

RESUME

ÉTUDE D'IMPACT ENVIRONNEMENTALE DU PTM (UPL)

Promoteur : **PROJET DE TRANSPORT MULTIMODAL / UNITE
DE PROJET BASEE A LUBUMBASHI**

Etude réalisée par : **Rémy KITA LEMA** du Bureau d'Expertise
Environnementale (BEE OGEC sprl)

Structure de tutelle : **Ministère des Transports et Voies de
Communication**

AVANT PROPOS

La Qualité de la vie des citoyens d'une contrée, d'une municipalité, d'une région, voire d'une nation dépend en très grande partie de la détermination et de la vigueur des pouvoirs publics d'œuvrer dans le sens de la croissance et du développement durable. Cette préoccupation est clairement affichée par le Projet de Transport Multimodal (PTM) en ce qui concerne la réhabilitation du réseau ferroviaire de la Société Nationale des Chemins de fer du Congo (SNCC). En recouvrant la pleine capacité d'assurer le transport efficient des biens et des gens, la SNCC redeviendra une pièce maitresse de la réussite de la politique gouvernementale de revitalisation de l'économie nationale , tout en garantissant le bien-être social des populations desservies ou tout simplement traversées.

Le réseau des voies ferrées est un moteur économique qui, non seulement assure la compétitivité et facilite le développement des entreprises de ces régions, mais crée aussi des emplois.

Le Bureau d'Expertise Environnementale (BEE sprl) est fier d'être associé à la matérialisation de ce projet du PTM/UPL, par l'entremise de son directeur exécutif, M. KITA LEMA Rémy, recruté pour l'exécution de la notice d'impact environnemental et social des travaux.

Notre pleine reconnaissance va à l'endroit du Coordinateur de l'UPL, M. MULONGO KASONGO Michel et son dynamique staff, qui n'ont ménagé aucun effort pour nous faciliter la tâche ; au Directeur des Infrastructures Ferroviaires de la SNCC, M. NGULU KIAMA MAMORI Maurice, pour son implication et son engagement personnel, ainsi que les cadres de sa direction, en l'occurrence MM. SOUASI Abdelaziz et KAZADI ; enfin, au Responsable de la DHSE, M.THAMBWE, pour sa sollicitude et sa pleine disponibilité.

LISTE DES ABREVIATIONS, SIGLES ET ACRONYMES

AMBA	: Atelier Menuiserie Bois et Métalliques
BEE	: Bureau d'Expertise Environnementale
BM	: Banque Mondiale
CFC	: Chloro-Fluoro-Carbure
CFMK	: Chemin de Fer Matadi – Kinshasa
COPIREP	: Comité de Pilotage de la Réforme des Entreprises Publiques
CPTM	: Cellule d'Exécution du Projet de Transport Multimodal
CVM	: Congolaise de Voies Maritimes
DHSE	: Département Hygiène, Sécurité, Environnement
DIF	: Direction des Infrastructures Ferroviaires
DO	: Direction des Opérations
EE	: Evaluation Environnementale
EIES	: Etude d'Impact Environnemental et Social
HSE	: Hygiène – Sécurité – Environnement
IST	: Infections Sexuellement Transmissibles
OCFU	: Office des Chemins de Fer des Uélé
OGEC	: Organisation pour la Gestion de l'Environnement au Congo
OMD	: Objectifs du Millénaire pour le Développement
OXYKAT	: Usine à Oxygène du Katanga

PGES	: Plan de Gestion Environnementale et Sociale
PIAAC-ATC	: Projet Intégré Autonome – Atelier Centraux
PK	: Point Kilométrique
PMLS	: Programme Multisectoriel de Lutte contre le Sida
PTM	: Projet de Transport Multimodal
PO	: Politique Opérationnelle
RDC	: République Démocratique du Congo
RVA	: Régie des Voies Aériennes
RVF	: Régie des Voies Fluviales
SCPT	: Société Commerciale des Transports et des Ports
SFI	: Société Financière Internationale
SIDA	: Syndrome Immuno – Déficience Acquise
SNCZ	: Société Nationale des Chemins de fer du Zaïre
SNCC	: Société Nationale des Chemins de fer du Congo
TBA	: Traverse en Béton Armé
TdR	: Termes de Référence
UPK	: Unité de Projet Basée à Kinshasa
UPL	: Unité de Projet Basée à Lubumbashi
VIH	: Virus d’Immuno – Déficience Humaine

LISTE DES TABLEAUX

- Tableau 1 : Conventions applicables au Projet et dont la RDC est signataire
- Tableau 2 : Résultats de l'analyse des risques liés à l'application des politiques de sauvegarde de la Banque mondiale
- Tableau 3 : Caractéristiques écologiques fondamentales des trois termes de la série régressive forêt dense sèche – forêt claire – savane arbustive
- Tableau 4 : Quantification des Impacts des travaux
- Tableau 5 : Quantification des impacts des sociaux
- Tableau 6 : Importance et durée des impacts
- Tableau 7 : Méthodologie d'évaluation d'impacts
- Tableau 8 : Impacts globaux
- Tableau 9 : Bilan des impacts et mesures et mesures d'atténuation
- Tableau 10 : Programme de suivi des impacts des travaux
- Tableau 11 : Estimation des couts des mesures préconisées

LISTE DES FIGURES

- Figure 1 : Forêt claire de type Miombo humide après feu tardif
- Figure 2 : Installation récente en forêt claire
- Figure 3 : Village en forêt claire
- Figure 4 : Savane arbustive sur sables oligotrophes de type Kalahari
- Figure 5 : Grandes termitières de type cathédral
- Figure 6 : Forêt dense sèche de type « Mululu » en saison sèche
- Figure 7 : Aspects des hauts plateaux katangais
- Figure 8 : Types de forêt galerie
- Figure 9 : Formations végétales alluviales
- Figure 10 : Prairies aquatiques émergées

LISTE DES CARTES

Carte n° 2108 F2 : ligne BUKAMA – ILEBO

Carte n° 2018 F1 : ligne SAKANIA – BUKAMA

Carte n° 2018 F3 : ligne TENKE – DILOLO

Carte Synoptique du Réseau SNCC.

SOMMAIRE

Résumé

Introduction

Rappel des termes de référence

Méthodologie

Cadres institutionnel, légal et réglementaire

Etat des lieux de certains tronçons du réseau
ferroviaire de la SNCC

Aperçu général des travaux

Consistance des travaux

Consultation du Public

Description de l'environnement de la zone de
réalisation des travaux

Impact des travaux sur l'environnement

Plan de gestion des impacts des travaux sur
l'environnement et le social

Conclusion

RESUME EXECUTIF

La Société Nationale des Chemins de fer du Congo (SNCC) est considérée comme l'épine dorsale de l'économie congolaise ; et tout ce qui déprécie la voie ferrée de la SNCC dégrade directement ou indirectement la situation de la population congolaise sur le plan social et/ou sur le plan économique.

Pendant les périodes de troubles sociopolitiques qu'a connues la République Démocratique du Congo (RDC), la SNCC a payé un lourd tribut (*destruction, vols et pillages de matériel et équipement, endommagement des voies et des installations etc*).

Malgré ces difficultés et le délabrement avancé de son réseau ferroviaire, la SNCC reste et continue de garder ce statut d'épine dorsale de l'économie congolaise. En effet, par son réseau ferroviaire, elle est la seule structure intervenant dans le domaine de transport en RDC qui dispose de moyens pouvant transporter un grand nombre de voyageurs et d'importantes quantités de marchandises des zones de production vers les zones de consommation et de transformation. Et de par son fonctionnement, elle contribue à la lutte contre la pauvreté dans sa zone d'intervention, mais aussi, de manière indirecte, au développement de toutes les autres régions du pays.

Consciente de la situation, la Haute Direction de la Société a engagé, depuis quelque temps, une série d'actions dans toutes les composantes de l'entreprise et dans les secteurs qui ont un lien avec l'environnement et le

social. Malheureusement, il n'est pas erroné d'affirmer que ces actions s'avèrent minimales et très insuffisantes, compte tenu de l'ampleur de la situation de cette entreprise.

Ainsi, pour relever les nombreux défis qui se présentent à la Société, la direction générale a reçu l'appui du gouvernement congolais, par le biais du Projet de Transport Multimodal (PTM) et du partenaire technique et financier qu'est la Banque Mondiale (BM). Sur les plans environnemental et social, en référence aux normes internationales dans le domaine de l'environnement, il est possible d'affirmer que le fonctionnement de la SNCC est non conforme. Cela nécessite donc la mise en œuvre d'actions correctives à court, moyen et long termes. C'est dans ce cadre que l'Unité du PTM basée à Lubumbashi (UPL), de concert avec la Haute Direction de la SNCC a diligenté la présente Notice d'Impact Environnemental et Social (EIES) dont l'objet est de cerner les impacts environnementaux et sociaux négatifs associés aux travaux de réhabilitation de la voie ferrée.

Le présent rapport porte sur l'évaluation environnementale et sociale des travaux de réhabilitation de la voie ferrée de la Société Nationale des Chemins de fer du Congo (SNCC) qui s'effectuent et s'effectueront sur les tronçons ci-après :

LIKASI – BUKAMA

TENKE – KISANFU

MWENE DITU – KISAMBA

Le Rapport fait un panorama des dispositions législatives, réglementaires et institutionnelles en matière d'étude d'impact environnemental et social (EIES) en République du Congo (RDC), depuis la Constitution jusqu'aux lois et décrets d'application concernant les grands travaux d'aménagement.

Le rapport procède ensuite à une présentation sommaire du projet de réhabilitation à travers ses activités, son envergure et sa zone d'intervention. Il décrit la situation actuelle de l'environnement, à savoir :

- le milieu physique : le climat, le relief et la géomorphologie, la géologie et les sols, l'hydrographie ;
- le milieu biologique : la végétation, la faune ;
- le milieu anthropique : les caractéristiques de la population, les activités économiques pratiquées dans la zone, l'importance du chemin de fer dans la vie des riverains et de la population en général.

En outre, le rapport présente les résultats de l'évaluation des impacts du projet sur l'environnement, en identifiant ses impacts et ses effets pendant la période des travaux et après les travaux, c'est-à-dire pendant l'exploitation et l'entretien de la voie. A chaque fois, les sources d'impacts sont identifiées, ainsi que la nature des effets (positifs ou négatifs). La méthode générale d'évaluation d'impact est décrite pour permettre au lecteur de connaître la manière d'analyse qui a conduit aux résultats obtenus. Ainsi, sont présentés les impacts sur :

- le milieu physique : les sols, les eaux de surface, les eaux souterraines, le bruit, la qualité de l'air ;
- le milieu biotique : la flore et la faune ;
- le milieu anthropique et l'économie : les ressources naturelles, l'emploi, la santé et la sécurité ; les activités économiques, la circulation ferroviaire, la qualité de la vie des populations riveraines.

Les principaux impacts pendant les travaux sont :

- pour les impacts positifs : amélioration de l'emploi de la main d'œuvre locale, développement du petit commerce, augmentation des revenus des populations.
- Pour les impacts négatifs : dégradation des ressources végétales, présence de déchets solides et liquides, bruits des engins, poussières et autres désagréments, influence des ouvriers et assimilés sur les mœurs locaux (IST/SIDA).

Les principaux impacts pendant l'exploitation de la voie sont :

- Pour les impacts positifs : régularité du trafic, développement des échanges, augmentation du trafic passager et du fret, augmentation des revenus des populations et de la SNCC.

- Pour les impacts négatifs : résurgence du chômage des jeunes, augmentation des risques d'accidents, augmentation des vols à bord des trains.

Une proposition de mesures est faite pour atténuer ou supprimer les impacts négatifs en période des travaux et en période d'exploitation de la voie. Ces mesures concernent les ouvrages d'assainissement transversaux (ponts et dalots), la signalisation verticale et horizontale pour la sécurité des hommes et des animaux, le respect des normes sécuritaires et environnementales, l'information et la sensibilisation des populations sur les activités du projet et leurs effets négatifs éventuels, etc.

Ces mesures peuvent se résumer de la manière suivante :

- Obligation aux entreprises d'embaucher la main d'œuvre locale ;
- Visites médicales pour les ouvriers et les assimilés ;
- Campagnes de sensibilisation sur le SIDA ;
- Dispositifs antiérosifs au droit des ouvrages de franchissement et de drainage ;
- Nettoyage des chantiers et des sites d'implantation et de stockage des matériaux ;
- Prélèvement des eaux pour les travaux loin des agglomérations ;
- Collecte et élimination des déchets liquides et solides ;
- Réduction des manœuvres inutiles des engins ;
- Plantation des arbres d'alignement à la traversée des villes et des villages ;
- Mise en place des panneaux de signalisation ;
- Signalisation des travaux et des obstacles éventuels aux trafics ferroviaires...

Enfin, le rapport propose un plan de gestion des impacts sur l'environnement ainsi que le coût des mesures préconisées et qui est estimé à 66.000 \$ US. Le plan de gestion environnementale et sociale définit un programme de surveillance environnementale et un programme de suivi environnemental indiquant les domaines de suivi, les indicateurs, les responsables, les périodes et la nature des activités de suivi.