation sociale et tenure foncière dans la zone

2.3.4.1 L'organisation sociale

L'organisation sociale est fortement sou tendue par la culture et les traditions propres à chacun des groupes ethniques (haoussas, zarma, peulhs, bella) dans la zone. Au plan traditionnel, la région de Dosso est subdivisée en :

- Une Province (Dosso), composée par le département de Dosso dirigée par un chef de province
- Quinze (15) Cantons dirigés par les chefs des cantons dont :
 - Trois (3) dans le département de Boboye : Birni N'Gaouré, Harikanassou et Koygolo
 - Trois (3) dans le département de Doutchi : Arewa, Takassaba et Tibiri,
 - Trois (3) dans le département de Loga : Loga, Sokorbé, Falwel
 - Six (6) dans le département de Gaya : Bana, Dioundiou, Gaya, Karakara, Yélu et Zabori
- Trois (3) Groupements peulhs dans le département de Doutchi:

Les inégalités de genre se traduisent pour les femmes par des surcharges de travail et des revenus inférieurs à ceux des hommes. Des pesanteurs socioculturelles persistent, notamment en ce qui concerne l'accès des femmes aux ressources foncières. Dans la zone d'étude, la population est en majorité de type sédentaire.

2.3.4.2 Tenure Foncière

Le mode d'accès principal à la propriété de la terre est régi par les us et coutumes relatifs à l'héritage. Dans le contexte traditionnel la propriété coutumière confère aux hommes la propriété pleine et effective de la terre.

Cependant l'homme tout comme la femme peut accéder indirectement à la propriété foncière par voie de location ou d'emprunt auprès d'une tierce personne. En effet l'on constate que dans tous les cas de modes d'accès, les terres attribuées aux femmes sont les terres les plus marginales et dont les superficies de petites dimensions et de mauvaise qualité ne permettent de mener des activités productives, avec de bons rendements. La fragilité de la sécurisation du mode d'accès des femmes à la terre conduit ces dernières à éviter les importants investissements de peur d'en être expropriées à tout moment.

III CADRE POLITIQUE, JURIDIQUE ET INSTITUTIONNEL

La situation politique, juridique et institutionnelle en matière environnementale et sociale ayant une relation directe et/ou indirecte avec le projet PAPST interpelle plusieurs textes législatifs et réglementaires au niveau national. A cet effet le Gouvernement du Niger s'est doté d'un arsenal juridico-institutionnel complété par les politiques de sauvegarde environnementales et sociales auxquels le PAPST se veut conforme.

Ce chapitre présente les politiques de la Banque mondiale et les exigences juridiques du Niger en matière d'évaluation sociale applicables aux activités prévues dans la composante 2 et 3 du projet.

En référence au CPRP¹ le cadre institutionnel reste la Constitution de la 7ème République promulguée le 26 novembre 2010 qui dispose en son article 28 que «Nul ne peut être privé de sa propriété que pour cause d'utilité publique sous réserve d'une juste et préalable indemnisation ».

C'est dans le respect des procédures prévues par la loi notamment celle portant sur l'expropriation pour cause d'utilité publique, qu'un propriétaire ne pourrait être privé de son droit (article 15).

3.1. Cadre politique en matière sociale

La politique nationale en matière sociale est définie dans le Plan de Développement Economique et Social (PDES) et dans le Programme Initiative « 3 N » (Les Nigériens nourrissent les Nigériens) en termes de développement des secteurs sociaux qui est comme une des priorités nationales pays. Les faibles performances des secteurs sociaux expliquent la place peu enviable qu'occupe le pays dans le concert des nations du point de vue de l'Indice du Développement Humain. Pour réduire la pauvreté, il est nécessaire de garantir l'accès aux soins de santé, à l'éducation et à l'eau potable aux personnes les plus démunies.

3.2 Cadre juridique

Au Niger plusieurs textes législatifs et réglementaires ont ainsi été adoptés. Ainsi, ce chapitre présente de manière succincte les textes législatifs et réglementaires en vigueur en matière d'études d'impacts sociaux et ceux dont l'application et le respect sont nécessaires.

3.2.1 Texte fondamental

- La constitution du 25 novembre 2010 :

Elle dispose en son article 28 que «Nul ne peut être privé de sa propriété que pour cause d'utilité publique sous réserve d'une juste et préalable indemnisation ». L'article 34 (titre II), stipule que «toute personne a droit à un environnement sain, et que l'État veille à la protection de l'environnement. Chacun est tenu à la sauvegarde et à l'amélioration de l'environnement dans lequel il vit». C'est dans le respect des procédures prévues par la loi notamment celle portant sur l'expropriation pour cause d'utilité publique, qu'un propriétaire ne pourrait être privé de son droit (article 15).

- L'Ordonnance n°93-15 du 2 mars 1993 relative aux principes d'orientation du Code rural déterminant la mise en place des commissions foncières afin de favoriser un accès équitable aux ressources naturelles, un règlement durable des conflits, une sécurisation des investissements agricoles et pastoraux pour une gestion saine des ressources naturelles communes ;

- Le décret N°97 – 006 / PRN/ MAG/E du 10 janvier 1997 portant réglementation de la mise en valeur des ressources naturelles rurales. En son article 3 il précise que les ressources naturelles font partie du patrimoine commun de la Nation. Une

¹ Mamosso Christiane : Cadre de Politique de réinstallation des Populations, Décembre 2007

obligation de mise en valeur pèse sur toute personne titulaire des droits reconnus par la loi sur l'une quelconque de ces ressources. Toutes actions négatives de mise en valeur telles que prévues par l'annexe du décret feront l'objet de sanction. Selon l'article 36 l'effectivité de la mise en valeur des ressources naturelles rurales donne lieu à un contrôle, périodique organisé par les commissions foncières créées par l'article 118 de l'ordonnance N°93-015 du 2 mars 1993 portant principes d'Orientation du Code rural.

3.2.2 Textes sur le mécanisme légal d'expropriation, indemnisation et compensation

La procédure d'expropriation est déterminée au Niger à travers:

- La Constitution de la 7ème République du Niger promulguée le 25 Novembre 2010 dispose en son article 28 que «toute personne a droit à la propriété et que nul ne peut être privé de sa propriété que pour cause d'utilité publique sous réserve d'une juste et préalable indemnisation» ;
- L'Ordonnance N° 93-015 du 2 mars 1993 portant Principes d'orientation du Code Rural ;
- La loi N° 98-56 du 29 Décembre 1998 portant loi cadre relative à la gestion de l'environnement au Niger ;
- L'Ordonnance N°99-50 du 22 Novembre 1999 portant fixation des tarifs d'aliénation et d'occupation des terres domaniales ;
- La Loi n°61-37 du 24 novembre 1961 réglementant l'expropriation pour cause d'utilités publique et l'occupation temporaire modifiée et complétée par la loi n°2008-37 du 10 juillet 2008, relatives au déplacement involontaire et à la réinstallation des populations stipule la preuve de la cause d'utilité publique et le paiement d'une juste et préalable indemnité ;
- Le décret N°2009-224/PRN/MU/H du 12 Août 2009 fixant les modalités d'application des dispositions particulières de la loi n°61-37 du 24 novembre 1961 réglementant l'expropriation pour cause d'utilité publique et l'occupation temporaire modifiée et complétée par la loi n°2008-37 du 10 juillet 2008, relative au déplacement involontaire et à la réinstallation des populations.

Quelques articles méritent d'être précisés et développés

- **Article 5** de la Loi n°61-37 du 24 novembre 1961 réglementant l'expropriation pour cause d'utilités publique et l'occupation temporaire modifiée et complétée par la loi n°2008-37 du 10 juillet 2008, relatives au déplacement involontaire et à la réinstallation des populations stipule : « La déclaration d'utilité publique est suivie d'une enquête d'une durée de deux mois. L'ouverture de cette enquête est annoncée par tous les moyens de publicité habituels et notamment, par publication d'un avis au Journal officiel. Toutefois ce délai peut être prolongé de quinze jours ».
- **Article 13, alinéa 1** de la Loi n°61-37 du 24 novembre 1961 réglementant l'expropriation pour cause d'utilités publique et l'occupation temporaire modifiée et complétée par la loi n°2008-37 du 10 juillet 2008, relatives au déplacement involontaire et à la réinstallation des populations: « lorsque le déplacement entraîne un déplacement de populations, le processus d'indemnisation des personnes affectées par l'opération, se base sur le principe suivant: Les personnes affectées, y compris celles du site d'accueil sont consultées et participent à toutes les étapes du processus d'élaboration et de mise en œuvre des activités de réinstallation et d'indemnisation ».

L'alinéa 3 du même article stipule que toutes les personnes affectées sont compensées sans discrimination de nationalité, d'appartenance ethnique, politique, religieuse, culturelle ou sociale ou de genre. L'indemnisation et la réinstallation doivent être équitables, transparentes et respectueuses des droits humains des personnes affectées par l'opération.

L'alinéa 4 stipule que les personnes affectées sont indemnisées au coût de remplacement sans dépréciation avant la prise de propriété des terres et des biens. L'indemnisation est calculée en fonction de la valeur des biens au jour du procès verbal d'accord amiable de l'ordonnance d'expropriation, de la plus-value ou de la moins-value de la partie de la propriété non expropriée et de la valeur résultant des déclarations faites par les contribuables ou des évaluations administratives (réglementation fiscale ou foncière).

- **Selon l'article 11** de la Loi n°61-37 du 24 novembre 1961 réglementant l'expropriation pour cause d'utilités publique et l'occupation temporaire modifiée et complétée par la loi n°2008-37 du 10 juillet 2008, relatives au déplacement involontaire et à la réinstallation des populations : « l'expropriation est prononcée et les indemnités sont fixées par un Magistrat du Tribunal de Grande Instance appelé « Juge des expropriations ». Le Président de la Cour d'Appel procède à cet effet à la désignation des Magistrats nécessaires. Cette désignation est faite pour une durée de deux(2) ans ».
- **Article 12** de la Loi n°61-37 du 24 novembre 1961 réglementant l'expropriation pour cause d'utilités publique et l'occupation temporaire modifiée et complétée par la loi n°2008-37 du 10 juillet 2008, relatives au déplacement involontaire et à la réinstallation des populations: « A défaut d'accord amiable, les intéressés sont assignés par l'expropriant devant le juge dont la désignation est prévue à l'article précédent. L'assignation énonce le montant de l'indemnité offerte par l'expropriant. Au jour fixé, les intéressés sont tenus de déclarer la somme dont ils demandent le paiement. Si les parties tombent d'accord sur une somme, acte en est donné par l'ordonnance qui prononce l'expropriation moyennant paiement ou consignation de ladite somme. En cas de désaccord, sur le vu des pièces établissant les formalités prescrites le Juge fixe la somme à consigner, désigne s'il y a lieu l'expert chargé d'évaluer l'indemnité définitive dans les conditions précitées à l'article 13 et prononce l'expropriation. L'ordonnance d'expropriation ne peut être attaquée que par voie de recours devant la Cour de Cassation et seulement pour incompetence, excès de pouvoir ou vice de forme. Le pourvoi doit être formé dans les quinze jours (15) jours à dater de la notification de l'ordonnance au greffe du Tribunal ».

La mise en œuvre de la procédure d'expropriation est suivie par une Commission de conciliation dont la mission est de réaliser l'accord des parties sur le montant des indemnités à calculer. Cette commission est composée de:

- Un Président : Le gouverneur et /ou le Préfet
- Membres :
- Un (1) responsable du service des Domaines ;
- Le maire ou les maires ou leurs représentants lorsque le terrain en cause est situé dans une ou plusieurs communes ;
- Un (1) ou deux (2) Députés de la région désignés par le Président de la Cour d'Appel ;
- Un (1) magistrat de l'ordre judiciaire désigné par le Président de la Cour d'Appel ;
- Un (1) responsable du service de l'Urbanisme ;
- Le chef de Canton ou de groupement ou leurs représentants ;
- Un (1) représentant de la commission Foncière.

3.2.3 Politiques de sauvegarde environnementale et sociale de la banque mondiale

Les politiques de sauvegarde environnementale et sociale de la Banque Mondiale comprennent à la fois, les Politiques Opérationnelles (PO) et les Procédures de la Banque (PB). Les politiques de sauvegarde sont conçues pour protéger la société contre les effets négatifs potentiels des projets, plans, programmes et politiques de développement. Les politiques de sauvegarde environnementale et sociale les plus courantes sont :

- PO 4.12 : Déplacement (réinstallation Involontaire des populations) ;

- PO 4.20 : Populations Autochtones

Ces politiques de sauvegarde servent d'orientation à la Banque Mondiale pour le processus, la portée et l'étendue de l'évaluation environnementale et sociale requise dans le cadre de l'évaluation des projets.

Il apparaît qu'une (1) Politique de Sauvegarde est applicable au PAPST: PO 4.12 Réinstallation involontaire des populations).

PO 4.12 Réinstallation involontaire des populations : L'objectif de la PO 4.12 est d'éviter ou de minimiser la réinsertion involontaire là où cela est faisable, en explorant toutes les autres voies alternatives de projets viables. De plus, la PO 4.12 a l'intention d'apporter l'assistance aux personnes déplacées par l'amélioration de leurs anciennes normes de vie, la capacité à générer les revenus, les niveaux de production, ou tout au moins à les restaurer. La PO 4.12 encourage la participation communautaire dans la planification et la conduite de la réinsertion et l'octroi de l'assistance aux personnes affectées, indépendamment du statut légal du régime foncier. Cette politique couvre non seulement la réinstallation physique, mais aussi toute perte de terre ou d'autres biens causant la : (i) réinstallation ou perte d'abri; (ii) perte de biens ou de l'accès aux biens; et (iii) perte de sources de revenus ou de moyens d'existence, indépendamment du fait que les personnes affectées doivent rejoindre un autre emplacement.

3.3 Cadre institutionnel

Le cadre institutionnel relatif aux études d'impact environnemental et social au Niger date de 1997 avec l'adoption de l'Ordonnance 97-001 du 10 décembre 1997 portant institutionnalisation des EIE et la Loi 98-56 du 29 décembre 1998 portant Loi cadre relative à la gestion de l'environnement.

En effet, cette loi confirme le rôle que certaines institutions comme le Conseil National de l'Environnement pour un Développement Durable (CNEED), le ministère chargé de de l'hydraulique et de l'environnement, le Bureau d'Évaluation Environnementale et d'Étude d'Impact (BEEEI), les ministères chargés de la Santé, de l'Agriculture, de l'Élevage, de l'Urbanisme et de l'habitat, de l'Équipement et du Plan de l'Aménagement du Territoire et du Développement Communautaire, de l'Économie et des Finances, et la Société civile doivent jouer dans le cadre de la gestion sociale de l'environnement.

3.4. Analyse succincte de la Politique de sauvegarde sociale 4.12 de la Banque Mondiale

La Politique Opérationnelle 4.12 portant "Réinstallation Involontaire" est déclenchée lorsqu'un projet est susceptible d'avoir des impacts sur les moyens d'existence, l'acquisition de terre ou de provoquer des restrictions d'accès à des ressources naturelles.

Ces impacts concernent les conséquences économiques et sociales directes et sont provoqués par : une relocalisation ou une perte d'habitat; une perte d'actifs ou d'accès aux moyens de production; une perte de sources de revenus ou de moyens d'existence, que les personnes affectées aient ou non à se déplacer sur un autre site, la restriction involontaire de l'accès à des parcs classés et à des aires protégées.

Les principales exigences introduites par cette politique opérationnelle sont les suivantes :

- la réinstallation involontaire doit autant que possible être évitée ou minimisée, en envisageant des variantes dans la conception du projet,
- lorsqu'il est impossible d'éviter la réinstallation, les actions de réinstallation doivent être conçues et mises en œuvre en tant que programmes de développement durable, en mettant en place des ressources suffisantes pour que les personnes déplacées par le projet puissent profiter des avantages du projet. Les personnes déplacées doivent être consultées et doivent participer à la planification et à l'exécution des programmes de réinstallation ;

- les personnes déplacées doivent être assistées dans leurs efforts pour améliorer leur niveau de vie, ou au moins pour le restaurer à son niveau d'avant le déplacement.

Le plan de réinstallation ou le cadre de politique de réinstallation doit comprendre des mesures permettant de s'assurer que les personnes déplacées :

- sont informées sur les options et leurs droits relatifs à la réinstallation,
- sont consultées sur des options de réinstallation techniquement et économiquement réalisables, et peuvent choisir entre ces options,
- bénéficient d'une indemnisation rapide et effective au coût de remplacement intégral,
- si un déplacement physique de population doit avoir lieu du fait du projet, le plan de réinstallation doit en plus comprendre des mesures assurant :
 - que les personnes déplacées reçoivent une assistance (telle que des indemnités de déplacement) au cours du déplacement,
 - qu'elles puissent bénéficier de maisons d'habitation, ou de terrains à usage d'habitation, ou des terrains agricoles, pour lesquels le potentiel de production et les avantages sont au moins équivalents aux avantages du site de départ.

Lorsque ceci est nécessaire pour atteindre les objectifs de la politique, le plan de réinstallation doit également comprendre des mesures pour assurer que les personnes déplacées :

- a) bénéficient d'un soutien après le déplacement, durant une période de transition, sur la base d'une estimation du temps nécessaire à la restauration de leur niveau de vie,
- b) bénéficient d'assistance en matière de développement, en plus de l'indemnisation, telle que la préparation des terrains, le crédit, la formation ou des opportunités d'emploi.

Les directives de la banque précisent que lorsque la législation nationale ne prévoit pas une compensation d'un niveau correspondant au coût intégral de remplacement, la compensation sur la base de cette législation doit être complétée par des mesures additionnelles permettant de combler les éventuels écarts.

3.5 Concordance entre le cadre juridique national et les procédures de la politique de la Banque Mondiale

- **Conformité entre la législation nigérienne et les politiques de la Banque Mondiale**

En matière de déplacement involontaire des personnes au Niger, les lois locales en vigueur sont conformes aux principes de la Banque Mondiale si l'on considère du moins les aspects suivants :

- Les expropriations et plus encore les déplacements sont évités autant que possible et doivent être exceptionnelles selon la loi ;
- En cas d'expropriation, la loi stipule que l'indemnité d'expropriation doit, quelle qu'en soit la forme, compenser le préjudice subi par l'exproprié et que celle-ci doit être perçue avant l'expropriation ;
- L'indemnité d'expropriation peut avoir la forme d'une compensation pécuniaire ou prendre la forme d'un échange de terrain assorti d'une indemnité destinée à couvrir les frais de réinstallation ;
- L'exproprié peut saisir le tribunal compétent en cas de désaccord sur les modalités de la compensation.

- **Politique**

En effet, comme vu plus haut, les usages en vigueur au Niger en matière de déplacement involontaire des personnes sont conformes aux principes de la Banque Mondiale depuis l'adoption de la loi 2008-37 du 10 juillet 2008 modifiant et complétant la loi n°61-37 du 24 Novembre 1961 règlementant l'expropriation pour cause d'utilité publique et l'occupation temporaire stipule la preuve de la cause d'utilité publique et le paiement d'une juste et préalable indemnité.

- **Divergences entre la législation nigérienne et les politiques de la Banque Mondiale**

Concernant les divergences, on peut noter les points suivants : Les occupants informels ne sont pas reconnus pour l'indemnisation par la loi nigérienne. La conformité et les divergences entre la procédure nationale et politique de la Banque sont résumées dans le tableau ci-après.

La priorité est plus grande pour la Banque pour les compensations en nature par rapport aux indemnités en argent. La Banque est plus précise sur l'appui à la ré acquisition des moyens de vivre des PAPs.

La Banque prévoit un suivi évaluation du PAR, alors que la législation nigérienne ne le prévoit pas. Le tableau suivant présente par sujet la comparaison entre la législation nationale et la politique de la Banque Mondiale.

Tableau 3 : Comparaison entre la législation nationale et la politique de la Banque Mondiale en matière de réinstallation

Sujet	Législation Nigérienne	Politique de la Banque Mondiale	Propositions par rapport aux différences
INDEMNISATION/COMPENSATION			
Principe général	Compensation en nature ou en espèce au coût de remplacement intégral compte tenu de la dépréciation de l'actif affecté	Compensation en nature ou en espèce au coût de remplacement intégral mais sans dépréciation de l'actif affecté	Appliquer la politique de la Banque Mondiale
Calcul de la compensation	<p>Pour le bâti, et les cultures, la commission d'expropriation établit la valeur après expertise en tenant compte des barèmes officiels.</p> <p>Pour les cultures vivrières annuelles: tarif basé sur le rendement espéré, la superficie du champ, le prix moyen par kg au cours des 6 derniers mois du produit</p> <p>Pour les cultures pérennes : tarif basé sur le rendement espéré, la superficie du champ, le prix moyen par kg au cours des 6 derniers mois du produit et le nombre moyen d'années entre le moment de la plantation de la culture et celui de son entrée en production</p> <p>Pour les terres : La compensation en nature sera privilégiée. Pour les terres qui ne sont pas totalement compensées en nature, elles sont compensées en espèces: tarif basé sur la nature du terrain et selon la zone (rurale ou urbaine) et selon la législation en vigueur</p> <p>Arbres fruitiers et non fruitiers : Compensés en fonction de l'espèce, de la productivité et du prix sur le marché Pêcheurs traditionnels et les éleveurs ; indemnisation sera sur le manque à gagner fixé par consensus avec l'expropriant</p> <p>Pour le bâti :</p> <ul style="list-style-type: none"> - les Infrastructures, équipements et biens communautaires: remplacement à neuf selon les normes nationales dans le respect des quantités et de la qualité) ; - les Concessions, habitations, bâtiments, autres structures (enclos, latrine, cuisines, douches, hangars, puits) : Remplacement à neuf et à l'identique sans dépréciation ; - Pour les Bâtiments privés plus sophistiqués (hôtel) :. 	<p>Pour les cultures : tarif basé sur l'âge, l'espèce, le prix en période de soudure ou le prix est à son point fort.</p> <p>Pour les terres : tarif basé sur la valeur du marché, frais divers/enregistrements, capacité de production, emplacements, investissements et autres avantages similaires au terrain acquis pour le projet.</p> <p>Pour le bâti : tarif basé sur le coût des matériaux et de la main d'œuvre sur le marché local.</p>	<p>Conformité entre la loi nigérienne et la politique de la Banque Mondiale</p> <p>Conformité entre la loi nigérienne et la politique de la Banque Mondiale</p> <p>Conformité entre la loi nigérienne et la politique de la Banque Mondiale</p>
Assistance à la réinstallation des personnes déplacées	La loi prévoit des allocations de déménagement, le transport, l'assistance technique, la formation ou du crédit pour des activités génératrices de revenus.	Les personnes affectées par le projet doivent bénéficier en plus de l'indemnité de déménagement d'une assistance pendant la réinstallation et d'un suivi après la réinstallation.	Appliquer la politique de la Banque Mondiale
ELIGIBILITE			
Propriétaires coutumiers de terres	Ces propriétaires ont droit à une indemnisation s'ils ne peuvent plus jouir de leurs biens ou des fruits de ces biens à titre temporaire ou de manière définitive en raison d'une expropriation pour cause d'utilité publique	Ces propriétaires reçoivent une compensation s'ils ne peuvent plus jouir de leurs biens ou des fruits de ces biens à titre temporaire ou de manière définitive en raison d'une expropriation pour cause d'utilité publique	Conformité entre la loi nigérienne et la politique de la Banque Mondiale
Propriétaires de terrains	Reconnus pour indemnisation	Ces personnes reçoivent une compensation	Conformité entre la loi nigérienne et la

titrés			politique de la Banque Mondiale
Occupants informels	Non reconnus pour l'indemnisation	Compensation des structures et des cultures affectées Assistance à la réinstallation	Appliquer la politique de la Banque Mondiale
Locataires	Prévus pour indemnisation par la loi	Indemnisation plus Assistance réinstallation/transport	Appliquer la politique de la Banque Mondiale
Occupants informels après la date limite d'éligibilité	Pas de dispositions spécifiques, donc aucune compensation	Aucune compensation ni assistance n'est prévue	Conformité entre la loi nigérienne et la politique de la Banque Mondiale
PROCEDURES			
Paiement des indemnisations/compensations	Avant le déplacement selon la loi	Avant le déplacement	Conformité entre la loi nigérienne et la politique de la Banque Mondiale.
Forme/nature de l'indemnisation/compensation	En espèces ou en nature ou les deux à la fois l'assistance technique qui est aussi prévue par la Loi	La priorité doit être donnée à la compensation en nature plutôt qu'en espèces	Conformité entre la loi nigérienne et la politique de la Banque Mondiale.
Groupes vulnérables	Attention particulière est accordée à ceux qui vivent sous le seuil de pauvreté, les personnes sans terre, les vieillards, les femmes et les enfants, les minorités ethniques et les populations indigènes avec des mesures d'accompagnement et de soutien économique (allocation de déménagement, transport, assistance technique, formation ou crédits, pour les activités génératrices de revenus)	Une attention particulière est accordée à ceux qui vivent sous le seuil de pauvreté, les personnes sans terre, les vieillards, les femmes et les enfants, les minorités ethniques et les populations indigènes	Appliquer la politique de la Banque Mondiale peu de différence avec la législation nigérienne
Plaintes	Privilège en général le règlement à l'amiable. Des procédures de recours sont prévues par la loi	Privilège en général les règlements à l'amiable, un système de gestion des conflits proche des personnes concernées, simple et facile d'accès. Les personnes affectées doivent avoir un accès aisé à un système de traitement des plaintes	Conformité entre la loi nigérienne et la politique de la Banque Mondiale
Consultation	Les personnes affectées doivent être informées à l'avance des options qui leur sont offertes, puis être associées à leur mise en œuvre.	Les personnes affectées doivent être informées à l'avance des options qui leur sont offertes, puis être associées à leur mise en œuvre.	Conformité entre la loi nigérienne et la politique de la Banque Mondiale

IV RECENSEMENT DES BIENS ET DES PERSONNES AFFECTEES

4.1 Justification des besoins en terrain pour le tracé des différents tronçons

Le tracé de l'axe requière en principe pour l'emprise des surfaces. Cependant compte tenu du fait qu'il ne s'agit pas de nouveaux tronçons mais de réhabilitation, le tracé est déjà matérialisé et ne nécessite pas d'acquisition de terrain à exproprier. Dans le contexte de ce tronçon, il s'agit d'une réhabilitation d'une piste suffisamment dégagée.

Des observations faites et des entretiens menés avec les autorités villageoises et le reste de la population, aucun édifice public ou arbre situé à la distance de moins de 10 m de chaque côté de la route et des champs ne pourra être concerné par une expropriation sur tout le long des tronçons.

4.2 Résultats du recensement

Les résultats obtenus révèlent qu'aucune personne ou bien n'est affecté sur le tronçon. Cet point a été discuté lors des différentes consultations publiques menées dans les différents villages visités

4.3 Les consultations publiques

Au niveau de chaque village traversé par le tronçon, une réunion de consultation publique s'est tenue avec d'une part les autorités coutumières, et d'autre part avec les principaux acteurs concernés particulièrement les riverains du site. Une visite des lieux s'est faite en présence des populations proches du site. La consultation a permis de partager la compréhension des populations sur le projet et de prendre en compte les préoccupations soulevées qui sont :

- De privilégier le recrutement des jeunes riverains lors des travaux comme main d'œuvre locale ;
- De faire participer les structures féminines aux activités sur le terrain, au même titre que les hommes ;
- De consulter et faire participer les populations riveraines à toutes les étapes charnières du processus d'élaboration et de mise en œuvre des activités de réhabilitation des différents tronçons.

V IMPACTS POTENTIELS SELON LE TRONÇON AREHABILITER

L'identification des impacts tant positifs que négatifs attribuables aux travaux de réhabilitation de la route en terre sont d'importances mineures.

Les travaux de réhabilitation envisagés se dérouleront dans l'emprise de l'ancien tronçon. Des observations faites et des entretiens menés avec les autorités villageoises et le reste de la population, aucun édifice public ou arbre situé à la distance de moins de 10 m de chaque côté de la route et des champs ne pourra être concerné par une expropriation sur tout le long du tronçon.

5.1. Les activités potentiels sources d'impacts

Les activités du projet consistent en des travaux d'entretien et de réhabilitation de routes en terre; ce qui induit peu d'élargissements des chaussées et de rectification de tracé existant.

Les sources d'impacts potentiels liées aux travaux de réhabilitation de chacune de ces routes en terre, sont constituées de l'ensemble des activités prévues lors des phases de préparation, de construction et d'exploitation de la route. Ce sont principalement :

- l'aménagement des installations de chantier : base vie, atelier, garage, magasin et le personnel,
- le transport et la circulation associés aux déplacements des ouvriers, de la machinerie et des matériaux destinés à la réhabilitation de la route et les aires de stationnement/entretien des engins ;
- terrassements des chaussées (déblais/remblais, pose de couche de roulement, déroctage et purges éventuelles) ponctuels ou en continu, qui nécessiteront l'exploitation de carrières existantes, transport et mise en place des matériaux accompagné d'arrosage ;
- mise en place d'un certain nombre d'ouvrages d'assainissement ou d'ouvrages d'art comme la création de fossés et exutoires, ou la reprise partielle ou totale d'ouvrages d'art de petite portée ;
- les prélèvements d'eau pour les travailleurs non résidents et les besoins des travaux;
- les travaux de terrassement (déblais et remblais) ;
- la réhabilitation et l'aménagement de la route et de ses ouvrages connexes ;
- la reprise partielle ou totale de divers panneaux de signalisation, etc.
- l'utilisation de la piste et les différents entretiens périodiques.

5.2. Impacts potentiellement négatifs sur le milieu humain

1. Au moment des travaux

Les impacts sociaux négatifs identifiés lors de la visite de terrain se concentrent au niveau de la phase de construction.

- *sur la sécurité des populations et des travailleurs :*

Les travaux de réhabilitation vont entraîner des perturbations dans les mouvements des populations qui sont plus exposés aux accidents de circulation et ce particulièrement les enfants qui s'exposent en tant que spectateurs. Le démarrage de la réhabilitation de la route peut être source d'accidents liés à la circulation des engins et des camions et pour les travailleurs.

L'afflux des populations en quête d'emploi lors des travaux occasionneront aussi un afflux de populations allochtones avec risque de conflits avec les autochtones.

- *sur la santé de la population riveraine et des travailleurs :*

L'un des principaux effets négatifs sur le milieu social est l'atteinte à la santé humaine. En effet, une quarantaine de villages et hameaux seront traversés ou côtoyés par ces pistes. Les activités entrant dans le cadre de ce projet notamment le terrassement, l'ouverture des déviations, le déplacement des engins et camion, vont entraîner un soulèvement de

poussière provoquant une augmentation significative de la concentration de l'air ambiant au droit des villages qui longent les routes. Il est donc à craindre la naissance de maladies respiratoires, des perturbations des habitudes sociales pour les populations riveraines, mais aussi pour les ouvriers et les revendeurs sur les chantiers.

La présence du personnel peut également changer le mode de vie traditionnel des populations par leur cohabitation avec les populations rurales. La présence des ouvriers dans les villages laisse à craindre des contacts intimes pouvant augmenter le risque de transmission de maladies sexuellement transmissibles (MST/SIDA), une bonne sensibilisation et continue du personnel réduirait ces effets négatifs du projet. L'EIES a prévu dans le PGES des mesures d'atténuation conséquentes

5.3. Impacts positifs induit du tronçon

La mise en œuvre du projet de réhabilitation va incontestablement engendrer des impacts positifs sur le plan de l'amélioration des revenus, et du bien être des populations. Au nombre de ses impacts l'on peut citer:

- *Impacts sociaux positifs au moment des travaux de réhabilitation,*
 - Pendant les travaux, des emplois seront créés (embauche d'ouvriers et de manœuvres non qualifiés) et des retombées économiques seront ressenties dans les ménages des localités riveraines des aménagements, les travaux de réhabilitation des tronçons nécessiteront un nombre important de travailleurs saisonniers. Les communautés villageoises attendent impatientement le démarrage des activités.
 - Le maintien des bras valides sur place va directement avoir un effet sur la réduction de l'exode. Car à l'heure où les travaux champêtres sont terminés, les jeunes n'aspirent plus qu'à se rendre dans les centres urbains des régions ou dans les pays voisins à la recherche de l'emploi.
 - Le déroulement des travaux va engendrer le développement du petit commerce de restauration et d'activités connexes par les femmes et certains jeunes.

Tous ces impacts vont concourir à l'augmentation du revenu des populations ce qui va contribuer à une amélioration des conditions de vie des populations bénéficiaires.

- *En phase d'exploitation :*
 - La réduction du coût de transport des produits maraîchers ;
 - L'accessibilité des marchés hebdomadaires de la zone;
 - L'écoulement des produits agro-pastoraux et artisanaux, ce qui augmenterait de façon substantielle le revenu monétaire des populations locales, et améliore les échanges commerciaux;
 - L'amélioration des évacuations sanitaires vers les centres hospitaliers de références
 - Amélioration des échanges intercommunautaires et internationaux.
- Le ravitaillement de la zone en produits de première nécessité sans distinction de saison sera continu et le niveau de vie des populations sera amélioré.
- Les communes du fait de l'accroissement des transactions, pourront réaliser leurs objectifs de développement avec une perception des taxes plus importantes,

VI PROPOSITION ET COUT DE MESURES DE MITIGATION DES IMPACTS SOCIAUX POTENTIELS

Les mesures d'atténuation sont proposées pour corriger ou éviter les impacts négatifs potentiels liés à la mise en œuvre des opérations de réhabilitation des tronçons du projet et pour maximiser les impacts positifs.

6.1 Mesures d'atténuation des impacts négatifs sur la composante humaine

Les impacts par rapport à la composante humaine sont surtout ceux liés à la sécurité et à santé la population. Les mesures d'atténuations possibles sont:

- la sensibilisation des populations des villages riverains sur les maladies notamment pulmonaires,
- campagnes de sensibilisation sur la dépravation des mœurs et l'apparition des MST/SIDA à l'endroit des ouvriers de chantier et des populations de la zone du projet en collaboration avec les services sociaux du département et les autorités

6.2 Mesures de Bonification des impacts positifs

Les mesures de bonification proposées se résument dans :

- La sensibilisation des jeunes sur l'amélioration du transport par motos (installation de remorques pour le transport des marchandises)
- Renforcement des capacités des jeunes à mieux s'organiser pour leur activité de transport ;
- Renforcement des capacités des femmes en production de pépinières pour des plantations le long des tronçons
- la priorité pour le recrutement de la main d'œuvre locale pour les travaux

6.3 Synthèse des mesures de mitigation

Tableau 4 : Synthèse des mesures

Impacts négatifs	Impacts positifs	Mesures d'atténuations	Responsabilités	Coût	Indicateurs
Risque de Maladies sexuellement transmissibles		Campagnes de sensibilisation sur le tracé sur les MST/SIDA	Entreprise adjudicatrice (ONG, sur la santé)	Pris en compte dans le PGES	Nombre des campagnes de MST/Sida menées
Risque d'accident		Campagne de sensibilisation sur la circulation routière	Entreprise adjudicatrice ONG	Pris en compte dans le PGES	Nombre des campagnes réalisées
		Installation de ralentisseurs de vitesses	Entreprise adjudicatrice	Pris en compte dans le PGES	Nombre des ralentisseurs installation dans les agglomérations
	Création d'emplois non qualifiés dans les villages	Recrutement de la main-d'œuvre locale non qualifiée parmi les bras valides des villages riverains	Bureau de contrôle Entreprise adjudicatrice		Nombre de manœuvres non qualifiés recrutés au sein de la population
	Amélioration de revenus	Renforcement de capacité des femmes et des jeunes en vie associatives	Entreprise adjudicatrice ONG DGER	1.000.000	Nombre de session de formations organisées
		Appui aux femmes dans la mise en place de pépinières	Entreprise adjudicatrice Service départemental l'environnement	1.000.000	

6.4 Coûts des mesures des mitigations

Activités	Coût
Campagnes de sensibilisation dans chaque village situé sur le tracé sur les MST/SIDA	PM
Campagne de sensibilisation sur la circulation routière	PM
Renforcement de capacité des femmes et des jeunes en vie associatives	1.000.000
Appui aux femmes dans la mise en place de pépinières	1.000.000
MONTANT TOTAL	2.000.000 F

Le coût total des mesures de mitigations s'élève à deux millions de francs CFA (2.000.000f)

VII DISPOSITIONS DE MISE EN ŒUVRE DE SUIVI ET EVALUATION

Les acteurs impliqués dans la mise en œuvre du projet sont de trois sortes :

7.1 Le dispositif institutionnel

Il comprend :

Le Comité de Pilotage du Programme Sectoriel des Transports (CP/PST) : Il a pour mission de :

- Donner une orientation stratégique générale et assurer le contrôle de l'exécution du projet ;
- Assurer la communication et la coopération entre les parties prenantes ;
- Approuver les programmes et budgets annuels du projet et ;
- Examiner les rapports d'état d'avancement et les rapports d'audit

Le Comité technique de Suivi du Programme Sectoriel des Transports, (CT/PST) : C'est un organe de suivi de la mise en œuvre de l'exécution technique du PST. Il se réunit une fois par trimestre sur convocation de son Président, et chaque fois que de besoin. Il a pour mission de :

- Examiner et valider le programme des activités de la Cellule de Coordination du PST;
- Veiller au respect du calendrier des activités programmées;
- Suivre l'évolution des indicateurs de performances définis dans le PST;
- Suivre et rendre compte régulièrement aux ministères techniques et aux bailleurs de fonds concernés, de l'état d'avancement de l'exécution du PST
- Suivre la mise en œuvre de l'application des recommandations des missions d'évaluation ou de supervision ainsi que des études réalisées dans le cadre du PST;
- Proposer toutes solutions nécessaires à la bonne exécution du PST.

La Cellule de coordination (Cellule de Coordination du Programme Sectoriel des Transports - CC/PST) : Elle assure les tâches suivantes :

- la coordination de l'exécution globale du projet ;
- la disponibilité des fonds en temps opportun ;
- la tenue des livres et des comptes des activités du projet ;
- l'établissement des rapports financiers ;
- les avis techniques à donner aux cellules exécutant la Composante B ;
- le suivi et l'évaluation de l'exécution et des impacts du projet ;
- le compte rendu des résultats à la CTS/PST ainsi qu'aux diverses parties prenantes (ministères et autres administrations, bailleurs de fonds, etc.).
- la vérification de la conformité des procédures et des documents utilisés pour la passation de marchés ;
- la consolidation des rapports du PST.

7.2 Les agences d'exécution

Dans le cadre de la mise œuvre du projet les agences d'exécution impliqué pour la composante A ce sont des structures administratives existantes, responsables de la mise en œuvre des actions relevant de leurs attributions ou dont elles sont bénéficiaires:

- La Direction Générale de l'Entretien Routier du Ministère de l'Equipement (la DGER/ME) ;
- La Direction des Etudes et de la Programmation du Ministère de l'Equipement (DEP/ME) ;
- La Direction des Etudes et de la Programmation du Ministère des Transports (DEP/MT) ;

7.3 Les structures d'appui

- Le Bureau d'Évaluation Environnementale et des Études d'Impacts (BEEI) au Ministère de l'environnement et de la Lutte contre la Désertification
- Et Les Collectivités locales.

Tableau 5 : Plan de suivi social détaillé

Domaine de suivi	Indicateur technique	Indicateur pertinent	Responsables	Périodicités	Natures des activités de suivi	Nombre de mission de suivi
Amélioration des conditions de vie des populations	Amélioration des conditions de transport Augmentation du revenu paysan	Réduction des prix de transport,	Bureau d'Évaluation Environnementale et des Études d'impact (BEEI) appuyé par la division des évaluations environnementales et du suivi écologique du Ministère de l'Équipement et le service décentralisé de l'Environnement	Avant début des travaux	Observation de départ : Enquête sur les prix du transport, le temps mis par rapport à la distance parcourue et la nature des véhicules de transport qui composent le parc auto des transporteurs marchandises et passagers; Observations de suivi : Enquête similaire après un an	2 missions
		Réduction du temps de transport, Modification du parc auto pour le transport ...		Un an après la fin des travaux		3 missions
Santé des populations	Nombre de consultations pour maladies respiratoires Nombre de consultation pour maladies oculaires Nombre de nouveaux cas de MST/SIDA dépistés	Nombre de consultations pour maladies respiratoires, oculaires Nombre de nouveaux cas de MST/SIDA dépistés	Bureau d'Évaluation Environnementale et des Études d'impact (BEEI) appuyé par la division des évaluations environnementales et du suivi écologique du Ministère de l'Équipement et le service départemental de la santé	Une fois par mois lors des travaux pour la fumée et la poussière et	Observation de départ : Dresser la situation de référence au niveau du District Sanitaire Observations de suivi : Répéter cette analyse chaque année pendant deux ans	6 missions
				Une fois par 3 mois pendant l'exploitation sur deux ans		3 missions par an soit 6 sur les deux ans

Les missions de suivi étant réalisées au même moment que le suivi environnemental, le coût du suivi social est pris en compte dans le Plan de gestion environnemental. Le montant total des activités du volet social de réhabilitation des routes en terre du financement additionnel sur l'axe Kellé -Gouré s'élève à Deux millions de francs CFA.

Tableau 6 : Coût global du volet social de réhabilitation des routes en terre

Rubriques	Montant
Mesures de mitigations	2. 000.000
Suivi des activités	Voir PGES
Montant total	2. 000.000

CONCLUSION

La reprise de la route est un soulagement pour les populations qui ont exprimés leur grande satisfaction pour le développement de la zone. L'absence d'axe routier adéquat constituait un véritable goulot d'étranglement à tous les niveaux à savoir au plan économique, sanitaire, et social. La synthèse des atouts de la réhabilitation de la route se résume dans:

- la redynamisation les marchés importants des localités de la zone et la reprise des activités économiques.
- Un renforcement des relations sociales car la route va permettre un rapprochement des communautés
- L'accroissement du trafic du fait de l'abondance des marchés hebdomadaires sur l'axe,
- la grande mobilité des populations pour diverses activités sera non seulement plus accrue et mais sera également source de prospérité pour toute la zone.
- L'écoulement plus rapide des productions des cultures de décrue avec la reprise de la route;
- Le ravitaillement de la zone en produits de première nécessité sans distinction de saison sera continu et le niveau de vie des populations sera amélioré.

Les communes du fait de l'accroissement des transactions, pourront réaliser leurs objectifs de développement avec une perception des taxes plus importantes.

BIBLIOGRAPHIE

- Mamosso Christiane: Etude d'évaluation de l'impact social des travaux de réhabilitation des routes en terre (1056km), Novembre 2007
- Mamosso Christiane: Cadre de Politique de réinstallation des Populations, Décembre 2007
- Dr. Hassane Kimba : Evaluation des impacts et mesures d'atténuation, Volume II Rapport Définitif, Décembre 2007
- Institut National Statistique: Populations des communes du Niger 2010-2012, Septembre 2009
- République du Niger: Monographie de la Région de Dosso, Edition 2008
- République du Niger: Monographie de la Région de Tillabéry, Février 2009
- Textes de lois
 - Loi n°2008-37 du 10 juillet 2008, relative au déplacement involontaire et à la réinstallation des populations
 - L'Ordonnance n°93-15 du 2 mars 1993 relative aux principes d'orientation du Code rural
 - Le décret N°2009-224/PRN/MU/H du 12 Août 2009 fixant les modalités d'application des dispositions particulières de la loi n°61-37 du 24 novembre 1961 réglementant l'expropriation pour cause d'utilité publique et l'occupation temporaire modifiée et complétée par la loi n°2008-37 du 10 juillet 2008

Annexes

Annexe 1 : Termes de Références de l'étude

Annexe 2 : Liste des personnes rencontrées

Annexe 3 : PV de consultation publique des villages concernés par le tronçon

Annexe 1 : Termes de Références de l'étude l'actualisation de l'étude d'évaluation de l'impact social des travaux de réhabilitation des routes du financement additionnel

I. INTRODUCTION

Le Gouvernement de la République du Niger a, dans le cadre de la Stratégie de Réduction de la Pauvreté (SDRP), élaboré et adopté une stratégie nationale des transports et son plan d'action (PST) en octobre 2004. Le but est de renforcer et préserver son réseau routier national qui constitue l'une des principales infrastructures de son appareil économique. Pour la mise en œuvre de cet important programme, le Gouvernement a sollicité et obtenu l'appui de ses partenaires au développement notamment celui de la Banque dont la contribution est le financement du Projet d'Appui au Programme Sectoriel des Transports (PAPST) qui a 2 composantes :

- Composante A : Travaux de réhabilitation de 1056 km de routes en terre en 2 phases (607 et 449 km) ;
- Composante B : Appui institutionnel.

Un dossier d'appel d'offres a été élaboré pour la 2^{ème} phase des travaux en 2010. Un financement additionnel est en cours de négociation pour la prise en charge de l'ensemble des lots de la 2^{ème} phase. Une actualisation des études de 2010 est nécessaire dans le cadre de la préparation de ce financement additionnel.

Les présents termes de référence ont pour objet de définir le mandat du consultant chargé de l'actualisation des études d'évaluation de l'impact social des travaux de réhabilitation des routes en terre pour un linéaire d'environ 309 Km.

II. LISTE DES TRONCONS CONCERNES

Tronçons	Longueur(km)	Région
Tessaoua – Gabaouri (+Korghom)	48	Maradi
RN11N PK 7 – Kellé - Gouré	100	Zinder
Dogonkiriya – Bagaroua	68	Dosso/Tahoua
RN25 PK 98,6-Tabla - Loga	39	Tillabéry/ Dosso
Maradi-Madarounfa-Frontière Nigéria	54	Maradi
TOTAL	309	

III- OBJECTIF ET ENVERGURE DE L'EUDE

L'objectif de l'étude est de mettre à jour les impacts des projets sur le plan social pendant l'exécution des travaux et après leur mise en service. A cet effet, l'actualisation devra confirmer ou amender les mesures de bonification, de réduction et de suppression de ces impacts néfastes proposés dans l'étude. Les principaux objectifs sont les suivants :

- Ré identification et catégorisation des personnes réellement affectées par le projet (PAP)
- Ré identification et ré évaluation des bâtis situés dans l'emprise
- Respect et application de la législation en matière d'expropriation pour cause d'utilité publique
- Protection des personnes affectées par l'application des directives de la Banque Mondiale
- Planification du transfert des personnes affectées afin de maintenir à défaut d'améliorer leur condition de vie
- Insertion sociale et économique des personnes à déplacer dans leur nouveau cadre de vie

IV- TACHES DU CONSULTANTSOCIOLOGUE

Le consultant devra mettre à jour et ou améliorer les éléments fournis par l'étude initiale en mettant l'accent sur les aspects suivants :

- Délimitation du champ de l'étude
- Description des aménagements proposés
- Description de l'environnement
- Cadre administratif et réglementaire
- Enquête socio- économique de la zone du projet
- Régimes fonciers.

V.- ANALYSE DETAILLEE DES IMPACTS

L'analyse des impacts consiste à déterminer la nature, l'intensité, l'étendue et la durée des changements du milieu humain causés par le projet. Elle doit permettre de juger l'importance relative des impacts en utilisant des critères de ré identification. Elle doit aussi déterminer la valeur de chaque impact pour la société et pour les gens directement touchés en fonction de critères tels que la sensibilité, l'unicité, la rareté, l'irréversibilité, et la vulnérabilité des habitats touchés par le projet. Une liste indicative d'impacts est donnée ci- après. La liste sera définie lors, du champ de l'étude.

- **SITE DU PROJET** : La ré identification et la ré évaluation des impacts doit décrire comment le milieu, ses ressources et ses habitants seront modifiés par le projet et comment ces modifications affecteront les habitudes des populations touchés par le projet : exode rural et déplacement de population, exploitation et commerce de bois, des produits de la chasse et de la pêche et des produits de cueillette, changement dans la valeur des terres, perte des terres agricoles et de forêt, impact sur les sites culturels et historiques, à l'intérieur et à l'extérieur de l'aire d'influence , développement induit

PHASE DE L'ETUDE DU PROJET

Le consultant examinera les modifications dans les réseaux de drainage naturel, le niveau des eaux souterraines, les plans de construction y compris les ouvrages d'art et d'assainissement, les interférences avec les mouvements des animaux domestiques et les habitants.

PHASE DE CONSTRUCTION : La phase de construction des travaux comprend les impacts provoqués par le chantier lui- même y compris les besoins en matériaux du projet ou micro projet ; les installations de chantier, le trafic induit jusqu'aux ponts de destination finale des déblais, la propagation éventuelle des maladies durant les travaux (MST/SIDA) etc....., la sécurité routière, les mesures à prendre pour assurer le maintien de l'exploitation de la route durant cette phase.

Le consultant examinera :

- a) Les impacts liés à l'arrivée massive de travailleurs, au transport de la main d'œuvre et des matériaux sur les activités économiques et commerciales, la main d'œuvre locale et régionale, les revenus, le patrimoine et la culture des habitants, les activités touristiques existantes et potentielles ;
- b) Les impacts liés aux habitants des êtres vivants, l'accès à l'exploitation des ressources forestières, l'accroissement du trafic lourd
- c) Les impacts tels que, les déchets de construction, la pollution de l'air, le bruit , les pertes d'huile et de carburant, les conditions sanitaires et les risques sur la santé associés à la présence des installations de chantier

PHASE D'EXPLOITATION La phase d'exploitation comprend tous les impacts qui subsisteront ou apparaîtront après l'amélioration du niveau de service de la route. Le ré évaluation de ces impacts tiendra compte des mesures d'accompagnement intégrées au projet ou micro projet. Ces mesures auront préalablement été acceptées formellement par le maître d'ouvrage, le bailleur de fonds et les bénéficiaires du projet ou micro- projet. Ils

garantiront donc que ces mesures seront bel et bien prises en compte lors de la réalisation du projet ou micro- projet. Le consultant examinera :

- a) Les impacts liés à la sécurité routière et aux pollutions résultant de l'exploitation de la route
- b) Les impacts liés à l'exploitation des routes sur les comportements des êtres vivants, l'utilisation potentielle des ressources du territoire par les habitants (subsistance sur les produits de la chasse et de la pêche, destruction des sentiers de pénétration, ouverture de nouveaux territoires) .

Autres impacts : le consultant examinera les effets du projet sur la culture, l'économie et l'utilisation des terres par les divers groupes d'habitants de la zone du projet

Dans la mesure où les travaux du fait de leur ampleur activeront la politique OP.4.12 relative au déplacement involontaire des populations, le consultant préparera conséquemment un plan d'Actions de Réinstallation conformément aux règles de la Banque pour les sous projets en question.

Mesures d'Atténuation, de compensation et de Bonification :

L'étude précisera les actions et les ouvrages, les correctifs et les ajouts prévus aux différentes phases de réalisations incluant le retrait du chantier, pour éliminer ou réduire les impacts négatifs du projet ou micro- projet.

L'étude estimera les impacts résiduels, c'est-à-dire ceux qui subsistent après l'application des mesures d'atténuations. Dans le cas inévitables l'étude proposera des mesures de compensation pour les communautés touchées. Le cas échéant, l'étude décrira les mesures envisagées pour favoriser ou optimiser les impacts positifs. Elle présentera une ré évaluation de l'efficacité des mesures d'atténuation, de compensation et d'optimisation proposées. S'agissant des mesures sociales,

Le consultant :

- Proposera des mesures efficaces pour atténuer ou réduire les impacts sociaux négatifs.
- Fera une estimation des coûts pour ces mesures et proposera des mesures d'encadrement de personnels qualifiés, la formation et l'appui institutionnel requis
- Devra préparer un plan de gestion avec un programme de travail, le budget estimatif et d'autres appuis de services nécessaires pour mettre en œuvre les mesures de mitigation ;
- Fera une estimation des indemnités à allouer aux populations affectées par les expropriations et les pertes provenant de la réhabilitation du réseau routier. ceci est d'autant plus important que le contexte de cette étude touche certains milieux humains.
- Préparera un plan de réinstallation des gens déguerpis, ou ayant fait l'objet de pertes d'activités économiques, s'il y a lieu. Il convient de rappeler à ce sujet, qu'un plan de réinstallation, faisant l'objet d'un rapport séparé, élaboré sur la base de TDR appropriés, devra également être préparé dans le cadre de cette étude. Le consultant proposera pour les zones d'emprunt, les carrières, les aires de dépôt, des mesures correctives afin de les aménager.

VI- PLAN DE LIMITATION DES IMPACTS SOCIAUX

Le consultant actualisera les mesures d'atténuation nécessaires pour réduire à un niveau acceptable les effets nuisibles ou les risques significatifs associés à la réalisation du projet. Il devra analyser les actions, les mesures de protection et les correctifs qui doivent être

intégrés au projet et les coûts résultants. L'efficacité des mesures d'atténuation devra être estimée. Ces mesures devront être inscrites ultérieurement dans les plans et devis de construction et le cas échéant dans les normes d'exploitation

Le consultant ré évaluera sommairement la capacité des institutions locales et régionales chargées de mettre en œuvre et suivre les mesures d'atténuation. Le consultant examinera et complètera les besoins de formation et ceux relatifs aux aspects institutionnels nécessaires pour mettre en œuvre les mesures d'atténuation. Les propositions pourront s'étendre aux agences d'exécution, aux arrangements intersectoriels, aux procédures de gestion, au personnel, au budget et au support financier.

Le consultant actualisera le plan de gestion social ,l'estimation des budgets, le calendrier prévisionnel, le programme de surveillance et de suivi social, le personnel et les besoins en formation ainsi que les autres appuis nécessaires pour mettre en œuvre les mesures d'atténuation.

VII- PROGRAMME DE SURVEILLANCE ET DE SUIVI SOCIAL

Le consultant en relation avec l'environnementaliste actualisera le programme de surveillance social et environnemental pour s'assurer durant les phases de construction et d'exploitation du respect de l'application des mesures proposées dans l'étude d'impact social et dans les plans et devis, des autorisations émises (décret, certificat d'autorisation) et des normes, lois et règlements. Le consultant pourra viser pour l'actualisation de l'étude tout guide ou code de protection de social qu'il recommande d'utiliser pendant la réalisation du projet. Le consultant indiquera la période et la forme des rapports de suivi social du projet qui seront transmis au Bureau de l'Evaluation Environnemental et des Etudes d'Impact (-BEEEI) du Ministère chargé de l'environnement, du promoteur maître d'ouvrage, à la Cellule de Coordination du PST et au Bailleur de Fonds.

Le consultant mettra à jour le programme de suivi social destiné à observer et à mesurer sur une période de temps déterminée la nature et l'envergure de certains impacts du projet, notamment ceux qui dans l'étude présentent un niveau de risque ou d'incertitude significatif. En particulier, il proposera une politique de surveillance et d'entretien des ouvrages. Le programme définira des indicateurs de performance sociale qui pourront être suivis sur une base régulière. Le consultant précisera la période de temps pendant laquelle la suffisance et l'efficacité des mesures d'atténuation seront significatives.

VIII-METHODOLOGIE ET ORGANISATION DE L'ETUDE

Cette mise à jour doit être présentée d'une façon claire et précise et doit se limiter aux éléments pertinents pour la bonne compréhension du projet. Ce qui peut être schématisé ou cartographié le sera, et ce, à des échelles adéquates par le sociologue

Les méthodes utilisées devront être présentées et explicitées. Les éléments fournis devront permettre d'apprécier la qualité des inventaires. Toutes les sources de renseignements devront être données en référence.

Un résumé du rapport sera préparé séparément .Il inclura un plan général du projet et un schéma illustrant les impacts, les mesures d'atténuation et les impacts résiduels. Le bilan social de chaque route se concentrera sur les conclusions et recommandations pour chacune des tâches définies ci-dessus, appuyées par un résumé des données collectées et les sources des références utilisées pour l'interprétation de ces données. L'accent devra être mis sur le plan de gestion des mesures d'atténuation. Les données et information détaillées devront être reportées en annexe. Le rapport pourra être organisé comme suit : résumé, description du projet et des travaux, cadre légal administratif et réglementaire, données essentielles, impacts significatifs sur le milieu humain, analyse des variantes, mesures d'atténuation, gestion du plan de limitation des impacts sociaux, besoins en formation, plan de surveillance et de suivi

L'organisation institutionnelle de cette actualisation sera la suivante :

- Maître d'ouvrage : le Ministère de l'Equipement (ME)
- Maître d'ouvrage : la Direction Générale de l'Entretien Routier du ME

- Services partenaires : le Conseil National de l'Environnement pour un Développement Durable, le Bureau d'Evaluation Environnementale et des Etudes d'Impact (BEEEI) du Ministère de l'Hydraulique, de l'Environnement et de Lutte contre la Désertification)
- la Cellule de Coordination du PST

Cette mise à jour sera effectuée conformément aux procédures et méthodologies définies par la Banque Mondiale et à la réglementation nationale en vigueur. L'étude sera réalisée en parallèle à l'étude environnementale et d'avant-projet détaillé, le processus de sélection des consultants étant commun.

La durée prévue de l'étude est de un (1) mois.

IX- PROFIL DU CONSULTANT

L'étude sera menée par un sociologue. Une connaissance du domaine routier et transport est nécessaire.

X- RAPPORTS A PRODUIRE

Le rapport provisoire sera remis dans un délai de 20 jours en Trois (03) exemplaires dont deux(01) à la DGER et une(01) copie à Cellule de Coordination du PST . Le rapport définitif sera remis dans un délai de 10 jours après avoir reçu les commentaires de l'administration sur le rapport provisoire en Cinq (05) exemplaires dont Trois (03) à la DGER ,une (01)copie à la Cellule de Coordination du PST et une (01) copie au BEEEI. Le rapport sera rédigé en français et une copie sur support informatique du rapport définitif sera remise.

Annexe 2 : Liste des personnes rencontrées

LISTE DES PERSONNES RENCONTRÉES 28/08/12

Axe deTétéhégou...las... 39km.....

Nom et prénom	Fonction	Localité	Téléphone
Habibou Gbelle	Cultivateur	Bayona	97156858
Hampri Gagnon	Cultivateur	Bayona	98657133
Yoliana Pélissier	Cultivateur	Bayona	91427325
Alfredoumè Hè	Cultivateur	Bayona	90886658
Moukoko Mbi	Conseiller	Bayona	96460235
Coussou Benseka	Cultivateur/peche	Bayona	91516070
Alcideswa Nani	Cultivateur	Bayona	92276372
Belama Kouyfy	Cultivateur / peche	Bayona	98548807
Jimpere Mandate	Pecheur	Bayona	98330198
Soussou Mante	Cultivateur	Bayona	97295010
Hambou Mante	Cultivateur	Bayona	*
Coussou Broudo	Cultivateur	Dany	90536162
Hassoua Mante	Cultivateur	Dany	98585501
Moussou Koussou	Cultivateur	Dany	90530966
Zakou Koussou	Cultivateur	Dany	
Hassoua Tabou	Cultivateur	Dany	90014891
Hassoua Dadi	Cultivateur	Dany	
Hassoua Saly	Cultivateur	Dany	90280084
Kochi Droule	Cultivateur	Dany	
Jimpere Gagnon	Cultivateur	Dany	
Moussou Koussou	Cultivateur	Dany	91446511
Koussou Koussou	Cultivateur	Dany	96821489
Moussou Koussou	Cultivateur	Dany	
Yeuwaoua Hamon	Cultivateur	Dany	90876344
Yacouba Gagnon	Cultivateur	Dany	
Hama Koussou	Cultivateur	Dany	91430126
Adamaoua Koussou	Cultivateur	Dany	91442280
Zakou Bille	Cultivateur	Sangha	91532153
Bede Tinn	Cultivateur	Sangha	90447640
Jamoussou Ba	Cultivateur	Sangha	90213836
Nyankou Koussou	Cultivateur	Sangha	91430126
Zakou Koussou	Cultivateur	Sangha	
Hassoua Koussou	Cultivateur	Sangha	91430126

Nom et prénom	Fonction	Localité	Téléphone
Wassouly	multination	siège	90 87 51 70
Benjamin	multination	siège	90 83 53 80
de Hattien	multination	siège	90 36 74 49
Hanna Sidi	multination	siège	90 28 50 08
Lucinda	multination	siège	90 84 39 53
Félix	multination	siège	70 25 67 59
Yves	multination	siège	90 51 16 81
Yves	multination	siège	92 58 14 51
Yves	multination	siège	92 51 14 14
Yves	multination	siège	91 53 34 48
Yves	multination	siège	90 57 78 43
Yves	multination	siège	90 73 55 04
Yves	multination	siège	
Yves	multination	siège	90 28 01 65
Yves	multination	siège	91 33 53 61
Yves	multination	siège	91 34 24 02
Yves	multination	siège	90 52 02 52
Yves	multination	siège	
Yves	multination	siège	92 14 06 48
Yves	multination	siège	
Yves	multination	siège	90 04 14 52
Yves	multination	siège	92 11 52 44
Yves	multination	siège	
Yves	multination	siège	91 90 36 90
Yves	multination	siège	92 22 28 36
Yves	multination	siège	90 34 13 73
Yves	multination	siège	
Yves	multination	siège	90 20 77 24
Yves	multination	siège	90 00 72 55
Yves	multination	siège	

Nom et prénom	Fonction	Localité	Téléphone
Toussaint Yaya	Président du syndicat	Léves	96635698
	Secrétaire		
Mouton Gede	Membre du syndicat	Léves	96520053
Mabimou Dou Han	Secrétaire	Léves	9663252
Toussaint Mouton	Secrétaire	Léves	96641604
Bouche Gede	Secrétaire	Léves	96701664
Moussa Koumou	Secrétaire	Léves	96923614
Saly Saly	Secrétaire	Léves	96142214
Gede Koumou	Secrétaire	Léves	96584153
Koumou Toussaint	Secrétaire	Léves	96586113
Bouche Koumou	Secrétaire	Léves	96582616
Moussa Koumou	Secrétaire	Léves	9644543
Koumou Gede	Secrétaire	Léves	
Mouton Mouton	Secrétaire	Léves	96632846
Saly Koumou	Secrétaire	Léves	96387014
Koumou Gede	Membre	Léves	
Toussaint Mouton	Chief de village	Léves	9674472
Saly Koumou	Secrétaire	Léves	9655271
Saly Koumou	Chief de quartier	Léves	9652352
Toussaint Koumou	Chief de village	Chantier	9672337
Moussa Koumou	Secrétaire	Chantier	9652472
Saly Koumou	Secrétaire	Chantier	96457657
Koumou Koumou			
Mouton Koumou			
Koumou Koumou			
Saly Koumou			
Moussa Koumou			
Moussa Koumou		Georgetown	9655233
Saly Koumou		Georgetown	9652472
Mouton Koumou		Georgetown	
Saly Koumou	Chief de village	Touba	9666960
Moussa Koumou	Secrétaire	Touba	9654257

Annexe 3 : PV de consultation publique