



Union des Comores



Banque Africaine de Développement

*Ministère de l'Aménagement du Territoire, de l'Urbanisme chargé des
Affaires Foncières et des Transport Terrestres*

PROJET DE REHABILITATION DU RESEAU ROUTIER

**RN2 sur l'île de Ngazidja-RN32 sur l'île de Mohéli et RN21 sur l'île
d'Anjouan**

Numéro d'Identification : 2021/PRRR

Etude d'impact environnemental et social

Plan de Gestion Environnemental et Social

Version finale



Octobre 2021

RESUME EXECUTIF

1. Description Sommaire

La Banque Africaine de Développement a inscrit dans le cadre du FAD 13, le soutien au secteur des infrastructures de base, notamment routières, premier axe prioritaire de la nouvelle stratégie de croissance accélérée et de développement durable (SCADD).

Dans le cadre du 10^{ème} FED, le programme d'entretien courant et périodique se poursuit jusqu'en 2018 en parallèle aux travaux financés par le Fond d'Entretien Routier. Dans le cadre du même programme, l'appui institutionnel se poursuivra jusqu'à fin 2016. Par la suite, il est prévu sous le 11^{ème} FED de mettre en place une nouvelle assistance technique sur la base des résultats et des recommandations dans le cadre de l'évaluation de l'appui institutionnel financé sous le 10^{ème} FED.

En cours d'exécution de la phase1 du projet, en 2021, le Gouvernement Comorien a pris l'initiative de demander au groupe de la Banque Africaine de Développement de continuer le financement des travaux routiers sur l'ensemble des îles comoriennes ce qui permet aux pays d'atteindre les objectifs du Plan Comores Emergent à l'horizon de 2030

➤ **But du projet :**

Le but principal de ce projet est l'amélioration de la qualité des infrastructures sur les RN2, RN21 et RN32 en vue d'accroître les échanges commerciaux dans les régions situées dans les ZIP, contribuant ainsi à la croissance économique.

➤ **Objectifs du projet :**

Pour atteindre ce but, le projet vise trois objectifs à savoir : (i) la fluidité du trafic et la mobilité des personnes dans les ZIP ; (ii) le niveau de service sur ces Routes Nationales et (iii) l'accessibilité aux services de base et les conditions de vie des populations dans les zones d'influence du Projet (ZIP).

➤ **Composantes et activités du projet :**

Pour atteindre ses objectifs, les activités du Projet ont été réparties dans quatre (04) composantes puis subdivisées en tâches présentées comme suit :

Composante 1 : Travaux routiers vise les objectifs ci-après :

- travaux de réhabilitation des infrastructures routières ;
- aménagement des aires de stationnement le long des routes ;

- sensibilisation de la population aux infections sexuellement transmissibles et autres pandémies, à l'hygiène alimentaire, à la gestion et la protection de l'environnement, ainsi qu'à la sécurité routière dans la zone d'influence du Projet ;
- indemnisation des personnes affectées par le Projet ; et
- contrôle et surveillance des travaux.

Composante 2 : appui à l'autonomisation des jeunes et des femmes dans la ZIP vise les objectifs ci-après :

- réhabilitation et équipement d'infrastructures socio-économiques ;
- renforcement des capacités et attribution des équipements des micros et petits entreprises locales dans le but d'atténuer leurs impacts négatifs sur l'environnement biologique, physique et social afin d'atteindre les Objectifs du Développement Durable et du Plan Comores Emergent ;
- renforcement des capacités par des séances de formations, d'informations et de sensibilisations des associations associatives, sociétés, institutions sur des thèmes en relation avec le développement durable ; et
- suivi de la réalisation des activités d'appui aux associations de jeunes et à celles féminines.

Composante 3 : gestion du projet vise les objectifs ci-après :

- fonctionnement de la Cellule d'Exécution du Projet (CEP) ;
- communication/visibilité ;
- suivi de la mise en œuvre du Plan de Gestion Environnementale et Sociale et du Plan d'Action de Réinstallation ;
- Audit environnemental ;
- suivi-évaluation de l'impact socio-économique du projet ;
- audit financier et comptable ; et
- évaluation ex-post du projet.

2. Brève description des sites de projet et des impacts environnementaux et sociaux majeurs de la zone du projet et de sa zone d'influence

• Description des sites du projet

La réalisation du projet est conforme aux objectifs consignés dans le Document de Stratégie de Croissance et de Réduction de la Pauvreté (DSCR) de l'Union des Comores et le Plan Comores Emergent (PCE). Le DSCR ainsi que le PCE du Gouvernement comorien mentionnent également parmi les axes stratégiques « l'amélioration de l'efficacité des opérations de transport des marchandises par l'aménagement des infrastructures et la mise en œuvre de mesures de facilitation permettant d'accroître les performances des opérateurs et réduire les coûts ».

Ces tronçons mesurent environ 30,2 Km dont 7,2 Km sur la RN2 et pour le contournement de la ville de Fombouni dans l'île de Grande Comore, laquelle RN2 est une route côtière reliant Moroni à Fombouni, capitale régionale sud, 14 Km sur la R21 à Anjouan et 09 sur la RN32 à Mohéli reliant. Ce tronçon relie le village d'Ouroveni (à la sortie du village) et la ville de Fombouni et ne traverse que le village de Malé et est la dernière partie de la RN2 laquelle relie Moroni et Fombouni, capitale régionale du Sud. Ce tronçon traverse très peu d'agglomérations car il s'agit de 2 localités uniquement à partir du PK42 (Fin du village d'Ouroveni en allant vers Fombouni) : Malé et Fombouni. La ville de Mrémani est située dans une zone forestière et est la capitale de la région de Nyoumakélé qui est de fort potentiel agricole avec une forte pluviométrie alors que celle de Domoni est une ville côtière où la pluviométrie est très faible et où il y'a le plus grand nombre d'embarcations d'Anjouan à Mayotte. Le village de **Wallah** et la ville de **Nyoumchoi** sont 2 localités qui attirent le plus grand nombre de touriste et éco-touristes à Mohéli car on y trouve plusieurs aires protégées et les plus belles plages de l'île. Ces routes constituent les seules voies pour arriver dans ces localités, donc les populations locales n'ont pas d'autre choix que de passer sur ces routes en panne même si le risque d'accident ou de tomber en panne est beaucoup plus probable à l'heure actuelle.

Enjeux environnementaux et sociaux de la zone du projet

○ Situation actuelle dans la zone du projet

Dans l'ensemble des zones du projet, la dégradation de ces routes a causé :

- l'enclavement de ses zones du projet, donc moins d'activités économiques dans les zones du projet ;
- Difficulté d'interventions pour les contrôles des activités socio-économiques qui ne respectent pas les lois en vigueur au Comores pour la protection de l'environnement donc dégradation de l'environnement physique, biologique et social ;
- Pollution de l'air par la poussière dans les zones ;

- La dégradation de ces routes est très avancée ce qui oblige les usagers d'engager les vitesses inférieures (1ère ou 2nd) pour pouvoir impulser les roues, ce qui pousse le moteur de brûler une quantité importante de carburant donc de dégager beaucoup de gaz à effet de serre dans l'environnement ;
- La baisse du nombre d'agriculteurs et de pêcheurs à cause de la difficulté d'acheminements des produits agricoles et halieutiques ;

○ **Impacts environnementaux et sociaux durant la phase d'exécution des travaux :**

Impacts négatifs

- ✓ dégradation des sols sur les sites d'emprunts, des gîtes et des carrières
- ✓ pollution de l'air par les gaz à effet de serre, par les PM2,5, PM10,..., dans les chantiers et dans les carrières de concassage et pollution du sol et des sources en eau (lacs, nappe phréatiques,...) par les hydrocarbures ;
- ✓ perturbation de la circulation et des activités économiques (surtout diminution des revenus des vendeurs qui se trouvent en premier plan de ces routes) sans écarter la pollution sonore ;
- ✓ augmentation de nombre de cas de MST/VIH dans la zone du projet ;
- ✓ la violence basée sur le genre sur les lieux de travail est un impact à ne pas négliger surtout :
 - l'exploitation des mineurs ;
 - la stigmatisation des femmes ;
 - et l'inégalité des salaires pour des personnes qui occupent le même poste et ayant le même niveau de diplômes.
- ✓ diminution de la quantité de l'eau dans les sources d'eau (rivières, nappe phréatiques) laquelle eau sera utilisée pour les travaux et le fonctionnement sur les bases-vie.

Impacts positifs

- ✓ augmentation du nombre d'emplois locaux ;
- ✓ augmentation des revenus par la création d'activités économiques (comme les petits restaurants, kiosques et snacks...)

Vu que sur le long de ces tronçons, la largeur existante est suffisante pour construire une route de 6 m avec deux accotements de 50 Cm au minimum pour chacun, les déplacements involontaires seront très limités.

○ Impacts environnementaux et sociaux durant la phase d'exploitation

Impacts négatifs

- Possibilité d'avoir une augmentation du taux global de l'émission polluants organiques persistants (dioxines et furanes) et de gaz à effet de serre à cause de l'augmentation du nombre de véhicules qui circulent par jour ;
- augmentation de nombre de cas de MST/VIH dans la zone du projet.
- Le niveau PM2,5, PM10,... pourrait dépasser le seuil autorisé par l'OMS pendant et après les heures de travaux ;
- Le niveau du son pourrait dépasser 80 décibels dans les chantiers pendant les heures de travaux ;
- Les travaux nocturnes perturberont les écosystèmes en dehors des agglomérations pourront provoquer des maladies aux populations riveraines surtout les vieux et ou aggraver la situation des malades ;
- La perturbation de la circulation causera une diminution des clients pendant les heures de travaux routiers pour certains commerçants qui ont loué des maisons qui se trouvent aux bords des routes, donc ces commerçants seront obligés de déménager ou de courir à la faillite en payant des maisons et ne rien vendre : une seule commerçante est concernée par ce problème et se trouve à Foubouni.
- Des espèces végétales envahissantes comme le psidium cattleianum (ou goyavier de chine, goyavier-fraise ou mtsongoma en langue comorienne) et le psidium gajava (ou goyavier ou Mbera en langue comorienne), des herbes, des herbacées utilisés comme fourrage sont les produits forestiers non ligneux (PFNL) qui seront détruites lors de la libération de l'emprise dans chaque route ;
- Aucune espèce spécifique n'est directement impactée négativement par les travaux de ce projet à l'exception de quelques unités de vieux palmiers (cocotiers) qui se trouvent sur la RN2.

Impacts positifs

- Amélioration de l'accessibilité et de la visibilité, donc désenclavement des zones du projet et augmentation du nombre d'activités économiques et du revenu des populations ;
- Amélioration du niveau de vie ;
- Diminution du taux d'accidents, du **taux d'émission par véhicule** des polluants organiques persistants (dioxines et furanes) et de gaz à effet de serre grâce à la réduction de la durée d'acheminement des produits agricoles et halieutiques jusqu'aux capitales respectives des trois îles ;

3. Cadre légal et institutionnel de mise en œuvre du projet

➤ Rôle de la Cellule d'Exécution du Projet (CEP)

Ministère de l'Aménagement du Territoire et de l'Urbanisme, des Affaires *Foncières* et des *Transport Terrestres* de l'Union des Comores assure la maîtrise d'ouvrage du Projet, à travers la Direction Générale des Routes et Transports Routiers (DGRTR) qui constitue l'organe d'exécution du projet. Pour le suivi quotidien de la mise en œuvre des activités du Projet, il a été mis en place, au sein de la DGRTR, une Cellule d'Exécution du Projet (CEP). Le Coordonnateur reçoit à chaque trimestre un rapport rédigé par l'environnementaliste de la CEP dans le cadre du suivi régulier de la mise en œuvre du PGES par l'entreprise.

La CEP est chargée du suivi de la gestion technique, environnementale et sociale, administrative, comptable, financière et organisationnelle du projet.

La structure organisationnelle et l'équipe pour la mise en œuvre du Projet sont composées de :

- un coordonnateur ;
- trois responsables (ingénieurs) de site ;
- un environnementaliste ;
- un chargé de suivi-évaluation ;
- un responsable de la gestion financière ;
- un comptable ;
- un responsable de la passation des marchés ; et
- personnel administratif de soutien.

- Personnel de soutien logistique (chauffeur-planton)

4. Énumération des impacts majeurs et modérés

• En phase d'exécution des travaux routiers :

- Le niveau PM2,5, PM10,... pourrait dépasser le seuil autorisé par l'OMS pendant et après les heures de travaux ;
- Le niveau du son pourrait dépasser 80 décibels dans les chantiers pendant les heures de travaux ;
- Les travaux nocturnes perturberont les écosystèmes en dehors des agglomérations pourront provoquer des maladies aux populations riveraines surtout les vieux et ou aggraver la situation des malades ;
- La perturbation de la circulation causera une diminution des clients pendant les heures de travaux routiers pour certains commerçants qui ont loué des maisons qui se trouvent aux bords des routes, donc ces commerçants seront obligés de déménager ou de courir à la faillite en payant des maisons et ne rien vendre : une seule commerçante est concernée par ce problème et se trouve à Foubouni.
- Des espèces végétales envahissantes comme le psidium cattleianum (ou goyavier de chine, goyavier-fraise ou mtsongoma en langue comorienne) et le psidium gajava (ou goyavier ou Mbera en langue comorienne), des herbes, des herbacées utilisés comme fourrage sont les produits forestiers non ligneux (PFNL) qui seront détruites lors de la libération de l'emprise dans chaque route ;
- Aucune espèce spécifique n'est directement impactée négativement par les travaux de ce projet à l'exception de quelques unités de vieux palmiers (cocotiers) qui se trouvent sur la RN2.

5. Consultations publics

Des séances d'information et de sensibilisation pour la mobilisation des parties prenantes se trouvant dans les zones du projet en leur montrant les risques et impacts du projet afin que tout le monde ait le même niveau d'informations et pour faire un bon accueil du projet.

- A la RN2, une visite a eu lieu à Foubouni le 18/03/2021 en présence des autorités locales et des populations locales de la zone du projet ;

- A la RN32, une visite a eu lieu à Mrémani le 24/04/2021 en présence des autorités locales et des populations locales de la zone du projet ;
- A la RN21, une visite a eu lieu à Nioumachoi le 27/04/2021 en présence des autorités locales et des populations locales de la zone du projet ;

Dans l'ensemble, les participants ont soulevé les préoccupations suivantes :

- L'insécurité routière et la vulnérabilité des écosystèmes naturels liées à :
 - étroitesse de ces routes (largeur de la chaussée est de 3,5 m dans les zones non dégradées) oblige non seulement les passagers qui se trouvent sur la route pendant qu'ils attendent les bus de transport mais aussi les piétons qui marchent sur la chaussée ;
 - excès de vitesses qui sont la cause de plusieurs accidents routiers ;
 - insuffisance des ouvrages d'assainissement et le manque de leur entretien ;
- manque d'appui aux jeunes et aux femmes pour la réalisation des activités économiques durables surtout dans les zones côtières (les plages souvent protégées par de forêts de mangroves) ;
- manque de curage des rivières donc les débordements des eaux qui inondent leurs maisons en période de cru ;
- éboulements qui provoquent les fermetures de certaines routes durant plusieurs jours en saison de pluie ;

Pour garantir une amélioration de la sécurité routière principale souci des bénéficiaires directs de ce projet, le développeur a montré les mesures suivantes :

- ✓ la route sera élargie de 3,5 m à 8 m avec 6 m pour la chaussée et deux accotements/trottoirs de 1 m de chaque côté ;
- ✓ construction d'arrêt de bus dans les localités comme en dehors des agglomérations ;
- ✓ construction de dos-d'âne, de signalisations verticales et horizontales ;
- ✓ formation et sensibilisation des usagers de la route sur le code de la route ;
- ✓ construction et réhabilitation des ouvrages d'assainissement et le maintien de leur entretien courant ;
- ✓ l'appui aux jeunes et aux femmes pour la réalisation des activités économiques durables ;

- ✓ des curages seront programmés par la direction du fond routier pour les cantons et les curages des rivières remplies par les matériaux transportés par les eaux ainsi que la protection des berges avant les saisons de cru
- ✓ des travaux de gestion des érosions seront réalisés dans les zones de forte probabilité d'éboulements comme la réalisation des redans (qui seront couverts par du gazon naturel) en amont de la route et la limitation du développement des arbres pouvant provoquer des glissements de terrain à cause de leur poids.

6. Plan de Gestion Environnemental et Social (PGES):

- ✓ Avant que l'entreprise ne reçoive l'ordre de Service (l'OS), l'administration finira d'indemniser les PAP, et normalement procédera à la libération de l'emprise dans chaque chantier ;
- ✓ L'administration va aussi partager le PGES et le PAR avec les institutions concernées par le suivi de la mise en œuvre du PAR (par le maître d'ouvrage) et du PGES (par l'entrepreneur).
- ✓ A défaut d'un comité de mise en œuvre du PAR, la mise en œuvre de ce dernier sera réalisée par la DGRTR ou la CEP avec l'appui de l'environnementaliste et des ingénieurs des sites au plus tard trois (3) mois avant la remise de l'OS de travaux à l'entrepreneur. Le suivi de la mise en œuvre du PAR sera réalisé par l'environnementaliste de la CEP et de la Direction Générale de l'Environnement et des forêts (DGEF) ;
- ✓ La mise en œuvre des aspects du PGES contractés avec l'entreprise sera réalisée par l'entrepreneur et son suivi sera réalisé par l'environnementaliste de la CEP et celui de la mission de contrôle, le service des évaluations environnementales et sociales de la DGEF et l'inspection de travail ;
- ✓ A défaut d'un comité de pilotage, une équipe de gestion des plaintes et des doléances, surtout pour les VBG, sera mise en place. Les chefs des localités et les autorités locales feront partie de ces équipes qui travailleront en étroite collaboration avec la CEP par l'intermédiaire des chefs (ingénieurs) de sites, de l'environnementaliste de la CEP et de la mission de contrôle ;
- ✓ Pour l'équipe de sécurité de chaque base-vie, elle doit être munie d'un alco-test et d'un thermomètre pour contrôler les personnes qui entrent dans les bases-vie, d'un détecteur de poussières ;

- ✓ Il doit y avoir, sur chaque chantier, une équipe de sécurité routière qui va s'occuper de la signalisation (balisage et placement des panneaux) ;
- ✓ La remise en état avant le repli de chantier ou des sites d'emprunts, des gîtes et des carrières : faire des remblais pour remplir les endroits où les roches sont extraites et faire des reboisements ;
- ✓ L'utilisation d'engins neufs qui font le moins de bruit possible et le concassage des roches basaltiques avec des concasseurs qui sont sophistiqués pour respecter les normes ISO 14001 donc qui produisent le moins de poussière et moins de gaz à effet de serre possible ;
- ✓ Les contrôles techniques réguliers des équipements surtout en réalisant les vidanges ;
- ✓ La mise en place d'une équipe bien équipée et dont les membres sont bien formés pour la gestion des déchets surtout les déchets dangereux comme les huiles de vidange,
- ✓ Les arrosages réguliers des chantiers, des bases-vie et des accès menant vers les gîtes et les carrières de concassage ;
- ✓ La gestion de la circulation par des flag-man bien formés (surtout des femmes) ;
- ✓ Le balisage des zones à risque d'accident (où il y a des chantiers en cours), équiper tous les personnes autorisées d'entrer dans les chantiers en EPI ;
- ✓ L'indemnisation des PAP ;
- ✓ Des séances de formations et de sensibilisations de la population de chaque zone du projet et des employés ;
- ✓ Les employés ont le droit de bénéficier des préservatifs tous les mois pour les MST/VIH dans la zone du projet ;
- ✓ Avoir au moins un médecin et un infirmier dans l'infirmerie et équiper dans chaque véhicule ou engin d'un extincteur à poudre ABC, d'un kit pharmaceutique ;
- ✓ Construire des toilettes dans les bases-vie comme dans les sites (gîtes et carrières) ;
- ✓ Placer des extincteurs dans les bases-vie comme dans les sites (gîtes et carrières) ;
- ✓ Réaliser des formations sur la manipulation des extincteurs ;
- ✓ la mise en place d'une équipe de gestion des plaintes surtout liées à la violence basée au genre sur les lieux de travail y compris l'exploitation des mineurs ou la stigmatisation des femmes ou des employés en général ;

Synthèse du Mécanisme de Gestion des Plaintes

7. Mécanisme de Gestion des Plaintes (MGP)

Il est prévu un mécanisme à quatre (04) niveaux qui permet de résoudre d'éventuelles contradictions qui peuvent découler de la mise en œuvre des activités du projet :

- i. au niveau du chef de localité ;
- ii. au niveau des Préfectures à travers les maires donc les polices municipales ;
- iii. au niveau des Commissariats, à travers le Commissaire de polices ;
- iv. au niveau de la Justice (qui est disponible pour la PAP à tout moment).

Chaque personne affectée, tout en conservant bien sûr la possibilité de recourir à la justice comorienne, pourra faire appel à ce mécanisme, selon des procédures précisées plus loin. Il comprendra deux (02) étapes principales : (i) l'enregistrement de la plainte, réclamation ou litige ; (ii) Le traitement à amiable, faisant appel à des structures de médiation de proximité mises en place par le Projet, (iii) la notification de la résolution de la plainte au plaignant.

- Enregistrement des plaintes

Le CEP mettra en place des registres d'enregistrement des plaintes qui seront tenus par les points focaux (ou chefs des localités) au niveau village, au niveau communal et au niveau Préfectoral. Les PAP ont l'opportunité d'exprimer leurs plaintes soit en se rendant directement auprès du point focal le plus près, soit par téléphone.

- Traitement des plaintes en première instance

Le premier examen sera fait au niveau du comité local qui sera formé du (ou des) chef (s) de la localité, d'un représentant des Oulema (c'est-à-dire un guide religieux), d'un notable, d'un(e) représentant(e) des jeunes, dans un délai de trois (03) jours maximum à compter de la date d'enregistrement de la plainte. Le traitement de la plainte pourrait nécessiter des vérifications sur le terrain ; auquel cas la durée de traitement de la plainte est rallongée à cinq (05) jours. S'il est déterminé que la requête est fondée, la personne plaignante bénéficiera des réparations adéquates. À cette étape, la plainte est résolue et la procédure éteinte. Le bureau sera le bureau du chef du village et la liste contenant les noms et les coordonnées téléphoniques respectives des membres des chaque comité locale sera affichée dans des lieux publiques ou par tout autre moyen de communication locale (radio ou Télévision locale, journal locale,...)

Si le plaignant n'est pas satisfait du traitement en première instance, la plainte est transférée à un niveau supérieur qui est la préfecture.

- Traitement des plaintes en seconde instance

Le deuxième examen sera fait au niveau des Préfectures dans un délai de trois (03) jours, par la Commission de Conciliation (CC) qui sera créée par arrêté préfectorale et présidée par le Préfet lui-même ou son adjoint. S'il est déterminé que la requête est fondée, la personne plaignante bénéficiera des réparations adéquates. La CC comprendra au moins les membres suivants :

- le Préfet de la région ou son adjoint ;
- le maire, le 1^e adjoint-maire et le 2^{ème} adjoint-maire ;
- les services techniques présents dans la zone (cadastre, urbanisme, agriculture, etc.) ;
- représentant du comité locale (en générale le chef du village) ;
- L'environnementaliste de la CEP qui assistera ces CC en cas de nécessité et il sera invité par le président de la commission (le préfet).

La PAP plaignante ou son représentant est invité à participer à la séance. Si le plaignant n'est pas satisfait du traitement en seconde instance, il peut entamer un processus judiciaire.

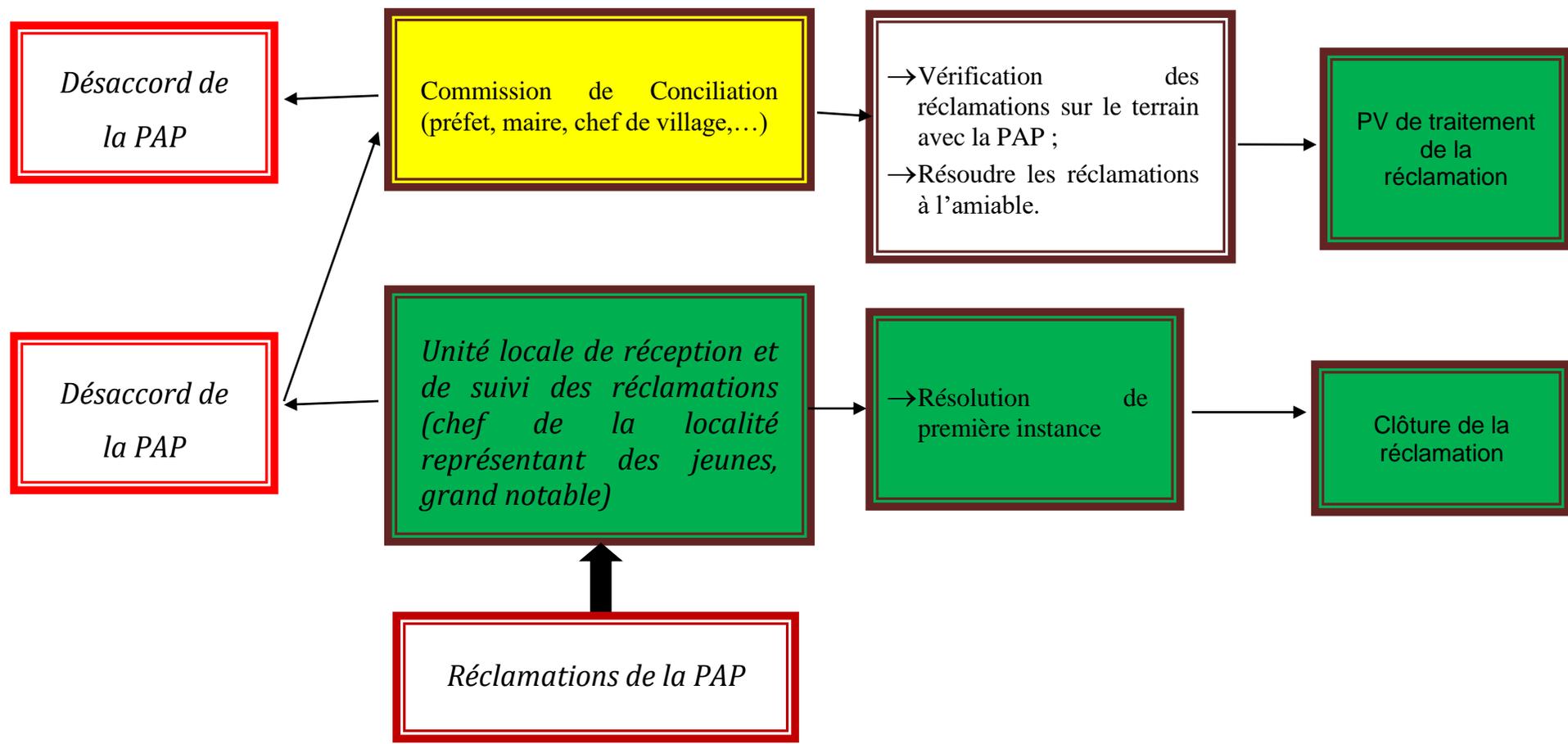
N.B. : Pour tous les niveaux de traitement des plaintes à l'amiable, la PRRR/CEP mettra en place un programme de renforcement des capacités à l'intention des membres des différents comités.

Ce programme vise à s'assurer que les membres des comités sont aptes à documenter tout le processus, à traiter toutes les plaintes dans le respect des principes d'équité, de transparence et d'efficacité.

Recours judiciaire :

Les PAP sont toujours libres de recourir aux instances judiciaires selon les dispositions de la loi. Elles devront néanmoins être informées que les procédures à ce niveau sont souvent coûteuses et longues.

Mécanisme de Gestion des Plaintes



8. Plan de renforcement des capacités, d'information et de sensibilisation

Une assistance technique est nécessaire pour renforcer les capacités des structures impliquées dans la préparation, la mise en œuvre et le suivi (préfectures ; communes traversées, le syndicat des chauffeurs « woussoukani wamasiwa » et les chauffeurs surtout ceux du transport en commun) en matière de réinstallation, de Mécanisme de Gestion de plainte et mise en œuvre du PGES et de sécurité routière.

Concernant la formation, il s'agira d'organiser dans chaque préfecture concerné un atelier de formation. S'agissant de la sensibilisation, des campagnes seront menées dans les Communes impactées sur les questions foncières, l'acquisition des terres pour utilité public, la gestion des conflits, la participation des parties prenantes pour la mise en œuvre du PGES, la sécurité routier, et le rôle des ouvrages d'assainissement sur la durabilité de la route, l'impact socio-économique du projet,....

Tableau : Actions de renforcement des capacités, d'information et de sensibilisation

Acteurs bénéficiaires	Actions	Responsable de la mise en œuvre
Collectivité Territoriale, population locale, les ingénieurs en BTP, le syndicat des chauffeurs « woussoukani wamasiwa »	<p>Information/sensibilisation sur le projet et les documents du projet en matière de Système de Sauvegarde Intégré (PAR et EIES-PGES)</p> <p>Information sur le tracé, l'emprise des travaux, la durée du projet, la durabilité de la route, la Sécurité routière (exemple : l'impact des angles fermés causés par les constructions ou les cultures sur la sécurité routière,...),</p>	PRRR/CEP Expert environnementaliste
<p>Dans chaque région concernée inclure :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Préfecture, Agriculture, Elevage, Urbanisme, Environnement et Forêt ; - COMMUNE (Maire ou son adjoint, le Secrétaire Municipal ; le Président de 	<p>Formation</p> <ul style="list-style-type: none"> • <i>Questions foncières ;</i> • <i>Acquisition des terres ;</i> • <i>Mécanisme de gestion des conflits/plaintes ;</i> • Sauvegarde opérationnel 2 / Système de Sauvegarde 	Consultant (ou Responsable HSE de l'entreprise ou expert environnementaliste de la MDC ou expert environnementaliste de la CEP)

l'association des jeunes ; la présidente de l'association des femmes) ; - VILLAGE : chef de village et son adjoint et représentant des oulémas - syndicat des chauffeurs « woussoukani wamasiwa » et les chauffeurs surtout ceux du transport en commun	Intégré ; <ul style="list-style-type: none"> • Sécurité routière 	
Entreprise chargée des travaux	<i>Séance d'information et de mise à niveau sur l'application des mesures du PAR/PGES</i>	Consultant (ou Responsable HSE de l'entreprise ou expert environnementaliste de la MDC ou expert environnementaliste de la CEP)
Mission de Contrôle (MdC)	<i>Séance d'information/sensibilisation et de mise à niveau sur le suivi de la mise en œuvre des travaux impliquant des pertes de biens et des sources de revenus</i>	Consultant (ou Responsable HSE de l'entreprise ou expert environnementaliste de la MDC ou expert environnementaliste de la CEP)

9. Stratégie de communication

La mise en œuvre du PAR sera appuyée par une stratégie et un plan de communication. Cette approche va combiner les outils de la communication de masse et les outils de la communication participative. L'objectif est de prendre en compte les avis, préoccupations, suggestions et recommandations des parties prenantes pour la bonne marche du projet. Il s'agit de promouvoir l'adhésion de ces dernières aux divers principes du PAR.

L'approche de communication participative sera axée sur les principes de l'IEC (information, éducation, communication) mettant l'accent sur la communication de proximité notamment avec les communautés affectées. Les parties prenantes internes seront plus concernées par les réunions de coordination et d'évaluation, les ateliers et les comités techniques ainsi que du système de communication interne du PRRR/CEP.

La communication de masse sera mise à contribution pour l'information et la sensibilisation de tous les acteurs impliqués directement ou indirectement dans la mise en œuvre du PAR/PGES y compris les populations affectées et celles des ZIP, la société civile, les entreprises et le grand public.

Synthèse de la stratégie de communication

IEC	Communication de proximité	Communication de masse	Supports
→ Inclusion → Équité et respect du genre → Participation → Anticipation	➤ Causeries (consultations publiques) ➤ Focus group ➤ Réunions (suivi et suivi-évaluation) ➤ Plaidoyer	✓ Spots ✓ Communiqués ✓ Bandes annonce ✓ Émissions interactives ✓ Publireportages	▪ Réseaux sociaux ▪ Médias de masse (radios communautaires, radios et télévisions régionales ou nationales) ▪ Affiches, circulaires, communiqués, etc.

Objectifs et résultats attendus de la diffusion

des informations Objectif général

- Faire en sorte que les parties prenantes connaissent le projet et qu'elles adhèrent à son bon déroulement ;
- Réussir la mise en place d'un système de collaboration efficace entre l'équipe de coordination du projet et les populations affectées.

Objectifs spécifiques

De manière spécifique, la diffusion des informations vise à :

- privilégier la démarche participative ;
- prendre en compte les préoccupations de tous les acteurs ;
- s'appuyer sur des relais communautaires pour la vulgarisation du PAR/PGES.

Résultats attendus

- Les parties prenantes s'engagent à accompagner le programme de liaison.
- Les incompréhensions et les facteurs de blocage sont levés.
- Les besoins d'informations des populations et des autorités compétentes sont satisfaits.

- Mise en place d'un cadre de concertation des parties prenantes.

10. Budget de suivi et de mise en Oeuvre du PGES par le Maître de l' Ouvrage

Désignation	Montant [KMF]			
	RN2	RN21	RN32	Total
Mesures environnementales	2 000 000	23 200 000	27 200 000	52 400 000
Formation (en renforcement des capacités) et appuis en équipement au service des études d'impact environnemental et Social à la DGEF	15 000 000			15 000 000
Suivi de la mise en œuvre du PGES :	RN2	RN21	RN32	Total
Ø frais de vulgarisation du PGES (communication)	Ø 500 000			7 500 000
Ø perdièmes des agents/experts pour les missions de formation, de sensibilisation, de contrôle,...	Ø 5 000 000			
Ø frais de déplacement des membres des comités, des agents et de l'expert	Ø 1 000 000			
Ø frais de motivation des parties prenantes des ZIP (pour la gestion,...)	Ø 1 000 000			
Contrôle environnemental des travaux	7 500 000,00			7 500 000
Total	82 400 000			

11. Budget estimatif du PAR

Lignes budgétaires	Détaille	Unité	Qt	Montant
Indemnités des PAP	indemnités des pertes agricoles	U		135 000
	indemnités liées aux démolitions des maisons ou des parties des maisons	U	1	2 168 640
	Indemnisation des commerçants impactés	U	1	400 000
Sous-total indemnisation des PAP				2 703 640
suivi interne de mise en œuvre du PAR avec l'environnementaliste de la CEP	Logistique, moyens de communication, frais de déplacement et perdièmes de voyage en cas d'urgence (plainte de niveau 1,...)	FF		4 500 000
Total 1				7 203 640
les imprévus (20% du Total 1)				1 440 728
Grand total				8 644 368

12. Budget global du PAR et du PGES

Lignes budgétaires	Montant
Coût du PGES	82 400 000
Coût du PAR	8 644 368
Total	91 044 368 KMF

EXECUTIVE SUMMARY

1. Description Sommaire Brief Description

The African Development Bank has included in the framework of ADF 13, support for the basic infrastructure sector, including roads, the first priority axis of the new strategy for accelerated growth and sustainable development (SCADD).

Under the 10th EDF, the current and periodic maintenance programme continues until 2018 in parallel with the work financed by the Road Maintenance Fund. Under the same programme, institutional support will continue until the end of 2016. Subsequently, it is planned under the 11th EDF to set up new technical assistance on the basis of the results and recommendations in the framework of the evaluation of institutional support financed under the 10th EDF.

During the execution of phase 1 of the project, in 2021, the Comorian Government took the initiative to ask the African Development Bank Group to continue financing road works on all the Comorian islands, which allows countries to achieve the objectives of the Emerging Comoros Plan by 2030.

➤ Purpose of the project:

The main aim of this project is to improve the quality of infrastructure on the RN2, RN21 and RN32 with a view to increasing trade in the regions located in the ZIP, thus contributing to economic growth.

➤ Project objectives:

To achieve this goal, the project has three objectives: (i) traffic flow and mobility of people in ZIP; (ii) the level of service on these National Roads and (iii) the accessibility to basic services and the living conditions of the populations in the areas of influence of the Project (ZIP).

➤ Project components and activities:

To achieve its objectives, the Project's activities were divided into three (03) components and then subdivided into tasks presented as follows:

Component 1: Road works has the following objectives:

- road infrastructure rehabilitation works;
- development of parking areas along roads;
- raising public awareness of sexually transmitted infections and other pandemics, food hygiene, environmental management and protection, as well as road safety in the Project's area of influence;
- compensation for people affected by the Project; and
- control and supervision of the works.

Component 2: Support for youth and women's empowerment in ZIP has the following objectives:

- rehabilitation and equipment of socio-economic infrastructure;
- capacity building and allocation of equipment to local micro and small enterprises in order to mitigate their negative impacts on the biological, physical and social environment in order to achieve the Sustainable Development Goals and the Emerging Comoros Plan;
- capacity building through training, information and awareness-raising sessions for associations, societies and institutions on topics related to sustainable development; and;
- Monitoring of the implementation of activities to support youth and women's associations.

Component 3: Project management has the following objectives:

- functioning of the Project Implementation Unit (CEP);
- communication/visibility;
- monitoring the implementation of the Environmental and Social Management Plan and the Resettlement Action Plan;
- Environmental audit;
- monitoring and evaluation of the socio-economic impact of the project;
- financial and accounting audit;
- and ex-post evaluation of the project

2. **Brief description of the project sites and the major environmental and social impacts of the project area and its area of influence**

- **Description of the project sites**

The implementation of the project is in line with the objectives set out in the Growth and Poverty Reduction Strategy Paper (PRSP) of the Union of the Comoros and the Emerging Comoros Plan (ECP). The DSCR and the PCE of the Comorian Government also mention among the strategic axes "the improvement of the efficiency of freight transport operations through the development of infrastructure and the implementation of facilitation measures to increase the performance of operators and reduce costs".

These sections measure about 30.2 Km including 7.2 Km on the RN2 and for the bypass of the city of Foubouni in the island of Grande Comore, which RN2 is a coastal road linking Moroni to Foubouni, southern regional capital, 14 Km on the R21 to Anjouan and 09 on the RN32 to Mohéli connecting. **This section crosses very few agglomerations because it is 2 localities only from PK42 (End of the village of Ouroveni going towards Foubouni): Malé and Foubouni. The city of Mremane is located in a forest area and is the capital of the region of Nyoumakélé which is of high agricultural potential with a high rainfall while that of Domoni is a coastal city where the rainfall is very low and where there is the largest number of boats from Anjouan to Mayotte.** The village of Wallah and the city

of Nyoumachoi are 2 localities that attract the largest number of tourists and eco-tourists to Mohéli because there are several protected areas and the most beautiful beaches of the island. These roads are the only routes to get to these localities, so local people have no choice but to pass on these broken roads even though the risk of an accident or breaking down is much more likely at present.

Environmental and social issues of the project area

- Current situation in the project area

In all project areas, the degradation of these roads caused:

- the isolation of its project areas, thus less economic activities in the project areas;
- Difficulty of interventions for the control of socio-economic activities that do not comply with the laws in force in the Comoros for the protection of the environment and therefore degradation of the physical environment,

Enjeux environnementaux et sociaux de la zone du projet

- **Situation actuelle dans la zone du projet**

Dans l'ensemble des zones du projet, la dégradation de ces routes a causé :

- l'enclavement de ses zones du projet, donc moins d'activités économiques dans les zones du projet ;
- Difficulté d'interventions pour les contrôles des activités socio-économiques qui ne respectent pas les lois en vigueur au Comores pour la protection de l'environnement donc dégradation de l'environnement physique, biologique et social ;
- Air pollution by dust in areas;
- The degradation of these roads is very advanced which forces users to engage the lower speeds (1st or 2nd) to be able to push the wheels, which pushes the engine to burn a significant amount of fuel and therefore to release a lot of greenhouse gases into the environment;
- The decrease in the number of farmers and fishermen because of the difficulty of transporting agricultural and fishery products;
- Air pollution by dust in areas;

- The degradation of these roads is very advanced which forces users to engage the lower speeds (1st or 2nd) to be able to push the wheels, which pushes the engine to burn a significant amount of fuel and therefore to release a lot of greenhouse gases into the environment;
- The decrease in the number of farmers and fishermen because of the difficulty of transporting agricultural and fishery products;
- **Environmental and social impacts during the execution phase of the work:**
 - Negative impacts**
 - ✓ soil degradation on loan sites, gîtes and quarries
 - ✓ air pollution by greenhouse gases, PM2.5, PM10,..., in construction sites and in crushing quarries and pollution of soil and water sources (lakes, groundwater,...) by hydrocarbons;
 - ✓ increase in the number of STD / HIV cases in the project area;
 - ✓ Gender-based violence in the workplace is an impact that should not be overlooked, especially:
 - the exploitation of minors;
 - the stigmatization of women;
 - and unequal wages for people who occupy the same position and have the same level of qualifications.
 - ✓ reduction in the quantity of water in the water sources (rivers, groundwater) which water will be used for work and operation on the life bases. Positive impacts;
 - ✓ increase in the number of local jobs;
 - ✓ Increase in income through the creation of economic activities (such as small restaurants, kiosks and snacks, etc.)

Since along these sections, the existing width is sufficient to build a road of 6 m with two shoulders of at least 50 cm for each, involuntary movements will be very limited.

- **Environmental and social impacts during the operation phase**

- Negative impacts**

- Possibility of having an increase in the overall rate of emission of persistent organic pollutants (dioxins and furans) and greenhouse gases due to the increase in the number of vehicles circulating per day;

- increase in the number of STD / HIV cases in the project area.
- The level PM2.5, PM10, ... could exceed the threshold authorized by WHO during and after working hours;
- The sound level could exceed 80 decibels in construction sites during working hours;
- Night work will disrupt ecosystems outside built-up areas may cause disease to neighboring populations, especially the elderly, and or worsen the situation of the sick;
- The traffic disruption will cause a decrease in customers during road works hours for some traders who have rented houses that are on roadsides, so these traders will be forced to relocate or go bankrupt by paying for houses and not to sell anything: only one shopkeeper is concerned by this problem and is located in Foubouni.
- Invasive plant species such as psidium cattleianum (or Chinese guava, strawberry guava or mtsongoma in the Comorian language) and psidium gajava (or guava or Mbera in the Comorian language), herbs, herbaceous plants used as fodder are forest products non-timber (NTFP) which will be destroyed when the right-of-way is released in each road;
- No specific species is directly negatively impacted by the work of this project with the exception of a few units of old palm trees (coconut palms) which are on the RN2.

Positive impacts

- Improved accessibility and visibility, thus opening up the project areas and increasing the number of economic activities and the income of the populations;
- Improvement of the standard of living;
- Decrease in the accident rate, the emission rate per vehicle of persistent organic pollutants (dioxins and furans) and greenhouse gases thanks to the reduction in the transport time of agricultural and fishery products to capitals respective of the three islands;

3. Legal and institutional framework for project implementation

➤ Role of the Project Implementation Unit (CEP)

Ministry of Territorial Development and Town Planning, Land Affairs and Land Transport of the Union of the Comoros is in charge of the project, through the General Directorate of Roads and Road Transport (DGRTR) which constitutes the project executing agency. For the daily monitoring of the implementation of Project activities, a Project Implementation Unit (CEP) has been set up within the DGRTR. The Coordinator receives a quarterly report written by the PIU environmentalist as part of the regular monitoring of the implementation of the ESMP by the company.

The PIU is responsible for monitoring the technical, environmental and social, administrative, accounting, financial and organizational management of the project. The organizational structure and the team for the implementation of the Project are composed of:

- a coordinator;
- three site managers (engineers);
- an environmentalist;
- a monitoring and evaluation officer;
- a person responsible for financial management;
- an accountant ;
- a procurement officer; and administrative support staff;
- Logistical support staff (driver-orderly)

4. List of major and moderate impacts

- **During the execution of road works:**
 - The level PM2.5, PM10, ... could exceed the threshold authorized by WHO during and after working hours;
 - The sound level could exceed 80 decibels in construction sites during working hours;
 - Night work will disrupt ecosystems outside built-up areas may cause disease to neighboring populations, especially the elderly, and or worsen the situation of the sick;

- The traffic disruption will cause a decrease in customers during road works hours for some traders who have rented houses that are on roadsides, so these traders will be forced to relocate or go bankrupt by paying for houses and not to sell anything: only one shopkeeper is concerned by this problem and is located in Foubouni.
- Invasive plant species such as psidium cattleianum (or Chinese guava, strawberry guava or mtsongoma in the Comorian language) and psidium gajava (or guava or Mbera in the Comorian language), herbs, herbaceous plants used as fodder are forest products non-timber (NTFP) which will be destroyed when the right-of-way is released in each road;
- No specific species is directly

Public consultations

Information and awareness sessions for the mobilization of stakeholders located in the project areas by showing them the risks and impacts of the project so that everyone has the same level of information and to welcome the project .

- At RN2, a visit took place in Foubouni on 03/18/2021 in the presence of local authorities and local populations of the project area;
- At the RN32, a visit took place in Mrémani on 04/24/2021 in the presence of local authorities and local populations of the project area;
- At the RN21, a visit took place in Nioumachoi on 04/27/2021 in the presence of local authorities and local populations of the project area;

Overall, participants raised the following concerns:

- Road insecurity and the vulnerability of natural ecosystems linked to:
 - the narrowness of these roads (width of the carriageway is 3.5 m in non-degraded areas) obliges not only the passengers who are on the road while they wait for the transport buses but also the pedestrians who walk on the road. shod;
 - speeding which is the cause of several road accidents;
 - inadequacy of sanitation works and lack of their maintenance;
- lack of support for young people and women for the realization of sustainable economic activities especially in coastal areas (beaches often protected by mangrove forests);
- lack of cleaning of rivers and therefore the overflowing of water which floods their houses during the flood season;
- landslides which cause the closures of certain roads for several days in the rainy season;

To guarantee an improvement in road safety, the main concern of the direct beneficiaries of this project, the developer has shown the following measures:

- ✓ the road will be widened from 3.5 m to 8 m with 6 m for the roadway and two shoulders / sidewalks of 1 m on each side;
- ✓ construction of bus stops in localities as well as outside urban areas;
- ✓ construction of speed bumps, vertical and horizontal signs;
- ✓ training and awareness of road users on the highway code; construction and rehabilitation of sanitation structures and maintenance of their routine maintenance;
- ✓ support for young people and women for the realization of sustainable economic activities;
- ✓ cleanings will be scheduled by the road fund management for the townships and the cleanings of rivers filled with materials transported by water as well as the protection of the banks before the raw seasons;
- ✓ erosion management work will be carried out in areas with a high probability of landslides, such as the creation of steps (which will be covered by natural grass) upstream of the road and limiting the development of trees that could cause landslides because of their weight.

5. Environmental and Social Management Plan (ESMP):

- ✓ Before the company receives the Service Order (OS), the administration will finish compensating the PAPs, and normally proceed with the release of the right-of-way in each site;
- ✓ The administration will also share the ESMP and the RAP with the institutions concerned with monitoring the implementation of the RAP (by the contracting authority) and the ESMP (by the contractor).
- ✓ In the absence of a RAP implementation committee, its implementation will be carried out by the DGRTR or the CEP with the support of the environmentalist and site engineers no later than three (3) months before delivery of the OS to the contractor. Monitoring of the implementation of the RAP will be carried out by the environmentalist from the CEP and the Directorate General of Environment and Forests (DGEF);
- ✓ The implementation of the aspects of the ESMP contracted with the company will be carried out by the contractor and its monitoring will be carried out by the

- environmentalist of the CEP and that of the control mission, the environmental and social assessments department of the DGEF and labor inspection;
- ✓ In the absence of a steering committee, a complaints and grievances management team, especially for GBV, will be set up. The heads of the localities and the local authorities will be part of these teams who will work in close collaboration with the PIU through the site managers (engineers), the PIU environmentalist and the control mission;
 - ✓ For the security team of each base camp, it must be equipped with an alcohol test and a thermometer to control people entering the base camps, a dust detector;
 - ✓ There must be, on each site, a road safety team who will take care of the signage (marking and placement of signs);
 - ✓ The restoration before the work site or borrow pits, lodges and quarries are restored: make backfill to fill the places where the rocks are extracted and make reforestation;
 - ✓ The use of new machinery that makes as little noise as possible and the crushing of basalt rocks with crushers that are sophisticated to comply with ISO 14001 standards and therefore produce as little dust and fewer greenhouse gases as possible;
 - ✓ Regular technical checks of equipment, especially by performing oil changes;
 - ✓ The establishment of a well-equipped team whose members are well trained in waste management, especially hazardous waste such as used oil,
 - ✓ Regular watering of worksites, camps and accesses leading to lodgings and crushing quarries;
 - ✓ Traffic management by well-trained flag-men (especially women);
 - ✓ The marking out of areas at risk of accidents (where there are work sites in progress), equip all persons authorized to enter work sites in PPE;
 - ✓ Compensation for PAPs;
 - ✓ Training and awareness-raising sessions for the population of each project area and for employees;
 - ✓ Employees have the right to receive condoms every month for STDs / HIV in the project area;
 - ✓ Have at least one doctor and one nurse in the infirmary and equip each vehicle or machine with an ABC powder extinguisher, a pharmaceutical kit;
 - ✓ Build toilets in the camps as well as on the sites (lodges and quarries);
 - ✓ Place fire extinguishers in camps and sites (lodges and quarries);

- ✓ Carry out training sciences on the handling of fire extinguishers;
- ✓ the establishment of a team to manage complaints, especially related to gender-based violence in the workplace, including the exploitation of minors or the stigmatization of women or employees in general;

Summary of the Complaints Management Mechanism

6. Complaints Management Mechanism

There is a four-level (04) mechanism to resolve any contradictions that may arise from the implementation of project activities:

- i. at the level of the head of locality;
- ii. at the level of the Prefectures through the mayors and therefore the municipal police;
- iii. at the level of the Police Stations, through the Commissioner of Police ;
- iv. at the level of Justice (which is available for the PAP at any time).

Each person affected, while of course retaining the possibility of recourse to Comorian justice, will be able to appeal to this mechanism, according to procedures specified below. It will consist of two (02) main steps: (i) the registration of the complaint, claim or dispute; (ii) Amicable treatment, using local mediation structures set up by the Project, (iii) notification of the resolution of the complaint to the complainant.

▪ Registration of complaints

The CEP will set up complaint registration registers that will be kept by the focal points (or heads of localities) at the village, communal and prefectural levels. PAPs have the opportunity to express their complaints either by going directly to the nearest focal point or by telephone.

▪ Handling of complaints at first instance

The first examination will be made at the level of the local committee which will be composed of the chief(s) of the locality, a representative of the Oulema (i.e. a religious guide), a notable, a representative of the young people, within a maximum of three (03) days from the date of registration of the complaint. The handling of the complaint may require field checks; in which case the duration of the processing of the complaint is extended to five (05) days. If it is determined that the application is well-founded, the complainant will receive adequate remedies. At this stage, the complaint is resolved and the procedure is extinguished. The office will be the office of the village chief and the list containing the names and respective telephone details of the members of each local committee will be posted in public places or by any other means of local communication (local radio or television, local newspaper,...)

If the complainant is not satisfied with the treatment in the first instance, the complaint is transferred to a higher level which is the prefecture.

▪ Handling of complaints at second instance

The second examination will be done at the level of the Prefectures within three (03) days, by the Conciliation Commission (CC) which will be created by prefectural decree and chaired by the Prefect himself or his deputy. If it is determined that the application is well-founded, the complainant will receive adequate remedies. The CC will include at least the following members:

- the Prefect of the region or his deputy;

- the mayor, the 1st deputy mayor and the 2nd deputy mayor;
- the technical services present in the area (cadastre, urban planning, agriculture, etc.);
- representative of the local committee (generally the village chief);
- The environmentalist of the CEP who will assist these CCs in case of necessity and he will be invited by the president of the commission (the prefect).

The complainant PAP or her representative is invited to participate in the session. If the complainant is not satisfied with the treatment in the second instance, the complaint is transferred to a higher level which is the Police Station (CP) or if he wishes, go directly to court.

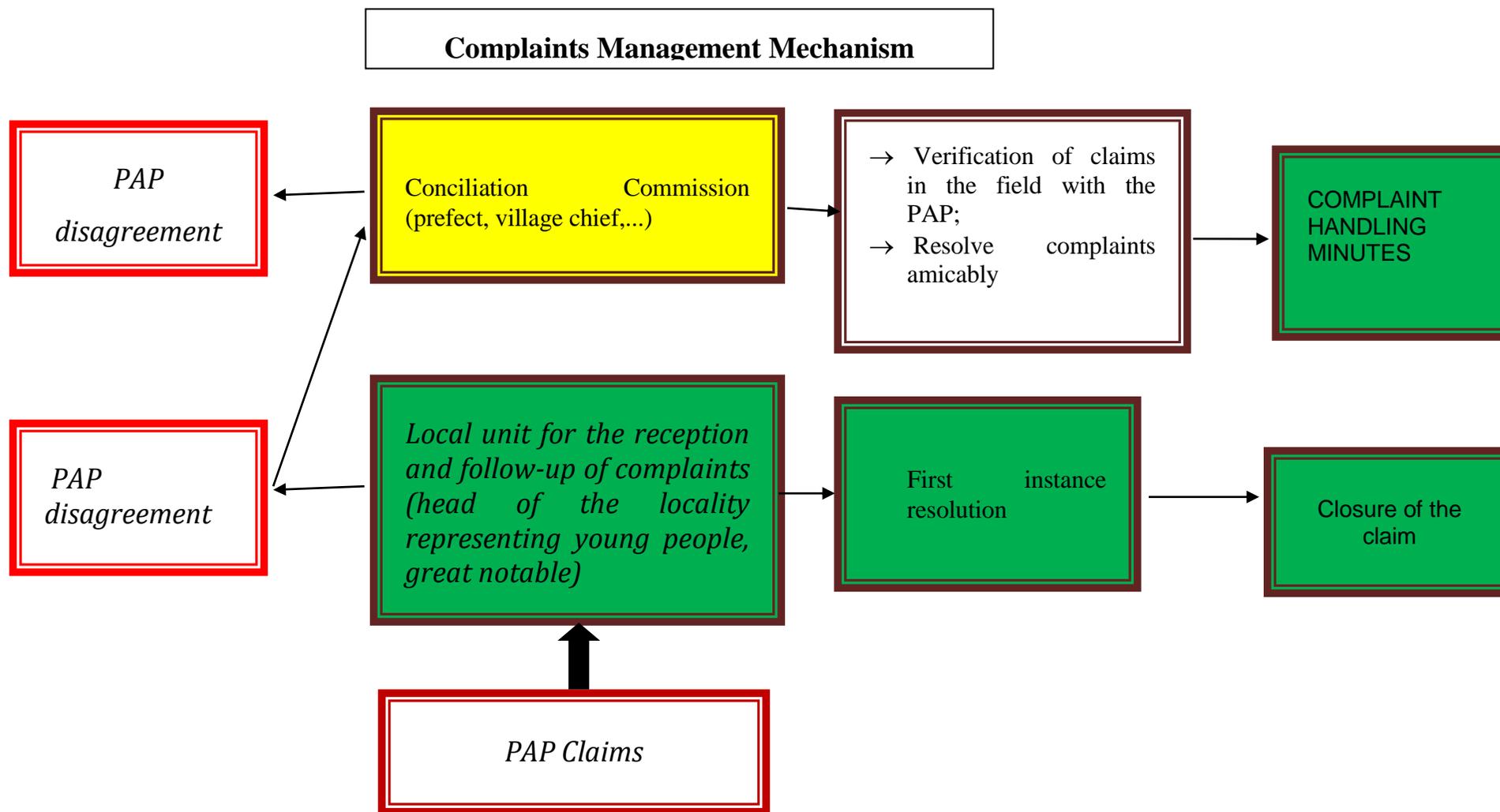
N.B: For all levels of out-of-court complaint handling, the PRRR/CEP will implement a capacity building program for members of the various committees.

The purpose of this program is to ensure that committee members are able to document the entire process, to deal with all complaints in accordance with the principles of fairness, transparency and efficiency.

Legal recourse:

PAPs are always free to resort to judicial bodies in accordance with the provisions of the law. However, they should be informed that procedures at this level are often costly and time-consuming.

As a result, they can disrupt their operations, without necessarily guaranteeing success.



7. Capacity-building, information and awareness-raising plan

Technical assistance is needed to strengthen the capacities of the structures involved in the preparation, implementation and monitoring (prefectures; municipalities crossed, the drivers' union "woussoukani wamasiwa" and drivers especially those of public transport) in terms of resettlement, Complaint Management Mechanism and implementation of the GGP and road safety.

Regarding training, it will be a question of organizing in each prefecture concerned a training workshop. With regard to awareness-raising, campaigns will be carried out in the Municipalities impacted on land issues, the acquisition of land for public utility, conflict management, the participation of stakeholders for the implementation of the GGP, road safety, and the role of sanitation works on the sustainability of the road, the socio-economic impact of the project,

Capacity-building, information and awareness-raising actions

Beneficiary actors	Actions	Responsible for implementation
Local authority, local population, construction engineers, drivers' union « woussoukani wamasiwa »	<p>Information/awareness-raising on the project and project documents on the Integrated Safeguard system (PAR and ESIA-ESGPS)</p> <p>Information on the route, the right-of-way of the work, the duration of the project, the durability of the road, road safety (example: the impact of closed angles caused by constructions or crops on road safety,...),</p>	PRRR/CEP Environmental expert
<p>In each region concerned include:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Prefecture, Agriculture, Livestock, Urban Planning, Environment and Forestry; - COMMUNE (Mayor or his deputy, the Municipal Secretary; the President of the youth association; the president of the women's association); - VILLAGE: village chief and his deputy and representative of the 	<p>Formation</p> <ul style="list-style-type: none"> • <i>Land issues;</i> • <i>Land acquisition;</i> • <i>Conflict/complaint management mechanism;</i> • <i>Operational Backup 2 / Integrated Backup System;</i> 	Consultant (or HSE Manager of the company or MDC environmental expert or CEP environmental expert)

Beneficiary actors	Actions	Responsible for implementation
ulema - - union of drivers "woussoukani wamasiwa" and drivers especially those of public transport	<ul style="list-style-type: none"> <i>Road safety</i> 	
Company in charge of the work	Information and upgrade session on the application of the measures of the RAP/PGES	Consultant (or HSE Manager of the company or environmental expert of the MDC or environmental expert of the CEP)
Control Mission (CM)	<i>Information/awareness and upgrade session on monitoring the implementation of work involving property losses and revenue streams</i>	Consultant (or HSE Manager of the company or MDC environmental expert or CEP environmental expert)

8. Communication Strategy

The implementation of the RAP will be supported by a communication strategy and plan. This approach will combine the tools of mass communication and the tools of participatory communication. The objective is to take into account the opinions, concerns, suggestions and recommendations of stakeholders for the smooth running of the project. The aim is to promote their adherence to the various principles of the RAP.

The participatory communication approach will focus on the principles of IEC (information, education, communication) emphasizing local communication, particularly with affected communities. Internal stakeholders will be more involved in coordination and evaluation meetings, workshops and technical committees as well as the internal communication system of the PRRR/CEP.

Mass communication will be used to inform and raise awareness among all actors directly or indirectly involved in the implementation of the PAR/PGES including affected populations and those of the ZIP, civil society, businesses and the general public.

Summary of Communication Strategy

IEC	Proximity communication	Mass communication	Supports
→ Inclusion → Gender equity and respect → Participation → Anticipation	➤ Talks (public consultations) ➤ Focus group ➤ Meetings (monitoring and follow-up and evaluation) ➤ Advocacy	✓ Spots ✓ Press releases ✓ Trailers ✓ Interactive programs ✓ Advertorials	▪ Social networks ▪ Mass media (community radios, regional or national radio and television) ▪ Posters, circulars, press releases, etc.

Objectives and expected results of the dissemination of information General objective

- Ensure that stakeholders know about the project and that they adhere to its smooth running;
- Successfully set up an effective collaboration system between the project coordination team and the affected populations.

Specific objectives

Specifically, the dissemination of information aims to:

- favor the participatory approach;
- take into account the concerns of all stakeholders;
- rely on community relays for popularization of the PAR / ESMP.

Expected results

- The stakeholders undertake to support the liaison program.
- Misunderstandings and blocking factors have been removed.
- The information needs of the populations and the competent authorities are met.
- Establishment of a stakeholder consultation framework.

9. **Budget for monitoring and implementation of the ESMP by the Contracting Authority**

Designation	Montant [KMF]			
	RN2	RN21	RN32	Total
Environmental measures	2 000 000	23 200 000	27 200 000	52 400 000
Training (in capacity building) and equipment support for environmental and social impact studies at the DGEF	15 000 000			15 000 000
Monitoring of the implementation of the ESMP:	RN2	RN21	RN32	Total
Ø ESMP extension costs (communication)	Ø 500 000			7 500 000
Ø staff / experts for training, awareness, control, ...	Ø 5 000 000			
Ø travel expenses of committee members, agents and expert	Ø 1 000 000			
Ø motivation costs for ZIP stakeholders (for management, etc.)	Ø 1 000 000			
Environmental control of works	7 500 000,00			7 500 000
Total	82 400 000			

10. **Estimated PAR Budget**

Lignes budgétaires	Detail	Unit	Qt	Amount
PAP Allowances	compensation for agricultural loss	U		135 000
	compensation related to demolitions of houses or parts of houses	U	1	2 168 640
	Compensation for impacted merchants	U	1	400 000
Sous-total indemnisation des PAP				2 703 640
internal monitoring of the implementation of the PAR with the environmentalist of the CEP	Logistics, means of communication, travel expenses and travel perdiemes in case of emergency (level 1 complaint,...)	FF		4 500 000
Total 1				7 203 640
unforeseen events (10% of Total 1)				1440728
Grand total				8 644 368

11. Global budget of the RAP and the ESMP

Budget lines	Amount
Cost of ESMP	82 400 000
RAP cost	8 644 368
Total	91 044 368 KMF

UNION DES COMORES
Unité...Solidarité...Développement

Ministère de l'Agriculture, de la Pêche,
de l'Environnement, du Tourisme
et de l'Artisanat

Autorisation Environnementale N°21-011
Ministère de
l'Agriculture, de la Pêche, de l'Environnement, du
Tourisme et de l'Artisanat

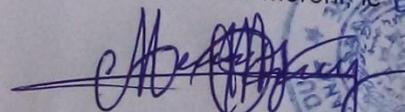
LE MINISTRE

- Vu La constitution de l'Union des Comores du 23 Décembre 2001 révisé par referendum en date du 30 Juillet 2018, notamment en son article 60
- Vu La loi N°94-018/AF du 22 juin 1994, relative à la protection de l'environnement modifié par la loi N°095 -007/AF du 19 juin 1995
- Vu Le Décret N°01-52/CE du 19 avril 2001, portant sur les Etudes d'impact sur l'Environnement
- Vu L'Arrêté N°12-012/VP-MPEEIA/CAB du 24 mars 2012 portant création, attribution du comité Technique d'Evaluation des Etudes d'Impact Environnemental et Social
- Vu Le Décret N°16-096/PR relatif à la composition du Gouvernement et aux Secrétariats d'Etat de l'Union des Comores
- Vu Le dossier de l'intéressé

AUTORISE

- Article 1 : Conformément au Décret sur les Etudes d'Impacts notamment en son article 16, après examen du dossier relatif aux travaux de Réhabilitation des Routes Nationales RN2, RN21 et RN32, notamment le Plan d'Action de Réinstallation, l'Etude d'Impact Environnemental et Social et le Plan de Gestion Environnementale et Sociale, le Ministère de l'Agriculture, de la Pêche, de l'Environnement, du Tourisme et de l'Artisanat approuve la réalisation des travaux de Réhabilitation des routes Nationales RN2, RN21 et RN32.
- Article 2 : Le ministre de l'Agriculture, de la Pêche, de l'Environnement, du Tourisme et de l'Artisanat en conformité avec l'article 17 du dit Décret n°01-052/CE du 19 Avril 2001 portant sur les Etudes d'Impacts sur l'Environnement exercera le contrôle de l'application des mesures prévues dans l'Etude. Tous les frais y afférents seront en charge par le porteur du projet.
- Article 3 : Conformément aux mesures envisagées dans l'Etudes d'Impacts, le Porteur du projet ou l'entreprise chargée à la réalisation des travaux, selon le cas, réparera les dommages significatifs sur l'Environnement qui résulterait de la réalisation de routes nationales RN2, RN21 et RN32
- Article 4 : La présente autorisation peut être suspendu ou retiré, sur rapport de la direction General de l'environnement et des Forets (DGEF) en cas de non-respect de prescription ou en cas de manquement dans la mise en œuvre du Plan des Gestions Environnementale et Sociale (PGES).
- Article 5 : La présente autorisation qui n'exonère pas le porteur du projet et l'entreprise chargée à la réalisation des travaux de toute responsabilité dans la mise en œuvre de son PGES conformément aux textes en vigueur et dans l'exécution de son projet, lui est délivré pour servir et valoir ce que de droit.

Fait à Moroni, le 03 / 11 / 2021



MOCTAR OULD DADA HAMDANI



UNION DES COMORES
Unité - Solidarité - Développement

Ministère de l'Agriculture, de la
Pêche, de l'Environnement, du
Tourisme et de l'Artisanat

Direction Générale de
l'Environnement et des Forêts

Le Directeur Général



جمهورية القمر المتحدة
للوحدة - التضامن - التنمية

وزارة الطاقة والزراعة والصيد والبيئة
اليدوية والحرف والسياسة

إدارة العلم للبيئة والغابات

خير علم

Réf. N°21 - 032/MAPETA/DGEF

Moroni, le 03 novembre 2021

Autorisation Environnementale

- Conformément à l'article 14 de la loi cadre N°94-018 du 22 juin 1994, relative à l'Environnement modifiée et complétée par la loi N°95-007 du 19 juin 1995,
- Conformément à l'article 2 du décret N°01-052/CE, du 19 avril 2001, relatif aux Etudes d'Impact sur l'Environnement,
- Conformément à l'article 3 de la note circulaire relative aux modalités d'octroi de l'Autorisation Environnementale et des agréments,
- Après avis favorable prononcé par le Comité Technique d'Evaluation des Etudes d'Impacts Environnementales et Sociales, suite à l'examen du rapport d'Etude d'Impact Environnemental et Socio-économique du projet, **Réhabilitation du Réseau Routier RN2 sur l'île de Ngazidja - RN32 sur l'île de Mohéli et RN21 sur l'île d'Anjouan** de la Direction Générale de l'Environnement et des Forêts (DGEF) autorise la Direction Générale des Routes et Transports Routiers à poursuivre les travaux de Réhabilitation des Réseaux Routiers y afférents.

La présente autorisation qui prend effet à partir de sa date de signature, sera enregistrée, publiée sur les sites web de la présidence de l'Union des Comores, ainsi qu'au journal officiel.

Cette autorisation est délivrée à l'intéressée pour servir et faire valoir ce que de droit.

Youssef Elamine. Y MBECHUZA

