

Projet Corridor Sud Djibouti-Ethiopie (PCSDE)



Agence Djiboutienne des Routes
Avenue MOHAMED DJAMA ELABEH
Rue de Singapour-Plateau du serpent
Djibouti - PO Box : 2511 République de Djibouti

Projet Corridor Sud Djibouti-Ethiopie (PCSDE)

PLAN DE REINSTALLATION Projet Corridor Sud Djibouti-Ethiopie (PCSDE)

JUIN 2023

INDEX DES RAPPORTS

Document d'analyse environnementale et sociale

Analyse de l'imagerie satellitaire et relevé kilométrique

Document cadre

Cadre de réinstallation (CR)

Document Opérationnel

Étude d'impact environnemental et social (EIES) NES 1	Plan de gestion de la main d'œuvre PGMO NES 2	Plan de mobilisation des parties Prenantes PMPP NES 10	Plan d'action de réinstallation NES 5	Plan de prévention des violences basées sur le genre (VBG)	Plan de sécurité routière NES 1
---	---	--	--	--	---------------------------------------

Consultation

Ali Sabieh	Arta	Hameau de Jaban As	Djibouti ville	Jaban As et Aylakode
4 Août 2021	8 août 2021	8 août 2021	12 août 2021	7 janvier 2023

Document de référence et d'analyse

PID de la Banque Mondiale		
ESSR	Étude de conception préliminaire	Rapport d'Avant-projet détaillé
Termes de référence		

SOMMAIRE

RÉSUMÉ EXÉCUTIF	7
EXECUTIVE SUMMARY	13
SECTION I. CONTEXTE ET JUSTIFICATION DU PROJET	18
I.1 CONTEXTE DU PROJET.....	19
I.2 OBJECTIF DE DEVELOPPEMENT DU PROJET.....	20
I.3 INTERVENTIONS DU PROJET.....	20
I.3.1 Zones d'intervention de la composante 1.....	21
I.4 INFORMATIONS CONNUES SUR LA MISE EN ŒUVRE DU PROJET	24
I.5 DEMARCHE METHODOLOGIQUE POUR LA PREPARATION DU PR.....	25
I.5.1 revue de l'APD et du CR.....	25
I.5.2 identification des PAPS	26
I.5.3 Les enquêtes de terrain.....	26
I.5.4 La date de fin de l'enquete (DATE butoir)	27
I.5.5 préparation DU PLAN de réinstallation.....	27
SECTION II. TRAVAUX QUI GENERE LES DEPLACEMENTS	28
II.1 TRAVAUX DE CONSTRUCTION ET DE REHABILITATION ROUTIERE (COMPOSANTE 1)	29
II.1.1 TRAVAUX SUR la RN1 (lot 1)	29
II.1.1.1 Le type de de contrat.....	29
II.1.2 Les travaux sur la RN 5 et RN19 (lot 2)	30
II.1.2.1 Le type de contrat.....	30
SECTION III. RESUME CADRE JURIDIQUE ET INSTITUTIONNEL	31
III.1 INTRODUCTION	32
III.1.1 Ce qu'il faut retenir du cadre juridique	32
III.1.1.1 LE PATRIMOINE ROUTIER	32
III.1.1.2 Structuration du domaine de l'état	33
III.1.2 Cadre législatif	33
III.1.3 Cadre réglementaire	33
III.1.4 Mécanisme légal d'atteinte à la propriété privée à Djibouti	34
III.1.5 La norme environnementale et sociale N5 de la Banque Mondiale	34
III.1.6 ce qu'il faut retenir du Cadre institutionnel	36
SECTION IV. RESPONSABILITES OPERATIONNELLES DE LA MISE EN ŒUVRE DU PR.....	38
IV.1 RESPONSABILITES OPERATIONNELLES DE LA MISE EN ŒUVRE DU PR.....	39
SECTION V. RESULTAT DES RELEVES ET ENQUETES	41
SECTION VI. IMPACTS— PERSONNES ET BIENS AFFECTES ET ACTIONS DE COMPENSATION	44
VI.1 IMPACTS SUR LES PERSONNES ET BIENS AFFECTES.....	45
VI.1.1 LES IMPACTS sur des structureS.....	45
VI.1.2 Impacts économiques	46
VI.1.3 Impacts sur les terrains privés.....	48
VI.1.4 Impacts sur les cultures.....	48
VI.1.5 Impact sur des infrastructureS de services	48
VI.1.6 Sites d'emprunt et carrières.....	48
VI.2 IMPACTS SUR LES PARCOURS DE TRANSHUMANANCE	52

SECTION VII. MISE EN OEUVRE DU PLAN DE REINSTALLATION	54
VII.1 MATRICE D'ELIGIBILITE.....	55
VII.2 DEMARCHE	56
VII.2.1 Pour les vendeuses de lait	56
VII.2.2 Pour les locaux de gendarmerie.....	56
VII.2.3 Pour les panneaux publicitaire.....	56
VII.2.4 pour les infrastructure des concessionnaires	57
VII.3 EVALUATION DES BIENS ET TAUX DE COMPENSATION	57
VII.3.1 Formes de compensation	57
VII.4 METHODE D'EVALUATIONDES INDEMNISATIONS	58
VII.4.1 Compensations des terres.....	58
VII.4.2 Compensation des arbres fruitiers et forestiers	58
VII.4.3 Compensation des pertes de culture.....	58
VII.4.4 Compensation des pertes de structures.....	58
VII.4.5 Compensation des pertes d'activités économiques	59
VII.4.6 Calendrier de mise en œuvre du PR	59
VII.5 MECANISMES DE GESTIONS DE PLAINTES	60
VII.5.1 Risques probables liés à la réinstallation et conflits à traiter.....	60
VII.5.2 Principes clés du système de gestion de plaintes.....	61
VII.5.3 Les étapes pour la gestion des plaintes	62
VII.5.4 La collecte des plaintes	63
VII.5.5 Recevabilité et enregistrement des plaintes	64
VII.5.6 Accusé de réception et d'enregistrement	65
VII.5.7 Le triage et l'attribution des plaintes.....	65
VII.5.8 Vérification, Investigation et Action.....	66
VII.5.9 Retour d'information	67
VII.5.10 Plainte non résolue	67
VII.5.11 Suivi et évaluation.....	67
SECTION VIII. METHODOLOGIE ET RESULTATS DES CONSULTATIONS MENEES	68
VIII.1 DEMARCHE SUIVIE	69
SECTION IX. CADRE DE SUIVI EVALUATION ET BUDGET DU PR	71
IX.1 CADRE DE SUIVI ET EVALUATION	72
• Indicateurs	72
IX.2 BUDGET ESTIMATIF ET SOURCES DE FINANCEMENT	72
SECTION X. ANNEXES	74
X.1 ANNEXE 1 : COMPTE RENDU DE LA CONSULTATION MENEES DANS LE CADRE DU PR	75
X.2 ANNEXE 2 : EXEMPLE DE FICHE INDIVIDUELLE DE COMPENSATION	77
X.3 ANNEXE 3 : COURRIER AUX PREFECTURES POUR LA DATE BUTOIR	80
X.4 ANNEXE 4 PHOTO DES PANNEAUX PUBLICITAIRE A ENLEVER ET DEPLACER.....	83

LISTE DES TABLEAUX

Tableau 1 : Matrice d'éligibilité	10
Table 2: Eligibility matrix	15
Tableau 3 : Résultat de l'étude de trafic menée lors de l'étude APD	19
Tableau 4 : planification sommaire de la composante 1 pour la RN1 seulement.....	24
Tableau 5: Besoins en terre pour les emprises considérées.....	25
Tableau 6 : Caractéristique de base des actifs affectés ou à risque	42
Tableau 7 : Principale perte encourue par chacun des PAP	42
Tableau 8 : valeur estimé des principaux impacts liés au déplacement.....	43
Tableau 9 : Liste des panneaux dans l'emprise de la future route.....	46
Tableau 10 : Liste des vendeuses de lait dont le point de vente sera affecté par la construction	47
Tableau 11 : Récapitulatif des impacts sur les infrastructures des concessionnaires	48
Tableau 12 : Matrice d'éligibilité par type de perte	55
Tableau 13 : Formes d'indemnisations possibles	57
Tableau 14 : calcul des compensations pour les pertes de revenu	59
Tableau 15 : Les portes d'entrée, les canaux et les responsables pour la prise en charge des plaintes	63
Tableau 16 : Outils pour la collecte des plaintes pour chaque niveau.....	65
Tableau 17: Calendrier des accusés de réception, enregistrement et résolution des plaintes	66
Tableau 18 : Synthèse des rencontres avec les parties prenantes :	69
Tableau 19 : Estimation budgétaire pour réinstallation sur la base des emprises définie à L'APD	73

LISTE DES FIGURES

Figure 1 : Tracé des corridors pris en compte dans le projet Source : PID-BM, novembre 2020 Numéro du rapport : PIDC30812).....	21
Figure 2 : Zone d'intervention du projet	21
Figure 3 : Profil en travers RN1	22
Figure 4 : Profil en travers RN5 et RN19.....	23
Figure 5 : Exemple de cartes préparés avec les plans provenant de l'APD.....	26
Figure 6 : structures impactées ou à risque selon les travaux menés sur la RN 1, RN5 et RN19	49
Figure 7 : Photos des bâtiments affectés ou à risque en lien avec les travaux sur la RN1	50
Figure 8: Position le long de la route des panneaux d'information et de publicité à déplacer	51
Figure 9: Principaux axes de grande transhumance en période d'estive	52
Figure 10 : Les étapes du processus MGP.....	62

LISTE DES ACRONYMES

Acronyme	Définition
ADR	Agence djiboutienne des routes
BM	Banque mondiale
CR	Cadre de réinstallation
DPCR	Djibouti Ports Corridor Road
EDD	Électricité de Djibouti
JICA	Japan International Cooperation Agency
NES	Norme Environnementale et Sociale
ONARS	Office National d'Assistance aux Réfugiés et aux Sinistrés
ONEAD	Office Nationale de l'Eau et de l'Assainissement de Djibouti
ODD	Objectif de Développement Durable
OVD	Office de la Voirie de Djibouti
PAP	Personne Affectée par le Projet
PK	Point Kilométrique
PR	Plan de Réinstallation
RN 1	Route National N°1
SCET TUNISIE	Nom du bureau d'étude qui a réalisée l'APD
SGI	Système de Gestion Intégré
USD	Dollar des États-Unis
WFP	World Food Programme

RÉSUMÉ EXÉCUTIF

CONTEXTE ET JUSTIFICATION DU PROJET

Les routes djiboutiennes menant vers l'Éthiopie sont des routes d'une importance capitale au point de vue économique et sociale car elles sont directement liées aux ports qui sont utilisés par les importateurs éthiopiens de manière permanente. Pour conserver la compétitivité de ces ports maritimes, Djibouti doit s'assurer que les routes qui mènent vers l'Éthiopie soient de très bonne qualité et permettent le transit de marchandise de manière sécuritaire et rapide.

CONTEXTE DU PROJET

Du fait de ce trafic important de poids lourds sur les corridors routiers Djiboutiens et du manque d'entretien, l'état des routes s'est considérablement détérioré. Cette situation augmente le risque des accidents et un retard dans l'acheminement des marchandises. Face à cette situation et à l'urgence liée à la réhabilitation, le projet financera la réhabilitation des tronçons routiers les plus dégradés sur la section djiboutienne du corridor Djibouti-Guélibé. Soit environ 21 km sur la RN5 et la RN19, et l'élargissement sur environ 20 km sur la RN1 à la sortie de la ville de Djibouti entre PK13 au PK 34 qui est l'intersection avec la route allant à la ville d'Arta.

ZONES D'INTERVENTION DU PROJET

Le projet va concerner la ville de Djibouti, les régions d'Arta et Ali Sabieh, selon la figure suivante. Ainsi, les zones englobées sont :

- Pour Djibouti ville et la périphérie d'Arta, on peut noter la Commune de Balbala — PK20 — PK 23 — PK 33 à l'intersection des RN1 et RN4 ;
Pour la périphérie de Ali Sabieh, on peut noter les localités de Doudoubalaleh, Hambocta et le chef-lieu de Ali Sabieh.



Source : PID-BM, novembre 2020 Numéro du rapport : PIDC 30812) tracé des corridors pris en compte dans le l'étude de faisabilité

CADRE JURIDIQUE PERTINENT

Le cadre légal est composé des textes nationaux traitant du sujet, ainsi que de la norme environnementale et sociale numéro 5 de la Banque mondiale qui traite de la réinstallation

Le Cadre de réinstallation qui a été préparé dans la phase de planification du projet et reprends en détail tous les aspects de la réglementation national et de la NES 5

LE PATRIMOINE ROUTIER

Le décret N° 2013-245/PRE, portant réglementation de la protection du patrimoine routier détermine comme patrimoine routier un dégagement jusqu'à la limite de 25 m de l'axe routier de chaque côté, ce qui fait une bande de 50 m. Les terres situées dans cette servitude sont inconstructibles et selon le décret sur le patrimoine routier doivent même être laissées libres de toute infrastructure. À son Article 9, le décret donne les orientations concernant les droits sur cette emprise qui se définissent comme suit :

- Toute personne qui par imprudence, négligence ou faute volontaire, aura causé un dommage à la voie publique ou à ses dépendances sera punie conformément aux dispositions de l'article 10 du présent décret.
- Toute construction sur l'emprise de la route ou tout objet encombrant installé, de façon provisoire ou définitive, sur l'emprise de la route est strictement interdit.
- D'une façon générale, tout dommage causé au patrimoine routier entraîne une obligation de le remettre dans l'état d'origine aux frais de l'auteur du dommage

Le SDAU de 2014 qui a été élevé au niveau de loi en 2016 donne à son article 51 les servitudes d'alignement de la voirie, le recul minimal par rapport à la RN1 et la RN2 y est défini et est de 50 m

dans les zones non urbanisées et de 25 m de l'axe dans les cas de zone déjà urbanisée. Cette loi vient donc préciser la protection du patrimoine routier pour la RN 1 (jusqu'à la bifurcation d'Arta et la RN 2).

Ces deux (02) textes démontrent que le propriétaire des terres en bordure des routes existantes avant 2013 est le gouvernement, car personne ne peut y créer des infrastructures ou y mettre des objets encombrants.

Cette bande de propriétés du gouvernement est donc minimalement de 25 m de l'axe de part et d'autre des routes existantes sauf pour la RN1 et la RN 2 où cette bande est élargie à 50 m en zone non urbanisée.

L'analyse de ces deux décrets permet de comprendre entre-autre que la terre le long des routes appartient à l'État mais la gestion de certaines routes est confiée à la DCPR. Du fait qu'elle n'est qu'une structure étatique, elle n'a qu'un droit de gestion et non de propriété et c'est bien la Gendarmerie routière qui veille sur les emprises des routes afin d'éviter leur occupation

La conclusion est que l'utilisation de la NES 5 prime sur la législation nationale du fait que cette dernière ne prend pas en compte les déplacements économiques ainsi que les personnes qui aurait des actifs dans la bande protection routière.

OBJECTIF DU PLAN DE RÉINSTALLATION

Le présent Plan de Réinstallation (PR) est préparé pour répondre aux exigences de la Norme Environnementale et sociale No. 5 (NES 5) (Acquisition de terres, restrictions à l'utilisation de terres et réinstallation involontaire) et de la NES 10 (Mobilisation des parties prenantes et information).

En effet, la Banque mondiale considère (paragraphe n°1 de la NES 5) que « la réinstallation est considérée comme involontaire lorsque les personnes ou les communautés touchées n'ont pas le droit de refuser l'acquisition de terres ou les restrictions à leur utilisation qui sont à l'origine du déplacement ». Par conséquent, tout processus d'acquisition de terres ou d'imposition de restrictions à l'utilisation qui en fait peut entraîner le déplacement physique (déménagement, perte de terrain résidentiel ou de logement), le déplacement économique (perte d'actifs ou d'accès à ces actifs ou à des ressources, qui donne notamment lieu à une perte de source de revenus ou d'autres moyens de subsistance), ou les deux. La « réinstallation involontaire » se rapporte à ces effets.

C'est pourquoi la Banque mondiale prévoit, à travers la NES 5, des mesures destinées : (i) à éviter les incidences susceptibles d'être préjudiciables aux populations locales affectées par le projet ; ou (ii) au cas où cela ne serait pas possible, à atténuer, minimiser ou compenser de telles incidences.

Le PR a pour objectif de décrire précisément les actions qui seront menées pour éviter la réinstallation et le cas échéant ceux qui sont à mettre en œuvre pour appuyer les personnes qui seront affectées par un déplacement physique ou économique.

Le présent PR est élaboré parce que le projet dans sa conception finale n'a pas pu éviter tous les déplacements physiques et/ou économiques.

LA MATRICE D'ELIGIBILITE

La matrice d'éligibilité qui se conforme à la NES 5 correspond essentiellement aux pertes réellement identifiées lors de la réalisation du plan de réinstallation elle ne concerne que des pertes de revenus, des pertes de structures, des pertes de panneaux (publicitaire ou informatif). C'est l'ADR qui fournit à la gendarmerie de locaux le long des routes du pays.

Tableau 1 : Matrice d'éligibilité

Type de biens affectés	Catégorie de PAP	Mesure d'indemnisation	Mécanisme de compensation
Perte de structure ou de construction/déplacement de structure (conteneur)	Propriétaire d'un logement, d'un bâtiment ou d'une infrastructure incluant les constructions abandonnées par suite de la réinstallation ou au déménagement, ou celles qui sont directement endommagées par le projet.	Indemnité équivalente à la valeur de reconstruction à neuf de la structure impactée, basée sur les prix actuels du marché des matériaux, sans tenir compte de la dépréciation (au coût de remplacement), Plus les coûts de transaction, le coût du transport et de la livraison des matériaux au site de remplacement, Plus l'estimation de la construction de nouveaux bâtiments comprenant la main-d'œuvre requise.	Avant la démolition de la structure ou du bâtiment, le Projet laissera à la PAP le soin de récupérer tous les matériaux récupérables. s'il le désire
Perte de revenus	Personnes physiques ou morales, qui tirent des revenus de la location ou de l'exploitation d'un terrain ou des bâtiments, quel que soit l'usage (habitation, place d'affaires, etc.)	Indemnité forfaitaire en espèces calculée sur une période de transition suffisante pour permettre le rétablissement des revenus	La compensation devra inclure (i) la mise à disposition de site(s) alternatif(s) dans une zone commerciale équivalente ; (ii) la compensation en espèces pour les revenus perdus pourrait être calculée sur une période de transition suffisante. Ces personnes touchées sont éligibles à l'appui à la restauration de leurs revenus qui seront déterminés lors des enquêtes socio-économiques.

Source : Préparation Land-Ressources pour le PR, 2023

IMPACTS OBSERVÉS ET COUT DES COMPENSATION

À l'intérieur de la future emprise de chacune des sections de routes qui feront l'objet de travaux, hormis les vendeuses à laits (affectés économiquement) et de 16 panneaux publicitaires il n'y a aucun autre actif privé d'affecté. Toutefois, il y a également cinq (05) structures qui servent d'abris pour la gendarmerie il y a une série d'infrastructure des concessionnaires qui sont à déplacer ou à modifier

- 26 vendeuses de lait qui devront arrêter la vente à leur kiosque pendant la période où les travaux se feront près de leurs kiosques
- Un (01) kiosque de lait à reconstruire derrière celui existant
- Deux (02) bâtiments en briques et Tôles et trois (03) conteneurs avec structure connexe utilisée par la gendarmerie à déplacer/ reconstruire
- 16 panneaux routiers / publicitaires à déplacer
- Une série d'infrastructure appartenant aux concessionnaires (ONEAD EDD, OVD, Djibouti Telecom, etc.) dont les coûts ont été évalués par l'étude technique

Le coût total des compensations hors infrastructures des concessionnaires est de 71 721 USD soixante-onze mille sept cent vingt un dollars des États-Unis

Le coût de déplacement/modification des infrastructures des concessionnaires est de 2 340 369 dollars USD Deux millions trois cent quarante mille trois cent soixante-neuf dollars des États-Unis

LES CONSULTATIONS MENEES

Les consultations menées relatives à la réinstallation ont été réalisées en deux (02) temps. Dans un premier temps lors de la préparation du cadre de réinstallation (CR) et dans un second temps pour la préparation du présent plan de réinstallation (PR). Lors de la préparation du CR en août 2021 les consultations ont été menées autant auprès des personnes affectées par le projet (PAP) (vendeuses de lait) qu'auprès des autres parties prenantes notamment les entités administratives et techniques impliqués ainsi que les représentants des camionneurs. Lors de la seconde consultation, le 7 janvier 2023, l'ensemble des 26 PAP ont été consultées pour discuter du processus et des montants de compensation. À l'issue de la consultation les PAP ont accepté les calculs des pertes de revenus et le mode de compensation.

Étant donné qu'il n'y a pas de modification significative de la situation de la réinstallation par rapport à ce qui était prévue au CR, une nouvelle consultation des parties prenantes institutionnelles s'avérerait superflue.

APPROCHES D'INDEMNISATION ET RESPONSABILITE ORGANISATIONNELLE DE MISE EN ŒUVRE DU PLAN DE REINSTALLATION (PR).

Étant donné la faible complexité et les faibles risques liés à la réinstallation pour le projet de réhabilitation des routes, l'approche d'indemnisation reste relativement simple et se décline comme ceci :

1. Les abris utilisés par les gendarmes seront reconstruits ou déplacés dans de nouveaux sites au fur et à mesure de l'avancement des travaux routiers de manière que ces derniers puissent continuer leur surveillance routière sans inquiétude. Dès que le piquetage final des travaux sera

effectué, les conteneurs seront déplacés sur un site où ils pourront continuer leur contrôle. Les petits bâtiments en brique seront reconstruits en dehors de l'emprise des travaux avant que ceux existants ne soient démontés. L'ensemble de ces travaux seront réalisés par l'entreprise de travaux sous la supervision de l'ADR

2. Les vendeuses de lait recevront minimalement 30 jours de compensation de perte de revenu du fait de l'interruption de leur activité de commercialisation au niveau des sites de ventes avant le début des travaux et pendant 30 jours minimum. Si les travaux qui perturbent leur zone d'action ont une durée plus importante le nombre de jours supplémentaire de perte de revenu sera compensée à la fin de ces travaux.
3. Les utilisateurs/propriétaires des panneaux publicitaires qui sont dans l'emprise seront contactés directement lorsque connue et via les journaux et le site web de l'ADR de manière à ce qu'il puisse se prévaloir de leur droit et le projet déplacera les panneaux sur un nouveau site. Après un délai de 6 mois les panneaux non revendiqués seront déplacés et conservés dans un lieu de stockage où les propriétaires/utilisateurs pourront les récupérer sur une période de 3 mois. Les panneaux non réclamés pendant ces 3 mois seront détruits

L'ensemble de la mise en œuvre des compensations, l'établissement des rapports y relatif et le suivi de la situation des PAP à la suite de ces compensations sera réalisé par les agents de l'ADR qui ont la charge de la gestion environnementale et sociale du projet. Ces derniers produiront des rapports spécifiques à la réinstallation et intégreront dans leur rapport trimestriel les aspects de suivi menés auprès et différents travaux définis dans le présent plan de réinstallation.

EXECUTIVE SUMMARY

CONTEXT AND JUSTIFICATION OF THE PROJECT

The Djiboutian roads leading to Ethiopia are of capital importance from the economic and social point of view because they are directly linked to the ports which are used by Ethiopian importers on a permanent basis. To maintain the competitiveness of these seaports, Djibouti must ensure that the roads leading to Ethiopia are of very good quality and allow the transit of goods in a safe and rapid manner.

CONTEXT OF THE PROJECT

Due to the heavy traffic of heavy goods vehicles on the Djiboutian road corridors and the lack of maintenance, the condition of the roads has deteriorated considerably. This situation increases the risk of accidents and a delay in the delivery of goods. Faced with this situation and the emergency related to rehabilitation, the project will finance the rehabilitation of the most degraded road sections on the Djibouti section of the Djibouti-Guélilé corridor. That is about 21 km on the RN5 and the RN19, and the widening of about 20 km on the RN1 at the exit of the city of Djibouti between PK13 to PK 34 which is the intersection with the road going to the city of Arta .

- PROJECT AREAS OF INTERVENTION

The project will concern the city of Djibouti, the regions of Arta and Ali Sabieh, according to the following figure. Thus, the areas encompassed are:

- For Djibouti city and the outskirts of Arta, we can note the Commune of Balbala - PK20 - PK 23 - PK 33 at the intersection of RN1 and RN4;
- For the outskirts of Ali Sabieh, we can note the localities of Doudoubalaleh, Hambocta and the capital of Ali Sabieh.



Source: PID-BM, November 2020 Report number: PIDC30812) road of corridors considered in the project.

RELEVANT LEGAL FRAMEWORK

The legal framework is composed of national texts dealing with the subject, as well as the environmental and social standard number 5 of the World Bank which deals with resettlement.

The Resettlement Framework which was prepared in the planning phase of the project and details all aspects of the national regulations and the ESS 5

ROAD HERITAGE

Decree No. 2013-245/PRE, regulating the protection of road assets, determines as road assets a clearance up to the limit of 25 m from the road axis on each side, which makes a strip of 50 m. The land located in this easement is unbuildable and according to the decree on road assets must even be left free of any infrastructure. In its Article 9, the decree gives the orientations concerning the rights on this right of way which are defined as follows:

Any person who, through recklessness, negligence, or willful misconduct, has caused damage to the public highway or its outbuildings will be punished in accordance with the provisions of article 10 of this decree.

Any construction on the right-of-way or any bulky object installed, temporarily or permanently, on the right-of-way is strictly prohibited.

In general, any damage caused to road assets entails an obligation to restore it to its original condition at the expense of the author of the damage.

The SDAU of 2014, which was raised to the level of law in 2016, gives in its article 51 the easements for the alignment of the road, the minimum setback from the RN1 and the RN2 is defined there and is 50 m in the areas not urbanized and 25 m from the axis in the case of an already urbanized area. This law therefore specifies the protection of road assets for the RN 1 (up to the junction of Arta and the RN 2).

These two (02) texts show that the owner of the land along the roads existing before 2013 is the government, because no one can create infrastructure or put bulky objects there.

This strip of government properties is therefore at least 25 m from the axis on either side of the existing roads except for the RN1 and RN 2 where this strip is widened to 50 m in non-urbanized areas

The analysis of these two decrees help to understand, among other things, that the land along the roads belongs to the State but the management of certain roads is entrusted to the DCPR. Because it is only a state structure, it only has a right of management and not ownership and it is the Road Gendarmerie that watches over.

PURPOSE OF THE RESETTLEMENT PLAN

This Resettlement Plan (RP) is prepared to meet the requirements of Environmental and Social Standard No. 5 (ESS 5) (Land Acquisition, Restrictions on Land Use and Involuntary Resettlement) and ESS 10 (Mobilization stakeholders and information).

Indeed, the World Bank considers (paragraph n°1 of ESS 5) that 'resettlement is considered involuntary when affected people or communities do not have the right to refuse land acquisition or restrictions on their use which are at the origin of the displacement'. Therefore, any process of acquiring land or imposing restrictions on its use may result in physical displacement (relocation, loss of residential land or housing), economic displacement (loss of assets or access to such assets or resources, which results in particular in

the loss of a source of income or other means of subsistence), or both. 'Involuntary resettlement' refers to these effects.

This is why the World Bank provides, through ESS 5, measures intended: (i) to avoid impacts likely to be harmful to the local populations affected by the project; or (ii) if this is not possible, to mitigate, minimize or compensate for such effects.

The objective of the RP is to precisely describe the actions that will be carried out to avoid resettlement and, where applicable, those that are to be implemented to support the people who will be affected by physical or economic displacement.

This RP is drawn up because the project in its final design could not avoid all physical and/or economic displacement.

THE ELIGIBILITY MATRIX

The eligibility matrix which complies with ESS 5 essentially corresponds to the losses actually identified during the implementation of the resettlement plan; it concerns only loss of income, loss of structures, loss of signs (advertising or information). It is the ADR that provides the gendarmerie with premises along the roads of the country.

Table 2: Eligibility matrix

Type of assets affected	PAP Category	Compensation measure	Compensation mechanism
Loss of structure or construction/displacement of structure (container)	<i>Owner of a dwelling, building or infrastructure</i> that includes structures abandoned as a result of relocation or relocation, or those directly damaged by the project.	Compensation equivalent to the replacement reconstruction value of the impacted structure, based on current market prices of materials, excluding depreciation (at replacement cost), Plus transaction costs, the cost of transportation and delivery of materials to the replacement site, Plus the estimate of the construction of new buildings including the required labor.	Prior to the demolition of the structure or building, the Project will leave all salvageable materials to PAP. if he so desires
Loss of income	Natural or legal persons, who derive income from the rental or operation of land or buildings, regardless of the use	Lump sum cash allowance calculated over a transitional period sufficient to allow income to be restored	The compensation shall include (i) the provision of alternative site(s) in an equivalent commercial area; (ii) cash compensation

Type of assets affected	PAP Category	Compensation measure	Compensation mechanism
	(residential, place of business, etc.)		for lost income could be calculated over a sufficient transition period. These affected persons are eligible for support for the restoration of their income, which will be determined during socio-economic surveys.

Source: Preparation Land-Resources for the RP, 2023

OBSERVED IMPACTS AND COMPENSATION COSTS

Within the future right-of-way of each of the sections of roads that will be the subject of work, apart from the milk sellers (economically affected) and 16 billboards, there are no other private assets affected. However, there are also five (05) structures that serve as shelters for the gendarmerie there is a series of infrastructure of the concessionaires that are to be moved or modified.

- 26 milk sellers who will have to stop selling at their booth during the period when the work will be done near their kiosks
- One (01) milk kiosk to rebuild behind the existing one
- Two (02) brick and sheet metal buildings and three (03) containers with related structure used by the gendarmerie to be moved/rebuilt
- 16 road/advertising signs to move
- A series of infrastructure owned by concessionaires (ONEAD EDD, OVD, Djibouti Telecom, etc.) whose costs have been evaluated by the technical study

The total cost of non-infrastructure compensation for concessionaires is USD 71,721 seventy-one thousand seven hundred and twenty-one US dollars.

The cost of moving/modifying the concessionaires' infrastructure is USD 2,340,369 Two million three hundred forty thousand three hundred and sixty-nine United States dollars

THE CONSULTATION

The consultations conducted on resettlement were carried out in two (02) stages. Initially during the preparation of the Resettlement Framework (RC) and then for the preparation of this Resettlement Plan (RP). During the preparation of the RC in August 2021, consultations were conducted both with the people affected by the project (PAP) (milk sellers) and with other stakeholders, including the administrative and technical entities involved as well as truck drivers' representatives. During the second consultation, on January 7, 2023, all 26 PAPs were consulted to discuss the process and compensation amounts. At the end of the consultation, the PAPs accepted the calculations of the loss of income and the method of compensation.

As there is no significant change in the resettlement situation compared to what was planned at the RC, further consultation with institutional stakeholders was unnecessary.

**APPROACHES TO COMPENSATION AND ORGANIZATIONAL RESPONSIBILITY
FOR IMPLEMENTING THE RESETTLEMENT PLAN (RP).**

Given the low complexity and low risk of relocation for the road rehabilitation project, the compensation approach remains relatively straightforward and is as follows:

1. The shelters used by the gendarmes will be rebuilt or moved to new sites as the road work progresses so that they can continue their road surveillance without worry. As soon as the final picket of the work is carried out, the containers will be moved to a site where they can continue their control. Small brick buildings will be reconstructed outside the right-of-way before existing ones are dismantled. All this work will be carried out by the works company under the supervision of ADR.
2. Milk sellers will receive at least 30 days of compensation for loss of income due to the interruption of their marketing activity at the sales sites before the start of the work and for a minimum of 30 days. If the work that disrupts their area of action has a longer duration, the additional number of days of loss of income will be compensated at the end of this work.
3. Users/owners of billboards who are in the right-of-way will be contacted directly when known and via the ADR newspapers and website so that they can exercise their right and the project will move the signs to new sites. After a period of 6 months the unclaimed panels will be moved and kept in a storage place where the owner/user can recover it over a period of 3 months. Unclaimed panels during these 3 months will be destroyed

The entire implementation of the compensations, the preparation of the related reports and the monitoring of the situation of the PAPs following these compensations will be carried out by the ADR agents who are responsible for the environmental and social management of the project. They will produce specific reports on resettlement and integrate into their quarterly report the follow-up aspects carried out with and various works identified in this resettlement plan.

Section I. CONTEXTE ET JUSTIFICATION DU PROJET

I.1 CONTEXTE DU PROJET

Grâce à son emplacement stratégique le long d'une route commerciale reliant l'Afrique, le Moyen-Orient, l'Europe et l'Asie, Djibouti se caractérise par un secteur des transports qui joue un rôle fondamental dans l'économie du pays. Le corridor routier sur lequel une intervention est proposée fait partie intégrante du positionnement stratégique du pays dans le développement économique et la compétitivité sous-régionale, en particulier vis-à-vis de l'Éthiopie dont les échanges commerciaux transitent principalement par Djibouti.

Selon les données publiées par la Banque mondiale en 2019¹, le port de Djibouti représente entre 20 % et 25 % des revenus de l'État et soutient 6,500 emplois directs (soit environ 25 % des trente mille emplois proposés par le secteur privé dans le pays) et 6,000 emplois indirects. Ainsi, le secteur des transports a contribué à hauteur de 24 % du PIB en 2019. Ceci illustre les enjeux sociaux et économiques importants relatifs à la réussite de Djibouti en tant que hub logistique.

Malgré les investissements de 2018 dans la construction de la première ligne ferroviaire électrique entre Djibouti et Addis-Abeba, le transport de marchandises dépend encore principalement (à environ 90 %) des corridors routiers entre les deux pays. En effet, la ligne ferroviaire loin de sa capacité maximale de fonctionnement (en moyenne 1,5 train par jour au lieu de 6 trains). Les corridors routiers djiboutiens sont par conséquent empruntés à plus de 65 % par des poids lourds. Un comptage de trafic a été réalisé dans le cadre de l'étude d'avant-projet détaillé menée par SCET-Tunisie. Cette étude démontre que Plus on s'approche de la frontière (RN19) plus le nombre de camions (PL) et nombreux par rapport au voiture légère (VL). Le nombre de véhicules par jour sur la RN1 entre le PK13 et Arta est de 4.306 avec un peu plus de 50 pour cent de véhicule lourd (tableau 1 ci-après)

Tableau 3 : Résultat de l'étude de trafic menée lors de l'étude APD

Poste	Trafic VL	Trafic PL	Trafic total
Poste 1 : RN1	2055	2251	4306
Poste 2 : RN5	531	943	1474
Poste 3 : RN19	163	797	960

Source : APD SCET Tunisie, octobre 2022

Le trafic des poids lourds (camions lourds, ensemble articulé avec conteneur ou avec citerne carburant) représente selon cette étude 53%, 64% et 83% respectivement pour la RN1 la RN5 et la RN19.

Sur la RN1 on retrouve près de 1000 tricycles par jours qui circule sur la section de route allant jusqu'à la zone franche

Le corridor principal est le plus utilisé actuellement par les transporteurs (à plus de 65 %), relie le port de Djibouti à Galafi (à la frontière avec l'Éthiopie) via la route nationale n°1 (RN1). Du fait de ce trafic important de poids lourds sur les corridors routiers djiboutiens et du manque d'entretien, l'état des routes s'est considérablement détérioré. Cette situation augmente le risque des accidents et un retard dans l'acheminement des marchandises. Face à cette situation et à l'urgence liée à la réhabilitation, le projet financera la réhabilitation des tronçons routiers les plus dégradés sur la section djiboutienne du corridor Djibouti-Guélibé. Soit environ 21 km sur la RN5 et RN19, et l'élargissement sur environ 20 km sur la RN1 à la sortie de la ville de Djibouti entre PK13 et le PK 34.

Par ailleurs, d'autres tronçons sont réhabilités ou en voie de l'être sous financement de la JICA (sur 20 km depuis Galafi suivant la RN1, les travaux sont achevés) et du Fond saoudien (sur 69 km, travaux en cours). Ces travaux ne sont pas concernés par le présent plan de réinstallation.

¹ <http://pubdocs.worldbank.org/en/680751553672447634/Djibouti-MEU-April-2019-Eng.pdf>.

I.2 OBJECTIF DE DÉVELOPPEMENT DU PROJET

L'objectif de développement du projet réside d'une part, dans l'amélioration de la connectivité régionale entre Djibouti et l'Éthiopie qui se subdivise en deux tronçons avec d'une part l'élargissement de la RN1 du Pk 13+300 au Pk 33+700 et, d'autre part, dans la réhabilitation de la RN5 en partie [12 km] et de la RN19 [10 km]. La figure 1 ci-dessous montre le tracé des corridors pris en compte dans le projet.

I.3 INTERVENTIONS DU PROJET

Le projet comprend trois [3] composantes :

Composante 1 : La réhabilitation des tronçons routiers les plus dégradés sur la section djiboutienne du corridor Djibouti-Guéililé, soit l'élargissement de la RN1 du Pk 13+300 au Pk 33+700 (20,4 km) (et d'autre part la réhabilitation de la RN5 en partie [12 km] et de la RN19 [10 km]).

- Élargissement/dédoublage de la section PK13 à PK34 sur la RN1 : l'état actuel de la route est plutôt bon, les problèmes de congestion et de sécurité routière devront être pris en compte.
- Réhabilitation du tronçon la RN5 depuis l'intersection avec la RN1 jusqu'à Ali Sabieh) : les travaux devront inclure un renouvellement complet de la route (travaux de terrassement, mise en place des couches de formes et signalisation routière).
- Réhabilitation du tronçon de la RN19 : alors que l'état est plutôt bon, il conviendra d'élargir la plateforme de la chaussée pour accommoder le trafic de poids lourds.
- Mise en place d'espaces de repos et stationnements sur le corridor.

Composante 2 : Le développement d'un corridor intelligent afin d'offrir des services de transport de qualité aux usagers et de sécuriser le corridor. Le système intelligent permettra d'avoir des informations en temps réel sur la circulation sur le corridor et permettra aux usagers d'adapter leurs déplacements et aux décideurs d'obtenir des statistiques permettant le suivi de la performance du corridor et pouvant servir d'outils de décision stratégique. Cette composante vise également l'amélioration de la sécurité routière. Les seules infrastructures qui pourraient être construites dans le cadre de cette composante sont les postes de pesée de camions. Toutefois, l'étude technique et la localisation de ces postes de pesée sont incluses dans les travaux à mener dans la composante 1.

Composante 3 : Une assistance technique pour accroître et optimiser la participation du secteur privé dans le projet, notamment pour assurer l'exploitation et la maintenance du corridor. Une analyse en termes de mécanismes incitatifs sera effectuée pour déterminer la manière la plus efficace de mobiliser le secteur privé et trouver des solutions pour une maintenance durable de l'infrastructure. Des pistes de participation du secteur privé y compris dans le financement du projet seront examinées. La question de l'évolution ultérieure du corridor sud sera prise en compte, vu le potentiel pour un Partenariat Public Privé (PPP) pour une nouvelle route parallèle au chemin de fer sur le long terme. Enfin, le projet intégrera des considérations liées à l'optimisation du chemin de fer et aux aspects multimodaux.

Au regard des différentes composantes du projet, le CR a déterminé la composante 1 comme celle susceptible de créer des besoins d'acquisition en terre



Figure 1 : Tracé des corridors pris en compte dans le projet Source : PID-BM, novembre 2020 Numéro du rapport : PIDC30812)

I.3.1 ZONES D'INTERVENTION DE LA COMPOSANTE 1

Comme souligné dans les termes de référence, le projet va concerner la ville de Djibouti, les régions d'Arta et Ali Sabieh. Ainsi, les zones englobées seront :

- Pour Djibouti ville on peut noter la Commune de Balbala du Pk13 au PK 26 et pour Arta du PK 26 à l'intersection des RN1 et RN4 ; et,
- Pour la périphérie d'Ali Sabieh, on peut noter les localités de Doudoubalaleh, Hambocta et le Chef-lieu de Ali Sabieh, selon la figure 2 ci-dessous.

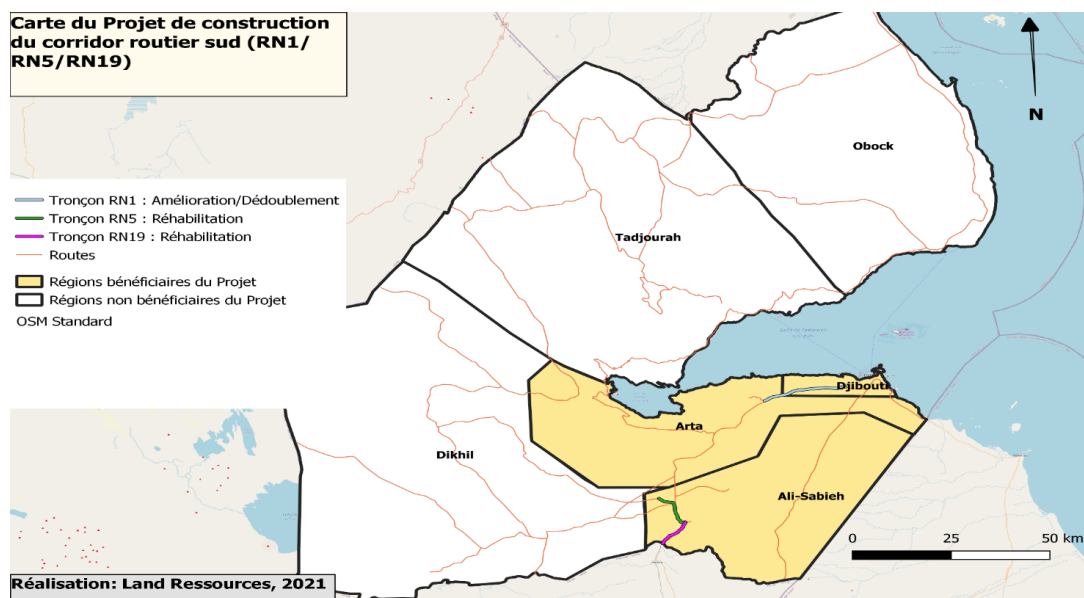


Figure 2 : Zone d'intervention du projet

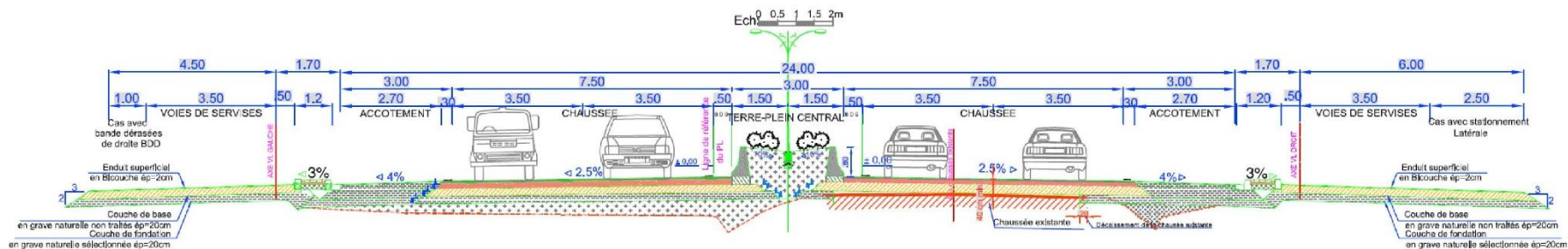


Figure 8 : Profils en travers types de RN-1 doublement côté gauche avec voies latérales de deux côtés du PK 0+000 au PK11+000

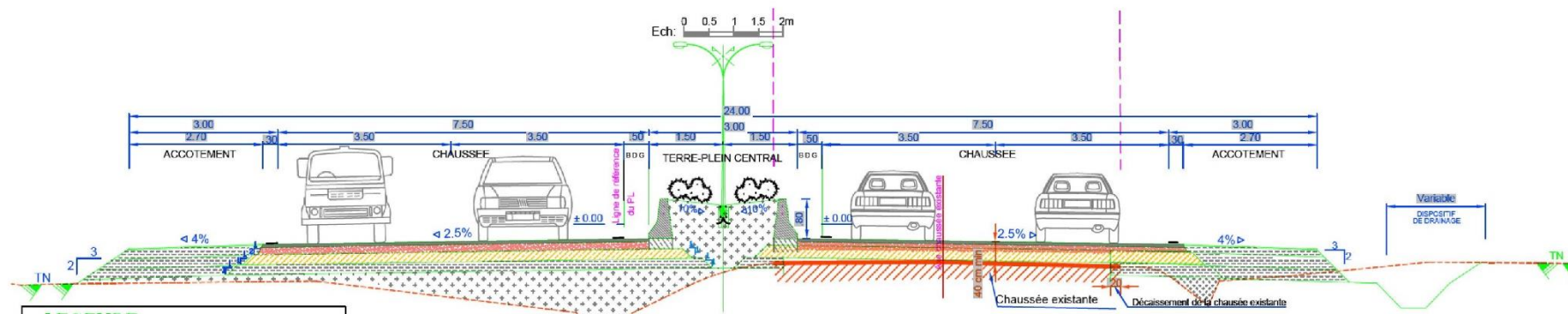


Figure 9 : Profils en travers types de RN-1 doublement cote gauche sans voies latérales du PK11+000 au PK21+400

Figure 3 : Profil en travers RN1

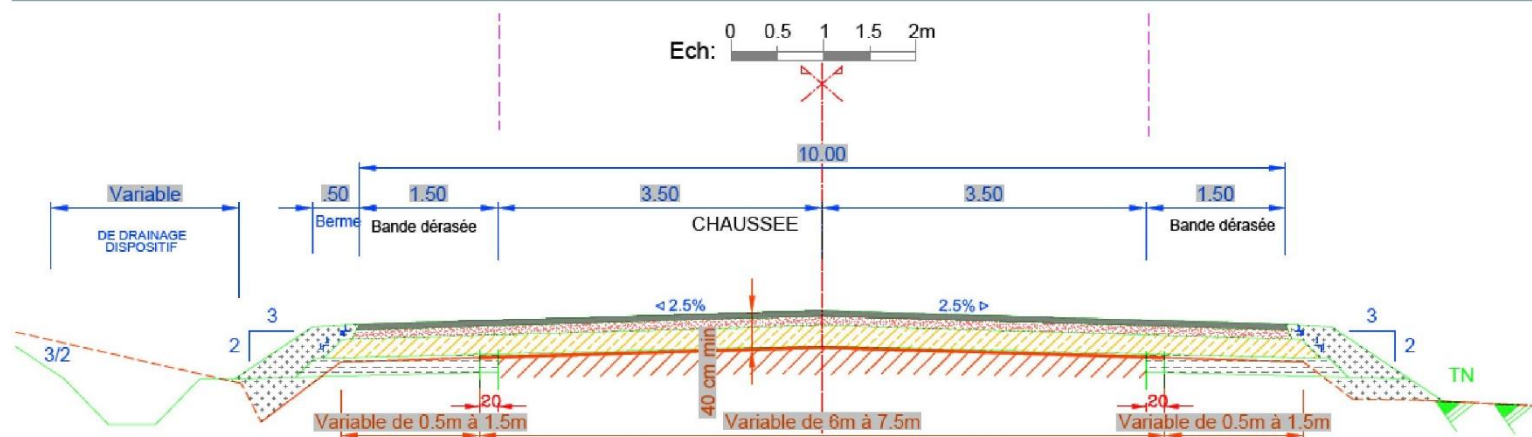


Figure 10 : Profils en travers types de la RN-5

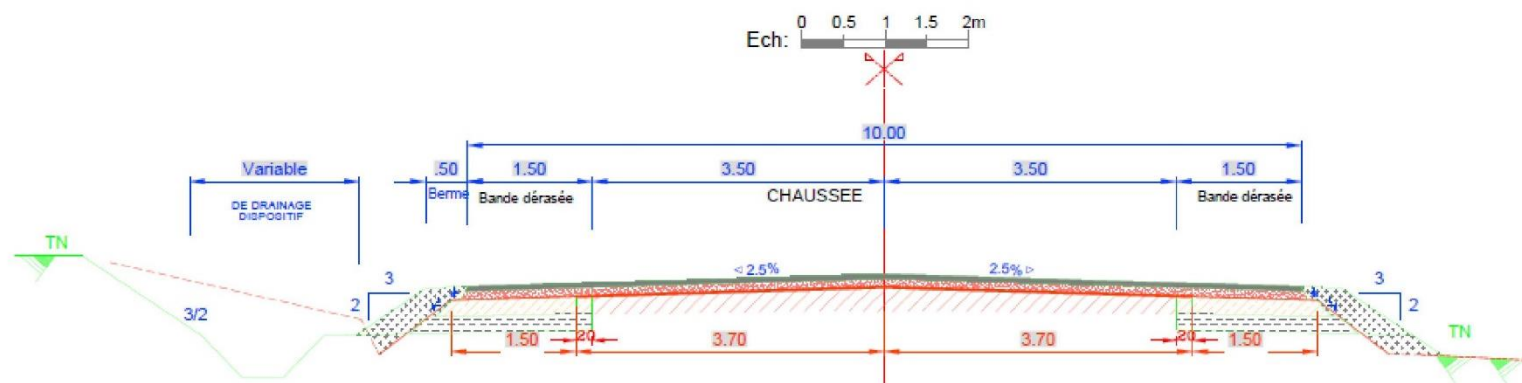


Figure 11 : Profils en travers types de la RN-19

Figure 4 : Profil en travers RN5 et RN19

Les figures précédentes présentent le profil en travers les différentes sections de route dont la largeur maximale sera sur la RN 1 sur les 11 premiers kilomètres (avec voie de services) avec une emprise totale de 35M soit 17,5M de part et d'autre de l'axe de la route et de 23 M sur les 9 Km restant.

Pour la RN5 et la RN 19 l'emprise de la route sera de 12 à 14 M incluant les bermes et fossé de drainage

I.4 INFORMATIONS CONNUES SUR LA MISE EN ŒUVRE DU PROJET

Comme identifier dans le cadre de réinstallation, seul la composante 1 du projet peut créer des besoins d'acquisition en terres, les autres composantes non démontrées à ce jour, aucun risque d'acquisition de terres ou de déplacements physiques ou économiques de population.

Le DAO pour la composante 1 est terminé et l'Appel d'offre a été lancé,

Pour ce qui a trait aux travaux de construction, il est actuellement prévu que les travaux seront lancés sur deux (02) lots différents.

Le dossier d'appel d'offres (Marchés Routiers à Obligation de Résultats (MROR)) pour l'élargissement et la réhabilitation de la RN 1 (lot 1) a été lancé en fin février pour une période de 3 mois.

Les Travaux de construction pour l'élargissement de la RN1 devraient débuter en septembre 2023 pour 36 mois

La Phase d'exploitation de ce lot de travaux devrait se faire à partir de janvier 2025

Le 2nd lot qui couvrira l'ensemble des travaux nécessaires à la réhabilitation de la RN 5 et de la RN 19 sera lancé subséquemment. Aucune date n'est prévue à ce jour.

Le tableau 2 suivant récapitule cette planification :

Tableau 4 : planification sommaire de la composante 1 pour la RN1 seulement

Activité	Période	Durée
Lancement du DAO (MROR)	Fin février 2023	3 mois
Sélection de l'entreprise	Aout 2023	2 mois
Réalisation des travaux	Septembre 2023	36 mois
Début d'exploitation de la route dans sa nouvelle configuration	Après septembre 2026	

Source : Estimation Land-Ressources sur la base des informations fournis par l'ADR

I.5 DÉMARCHE MÉTHODOLOGIQUE POUR LA PRÉPARATION DU PR

Le Présent plan de réinstallation ne présente pas les informations de base telles que le cadre légal et institutionnel provenant du cadre de réinstallation, ce dernier étant public est disponible sur le site web de l'ADR à l'adresse suivante <https://adrdjibouti.com/publication/> sur celui de la Banque mondiale <https://documents.worldbank.org/en/publication/documents-reports/documentdetail/803581636393700323/resettlement-framework-horn-of-africa-initiative-djibouti-regional-economic-corridor-project-p174300>

Le présent PR vise essentiellement à répondre aux exigences de la NES 5 et de la législation nationale. A cet effet la NES 5 dans sa note d'orientation en annexe 1 sur les mécanismes de réinstallation involontaire paragraphe 2 mentionne que : L'importance des exigences et le niveau de détail du plan de réinstallation varient selon l'ampleur et la complexité de la réinstallation. Ce plan est élaboré sur la base d'informations fiables et à jour concernant : a) le projet proposé et ses effets potentiels sur les personnes déplacées et les autres groupes touchés négativement, b) les mesures d'atténuation appropriées et réalisables, etc.) les dispositions juridiques et institutionnelles nécessaires à la mise en œuvre effective des mesures de réinstallation.

Le détail du présent plan de réinstallation est donc en lien avec le fait que seulement quatre (04) bâtiments (dont trois (03) abris pour la gendarmerie) qui ne sont pas des habitations et 16 enseignes publicitaires sont directement affectés par la future emprise de la route et du fait comme mentionné que ces bâtiments ne servent pas de logement.

Au niveau des déplacements économiques, seulement 26 personnes (vendeuses de lait) sont affectées pour une courte période transitoire, ils ne perdent pas leur moyen de production mais seulement l'usage d'un point de vente pendant une durée estimée à 30 jours. Si les dérangements se poursuivent pour une période de plus de 30 Jours, la compensation sera augmentée en fonction du nombre réel de jours de dérangement.

I.5.1 REVUE DE L'APD ET DU CR

Un avant-projet détaillé (APD) a été préparé et transmis au consultant pour analyse. Cette APD contient l'ensemble des plans qui détermine les travaux d'élargissement de la RN1 entre le rond-point du PK 13 jusqu'à la route d'Arta (PK33) et le projet de réhabilitation de la RN5 et de la RN19.

Le cadre de réinstallation élaboré sur la base de l'APS avait permis d'évaluer les besoins d'acquisition en terre qui se résumaient à ce qui est inscrit au tableau 3 suivant :

Tableau 5: Besoins en terre pour les emprises considérées

Route Nationale	Longueur de la Section(km)	Emprise considérée	Travaux à effectuer sur le tronçon	Besoins en Terre estimé avant APD (ha)	Besoins en Terre sur la base de L’APD (ha)
RN 1	21	30m	Amélioration/élargissement de la section PK 13 au PK 34	Emprise de 30 m 35,7	Emprise de 35 (11Km) et 23 M (10Km) 28,7
RN 5	12	10	Réhabilitation avec un renouvellement complet	Emprise de 9 à 10 m 1,2	Emprise max 14 m 4,8
RN 19	10	14	Réhabilitation avec un élargissement	Emprise max de 14 m 2,7	Emprise max 14 m 2,7
RN1/RN5	Au croisement		Aire de repos des gros porteurs	2,00	2,00
Total des besoins en terre				41,6	38,2

Source : Préparation Land-Ressources

I.5.2 IDENTIFICATION DES PAPS

Sur la base des travaux menés lors de la préparation du cadre de réinstallation et sur la base des données vectorielles transmises par le bureau d'études techniques, le consultant a produit une série de cartes rapportant sur des images satellitaires, les limites des nouvelles voies à élargir et ceux à réhabiliter qui seront réalisées lors des travaux. Un exemple des cartes produites est donné dans la figure 5 ci-après.

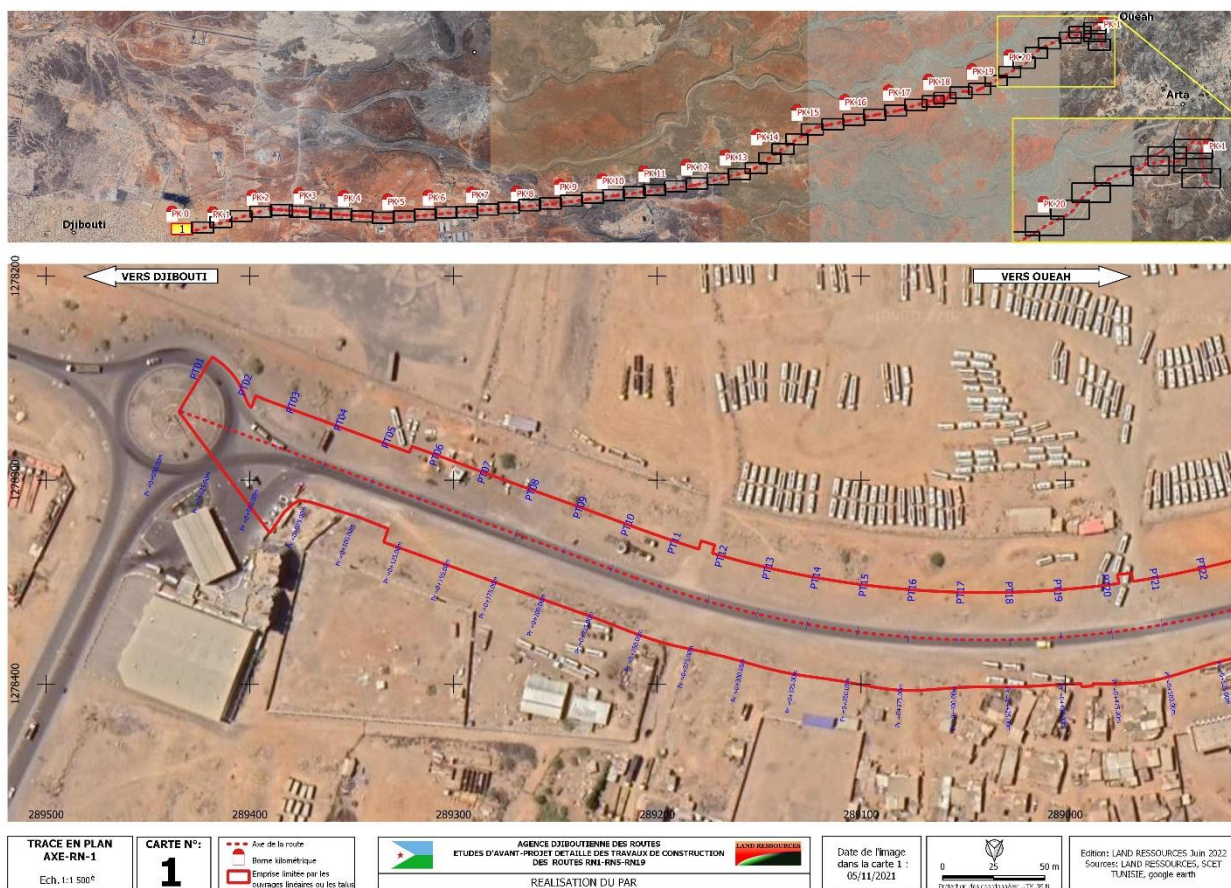


Figure 5 : Exemple de cartes préparés avec les plans provenant de l'APD

Le résultat complet est téléchargeable à l'adresse suivante :

<https://drive.google.com/drive/folders/1Aw6l3q2Gn6UVxcfBmr9b7Xh2wuugsO3S?usp=sharing>

I.5.3 LES ENQUÊTES DE TERRAIN

Sur la base de l'APD final du projet, le recensement des PAPS identifiées dans la phase préliminaire a été revus. À partir de la cartographie détaillée, des enquêtes de terrain ont été menées auprès des propriétaires/ gestionnaires des actifs affectés

Ces enquêtes de terrain ont eu lieu entre le 7 et le 28 janvier et le résultat a permis d'identifier essentiellement une vendeuse de lait supplémentaire qui n'était présente lors de la série d'enquête menée dans le cadre du CR, et d'identifier tous les panneaux publicitaires qui devront être déplacés.

I.5.4 LA DATE DE FIN DE L'ENQUETE (DATE BUTOIR)

La protection de l'emprise routière est de la responsabilité des préfetures. L'ADR a donc notifié les deux (02) préfetures concernées par courrier de la date de fin des enquêtes et de l'obligation de protéger ces emprises. La date de fin des enquêtes (date butoir) a été fixée au 16 juillet 2021. Les courriers transmis sont joints en annexes. Cette date butoir correspond à la fin des enquêtes menées lors de la préparation du cadre de réinstallation. Effectivement, lors de la préparation du cadre de réinstallation, un inventaire des actifs se trouvant dans la future emprise a été réalisé. Cela a permis d'élaborer un cadre de réinstallation qui incluait une estimation relativement détaillée des coûts de réinstallation mais également de s'assurer de protéger l'emprise pendant la période d'étude technique qui démarrait à l'automne 2021.

I.5.5 PRÉPARATION DU PLAN DE RÉINSTALLATION

Le présent plan de réinstallation a été préparé sur la base des informations issues du cadre de réinstallation et les données de l'emprise réelle définie dans l'APD et des enquêtes de terrain menées.

Une consultation au niveau des différentes parties prenantes institutionnelles a été réalisée lors de la préparation du cadre de réinstallation (CR), le 21 novembre 2021. (Voir compte rendu dans le CR

Aucune consultation au niveau régionale et nationale n'a été réalisé car elles ont été faites lors de la réalisation du CR.

Une consultation a donc été menée essentiellement auprès des vendeuses de lait (personnes affectées par le projet-PAP) de manière à confirmer ceux qui avaient été identifiés lors de la préparation du cadre de réinstallation et le compte rendu de cette consultation est donnée en annexe.

Section II. TRAVAUX QUI GENERE LES DEPLACEMENTS

II.1 TRAVAUX DE CONSTRUCTION ET DE RÉHABILITATION ROUTIÈRE (COMPOSANTE 1)

La composante 1 est la seule à générer des risques de réinstallation. Cette composante comme défini plus haut consiste à faire la réhabilitation/élargissement de route existante.

II.1.1 TRAVAUX SUR LA RN1 (LOT 1)

Les travaux d'amélioration consistent essentiellement de la construction d'une nouvelle chaussée en parallèle à la chaussée existante, pour toute la longueur de la RN1 du Pk 13+400 (rond-point de Balbala) au Pk 33+700 (carrefour entre la RN1 et la RN4 – Route à Arta) de 20.3 km de longueur. La largeur moyenne de cette élargissement amène l'emprise routière globale à 50 mètres.

L'élargissement de cette section de la RN1 à 2x2 voies est à réaliser progressivement pendant les deux premières années du marché. Les travaux exigés incluent i) l'allongement des ouvrages hydrauliques pour la prise en compte de l'élargissement de la chaussée, et l'implantation des ouvrages hydrauliques nouvelles ainsi que (ii) tous autres travaux connexes ou annexes pour achever la route de 2x2 voies.

Les travaux d'amélioration incluent aussi la conception, construction, équipement et mise en service d'un poste de pesage qui doit répondre aux exigences suivantes :

Sur les deux voies de circulation de la RN1, un dispositif de présélection consistant d'un système de pesage dynamique WIM (Weigh-In-Motion) capable de fonctionner à vitesse normale de circulation (« WIM de haute vitesse ») et de détecter des véhicules soupçonnés d'être surchargés est intégré; seulement ces véhicules seront ensuite obligés de sortir de la RN1 et d'entrer à la station de pesage. Les autres pourront continuer sans même réduire la vitesse.

Une plateforme de pesage en mode soit statique ou de très basse vitesse (5 km/h) pour le pesage de précision, essieu par essieu et par groupe d'essieux, et la détermination de la conformité du véhicule avec la législation en vigueur, et la poursuite judiciaire. Prenant en compte (i) le trafic élevé de poids lourds et (ii) le besoin de continuer l'opération même si une plateforme est en panne, deux plateformes de pesage seront nécessaires pour la station de pesage.

La capacité exigée de ces deux éléments est la suivante :

- Capacité de présélection sur la RN1 par WIM haute vitesse : 300 véhicules par heure
- Pesage de précision essieu par essieu avec capacité de poursuites judiciaires : 40 véhicules par heure

La construction de la station de pesage et son équipement, doit se faire dans les 15 premiers mois du marché, payable à prix forfaitaire dans le cadre de Travaux d'Amélioration et (ii) l'opération de la station de pesage à partir du 16ième mois en pleine conformité avec les Spécifications, jusqu'à la fin de la durée du marché, payable sur la base du prix forfaitaire mensuel pour l'opération de la station de pesage, ce dernier étant un élément séparé de la rémunération pour le Service d'Entretien.

II.1.1.1 LE TYPE DE DE CONTRAT

Le type de contrat est un « Marché Routier à Obligation de Résultats (MROR) » pour une période de 10 ans. Ce qui s'apparente à un contrat build-operate and tranfert (BOT) ce qui oblige l'entreprise à réhabiliter améliorer et entretenir la route pendant une période de 10 ans en maintenant des performances définies dans le contrat.

Le recours aux marchés routiers à obligation de résultats pour la gestion et l'entretien des réseaux routiers est une approche destinée à améliorer l'efficacité et la qualité de la gestion et de l'entretien des investissements routiers. Il s'agit de garantir que l'état physique des routes objet du marché, satisfera aux besoins des usagers tout au long de la durée de ces marchés qui sont pluriannuels. Avec ce type de marché, le rôle dévolu au secteur privé s'amplifie nettement, passant de la simple exécution de travaux à la gestion et la préservation des investissements routiers.

II.1.2 LES TRAVAUX SUR LA RN 5 ET RN19 (LOT 2)

Pour la RN 5 les travaux visent essentiellement à la réhabilitation complète de la route dans son emprise actuelle ainsi que la construction d'une aire de repos. Pour la RN 19, la route étant relativement en bon état les travaux consistent essentiellement à un entretien mineur et à un élargissement de l'accotement à certains endroits.

II.1.2.1 LE TYPE DE CONTRAT

Pour le lot 2 (RN5-RN19) bien que cela n'a pas encore été statué le même type de contrat (MROR) pourrait être conclu.

Section III. RESUME CADRE JURIDIQUE ET INSTITUTIONNEL

III.1 INTRODUCTION

Le contexte légal et institutionnel a été décrit en détail dans CR notamment la législation foncière (les textes applicables au foncier, le statut des terres), la participation du public, les mécanismes d'acquisition de terrain, de réinstallation et de compensation. Il contient également une analyse comparée de la législation nationale djiboutienne en matière de réinstallation et cadre environnemental et social (CES) de la Banque mondiale en l'occurrence la NES 5. Le cadre légal est composé des textes nationaux traitant du sujet, de la politique et des procédures qui encadrent la réinstallation involontaire et les indemnités qui sont associées.

Le présent PR ne reprends pas ce texte il ne fait que définir ce qui sera applicable dans le cadre de la réinstallation des actifs identifié comme affectés.

III.1.1 CE QU'IL FAUT RETENIR DU CADRE JURIDIQUE

À Djibouti la Loi N° 171/AN/91/2e L portant fixation et organisation du domaine public classe tous les biens sur le territoire djiboutien comme faisant partie du domaine public. Ainsi, l'article premier dispose « le domaine public est constitué de l'ensemble des biens de toutes natures, immobiliers ou mobiliers, classés aux délimités dans le domaine public, affecté ou non à l'usage public ».

III.1.1.1 LE PATRIMOINE ROUTIER

Le décret N° 2013-245/PRE, portant réglementation de la protection du patrimoine routier détermine comme patrimoine routier un dégagement jusqu'à la limite de 25 m de l'axe routier de chaque côté, ce qui fait une bande de 50 m. Les terres situées dans cette servitude sont inconstructibles et selon le décret sur le patrimoine routier doivent même être laissées libres de toute infrastructure. À son Article 9, le décret donne les orientations concernant les droits sur cette emprise qui se définissent comme suit :

- Toute personne qui par imprudence, négligence ou faute volontaire, aura causé un dommage à la voie publique ou à ses dépendances sera punie conformément aux dispositions de l'article 10 du présent décret.
- Toute construction sur l'emprise de la route ou tout objet encombrant installé, de façon provisoire ou définitive, sur l'emprise de la route est strictement interdit.
- D'une façon générale, tout dommage causé au patrimoine routier entraîne une obligation de le remettre dans l'état d'origine aux frais de l'auteur du dommage

Le SDAU de 2014 qui a été élevé au niveau de loi en 2016 donne à son article 51 les servitudes d'alignement de la voirie, le recul minimal par rapport à la RN1 et la RN2 y est défini et est de 50 m dans les zones non urbanisées et de 25 m de l'axe dans les cas de zone déjà urbanisée. Cette loi vient donc préciser la protection du patrimoine routier pour la RN 1 (jusqu'à la bifurcation d'Arta et la RN 2).

Ces deux (02) textes démontrent que le propriétaire des terres en bordure des routes existantes avant 2013 est le gouvernement, car personne ne peut y créer des infrastructures ou y mettre des objets encombrants.

Cette bande de propriétés du gouvernement est donc minimalement de 25 m de l'axe de part et d'autre des routes existantes sauf pour la RN1 et la RN 2 où cette bande est élargie à 50 m en zone non urbanisée.

L'analyse de ces deux décrets permet de comprendre entre-autre que la terre appartient à l'État mais la gestion de certaines routes est confiée à la DCPR. Du fait qu'elle n'est qu'une structure étatique, elle n'a qu'un droit de gestion et non de propriété et c'est bien la Gendarmerie routière qui veille sur les emprises des routes afin d'éviter leur occupation

III.1.1.2 STRUCTURATION DU DOMAINE DE L'ÉTAT

Le domaine de l'État ainsi structuré comprend deux parties : le domaine naturel et le domaine artificiel. Le domaine naturel comprend les sites naturels déterminés par la loi tandis que le domaine artificiel comprend les aménagements et ouvrages réalisés pour des raisons d'intérêt général ou d'utilité publique, ainsi que les terrains qui les supportent, déterminés par la loi ou ayant fait l'objet d'une procédure de classement.

Le domaine privé de l'État est organisé par la loi n° 178/AN/91/2eL. Cette loi porte régime de base du domaine privé de l'État, dont font partie les terres vacantes et sans maître et celles acquises par l'État ou provenant de donations, héritages ou d'autres manières légales. Ces terres sont réparties en deux catégories : terrains urbains et terrains ruraux, et leur aliénation sont soumis aux règles suivantes :

- Les terres acquises par l'État, déjà mises en valeur et dûment immatriculées sont soumises à la réglementation de droit commun en matière de propriété et de contrats ; les terres vacantes et sans maître, et de manière générale, toutes les terres non immatriculées ou non mises en valeur peuvent :
 - 1) Avant l'immatriculation au nom de l'État être l'objet de permis d'occupation provisoire, s'il s'agit de terrains urbains à usage de construction, ou d'autorisation d'exploiter s'il s'agit de terrains agricoles ;
 - 2) Après l'immatriculation au nom de l'État, être cédées de gré à gré ou par adjudication publique s'il s'agit de terrains urbains à usage de construction ; être concédés à titre provisoire s'il s'agit de terrains urbains à usage industriel ou agricole ou de terrains ruraux ; être affectés gratuitement à des établissements publics.

La propriété foncière quant à elle relève de la loi n° 177/AN/91/2eL. Cette loi porte organisation de la propriété foncière.

III.1.2 CADRE LÉGISLATIF

- Loi n° 171/AN/91/2eL portant fixation et organisation du domaine public cette loi abroge le décret du 29 juillet 1924 portant fixation et organisation du domaine public et des servitudes d'utilité publique à la Côte française des Somalis ainsi que ses textes d'application ;
- Loi n° 172/AN/91/2eL réglementant l'expropriation pour cause d'utilité publique cette loi abroge le décret du 21 février 1939 réglementant l'expropriation pour cause d'utilité publique à la Côte française des Somalis ;
- Loi n° 173/AN/91/2eL portant organisation du domaine privé de l'État. Cette loi abroge le décret du 29 juillet 1924 portant fixation et organisation du domaine public et des servitudes d'utilité publique à la Côte française des Somalis ainsi que ses textes d'application ;
- Loi n° 177/AN/91/2eL portant organisation de la propriété foncière. Cette loi abroge le décret du 1er mars 1909 portant organisation de la propriété dans la Côte française des Somalis ;
- Loi n° 178/AN/91/2eL fixant les modalités d'application des lois relatives au régime foncier. Cette loi abroge le décret du 1er mars 1909 portant organisation de la propriété dans la Côte française des Somalis.

III.1.3 CADRE RÉGLEMENTAIRE

Le cadre réglementaire est composé des textes suivants :

- Arrêté n° 2006 — 0515/PR/MHUEAT portant obligation pour les Départements ministériels, les Établissements Publics et les Unités de projet de recourir à l'assistance des Services

techniques de l'État lors de la réalisation de travaux d'aménagement urbain et de construction et lors des demandes d'autorisation de construire ;

- Arrêté n° 2007 — 0645/PR/MHUEAT modifiant et complétant l'Arrêté n° 73-1580/SG/CG du 31 octobre 1973 portant organisation de la procédure d'instruction et de délivrance du Permis de construire.
- Arrêté n° 2010 — 0409/PR/MHUEAT portant obligation de conception des projets de construction par des bureaux d'architecture et d'études agréés ;
- Arrêté n° 2010 — 0061/PR/MHUEAT complétant l'arrêté n° 2007 — 0645/PR/MHUEAT modifiant et complétant l'Arrêté n° 73-1580/SG/CG du 31 octobre 1973 portant organisation de la procédure d'instruction et de délivrance du Permis de construire ;
- Arrêté n° 2013-59/2013/PRE portant création et organisation d'un comité interministériel, chargé de l'identification et de la réinstallation des occupations illégales du domaine public.

III.1.4 MÉCANISME LÉGAL D'ATTEINTE À LA PROPRIÉTÉ PRIVÉE À DJIBOUTI

À Djibouti la loi N° 172/AN/91/2e L du 10 octobre 1991 règlement l'expropriation pour cause d'utilité publique. Cette loi stipule en son article premier que l'expropriation pour cause d'utilité publique s'opère par autorité de justice. La procédure comporte quatre phases :

- 1) La déclaration d'utilité publique ;
- 2) L'arrêté de cessibilité, lequel a pour but essentiel de déterminer les propriétés à exproprier et de donner aux intéressés la possibilité de faire valoir leurs droits et de produire leurs titres ;
- 3) Le prononcé de l'expropriation par autorité de justice ;
- 4) La fixation de l'indemnité d'expropriation par une commission arbitrale.

III.1.5 LA NORME ENVIRONNEMENTALE ET SOCIALE N5 DE LA BANQUE MONDIALE

La NES no 5 reconnaît que l'acquisition de terres en rapport avec le projet et l'imposition de restrictions à leur utilisation peuvent avoir des effets néfastes sur les communautés et les populations. L'acquisition de terres ou l'imposition de restrictions à l'utilisation qui en sont faites peuvent entraîner le déplacement physique (déménagement, perte de terrain résidentiel ou de logement), le déplacement économique (perte de terres, d'actifs ou d'accès à ces actifs, qui donne notamment lieu à une perte de source de revenus ou d'autres moyens de subsistance), ou les deux. La « réinstallation involontaire » se rapporte à ces effets. La réinstallation est considérée comme involontaire lorsque les personnes ou les communautés touchées n'ont pas le droit de refuser l'acquisition de terres ou les restrictions à leur utilisation qui sont à l'origine du déplacement.

Les objectifs poursuivis par la NES n°5 de la Banque mondiale sur les réinstallations involontaires sont les suivants :

- Éviter la réinstallation involontaire ou lorsqu'elle est inévitable, la minimiser en envisageant des solutions de rechange lors de la conception du projet.
- Éviter l'expulsion forcée.
- Atténuer les effets sociaux et économiques néfastes de l'acquisition de terres ou des restrictions à l'utilisation qui en est faite, grâce aux mesures ci-après :
 - a) Assurer une indemnisation rapide au coût de remplacement des personnes spoliées de leurs biens et,

- b) Aider les personnes déplacées à améliorer, ou au moins rétablir en termes réels, leurs moyens de subsistance et leur niveau de vie d'avant leur déplacement ou celui d'avant le démarrage de la mise en œuvre du projet, l'option la plus avantageuse étant à retenir.
- Améliorer les conditions de vie des personnes pauvres ou vulnérables qui sont déplacées physiquement en leur garantissant un logement adéquat, l'accès aux services et aux équipements, et le maintien dans les lieux.
 - Concevoir et mettre en œuvre les activités de la réinstallation involontaire comme un programme de développement durable, en fournissant suffisamment de ressources d'investissement pour permettre aux personnes déplacées de tirer directement parti du projet, selon la nature de celui-ci.
 - Veiller à ce que l'information soit bien disséminée, que de réelles consultations aient lieu, et que les personnes touchées participent de manière éclairée à la planification et la mise en œuvre des activités de réinstallation.

La NES 5 s'applique au déplacement physique et économique permanent ou temporaire résultant des types suivants d'acquisitions de terres ou de restrictions à l'utilisation qui en sont faites lorsque cette acquisition est entreprise ou ces restrictions sont imposées dans le cadre de la mise en œuvre du projet :

- A. Droits fonciers ou droits d'usage des terres acquis ou restreints par expropriation ou par d'autres procédures obligatoires en vertu du droit national ;
- B. Droits fonciers ou droits d'usage de terres acquis ou restreints à la suite d'accords négociés avec les propriétaires fonciers ou les personnes disposant d'un droit légal sur ces terres, dans l'hypothèse où l'échec des négociations aurait abouti à une expropriation ou à toute autre procédure de ce type ;
- C. Restrictions à l'utilisation de terres et limitations d'accès à des ressources naturelles qui empêchent une communauté ou certains groupes au sein de cette communauté d'exploiter des ressources situées dans des zones sur lesquelles ceux-ci ont des droits d'occupation ancestraux ou coutumiers ou des droits d'usage reconnus. Il peut s'agir de situations dans lesquelles des aires protégées, des forêts, des aires de biodiversité ou des zones tampons sont créées formellement dans le cadre du projet ;
- D. Réinstallation de populations occupant ou utilisant des terres sans droits d'usage formels, traditionnels ou reconnus avant la date limite d'admissibilité du projet ;
- E. Déplacement de populations en raison du fait que leurs terres sont rendues inutilisables ou inaccessibles à cause du projet ;
- F. Restrictions à l'accès aux terres ou à l'utilisation d'autres ressources, notamment des biens collectifs et des ressources naturelles telles que les ressources marines et aquatiques, les produits forestiers ligneux et non ligneux, l'eau douce, les plantes médicinales, les zones de chasse, de cueillette, de pâturage et de culture ;
- G. Droits fonciers ou prétentions foncières ou ressources cédées par des individus ou des communautés sans avoir reçu paiement intégral d'une indemnisation ;

- H. Acquisition de terres ou restrictions à leur utilisation observées avant le démarrage du projet, mais qui ont été entreprises ou engagées en prévision ou en préparation du projet.

Pour résumer, les divergences principales entre les lois djiboutiennes et la NES 5 sont :

- Les occupants irréguliers ne sont pas pris en charge par le droit national djiboutien ;
- Les procédures de suivi et d'évaluation n'existent pas dans la législation Djiboutienne ;
- La réhabilitation économique n'est pas prévue dans le cadre juridique djiboutien ;
- Le coût de réinstallation n'est pas pris en charge par le cadre juridique djiboutien ;
- Le déménagement des Personnes affectées par le Projet (PAP) n'existe pas en droit djiboutien ;
- Le règlement des litiges est plus souple et plus clair dans la politique de la Banque mondiale ;
- Les groupes vulnérables sont inconnus en droit positif djiboutien ;
- La participation est plus large et plus inclusive dans les textes de la NES 5

III.1.6 CE QU'IL FAUT RETENIR DU CADRE INSTITUTIONNEL

Il s'avère que plusieurs institutions peuvent intervenir dans la gestion des terres à Djibouti parmi lesquelles on peut citer :

- **Ministère de l'Urbanisme, du logement et de la ville** est responsable des questions transversales d'urbanisation. Ses démembrements sont chargés, entre autres, d'assurer la gestion de l'espace urbain et d'assurer la délivrance des actes autorisant l'occupation du sol et son utilisation. Il est chargé de la préparation des lois et règlements propres à l'exécution des politiques sectorielles concernant l'habitat, l'urbanisme, l'environnement, etc. La Direction de l'Aménagement du Territoire, de l'Urbanisme et de l'Habitat (DATUH) intervient dans l'identification des sites de réinstallation, dans l'aménagement des plans parcellaires sur les sites de réinstallation, la coordination des opérations de réinstallation à travers l'implantation des équipements sociaux de base ; il identifie et réalise l'ensemble des actions concourant à mettre en œuvre la politique générale en matière de sécurité foncière, d'accès au logement, de mise en place de mesures de financement de l'habitat, de valorisation des matériaux locaux, de rénovation urbaine des anciens quartiers et de résorption de l'habitat indigne..
Ministère de l'urbanisme de l'Environnement et du Tourisme qui est chargé de toutes les questions relatives à l'environnement et notamment la Direction de l'Environnement et du développement durable (DEDD) a en charge la validation et le suivi de la mise en œuvre des évaluations environnementales et sociales des projets.
- **Ministère de l'Économie et des Finances, chargé des Domaines** : il est chargé de l'instruction de l'acte déclaratif d'utilité publique. En outre, le ministère veille à l'application et à la vulgarisation de la législation foncière et immobilière ; à la mise en œuvre de la politique de l'État en matière d'affectation et de distribution des terres ; au notariat en matière foncière et cadastrale par la régularisation des différents titres qui lui sont soumis. La Direction des Domaines gère les Titres Fonciers (TF) et instruit la déclaration d'utilité publique (DUP).
- **Préfecture** : Assure la gestion des Titres d'Occupation provisoire (TOP) lorsque nécessaire
- **Mairie de Ville** : la Mairie de Ville peut assurer les responsabilités suivantes : réception du PAR au niveau de la Mairie ; partage et vulgarisation des conclusions du PAR auprès des Communes ; des PAP ou de leurs représentants ; information, communication et sensibilisation sur le processus et l'organisation des opérations d'indemnisation ou de déménagement ; traitement des plaintes à l'amiable (niveau Mairie ou niveau Tribunal coutumier).
- **Commune** : la Commune peut assurer lorsque nécessaire les responsabilités suivantes : réception du PAR au niveau de la commune ; partage et vulgarisation des conclusions du PAR auprès des PAP ou de leurs

représentants ; information, communication et sensibilisation sur le processus et l'organisation des opérations d'indemnisation ou de déménagement

- ***Commission d'Évaluation*** : Elle est chargée en cas de désaccord sur le montant de l'indemnisation entre l'administration expropriante et la personne affectée de fixer le montant par décision de justice. Cette commission arbitrale est composée :
 - D'un magistrat, président ;
 - Deux fonctionnaires ;
 - Un notaire et ;
 - Un contribuable représentant la propriété foncière.

Section IV. RESPONSABILITES OPERATIONNELLES DE LA MISE EN ŒUVRE DU PR

IV.1 RESPONSABILITES OPERATIONNELLES DE LA MISE EN ŒUVRE DU PR

Étant donné qu'il n'y a aucun déplacement physique, et qu'aucune déclaration d'utilité publique n'est nécessaire pour mettre en œuvre le processus de réinstallation, ce dernier sera réalisé en interne par l'équipe de gestion environnementale et sociale de l'ADR. L'ADR doit toutefois intégrer certaines parties prenantes dans son processus de communication pour informer les autorités locales et régionales du contenu du PR et de sa mise en œuvre.

Le financement nécessaire à la mise en œuvre du plan de réinstallation proviendra des ressources du gouvernement pour ce qui est du paiement des compensations des PAP et du déplacement des postes de gendarmerie et les autres éléments seront financés par le projet.

Éléments affectés	Source de financement	Paiement et Mobilisation des fonds
Perte de revenue vendeuse de lait	ADR / DPCR	Sur la base des fiches de compensations signées par les vendeuses de lait Ces paiements se feront en cash en un (01) ou deux (02) versements
Bâtiments et conteneur à déplacer et reconstruire (poste de gendarmerie)	ADR /DPCR	Réaliser au moment opportun par l'ADR ou par l'entreprise. Le financement de ces déplacements sera effectué sur les fonds du gouvernement
Panneaux publicitaires et informatifs	Projet	Après une série d'annonces dans les journaux et après contact avec les propriétaires et démonstrations d'une autorisation Ces travaux seront faits par l'entreprise de travaux sur le budget du projet
Déplacement des infrastructures	Projet	Sera réalisé au fur et à mesure de l'avancement des travaux sur le budget du projet

Une fois les compensations payées, l'ADR effectuera un rapport de mise en œuvre documenté qui inclura les fiches de compensation signées, la preuve du paiement des compensations et les preuves du processus de mobilisation des parties prenantes en lien avec ce processus; à la fin du processus l'ADR réalisera une enquête de satisfaction de la part des personnes ayant fait l'objet de compensations. Ces rapports seront transmis à la Banque mondiale pour information et observation.

L'ADR fera le suivi de la libération des emprises nécessaires aux travaux par la gendarmerie et s'assurera que les conteneurs et autres soient déplacés au moment opportun en lien avec la planification des travaux. Ce processus sera documenté dans les rapports trimestriels.

L'ADR fera également le suivi des activités des vendeuses de lait au moment où les travaux seront dans leur zone d'action de manière à s'assurer qu'elles respectent l'entente de compensation et les distances de sécurité. L'ADR s'assurera également que les travaux de l'entreprise se font dans le respect des plans établis.

Section V.RESULTAT DES RELEVES ET ENQUETES

La date butoir est fixée à la fin des premières enquêtes qui ont été réalisées pour la réalisation du cadre de réinstallation qui a été réalisé soit en juillet 2021.

Les relevés effectués à partir des images satellitaires ont permis d'identifier tous les actifs qui se trouvent à l'intérieur de l'emprise où suffisamment près de cette dernière, les mettant à risque lors de la construction,

Sur la base de l'emprise de la future route définie dans l'APD l'identification a été complétée par une enquête sur le terrain pour vérifier la présence d'éléments/actifs qui ne seraient pas visible sur les images.

Le tableau 7 suivant caractérise les actifs identifiés

Tableau 6 : Caractéristique de base des actifs affectés ou à risque

Code PAP	Localisation	Type	Situation	Dimension	Document foncier
01	PK 13,4	Poste de gendarmerie	Dans l'emprise	30m ²	Non
02	PK 18	Poste de gendarmerie	Dans l'emprise	25m ²	Non
03	PK18	Poste de gendarmerie	Dans l'emprise	90 m ²	Non
04	PK 20	Poste de gendarmerie	Près de l'emprise	28m ²	Non
05	RP RN1-RN4	Poste de gendarmerie	Dans une zone des décaissement	30m ²	Non
06	PK 27,7	Kiosque de vente de lait	Près de l'emprise mais non affecté par un déplacement physique	12m ²	Non
07	PK 33	Kiosque de vente de lait	Sur la limite de l'emprise	12m ²	Non
08	16 sites	Panneau signalétique ou publicitaire	Dans l'emprise	Différentes	Non

Tableau 7 : Principale perte encourue par chacun des PAP

Code PAP	Localisation	Elément pour estimation des couts					
		Bâtiment	Revenu	Terrain	Dépendance	Raccordement	Déménagement
01	PK 13,4	Parpaing et toit de tôle	Non	Non	Non	Non	Oui
02	PK 18	Conteneur avec aménagement	Non	Non	Oui	Non	Oui
03	PK18	Conteneur avec aménagement	Non	Non	Oui	Non	Oui
04	PK 20	Conteneur 40 pied	Non	Non	Non	Non	Oui
05	Croisement RN1-RN4	Parpaing et toit de tôle	Non	Non	Non	Non	Oui

Code PAP	Localisation	Elément pour estimation des couts					
		Bâtiment	Revenu	Terrain	Dépendance	Raccordement	Déménagement
06	PK 27,7	Kiosque Brique toit de tôle	Oui	Non	Non	Panneau solaire	Non
07	PK 33	Kiosque Brique toit de tôle	Oui	Non	Non	Panneau solaire	Oui
08	16 sites	Métal, tôle et ancrage béton	Non	Non	Non	Non applicable	Oui

Tableau 8 : valeur estimé des principaux impacts liés au déplacement

Code PAP	Localisation	Pertes encourues en FDJ					
		Bâtiment Valeur de reconstruction/ déplacement	Revenu Perte réel	Terrain Cout de remplacement	Dépendance	Raccordement Cout réel	Déménagement Estimation
01	PK 13,4	150000					20000
02	PK 18	100000					Déplacement du conteneur
03	PK18	200000					
04	PK 20	50000					
05	Croisement RN1/RN4	150000					20000
06	PK 27,7		1170000				
07	PK 33	120000	351000				20000
08	16 sites	5000000					Inclus dans reconstruction

Section VI. IMPACTS— PERSONNES ET BIENS AFFECTES ET ACTIONS DE COMPENSATION

VI.1 IMPACTS SUR LES PERSONNES ET BIENS AFFECTÉS

Comme mentionné précédemment les plans finaux de l'APD ont été projetés sur les images satellitaires de manière à pouvoir identifier les infrastructures qui pourraient être affectées par les travaux. De cette façon, il est aisé d'identifier les bâtiments qui sont dans l'emprise de la future route. Une contre vérification a été réalisée sur le terrain à l'aide des cartes produites sur la base de l'APD. Par suite de cette vérification il n'a été identifié aucune autre infrastructure ou utilisation de l'emprise que celle définie par l'analyse cartographique. Cette vérification a également permis de prendre des photos des actifs lorsque cela était autorisé.

Comme prévu à l'EIES le design de la route comprend des voies de service pour desservir les 2 kiosques de vente de lait; de cette façon les acheteurs de lait n'auront plus à stationner leur voiture en bord de la route nationale pour leur achat. Cela limitera les risques d'accidents.

Il est également important de mentionner que du fait de l'emprise réduite des travaux sur la RN 5 et la RN 19 par rapport à l'existant il n'y a aucun actif affecté sur ces 2 routes. Seuls les travaux de la RN 1 affectent des actifs existants.

VI.1.1 LES IMPACTS SUR DES STRUCTURES

Les activités qui entraînent une réinstallation involontaire sont essentiellement les travaux d'élargissement de la section sur environ 20 km de la RN1. Les plans finaux des travaux d'élargissement de la RN1, démontrent que la nouvelle emprise routière impactera directement deux postes de contrôle de la gendarmerie (trois bâtiments constitués à partir de conteneurs, un des deux kiosques de commercialisation utilisée par des vendeuses de lait de chamelle, et 16 panneaux publicitaires.

- Le local de la gendarmerie qui se trouve près du rond-point au PK13 est totalement impactée par la future route en projet, il se trouve à 12.65 m de l'axe de la future chaussée
- Deux bâtiments de la police niveau au PK 18
- Le Kiosque de vente de lait (au PK 27) n'est pas directement impacté et se trouve à 5.96 m de la limite de talus de remblai de la future emprise de la route. Toutefois, au moment où les travaux seront réalisés dans la zone la vente de lait sera risqué et des pertes de revenu sont à prévoir
- Le Kiosque de vente du lait (au Pk 33) est impacté car il se trouve à 0.63 m de la limite de talus de remblai de la voie d'accès de la future emprise. Il sera déplacé (reconstruit) juste derrière celui existant. Cette reconstruction se fera au même moment où les travaux seront réalisés dans la zone et pendant lequel la vente de lait sur ce site deviendra trop risqué du fait des travaux. C'est à ce moment que les compensations pour perte de revenu seront nécessaires.
- Un local de la gendarmerie au PK20 n'est pas directement impactée et se trouve à 1.11 m de la limite de la voie de service
- Un local de la gendarmerie au niveau du carrefour RN1 et RN4 qui pourrait être impacté du fait des travaux de réduction de la pente pour la réalisation du rond-point.

Les Panneaux publicitaires sont décrits dans le tableau 4 suivant, les photos de ces derniers qui ont été prises sont présentées en annexe 4

Tableau 9 : Liste des panneaux dans l'emprise de la future route

	Type de panneau	Annonceur/propriétaire	Action de compensation
1	Panneau de signalisation de repérage	Central électrique des Japonais	Démontage, déplacement et installation des panneaux à un nouvel endroit pour ceux qui avaient des autorisations Estimer à 5.000.000 FDJ soit 28 150 USD Déplacement à leurs frais pour ceux n'ayant pas d'autorisation
2	Panneau de signalisation de repérage	ONARS	
3	Panneau de signalisation de repérage	Entreprise Djiboutienne	
4	Panneau de signalisation de repérage	Ministère des Affaires Musulmanes et des Biens Waqfs	
5	Panneau de signalisation de repérage	Société de transport	
6	Panneau de publicité	Auto-pièces détachées	
7	Panneau de publicité	Hamdani	
8	Panneau de signalisation de repérage	WFP	
9	Panneau délaissé	Inconnue	
10	Panneau de publicité	Free zone 1	
11	Panneau de signalisation de repérage	Free zone 2	
12	Panneau de signalisation de repérage	Ministère des transports	
13	Panneau de signalisation de repérage	Gendarmerie nationale	
14	Panneau de signalisation de repérage	Restaurant Éthiopien	
15	Panneau de publicité	D-Money	
16	Panneau de publicité	Coca cola 'Ets Coubèche'	

VI.1.2 IMPACTS ÉCONOMIQUES

Le contrat stipule qu'en aucun moment de la construction, le trafic et la circulation des biens et des personnes ne doit être perturbée. Il est prévu que la construction se fasse en deux (02) phases. La première phase créera un nouveau corridor de deux (02) voies à gauche de la route existante. Pendant la construction, la route existante pourra continuer à opérer comme elle le fait actuellement. La seconde phase sera de transférer le trafic sur la phase 1 qui sera terminée. De cette façon la nouvelle route sera utilisée jusqu'à ce que la 2e phase soit réalisée pour que par la suite le trafic soit redistribué sur les deux (02) sections des deux (02) voies séparées par un terre-plein central.

Il ne devrait donc pas y avoir de perte de revenu significative des différents commerces qui font transporter leurs marchandises par cette route et pour les transporteurs eux-mêmes.

Pour les bâtiments de la gendarmerie il n'y a pas de perte économique.

Au regard des analyses et enquêtes menées, il ressort que 26 femmes (tableau 5 ci-dessous) utilisant deux (02) kiosques pour la vente de lait sur la RN1 se verront impactées économiquement du fait que leurs clients et elles-mêmes ne pourront pas accéder aux kiosques sans risque durant une partie des travaux évalués dans un premier temps à 30 jours. Même si elles seront compensées pour leurs pertes de revenus (perte de vente de lait) elles pourront quand même vendre le lait mais dans un autre endroit car la production ne sera pas affectée par le projet. Dans le cas où les travaux qui empêchent la vente de lait perdurent au-delà des 30 jours, le nombre de jours de compensation sera prolongé autant que nécessaire.

Tableau 10 : Liste des vendeuses de lait dont le point de vente sera affecté par la construction

ID_PAP	Localisation Géographique	Prénom et Nom	Action de compensation
01	Jaban as	Vendeuse #1	Compensation des pertes de revenu journalier pour la période où les travaux empêcheront l'exploitation des sites de vente (Estimée à 30 jours) Valeur par vendeuse 58500 FDJ
02	Jaban as	Vendeuse #2	
03	Jaban as	Vendeuse #3	
04	Jaban as	Vendeuse #4	
05	Jaban as	Vendeuse #5	
06	Jaban as	Vendeuse #6	
07	Jaban as	Vendeuse #7	
08	Jaban as	Vendeuse #8	
09	Jaban as	Vendeuse #9	
10	Jaban as	Vendeuse #10	
11	Jaban as	Vendeuse #11	
12	Jaban as	Vendeuse #12	
13	Jaban as	Vendeuse #13	
14	Jaban as	Vendeuse #14	
15	Jaban as	Vendeuse #15	
16	Jaban as	Vendeuse #16	
17	Jaban as	Vendeuse #17	
18	Jaban as	Vendeuse #18	
19	Jaban as	Vendeuse #19	
20	Jaban as	Vendeuse #20	
21	Aylakode	Vendeuse #21	
22	Aylakode	Vendeuse #22	
23	Aylakode	Vendeuse #23	
24	Aylakode	Vendeuse #24	
25	Aylakode	Vendeuse #25	
26	Aylakode	Vendeuse #26	
Total			1 521 000

La moyenne d'âge de ces femmes est de 41 ans, la plus jeune ayant 20 ans et la plus âgée 65 ans. Leur ménage est constitué de 1 à 8 personnes pour une moyenne de 4 personnes par ménage, la moyenne des enfants de moins de 18 ans associés au ménage est de 1,35 le maximum est de 6 et le minimum 0. Du groupe, 20 femmes sont mariées (77%), 5 sont veuves (19 %) et une est divorcée (4%)

VI.1.3 IMPACTS SUR LES TERRAINS PRIVÉS

Au regard des emprises considérées et de la législation nationale qui définit comme patrimoine routier de l'État une bande de 25 m de part et d'autre de l'axe routier, il n'y aura aucun impact sur les terrains privés.

VI.1.4 IMPACTS SUR LES CULTURES

Aucun impact sur les cultures n'est à prévoir sur les emprises considérées.

VI.1.5 IMPACT SUR DES INFRASTRUCTURES DE SERVICES

Un certain nombre d'infrastructure publique appartenant à des concessionnaires de service (ONEAD, ODD, ADR) seront impactés ou à risque. Le tableau 6 et les figures 6, 7 et 8 suivants présentent ces éléments.

Tableau 11 : Récapitulatif des impacts sur les infrastructures des concessionnaires

TRAVAUX PROTECTION OU DE DEVIATION RESEAUX DES CONCESSIONNAIRES DE LA RN1					
N°	Type d'infrastructure	Unité	Quantité	Prix Unitaire (FDJ)	Total (FDJ)
1	Traversée busée de 800 mm de diamètre pour protection de réseau	ml	150	40530	6 079 500
2	Traversée busée de 1000 mm de diamètre pour protection de réseau	ml	200	50 670	10 134 000
3	Béton pour enrobage des buses pour protection de réseau	m³	300	32 900	9 870 000
4	Protection des conduites par dalle en Béton Armé (y compris bèches en gros béton)	m²	2 300	42 000	96 612 600
5	Travaux de déviation ou d'abaissement des conduites d'ONEAD (y compris regards)	ml	200	100 000	20 000 000
6	Déplacement ligne aérienne MT (y compris poteaux)	ml	600	70 000	42 000 000
7	Déplacement de fibre optique (y compris câbles et regards et jonctions)	ml	2700	70 000	189 000 000
8	Déplacement ligne aérienne de télécommunication y compris poteaux	ml	600	70 000	42 000 000
Total des travaux de protection ou de déviation des réseaux des concessionnaires				415 696 100	

Source : APD SCET Tunisie, octobre 2022

Les travaux de déplacement de ces infrastructures seront réalisés par les concessionnaires appuyés par l'entreprise de travaux et financé par le projet.

Il y a apparemment aucune infrastructure à déplacés sur la RN5 et la RN19.

VI.1.6 SITES D'EMPRUNT ET CARRIÈRES

Un site d'emprunt a été identifier à proximité de la RN1, ce dernier est à environ 1 Km de la zone de RN1 qui sera réhabilité et est déjà exploiter par l'ADR. L'exploitation de ce site ne comporte aucun risque de déplacement physique ou économique involontaire. Si l'entreprise veut utiliser d'autres sources de matériaux elle devra faire la demande auprès des autorités nationales et réaliser les études préalables et obtenir les autorisations du ministère et la non objection de la banque Mondiale avant tout exploitation.

Les figures suivantes présentent les bâtiments qui sont directement impactés ou à risque

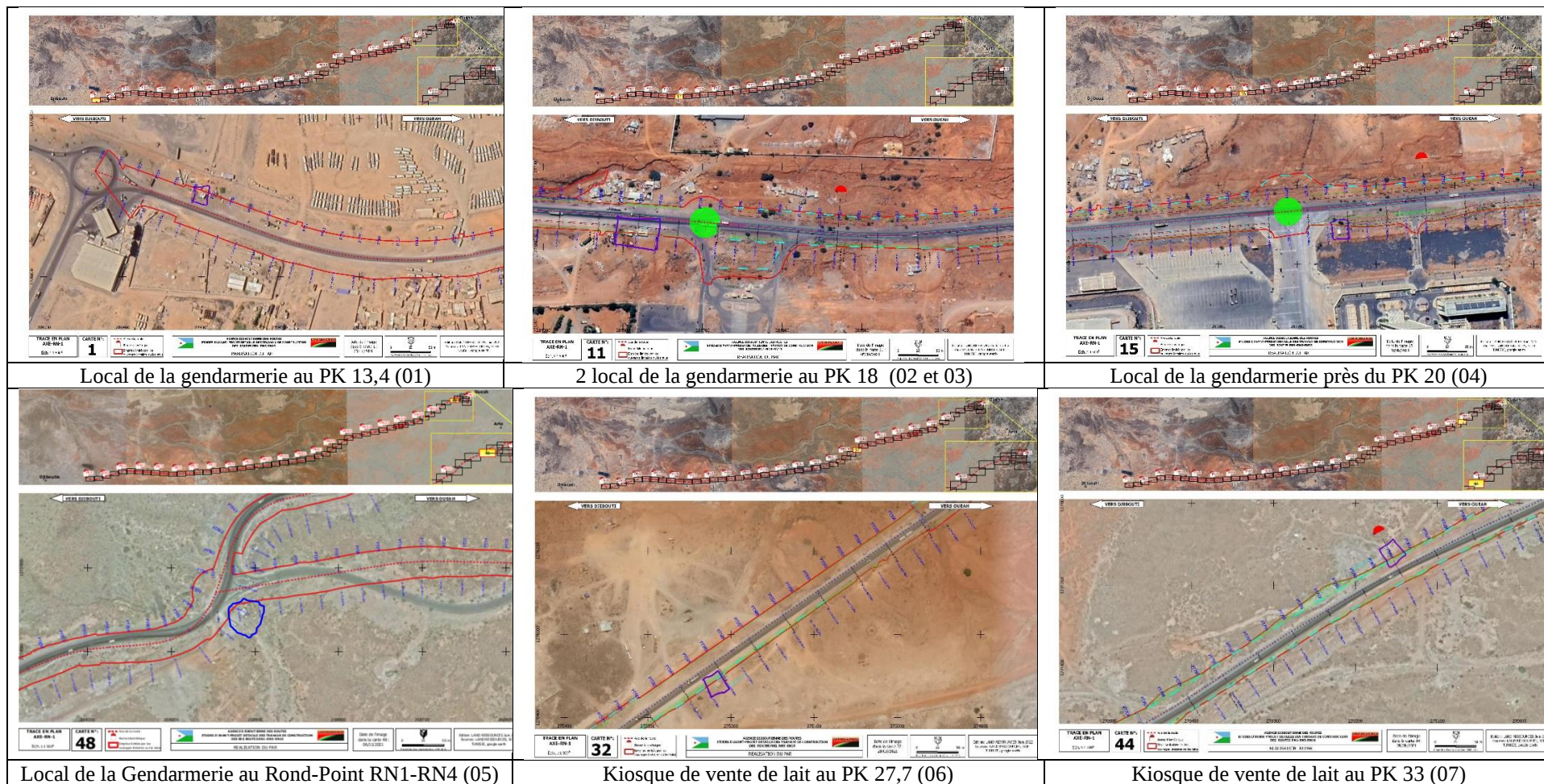


Figure 6 : structures impactées ou à risque selon les travaux menés sur la RN 1, RN5 et RN19

Il nous a été interdit de prendre des photos			
Photo poste de gendarmerie PK 13,4 (01)		Photos bâtiment gendarmerie 1 au PK 18 (02)	Photo bâtiment gendarmerie au PK 18 (03)
Il nous a été interdit de prendre des photos	Il nous a été interdit de prendre des photos		
Photo poste de gendarmerie PK 20 (04)	Photo poste de gendarmerie Rond-Point (RP) RN1-RN4 (05)	Photo Kiosque de vente de lait PK 27,7 (06) Non affecté par un déplacement physique	Photo 2 Kiosque de vente de lait PK 33 (07)

Figure 7 : Photos des bâtiments affectés ou à risque en lien avec les travaux sur la RN1

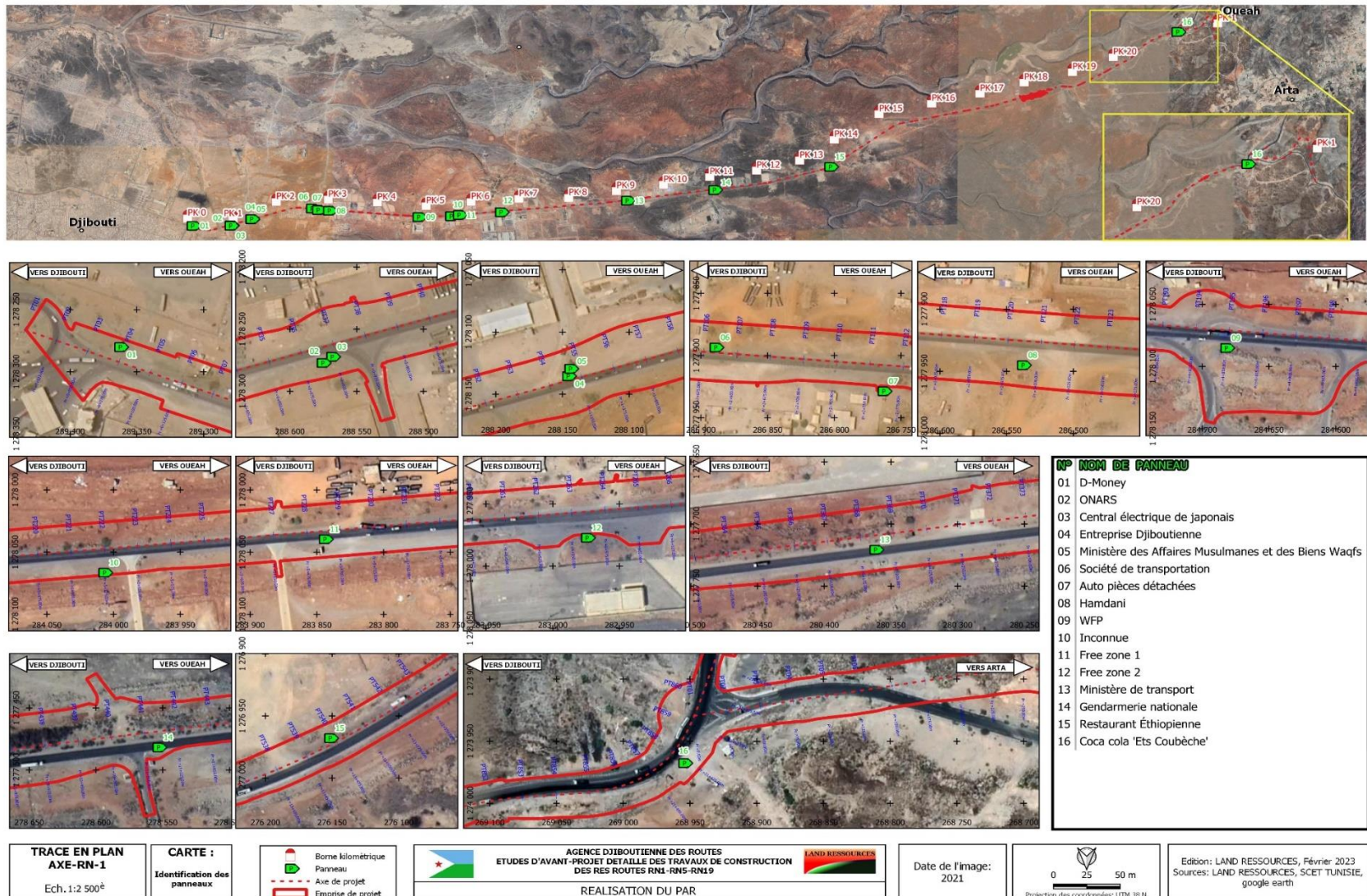


Figure 8: Position le long de la route des panneaux d'information et de publicité à déplacer

VI.2 IMPACTS SUR LES PARCOURS DE TRANSHUMANCE

Les groupes nomades sont localisés au niveau de certaines parties de la RN1 dans des zones souvent très éloignées de la route. Ils sont généralement des éleveurs de petits ruminants (moutons et chèvres) suivant les pâturages surtout situés auprès des barrages. Néanmoins, certains dromadaires ont été observés en train de traverser la route au PK 23 de la RN1.

Il existe peu d'informations détaillées sur la transhumance à Djibouti, un document daté de 2006 montre une carte qui reprend les différentes routes de transhumance. Bien que chaque route ne soit pas décrite dans ce document, la figure 9 ci-après démontre l'existence d'une quinzaine de routes de transhumance sur la totalité du territoire.

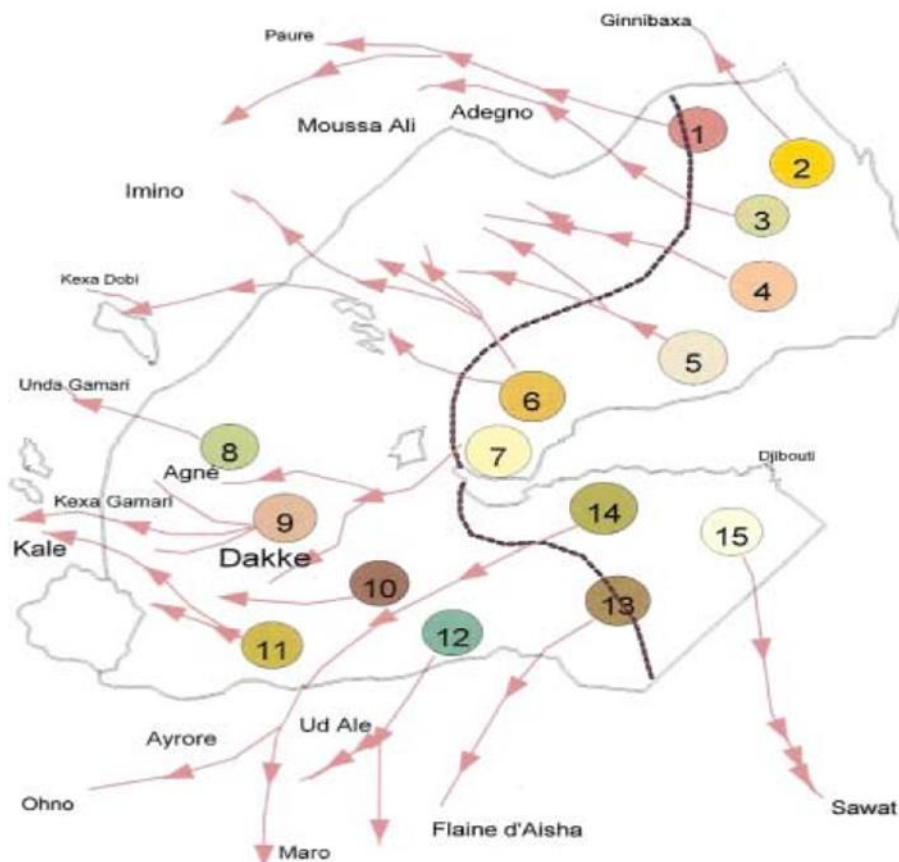


Figure 9: Principaux axes de grande transhumance en période d'estive²

La Figure 9 précédente montre qu'il n'y a qu'un seul corridor de transhumance connu qui pourrait être affecté par la construction de la route et ce dernier est identifié par le numéro 13 sur la carte qui semble donner sur la zone de la RN19. Cependant, il est à souligner qu'étant donnée le type de travaux réalisés, il n'y aura pas de restriction d'accès ni au pâturage, ni aux points d'eau pour les animaux.

² Pastoralism as a Conservation Strategy and Contributing Towards Livelihood Security and Improvement, PNUD-GEF, Dr. Nabil Mohamed, 2006

Hormis, les possibles accidents de la route dus à la collision d'animaux par les gros porteurs, les groupes nomades sont logés dans une zone non concernée par les aménagements des tronçons du projet. Le mode d'élevage extensif les amène à des campements temporaires non éloignés des villages à la recherche de vaines pâtures, mais aussi pour l'écoulement de certains de leur produit surtout laitier.

Section VII. MISE EN OEUVRE DU PLAN DE REINSTALLATION

VII.1 MATRICE D'ÉLIGIBILITÉ

La matrice d'éligibilité a été revue en fonction des dernières informations issu des enquêtes lors de la préparation du plan de réinstallation.

Le Tableau 12 ci-après présente la matrice d'indemnités qui prend en compte les types d'indemnisation identifiés

Tableau 12 : Matrice d'éligibilité par type de perte

Type de biens affectés	Catégorie de PAP	Mesure d'indemnisation	Mécanisme de compensation
Perte de structure ou de construction/déplacement de structure (conteneur)	Propriétaire d'un logement, d'un bâtiment ou d'une infrastructure incluant les constructions abandonnées par suite de la réinstallation ou au déménagement, ou celles qui sont directement endommagées par le projet.	Indemnité équivalente à la valeur de reconstruction à neuf de la structure impactée, basée sur les prix actuels du marché des matériaux, sans tenir compte de la dépréciation (au coût de remplacement) Plus les coûts de transaction, le coût du transport et de la livraison des matériaux au site de remplacement, Plus l'estimation de la construction de nouveaux bâtiments comprenant la main-d'œuvre requise.	Avant la démolition de la structure ou du bâtiment, le Projet laissera à la PAP le soin de récupérer tous les matériaux récupérables.
Perte de revenus	Personnes physiques ou morales, qui tirent des revenus de la location ou de l'exploitation d'un ou des bâtiments, quel que soit l'usage (habitation, place d'affaires, etc.)	Indemnité forfaitaire en espèces calculée sur une période de transition suffisante pour permettre le rétablissement des revenus	La compensation devra inclure (i) la mise à disposition de site(s) alternatif(s) dans une zone commerciale équivalente ; (ii) la compensation en espèces pour les revenus perdus pourrait être calculée sur une période de transition suffisante. Ces personnes touchées sont éligibles à l'appui à la restauration de leurs revenus qui seront déterminés lors des enquêtes socio-économiques.
Perte de panneaux signalétique et publicitaire	Organisation privé ou publique propriétaire des panneaux	Déplacement sur le budget du projet si les propriétaire de panneaux se manifeste avant ou dans un délais de 3 mois après leur enlèvement	Déplacement et réinstallation des panneaux si installations préalablement autorisées dans le cas contraire récupération des panneaux stockés sur un site de l'entreprise

Source : Préparation Land-Ressources pour le PR, 2023

VII.2 DÉMARCHE

À la suite de la validation du plan de réinstallation, l'ADR mettra en œuvre ce dernier. Il y a essentiellement 4 types biens/revenus affectés par le projet, La mise en œuvre des actions visant la compensation/déplacement est décrites ci-après

VII.2.1 POUR LES VENDEUSES DE LAIT

Les vendeuses de lait qui se regroupent sur 2 sites de vente ont été rencontrés lors de la préparation du cadre de l'installation et pour la préparation du présent plan de réinstallation.

Au niveau du projet, les enquêtes révèlent que les deux kiosques exploités par 26 femmes vendeuses individuelles de lait risquent d'être impactés économiquement. En effet, il résulte que chaque femme vend en moyenne trois (3) litres de lait par jour à raison de 650 FDJ le litre. Ainsi, il est déterminé qu'une compensation pour pertes économiques sera calculée sur la base de la quantité totale de lait vendu par jour durant une période allant à 30 jours au franc courant.

L'ADR sur la base de la fiche de compensation préparé effectuera la compensation quelques jours avant que les travaux ne démarrent dans la zone où se trouve leur bâtiment.

Étant donné le faible nombre de personnes et la facilité d'accès l'ensemble des compensations en numéraires pourra être payé en une journée. Ce processus de paiement sera documenté et chaque PAP recevra un dépliant qui l'informe du processus à suivre en cas de réclamation.

Lors du début des travaux, un membre de l'équipe environnementale et sociale de l'ADR se rendra sur le site pour s'assurer que les vendeuses ne se trouvent pas de manière à éviter les risques d'accident.

Ces derniers ont droit à une compensation pour perte de revenus et le groupe de femmes qui utilisent les kiosques au Pk 33 verront leur bâtiment de vente déplacé (reconstruit) pendant la période où les travaux ne leur permettront plus de vendre sur ce site étant donné les risques engendrés par ces derniers.

VII.2.2 POUR LES LOCAUX DE GENDARMERIE

L'ADR est en discussion avec des haut responsable de la gendarmerie pour le déplacement des locaux/abris. Les conteneurs utilisés par la gendarmerie sont la propriété de l'ADR et c'est cette dernière qui a installé ces conteneurs à ces endroits il pourra également les déplacer un lieu négocié avec la gendarmerie et en lien avec les besoins sécuritaires de la route qui sera réhabilitée.

VII.2.3 POUR LES PANNEAUX PUBLICITAIRE

Une annonce sera effectuée dans les journaux et sur le site web de l'ADR concernant l'enlèvement des panneaux qui sont dans la future emprise de la route réhabilitée pendant 6 mois à partir de la validation du PR. Les panneaux seront traités selon les cas suivants :

Si le propriétaire se manifeste pendant la période de 6 mois le projet enlèvera et replacera les panneaux à un endroit négocié avec son propriétaire mais en dehors de la zone d'emprise de la route.

Les panneaux non réclamés pendant cette période de 6 mois seront enlevés par l'entreprise de travaux et conservés pendant 3 mois sur un lieu de stockage. Les propriétaires devront les réclamer auprès de l'ADR et obtenir une autorisation pour pourvoir les réinstaller à leur frais.

Les panneaux non réclamés 3 mois après avoir été enlevés seront détruits.

VII.2.4 POUR LES INFRASTRUCTURES DES CONCESSIONNAIRES

La liste des infrastructures des concessionnaires qui est à déplacer ou à modifier a été définie par le consultant qui a réalisé l'étude technique. Une des tâches de l'entreprise de construction est d'élaborer une planification des travaux et de définir avec le maître d'ouvrage la mobilisation des concessionnaires pour la réalisation de modifications aux infrastructures existantes au moment opportun et dans les délais impartis pour la réalisation du projet selon les termes du contrat.

Les nouvelles sections d'infrastructures seront construites avant la rupture des services. Pour ce qui est de l'eau, l'ONEAD a des réservoirs tampons en aval de la coupure qui pourront suffire à la demande pendant la durée de la connexion à la nouvelle section de réseau. Pour ce qui est de la ligne électrique de moyenne tension la coupure d'électricité ne sera que quelques heures et les zones affectées par la coupure seront informées à l'avance par communication radiophonique par les journaux et par le biais d'annonce vocale dans les quartiers. Si des éléments sensibles sont touchés tel que des hôpitaux, centre de santé, elles seront rencontrées pour déterminer les appuis nécessaires pour limiter les impacts de la coupure d'électricité. Pour ce qui est de la fibre optique les technologies permettent d'avoir un contournement sans coupure de service significatif avec l'aide d'un commutateur spécialisé.

VII.3 EVALUATION DES BIENS ET TAUX DE COMPENSATION

Il est à préciser que même si certains de ces impacts n'ont pas été identifiés lors du relevé kilométrique, il s'avère que cette section détaille la méthode qui permettra de les évaluer au coût de remplacement.

VII.3.1 FORMES DE COMPENSATION

L'indemnisation des PAP pourra être effectuée en espèces, en nature, ou selon une combinaison espèces/nature, et/ou sous forme d'assistance, comme l'indique le tableau 7 ci-dessous.

Tableau 13 : Formes d'indemnisations possibles

Indemnisation financière	Pour le paiement des compensations des pertes financières des vendeuses de lait et pour le déplacement des objets d'un site à l'autre
Indemnisation en nature	Gendarmerie : Déplacement de conteneur et réinstallation de ces derniers Vendeuse de lait : Reconstruction du kiosque
Aide à la réinstallation	Aucune réinstallation physique de ménage n'est nécessaire
Déplacement des panneaux	Les panneaux dont le propriétaire se sera manifesté dans les délais impartis seront déplacés sur un site défini d'un commun accord avec le propriétaire

Source : Préparation Land-Ressources pour le PR, 2023

Selon la Note d'Orientation (NO) de la NES 5 (note de bas de page n° 21), « le versement d'une indemnisation en espèces pour la perte de biens et d'autres actifs peut être approprié dans les cas où :

- a. Les moyens de subsistance ne sont pas rattachés à la terre ;
- b. Les moyens de subsistance sont rattachés à la terre, mais les parcelles acquises pour le projet représentent une petite fraction de l'actif touché et les terres restantes sont économiquement viables ; ou
- c. S'il existe des marchés actifs pour les terres, le logement et la main-d'œuvre, les personnes déplacées utilisent ces marchés et l'offre de terres et de logements est suffisante, et l'Emprunteur a démontré à la satisfaction de la Banque qu'il n'y a pas suffisamment de terres de remplacement. Les indemnisations incluront les coûts de transaction nécessaires associés au remplacement desdits actifs.

VII.4 MÉTHODE D'ÉVALUATION DES INDEMNISATIONS

VII.4.1 COMPENSATIONS DES TERRES

Aucune terre privée ou communautaire affectée

VII.4.2 COMPENSATION DES ARBRES FRUITIERS ET FORESTIERS

Aucun arbre fruitier affecté

VII.4.3 COMPENSATION DES PERTES DE CULTURE

Aucun champ agricole identifiés

VII.4.4 COMPENSATION DES PERTES DE STRUCTURES

Code PAP	Localisation	Type	Utilisation	Pertes encourues en FDJ	
				Bâtiment Valeur de reconstruction /déplacement	Déménagement Estimation
01	PK 13,4	Parpaing et toit de tôle	Local pour gendarmerie	150000	20000
02	PK 18	Conteneur avec aménagement	Local pour gendarmerie	100000	Déplacement du conteneur
03	PK18	Conteneur avec aménagement	Local pour gendarmerie	200000	
04	PK 20	Conteneur 40 pied	Local pour gendarmerie	50000	
05	Croisement RN1-RN4	Parpaing et toit de tôle	Local pour gendarmerie	150000	20000
06	PK 33	Brique toit de tôle	Kiosque de vente de lait	120000	20000
07	16 sites	Panneaux	Signalétique ou publicitaire	5000000	

VII.4.5 COMPENSATION DES PERTES D'ACTIVITÉS ÉCONOMIQUES

A été identifié 26 femmes pratiquant une activité commerciale devant subir un déplacement économique du fait du projet et seront privées de leurs kiosques de vente d'une manière temporaire. Par conséquent, elles percevront une indemnisation représentant la perte de revenu encourue durant la période nécessaire à la réalisation des travaux au niveau de leur kiosque de vente l'ensemble de ces femmes ont été consultés.

L'indemnité est calculée sur la base de l'enquête menée soit une vente moyenne de 3 litres de lait par jour par vendeuse. Le litre de lait est vendu au prix de 650 FDJ (3,66 USD). Le temps des travaux près des kiosques a été évalué à trente jours notamment du fait que travaux se feront en 2 phases et que les kiosques se retrouvent dans les 10 derniers Km ou les travaux sont moins importants. Toutefois, le suivi des travaux permettra de vérifier si la période de 30 jours est suffisante et dans le cas où ce délai est dépassé des compensations journalières seront ajoutées en conséquence.

Tableau 14 : calcul des compensations pour les pertes de revenu

Site	Nombre	Cout unitaire	Total FDJ
Vendeuse de Lait de Jaban as	20	650FDJ X 3L X 30 jours = 58500	1 170 000
Vendeuse de lait de Aylakode	6	650FDJ X 3L X 30 jours = 58500	351000
TOTAL			1 521 000

VII.4.6 CALENDRIER DE MISE EN ŒUVRE DU PR

Il est encore impossible de déterminer avec précision un calendrier de mise en œuvre du plan de réinstallation. Ce dernier devra suivre le plan de travail détaillé qui sera soumis par l'entreprise. L'entreprise devra découper les travaux en certaines zones et c'est avant que les travaux commencent dans ces différentes zones que pourra être réalisé la mise en œuvre soit le déplacement des conteneurs ou la construction de nouveaux abris pour la gendarmerie soit la compensation des vendeuses de lait. Il est prévu que les travaux se réalisent dans un premier temps par la construction de la nouvelle voie et une fois que cette dernière sera opérationnelle le trafic sera dévié sur cette dernière et la voie existante sera décapée et reconstruite.

La compensation aux vendeuses de laits devrait être réalisée entre 15 et 30 jours avant que les travaux n'arrivent à leur niveau. Si la compensation est effectuée trop tôt, c'est à dire avant les travaux il pourrait y avoir une incompréhension des PAP qui pourraient ne pas comprendre le lien avec les travaux.

VII.5 MÉCANISMES DE GESTIONS DE PLAINTES

Les projets financés par la Banque mondiale nécessitent l'établissement et le maintien d'un Mécanisme de Gestion des Plaintes (MGP). Il doit être proportionnel aux risques et aux effets néfastes potentiels du projet, accessible et ouvert à toutes les parties prenantes. Il doit aussi faire recours aux systèmes formels ou informels de gestion des plaintes existants, complétés au besoin par des dispositions spécifiques au projet.

Dans le cadre du présent projet, un MGP a été établi. Il utilise système d'enregistrement et de gestion des recours extrajudiciaires. Il s'intègre au mécanisme global (intégrant les aspects environnementaux, sociaux, VBG/EAS/HS) traité dans le Plan de Mobilisation des Parties Prenantes.

Il permet entre autres de :

- Renforcer la démocratie et le respect des droits et avantages des parties prenantes du projet ;
- Minimiser et éradiquer les conflits et réclamations dans le cadre de la préparation et la mise en œuvre des activités de réinstallation ;
- Fournir au Projet des suggestions pour une bonne mise en œuvre des activités de réinstallation du projet ;
- Documenter (de façon confidentielle) les plaintes ou les abus de diverses natures (aspects de gouvernance, exploitation, abus et harcèlement sexuels, risque d'exclusion des bénéficiaires aux opportunités offertes par le projet et l'inefficacité de la qualité de services offerts aux bénéficiaires, etc.) constatés afin de permettre aux partenaires de mise en œuvre d'y répondre ;
- Mettre en place un cadre transparent de recueil et de traitement des doléances et suggestions des parties prenantes durant toutes les phases du projet ;
- Prévenir et répondre aux plaintes liées aux EAS/HS et avoir la capacité de référer les cas de VBG à des services appropriés ;
- Favoriser le dialogue et la communication juste avec les acteurs du projet ;
- Permet au plaignant de récupérer la documentations nécessaire pour aller en recours auprès des tribunaux s'il est insatisfaite du traitement de sa plainte.

Le présent mécanisme de gestion des plaintes est en conformité avec les dispositions de gestion des plaintes décrites dans le plan de mobilisation des parties prenantes.

VII.5.1 RISQUES PROBABLES LIÉS À LA RÉINSTALLATION ET CONFLITS À TRAITER

Dans la pratique, les plaintes et conflits qui apparaissent au cours de la mise en œuvre d'un programme de réinstallation peuvent se justifier par les éléments suivants :

- Manque d'informations sur les principes de la réinstallation (critères d'éligibilité, barèmes, mesures de réinstallation) ;
- Erreur ou désaccord sur l'identification et l'évaluation des biens ;
- Réclamations concernant les critères d'éligibilité
- Désaccord sur des limites du bien affecté ;
- Superposition de droits sur une même terre pouvant induire un conflit (deux personnes affectées, ou plus, déclarent être le propriétaire du même bien) ;
- Successions, divorces, et autres problèmes familiaux, ayant pour résultat des conflits entre héritiers ou membres d'une même famille, sur la propriété, ou sur les parts de propriété d'un bien donné ;
- Donation non documentée ;

- Erreur sur le statut des ayants droit (par exemple propriétaire et exploitant) ;
- Désaccord sur les mesures de réinstallation, par exemple sur l'emplacement du site de réinstallation, sur le type d'habitat proposé ou sur les caractéristiques de la parcelle de réinstallation ;
- Désaccord sur les critères d'éligibilité à l'assistance sur la vulnérabilité et autres mesures de rétablissement des moyens de subsistance ;
- Erreurs sur l'identification et l'évaluation des actifs affectés ;
- Litiges concernant les limites d'un bien, entre la personne affectée et le projet ou entre deux (2) voisins ;
- Dommages sur un actif communautaire ou une ressource collective, non précédemment couverts dans le processus de déplacement physique programmé ;
- Des engagements pris par le projet non respecté, tel que des promesses de construction d'infrastructures communautaires, un retard dans le paiement des indemnités ;
- Plaintes relatives aux violences basées sur le genre ou aux abus et exploitation sexuels ou pour le harcèlement sexuel dans le cadre de réinstallation, etc.

VII.5.2 PRINCIPES CLÉS DU SYSTÈME DE GESTION DE PLAINTES

Dans le cadre des activités de réinstallation du projet, les personnes qui souhaitent porter plainte ou soulever une inquiétude ne le feront que si elles sont certaines que les plaintes seront traitées de manière rapide, juste et sans risque pour elles ou pour autrui. La crainte de représailles (action de se venger d'une personne qui a porté plainte) est souvent redoutée chez les plaignants.

Pour s'assurer qu'un système de plainte est efficace, qu'il inspire confiance et qu'il est donc utilisé, il faut respecter les principes fondamentaux qui sont contenus dans le présent MGP, à savoir :

- **Participation** : le succès et l'efficacité du système ne seront assurés que s'il est développé avec une forte participation de représentants de tous les groupes de parties prenantes et s'il est pleinement intégré aux activités du Projet. Les populations, ou groupes d'utilisateurs doivent participer à chaque étape des processus, depuis la conception jusqu'à l'exploitation, en passant par la phase de travaux
- **Sécurité** : pour s'assurer que les personnes sont protégées et qu'elles peuvent présenter une plainte ou une inquiétude en toute sécurité, il faut évaluer soigneusement les risques potentiels pour les différents utilisateurs et les intégrer à la conception d'un Mécanisme de Gestion des Plaintes (MGP). Il est essentiel d'assurer la sécurité des personnes qui ont recours au mécanisme si on veut qu'il inspire confiance et qu'il soit utilisé de manière efficace.
- **Confidentialité** : pour créer un environnement où les parties prenantes peuvent plus facilement soulever des inquiétudes, avoir confiance dans le mécanisme et être sûrs qu'il n'y aura pas de représailles si elles l'utilisent, il faut garantir des procédures confidentielles. La confidentialité permet d'assurer la sécurité et la protection des personnes qui déposent une plainte et celles concernées par celle-ci. Il faut, pour ce faire, limiter le nombre de personnes ayant accès aux informations sensibles.
- **Transparence** : les parties prenantes doivent être clairement informées de la démarche à suivre pour avoir accès au MGP et des différentes procédures qui suivront une fois qu'elles l'auront fait. Il est important que l'objet et la fonction du mécanisme soient communiqués en toute transparence.
- **Accessibilité** : il est essentiel que le mécanisme soit accessible (saisine facile aussi bien du point de vue du système que du point de vue de la langue) au plus grand nombre possible de personnes appartenant aux différents groupes de parties prenantes, en particulier celles qui sont souvent exclues ou qui sont le plus marginalisées ou vulnérables. Lorsque le risque d'exclusion est élevé, il

faut porter une attention particulière aux mécanismes sûrs qui ne demandent pas de savoir lire et écrire.

- **Prévisibilité** : il doit permettre de réagir promptement à toutes les réclamations et présenter un processus de traitement transparent avec des délais indicatifs pour chaque étape.
- **Impartialité** : en veillant à la neutralité des personnes qui participent aux vérifications de l'éligibilité des réclamations, assurer qu'aucune personne ayant un intérêt direct dans l'issue de l'enquête de vérification ne participe au traitement de la réclamation concernée. Le mécanisme doit garantir que les parties lésées (personnes et groupes vulnérables ou vulnérabilisés par le déplacement/réinstallation) bénéficient d'un accès raisonnable aux sources d'informations, aux conseils et à l'expertise nécessaire pour leur participation au processus d'examen des réclamations.
- **Gratuité** : en principe aucun franc ne doit être dépensé par le plaignant pour déposer sa plainte.

VII.5.3 LES ÉTAPES POUR LA GESTION DES PLAINTES

Le MGP est divisé en six étapes, qui attribuent les responsabilités au personnel et aux structures concernés par le projet ; fixent des délais pour les actions du projet et de la partie lésée ; et expliquent les mécanismes de communication de l'ensemble du processus, en particulier au niveau communautaire, selon la Figure 10 ci-après.

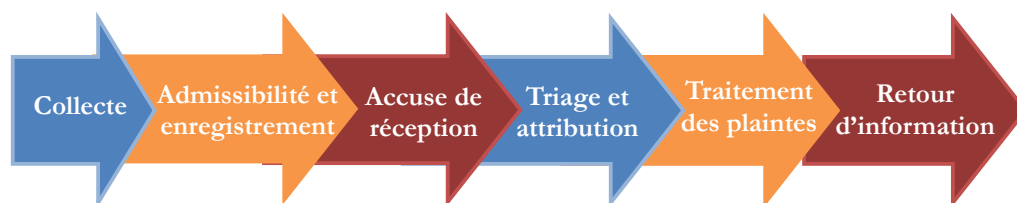


Figure 10 :Les étapes du processus MGP

VII.5.4 LA COLLECTE DES PLAINTES

Cette étape fait référence aux méthodes par lesquelles le projet reçoit les plaintes. Des portes d'entrée et des canaux de réception multiples et facilement accessibles sont mis à disposition pour réduire les barrières et encourager les parties prenantes, en particulier les communautés, à résoudre les problèmes rapidement et de manière constructive. Le tableau 9 suivant présente les différentes portes d'entrée et les canaux de prise en charge disponibles et le personnel en charge de recevoir des plaintes. La personne qui reçoit la plainte doit donner au plaignant la possibilité de garder leurs plaintes anonymes.

Tableau 15 : Les portes d'entrée, les canaux et les responsables pour la prise en charge des plaintes

Les portes d'entrée	Les canaux	Les Récepteurs
Au niveau des sites de travaux	Communication personnelle ; registre de plainte pendant les activités du projet.	Membre du maître d'œuvre
Dans les préfectures	Communication personnelle (bureau de plaintes au niveau des préfectures)	Coordinateur du guichet de plaintes
L'ADR (au niveau central)	Communication personnelle Via l'Appel téléphonique	Responsable pour le mécanisme de gestion des plaintes
La DPRC (au niveau central)	Communication personnelle Via l'Appel téléphonique	Responsable pour le mécanisme de gestion des plaintes

Source : Préparation Land-Ressources pour le CR, 2021

Il n'y a pas une « mauvaise porte d'entrée » pour présenter une plainte. Partout où une plainte est déposée, le récepteur doit savoir à qui la remettre afin que le mécanisme de règlement des plaintes puisse être activé.

L'ADR en tant que responsable du mécanisme de gestion des plaintes, a considéré l'utilisation de 2 numéros de téléphone un pour les travailleurs des différentes entreprises et un pour la réception des plaintes lié aux activités du projet en plus des mécanismes de réception défini préalablement

Le numéro pour les plaintes relatives au projet (autres que pour les travailleurs est le +253 7706 65 21 sera lui diffusé sur le site web de l'ADR, auprès des différentes parties prenantes, de la population en générale via un imprimé qui sera également préparé et multiplié pour être diffusé à l'échelle du projet. Cet imprimé reprendra le processus de gestion des plaintes de manière qu'il soit compris par des personnes avec un faible niveau d'éducation.

- **Au niveau des sites de travaux**

Le maître d'œuvre qui aura des agents permanents au niveau des sites de travaux pourra réceptionner les plaintes et les enregistrer dans un registre avant de les transmettre l'ADR. Ces agents pourront également recevoir des plaintes verbales qu'ils transcriront dans le registre des plaintes.

- **Au niveau des préfectures**

Les agents sociaux des préfectures peuvent réceptionner des plaintes dans le cadre de leurs activités au niveau de la communauté

- **Au niveau central (ADR et DPRC)**

Le responsable du MGP au niveau central peut recevoir des plaintes directement (par téléphone/email) ou via le maître d'œuvre ou la préfecture. Il vérifie si toutes les plaintes ont été saisies dans le SGI du projet qui sera géré par l'ADR. Des statistiques trimestrielles sur l'état des plaintes seront élaborées et communiquées au coordinateur du projet.

Les communautés et les personnes qui pensent être négativement affectées par un projet appuyé par la Banque mondiale (BM) peuvent soumettre des plaintes au Service de règlement des griefs de la BM (GRS). Le GRS veille à ce que les plaintes reçues soient rapidement examinées afin de répondre aux préoccupations liées au projet. Les communautés et personnes affectées par un projet peuvent soumettre leur plainte au Panel d'inspection indépendant de la BM, qui détermine si un dommage a été produit ou pourrait se produire par suite du non-respect par la BM de ses politiques et procédures. Des plaintes peuvent être soumises à tout moment une fois que les préoccupations ont été soumises directement à l'attention de la BM et que la Direction de la Banque a eu l'occasion de répondre. Pour les informations sur la façon de soumettre des plaintes au GRS voir le site <http://www.worldbank.org/GRS>. Pour des informations sur la soumission des plaintes au Panel d'Inspection de la Banque mondiale, veuillez consulter le site www.inspectionpanel.org

VII.5.5 REDEVABILITÉ ET ENREGISTREMENT DES PLAINTES

Avant l'enregistrement d'une plainte dans le SGI, le responsable du MGP de l'ADR doit vérifier si elle est recevable ou non. Les plaintes recevables sont celles qui sont imputables au projet. Les plaintes non recevables incluent celles qui ne sont pas directement liées au projet ou qui ne relèvent pas du mandat du MGP (par exemple, les plaintes qui nécessitent directement une action de justice). Si une plainte est considérée non recevable, la partie se considérant lésée devrait être informée de la décision et de motifs du rejet.

Tout personnel lié au projet qui reçoit des plaintes verbalement les met par écrit. De nombreuses plaintes peuvent être résolues rapidement sans qu'il y ait nécessité d'attribuer la plainte à une tierce partie. Par exemple de nombreuses plaintes peuvent être liées à un déficit de communication et nécessitent essentiellement une réponse de la part du projet. En revanche, il est nécessaire que les réponses du projet soient également enregistrées dans le système, car cela permettra à terme d'initier un nouveau programme d'information si la majorité des plaintes sont liées essentiellement à un déficit de communication et veiller à ce que les réclamations répétées ou peu graves soient également enregistrées dans le SGI.

Le maître d'œuvre et la préfecture auront à leur disposition des registres de collecte des plaintes qu'ils doivent remplir au moment de la réception d'une plainte. En ce sens, les registres de collecte des plaintes doivent être disponibles dans tous les lieux de prise en charge des plaintes. Avant le début du recrutement de l'entreprise de travaux, le responsable du MGP de l'ADR dispensera des formations à l'ensemble des personnes impliquées dans la collecte des plaintes. Le Tableau 16 ci-après énumère la liste des outils de collecte de plaintes à chaque niveau.

Le responsable du MGP pourra également saisir les plaintes reçues directement ou par ligne téléphonique dans la base de données. Il est aussi responsable d'attribuer les plaintes aux différentes personnes ou services concernés pour le traitement.

Tableau 16 : Outils pour la collecte des plaintes pour chaque niveau

Responsable	Niveau	Outils de collecte
Maître d'œuvre	Au niveau des chantiers	Registre de collecte des plaintes
Préfectures	Région	Registre de collecte des plaintes
Responsable du MGP	ADR (Djibouti-ville)	SGI

Source : Préparation Land-Ressources pour le CR, 2021

La base de données du SGI permet de s'assurer que les plaintes sont gérées conformément aux procédures convenues. Il permet également un suivi trimestriel des indicateurs dans le cadre de résultats du projet. Le chargé de plaintes élabore pour chaque trimestre des statistiques sur l'état de l'enregistrement des plaintes.

VII.5.6 ACCUSÉ DE RÉCEPTION ET D'ENREGISTREMENT

Lorsqu'une plainte est présentée, la personne qui reçoit la plainte doit remplir et signer la fiche de registre de plainte, y compris le **reçu détachable** à remettre au plaignant. Le reçu indiquera le lieu, la date, le nom et doit être signé par la personne qui reçoit la plainte. Le plaignant recevra également un dépliant expliquant le processus de traitement des plaintes, et des informations sur les procédures et le calendrier de résolution. Un numéro d'identification de la plainte est automatiquement généré lorsque le chargé du MGP enregistre la plainte dans la base de données.

VII.5.7 LE TRIAGE ET L'ATTRIBUTION DES PLAINTES

Le tri est effectué essentiellement au niveau central par le responsable du MGP.

Les plaintes recevables seront classifiées comme ceci.

- **Plainte liée à une perte d'actifs ou de revenu.** Le plaignant considère que les travaux ont affecté un bien qui lui appartient ou ont réduit une partie de ses revenus ;
- **Plaintes liées à un incident :** le plaignant revendique un incident créé par le projet ou une organisation impliquée dans le projet lui a créé un désagrément et il compte être dédommagé ;
- **Plaintes liées à un accident :** le plaignant dit avoir été victime d'un accident impliquant un véhicule qui appartient à une organisation impliquée dans le projet
- **Plaintes liées à une violence basée sur le genre :** le plaignant dit avoir été victime d'une violence qui aurait été posée à son égard par un ou plusieurs membres d'une organisation impliqués dans le projet ;
- **Autre :** la plainte ne vise pas une des 4 thématiques présentées précédemment, mais considérée comme étant recevable ;

VII.5.8 VÉRIFICATION, INVESTIGATION ET ACTION

Dans la mesure où la plainte est suffisamment détaillée, que les informations disponibles semblent légitimes et que les personnes ou organisations mises en cause ont été identifiées. Le responsable du MGP peut, dès lors, prendre des décisions.

Si la personne ou l'organisation impliquée dans la plainte est l'entreprise, c'est au maître d'œuvre d'assurer à ce que la plainte soit traitée jusqu'à la satisfaction du plaignant

Si la personne ou l'organisation impliqué est le maître d'œuvre, ce sera à l'ADR de s'assurer à ce que la plainte soit traitée jusqu'à la satisfaction du plaignant

Dans le cas où c'est l'ADR ou la DPRC qui est impliqué dans la plainte ce sera au ministère de l'Équipement et les Transports de s'assurer à ce que le plaignant soit satisfait de l'entente.

Certaines plaintes impliquent la collecte d'informations supplémentaires, car insuffisamment détaillées pour permettre l'identification des organisations ou des personnes en cause. Le responsable du MGP devrait faire en sorte que l'information manquante puisse lui parvenir soit en impliquant le maître d'œuvre soit en allant lui-même acquérir ces informations soit directement via la personne qui a réalisé la plainte soit par le biais d'un intermédiaire avant de pouvoir attribuer le traitement de la plainte aux organisations concernées. *Le Tableau 17* ci-après présente le calendrier des accusés de réception, enregistrement et résolution des plaintes.

Tableau 17: Calendrier des accusés de réception, enregistrement et résolution des plaintes

Type de plaintes	Immédiatement après son enregistrement dans le GIS	Dans les 7 jours suivant son enregistrement	À l'intérieur de 30 jours
Non sensible et solvable sans investigation supplémentaire	Réponse/résolution		
Non sensible, mais nécessitant des négociations entre les parties	Information du plaignant du processus de traitement	Réponse/résolution	
Non sensible, mais nécessitant des investigations supplémentaires et des négociations	Information du plaignant du processus de traitement		Réponse/résolution
Sensible (abus, violation des droits, discrimination, incidents graves)	Information du plaignant Référence au coordinateur du projet.	Informé le TTL de la Banque mondiale Accusé d'enregistrement dans le système	Le traitement pourrait être réalisé par une organisation habilitée et le délai devient hors de portée

Source : Préparation Land-Ressources pour le CR, 2021

VII.5.9 RETOUR D'INFORMATION

Un retour d'information aux plaignants et aux communautés est important pour améliorer la visibilité du projet et accroître la redevabilité et la confiance de la communauté dans le MGP. Dans ce but, le projet informera les plaignants et, le cas échéant, le grand public des résultats de traitement des plaintes. Le retour d'information aux plaignants peut se faire par écrit ou verbalement selon le choix convenu entre les parties.

En règle générale, la réponse est transmise par un moyen similaire à celui par lequel elle a été reçue

Une réponse collective sera utilisée en particulier lorsque plusieurs plaintes similaires sont reçues, ou quand les plaintes sont liées à un manque de communication. Cela se fera soit par une communication à grande échelle (par exemple, lors de réunions de la communauté, en utilisant des dépliants et des panneaux d'affichage), soit par le biais d'une action immédiate visible pour traiter la plainte.

VII.5.10 PLAINTÉ NON RÉVOLUE

Pour les plaintes non résolues, c'est à dire que lorsque le plaignant n'accepte pas ce qui lui est proposée comme règlement après que l'ensemble des procédures interne au projet pour le traitement des plainte est épuisé. Le plaignant se verra remettre une exemplaire de tout la documentation produite dans le traitement de sa plainte et pourra faire recours au tribunaux pour faire valoir sa position et son refus qui sera prise en charge par les tribunaux compétents.

VII.5.11 SUIVI ET ÉVALUATION

Le suivi et l'évaluation du MGP devront être intégrés dans le système de suivi et évaluation du projet afin de mettre en évidence les problèmes qui reviennent le plus fréquemment et les zones géographiques dont émanent le plus de plaintes, les actions ou organisations qui génèrent ces plaintes. Cependant, le suivi permanent du MGP concerne toutes les activités et doit être incorporé dans la supervision technique du projet, c'est-à-dire que toute descente sur le terrain de l'équipe de coordination doit inclure des séances sur l'effective mise en œuvre des mécanismes de gestion des plaintes.

Le système de suivi et évaluation du MGP rapportera sur les indicateurs suivants :

- le nombre de plaintes enregistrées ;
- le nombre et le pourcentage de plaintes qui ont été jugées recevables
- le nombre et le pourcentage de plaintes qui ont été résolues ;
- le pourcentage de plaintes qui ont été résolues dans les délais établis,
- le pourcentage de plaignants satisfaits des mesures prises.

Le responsable du MGP devra surveiller les données relatives au règlement des plaintes et les tendances de son évolution, et devra informer le projet de son efficacité. Dans ce but, le responsable du MGP produira des rapports trimestriels qui seront soumis à l'équipe du projet. Les rapports présenteront des informations sur les tendances en matière de plaintes et les problèmes rencontrés dans leur traitement.

Section VIII. METHODOLOGIE ET RESULTATS DES CONSULTATIONS MENEES

VIII.1 DÉMARCHE SUIVIE

Pour atteindre les objectifs ci-dessus visés par la NES 10 et en relation avec les exigences de la NES 5, une approche participative, concertée et itérative avec l'ensemble des parties prenantes au Projet a été adaptée aux trois régions concernées par le projet.

Ce processus s'est articulé autour des trois (3) axes méthodologiques ci-après :

- i **L'identification et l'analyse des parties prenantes** : elle a été effectuée conformément aux exigences de la norme en la matière. Il s'est agi de distinguer rigoureusement les « parties prenantes touchées par le projet », c'est-à-dire, les personnes susceptibles d'être affectées par le projet, des « autres parties concernées » comme étant tout individu, groupe ou organisme ayant un intérêt dans le projet.
- ii **La planification de la consultation et la diffusion de l'information sur le projet** : elle a été planifiée d'un commun accord avec l'ADR, les Préfets et les Parties prenantes. Ainsi, des dates, heures et lieux des consultations sur la préparation du projet ont été communiqués à tous ceux qui devaient y participer. Par ailleurs, l'ADR de par son secrétariat a appelé toutes les personnes censées y participer bien qu'une lettre d'invitation leur soit adressée.

Il est bon de rappeler que toutes les rencontres ont été directes. Aucune n'a été virtuelle. Ainsi tour à tour, des rencontres ont été organisées à Ali Sabieh, au hameau de Jaban As, Aylakode, Arta et Djibouti rassemblant plusieurs personnes de différentes entités.

Le Tableau 18 suivant donne la synthèse de l'ensemble des rencontres et consultations qui ont eu lieu pendant l'évaluation environnementale et sociale du projet pendant la réalisation du cadre de réinstallation et du plan de réinstallation.

En annexe X.1 se trouve les comptes rendus et les listes de présence de ces consultations

Tableau 18 : Synthèse des rencontres avec les parties prenantes :

Date / localité thème / Nb de participant	Problématiques posées par les parties prenantes	Éléments de réponses données
04/08/21 Ali Sabieh Impacts du projet de réhabilitation des tronçons (Doudoubalaleh- Hambocla-entrée Ali- Sabieh et sortie Ali- Sabieh - Guélileh1 9 Participant	Impact des jardins maraicher, des clôtures, des maisons et déplacement de population Création d'aire de repos pour les gros porteurs et des restaurants à l'intersection RN1/RN5	Les études APS/APD prendront toutes les mesures possibles pour éviter que lors des constructions, des jardins maraichers ne soient impactés. Il sera possible de corriger le devers et riper la route afin d'éviter les potentiels impacts. Par ailleurs, il sera prévu des mesures en cas d'accident par mauvaises manœuvre de pouvoir procéder à des réparations. Il sera proposé dans le projet et repris dans le PR la création de cette aire de repos de 2 ha
08/08/21 Hameau Jaban As Impacts de l'élargissement de la RN1 (PK20 – PK 23 – PK 33 (intersection du RN1 et RN4) 8 participants	Les désagréments que les travaux vont avoir sur la vente des produits laitiers par les femmes sur les difficultés d'accès aux kiosques à lait	Le CPR comme le futur PR va prévoir des dédommagements pour les pertes économiques que vous allez subir. Ainsi, il sera calculé les pertes journalières engendrées sur une période bien déterminée. Durant les travaux, des encoches seront aménagées afin de permettre un meilleur stationnement des véhicules qui veulent acheter du lait
08/08/21 Arta	Réduction impérative des accidents	Il a été rappelé que le but de l'élargissement de la route comme l'a souligné le préfet c'est de réduire le taux mortifère

Date / localité thème / Nb de participant	Problématiques posées par les parties prenantes	Éléments de réponses données
Hameau Jaban As Impacts de l'élargissement de la RN1 (PK20 – PK 23 – PK 33 (intersection du RN1 et RN4) 7 participants		élevé annuellement. Il ne sera pas prévu de mettre des ralentisseurs (dos d'ânes)
	Les pertes de travail des femmes vendeuses de lait	Les kiosques ne seront pas impactés. Néanmoins, afin d'éviter des accidents pouvant survenir lors des travaux, il sera procédé à la mise en chômage technique durant lequel des dédommagements seront leur seront versés en remplacement des gains issus de la vente du lait sur une période arrêtée (30 jours)
	Eviter d'impacter la conduite d'eau potable	Nous avons pris bonne note mais après vérification, la conduite se situe à 10m de la bande des 30m constituant la plateforme définie. Or la chaussée en elle-même fera 18m avec tous les aménagements
12/08/21 Djibouti-ville Ensemble du projet 17 participants	Le devenir des kiosques des vendeuses de Lait	Il a été souligné que les kiosques ne seront pas impactés mais, les vendeuses seront obligées d'arrêter leurs activités pour une période de 30 jours. Il leur sera indemnisé durant cette période d'arrêt, les gains perdus
	L'implication de la Direction de l'environnement et du développement durable à la réalisation du projet	L'ADR comme la DPCR a souligné que la DEDD est déjà informée des études en cours, ce qui explique qu'elle est déjà associée
07/01/23 Jaban As et Aylakode Vendeuse de lait	Confirmation de la réalisation du projet	Discussion sur les compensations accord pour un compensation de 30 jours à 1950 FDJ par jour

Au regard de problématiques soulevées çà et là, l'on peut comprendre la préoccupation de tout un chacun sur la nécessité d'effectuer les travaux sur les corridors. Il est évident que certaines personnes s'inquiètent du sort qui leur sera réservé. Néanmoins, nous pouvons souligner qu'il y a une compréhension des travaux qui seront réalisés et ont souhaité leur plus grande implication.

Par ailleurs, il est à retenir par les quarante et un (41) participants (dont 29 femmes) que tous les intervenants à travers les différentes rencontres ont souhaité que l'ADR trouve des alternatives d'aménagement afin d'éviter des déplacements de population. L'inquiétude était grande avec la vice-présidente du conseil régional d'Arta.

Section IX. CADRE DE SUIVI EVALUATION ET BUDGET DU PR

IX.1 CADRE DE SUIVI ET ÉVALUATION

• INDICATEURS

- Les indicateurs globaux suivants seront utilisés :
- Nombre de ménages et de personnes affectées par les activités du Projet (ventilé par sexe de la personne/du chef de ménage) ;
- Nombre de ménages et de personnes physiquement déplacés par les activités du Projet (ventilé par sexe de la personne/du chef de ménage) ;
- Nombre de ménages et de personnes réinstallés par le Projet (ventilé par sexe de la personne/du chef de ménage) ;
- Nombre de rencontres tenues ;
- Nombre de personnes informées ;
- Montant total des compensations payées.
- % des plaintes résolus
- Temps moyen de traitement des plaintes

Les objectifs de l'évaluation sont les suivants :

- Évaluation générale de la conformité de l'exécution avec les objectifs et méthodes précisés dans le cadre de Réinstallation ;
- Évaluation de la conformité de l'exécution avec les lois et règlements djiboutiens, ainsi qu'avec la NES 5 de la Banque mondiale ;
- Évaluation des procédures de mise en œuvre pour les indemnisations, le déplacement et la réinstallation ;
- Évaluation de l'adéquation des indemnisations et des mesures de réinstallation par rapport aux pertes subies ;

IX.2 BUDGET ESTIMATIF ET SOURCES DE FINANCEMENT

Le budget global pour la mise en œuvre du PR est estimé à **Douze millions sept cent trente-neuf mille Cent (12 739 100) FDJ soit Soixante onze mille quarante (71 040) USD**. Ce budget est une estimation sur la base de ce qui a été identifié en lien avec l'APD.

Le déplacement des infrastructures des concessionnaires qui sont à déplacer au cout approximatif de 2 340 369 USD seront pris en charge par le projet.

Les coûts détaillés sont contenus dans le Tableau19 suivant :

Tableau19 : Estimation budgétaire pour réinstallation sur la base des emprises définie à L'APD

Activités	Nombre	Quantité vendue/jour/ Femme — litre)	Nbre de jours pris en compte	Coût unitaire/mensuel	Coûts FDJ	Coût en US Dollar	Source de financement
Élaboration du PR	Déjà contracté				-	-	
Compensation des pertes économiques des vendeuses de lait	26	3	30	650	1 521 000	8563	ADR
Déplacement/ reconstruction des Kiosques	1	120 000			120000	676	Projet
Déplacement des panneaux publicitaires ³	16	Estimation			5 000 000	28 150	Projet
Déplacement/Reconstruction des postes de gendarmerie	5	Estimation			650 000	3660	Projet
Frais pour déménagement	3	20000			60000	339	ADR
Renforcement de capacité de l’ADR	Forfait				3 750 000	21 113	Projet
Points focaux (2)	2	240 000			480 000	2 702	Projet
Total partiel					11581000	65201	
Divers et imprévu 10 %	-				1581000	6520	Projet
Total					12 739 100	71721	

Le cout d'aménagement/déplacement des infrastructure des concessionnaires est évalué à 415 696 100 FDJ soit 2 340 369 USD inclus au budget de la construction

Source : Préparation Land-Ressources pour le PR, 2022

Taux de change utilisé : 1 USD =0,00563

³Provision dans le cas où le déplacement serait nécessaire

Section X. ANNEXES

X.1 ANNEXE 1 : COMPTE RENDU DE LA CONSULATATION MENÉE DANS LE CADRE DU PR

Rencontre avec les vendeuses de lait de JABAN AS et de AYLAKODE

Le Samedi 07 Janvier 2023, s'est tenu une réunion de consultation sur la matrice de compensation avec les femmes vendeuses du lait dans le cadre de l'élaboration du Plan de Réinstallation du projet « Construction du corridor routier sud (RN1/RN5/RN19) » financée par la Banque Mondiale et exécutée par l'Agence Djiboutienne des Routes.

Participants :

- Femmes (vendeuses du lait)
- Consultant national Land Ressources, Ibrahim Mohamed
- Enquêteur, assistant du consultant national, Omar Ali

1) Objectifs de la Consultation

Cette réunion de consultation sur le PR, réalisée par l'équipe de Land Ressources avait pour objet de permettre d'aborder toutes les questions relatives aux retombées (directes ou indirectes) qui auront des effets sociaux positifs ou négatifs et discuter par la même occasion de mesures prévues pour atténuer ou éviter tous les risques du projet ainsi que les différents modes de compensations.

- Les activités du projet et ses risques sociaux sont :
 - Les risques d'impact dû à l'arrêt des activités économiques (Vente du lait)
 - Les risques d'accidents pendant les travaux
 -
- Mode de compensations sont :
 - Compensation financière par femmes (montant journalier : $650 \text{ FDJ} \times 3 \text{ L} \times 30 \text{ J} = 58500 \text{ FDJ}$)
 - Déplacement du local de la localité Jaban as (construction du local à l'identique)
 - Aménagement d'accès au local de la localité Aylakode

Suite de la présentation, les femmes ont à tour de rôle prise la parole pour exprimer leur opinion vis-à-vis du projet et des mesures de compensations. Elles sont sans exception tout à fait d'accord sur les différents modes de compensations et impatientes de démarrage des activités du projet.

2) Les préoccupations exprimées par les femmes vendeuses du lait

- Le non-respect de la mise en œuvre du PR et les modes de compensations
- Le non-implication de leurs membres de famille (époux et frères chômeurs) pendant la phase travaux de construction de la route
- Crainte de manque d'amélioration de leurs situations à la suite de la nouvelle construction de la route

ID_PAP	Localisation Géographique	Prénom et Nom	Age	N° téléphone	Situation matrimoniale	Effectif du Ménage	Nombre d'enfant moins de 18 ans	Nombre d'enfant scolarisés	Métier du conjoint	Montant de la compensation financière	Observation
01	Jaban as		20		Mariée	6	4	2	Policier	58500	Satisfaite de la compensation
02	Jaban as		27		Mariée	3	1	1	Gardien ONEAD	58500	Satisfaite de la compensation
03	Jaban as		34		Mariée	8	0	6	Gardien ONEAD	58500	Satisfaite de la compensation
04	Jaban as		45		Mariée	3	0	0	Okal	58500	Satisfaite de la compensation
05	Jaban as		42		Mariée	6	0	2	Chômeur	58500	Satisfaite de la compensation
06	Jaban as		60		Mariée	2	0	0	Chômeur	58500	Satisfaite de la compensation
07	Jaban as		23		Mariée	5	3	0	Okal	58500	Satisfaite de la compensation
08	Jaban as		46		Mariée	8	0	1	Gardien école Arta	58500	Satisfaite de la compensation
09	Jaban as		28		Mariée	5	0	0	Chômeur	58500	Satisfaite de la compensation
10	Jaban as		55		Mariée	2	0	0	Gardien du barrage d'amitié de Turquie	58500	Satisfaite de la compensation
11	Jaban as		56		Veuve	2	0	0	Sans	58500	Satisfaite de la compensation
12	Jaban as		30		Mariée	6	4	1	Gardien	58500	Satisfaite de la compensation
13	Jaban as		32		Mariée	8	6	3	Chômeur	58500	Satisfaite de la compensation
14	Jaban as		55		Mariée	3	0	0	Chômeur	58500	Satisfaite de la compensation
15	Jaban as		35		Mariée	7	5	1	Chômeur	58500	Satisfaite de la compensation
16	Jaban as		27		Mariée	6	4	1	Gardien du barrage d'amitié de Turquie	58500	Satisfaite de la compensation
17	Jaban as		30		Mariée	3	1	0	Chômeur	58500	Satisfaite de la compensation
18	Jaban as		33		Mariée	6	4	1	Gardien	58500	Satisfaite de la compensation
19	Jaban as		60		Mariée	3	0	0	Chômeur	58500	Satisfaite de la compensation
20	Jaban as		24		Mariée	6	0	1	Gardien d'école Arta	58500	Satisfaite de la compensation
21	Aylakode		52		Veuve	5	1	0	Sans	58500	Satisfaite de la compensation
22	Aylakode		65		Veuve	5	0	2	Sans	58500	Satisfaite de la compensation
23	Aylakode		45		Divorcée	3	0	0	Sans	58500	Satisfaite de la compensation
24	Aylakode		40		Mariée	7	2	0	Chômeur	58500	Satisfaite de la compensation
25	Aylakode		60		Veuve	2	0	0	Sans	58500	Satisfaite de la compensation
26	Aylakode		40		Veuve	1	0	0	Sans	58500	Satisfaite de la compensation

X.2 ANNEXE 2 : EXEMPLE DE FICHE INDIVIDUELLE DE COMPENSATION

Section A- Identification de la PAP

Photo de la PAP :

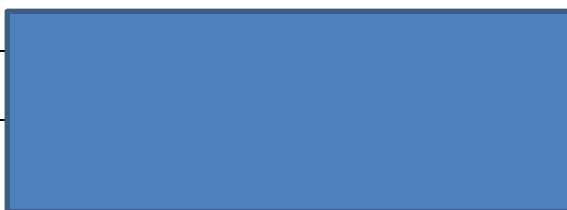


Identifiant unique : _____

Statut de la PAP Propriétaire seul : ☐ Propriétaire exploitant : ☐ Locataire : ☐ Métayer : ☐ Autre : _____		Type de pertes Revenus agricoles : ☐ Revenus /Commerces : ☐ Loyer : ☐ Structure : ☐
Nom, prénom :		Nom de la mère :
Âge de la PAP :	Sexe :	Lieu de résidence :
No de la CNI		Date de délivrance :
Autre document d'identification :		No :
Numéro de Tél :		Autre no de Tél :
Nom de l'institution financière :		No de compte :
Compagnie de téléphone :		No argent téléphone :
Bureau de transfert d'argent :		Niveau de scolarité :
État civil :		Si marié, nombre d'épouses (le cas échéant) :
Nombre d'enfants :		Nombre total de personnes à charge : _____
Principale occupation de la PAP :		
Handicap de la PAP		Handicap dans le ménage :

Section B - Pertes dues au projet et compensations

Coordonnées GPS :



Photos type de l'actif :

Perte de structures commerciales (propriétaires d'une place d'affaires)

Superficie (m2)	Barème *	Indemnisation
	Total	

*Valeur intégrale de remplacement du bâtiment (obtenue d'un expert en bâtiment)

Perte de revenu commercial (commerçant) - Soutien temporaire

Revenu mensuel brut moyen	Période	Total

Autres compensations et mesures de /restauration/soutien/amélioration des moyens de subsistance :

Mesures d'appui aux personnes vulnérables :

Section C – Récapitulatif des indemnités et autres mesures

Item	FDJ
Soutien temporaire revenu des commerces	
Perte d'un logement commercial	
Indemnité de déplacement et réinstallation (locataire)	
TOTAL	

Autres mesures d'accompagnement : _____

Mode de paiement : _____

Date planifié pour le versement des compensations : _____

Date où l'emprise devra être libérée par la PAP : _____

Document annexée : _____

Section D- Signature de l'entente

Fait à _____ le _____

Signature de la PAP : _____

Signature du représentant ADR : _____

Signature du représentant des autorités locales : _____

Signature du représentant du: _____

X.3 ANNEXE 3 : COURRIER AUX PRÉFECTURES POUR LA DATE BUTOIR

REPUBLIQUE DE DJIBOUTI
Unité - Egalité - Paix

MINISTRE DE L'EQUIPEMENT
ET DES TRANSPORTS

V/Réf :
N/Réf : 403109
Date : 02/08/21.

Directeur Général,

A Monsieur le
Le préfet d'Ali-Sabieh

Objet : Date butoir du projet
Ref : Projet d'élargissement de la RN1 et de reconstruction du corridor sud (RN5-RN19)

Monsieur le Préfet,

Dans le cadre du projet d'élargissement de la RN1 et de reconstruction du corridor sud (RN5-RN19), nous tenons à vous informer par la présente que la date de fin des enquêtes était le **samedi 16 juillet 2021**. Aucune revendication ne sera acceptée de la part des personnes touchés après cette date.

A cet effet, nous sollicitons la collaboration de votre service pour assurer la sécurité et pour pouvoir mener à bien ces études. Nous restons à votre entière disposition pour toute autre information complémentaire.

Veuillez agréer Monsieur le Préfet, l'expression de mes salutations distinguées.

جمهورية جيبوتي
الوحدة - المساواة - السلام

وزارة المعونات
والنقل



ADR
AGENCE DJIBOUTIENNE
DES ROUTES

Ampliations:

- MIT
- MI
- DPCR
- DE (ADR)
- Chrono



SOUBANEH SAID ISMAEL
Le Directeur
Général



Agence Djiboutienne
des Routes

Adresse : Zone industriel Sud – Boulaos
Djibouti – République de Djibouti

Tel : +253 21 35 25 59
Fax : +253 21 35 15 35

info@adr.dj
www.adr.dj

Unité - Egalité - Paix

MINISTRE DE L'EQUIPEMENT
ET DES TRANSPORTS

V/Réf :
N/Réf : 404/DA
Date : 02/08/21

 **ADR**
AGENCE DJIBOUTIENNE
DES ROUTES

جمهورية جيبوتي
الوحدة - المساواة - السلام

وزارة المعاداة
والنقل

Directeur Général,

A Monsieur le
Le préfet d'Arta

Objet : Date butoir du projet
Ref : Projet d'élargissement de la RN1 et de reconstruction du corridor sud (RN5-RN19)

Monsieur le Préfet,

Dans le cadre du projet d'élargissement de la RN1 et de reconstruction du corridor routier sud (RN5-RN19), nous tenons à vous informer par la présente que la date de fin des enquêtes était le **samedi 16 juillet 2021**. Aucune revendication ne sera acceptée de la part des personnes touchés après cette date.

A cet effet, nous sollicitons la collaboration de votre service pour assurer la sécurité et pour pouvoir mener à bien ces études. Nous restons à votre entière disposition pour toute autre information complémentaire.

Veuillez agréer Monsieur le Préfet, l'expression de mes salutations distinguées.

Ampliations:
- MIT
- MI
- DPCR
- DE (ADR)
- Chrono


SOUBANEH SAID ISMAEL
Le Directeur
Agence Djiboutienne des Routes
DJIBOUTI

 **ADR**
AGENCE DJIBOUTIENNE
DES ROUTES

Agence Djiboutienne
des Routes

Adresse : Zone industriel Sud – Boulaos
Djibouti – République de Djibouti

Tel : +253 21 35 25 59
Fax : +253 21 35 15 35

info@adr.dj
www.adr.dj

X.4 ANNEXE 4 PHOTO DES PANNEAUX PUBLICITAIRE À ENLEVER ET DÉPLACER

			
1 Centrale électrique	2 ONARS	3 Entreprise Djiboutienne	4 Ministère des Affaires Musulmanes et des Biens Waqfs
			
5-Société de transport	6-Auto pièces détachée	7-Hamdani	8-WFP

			
9 Inconnue	10 Free zone 1	11 Free zone 2	12 Ministère des transport
		Pas de photo	Pas de photo
13-Gendarmerie nationale	14 -Restaurant Éthiopien	15 D-Money	16 Coca cola 'Ets Coubèche'