

## Fiche technique sur les aspects environnementaux et sociaux

### Informations générales

Intitulé du projet :	BELABO-NGAOUNDERE RAILWAY RENEWAL CAMEROON
Numéro du projet :	2014-0650
Pays :	Cameroun
Description du projet :	Le projet consiste en renouvellement de la ligne ferroviaire Belabo et Ngaoundéré (aproximativement 330 km de ligne non-electrifié à voie unique).
EIE exigée :	Oui
Projet faisant partie du programme « empreinte carbone <sup>1</sup> » :	Non

### Évaluation des incidences environnementales et sociales

#### Description du projet

Le projet consiste en renouvellement du tronçon Bélabo – Ngaoundéré de la ligne ferroviaire Transcam 2. La section Bélabo - Ngaoundéré compte 9 gares (y compris Bélabo et Ngaoundéré) et 8 cantons de voie unique.

Le renouvellement de la ligne sera conçu avec les caractéristiques principales suivantes :

- tracé de la voie : le tracé existant sera maintenu ;
- écartement : 1000 mm ;
- charge à l'essieu : 20t ;
- vitesse : 90 km/h pour trains passagers et 70 km/h pour trains marchandises.

Le périmètre du projet comportera les travaux suivants :

- renouvellement de la voie principale et des voies d'évitements dans les gares ;
- réparation et/ou reconstruction de la plateforme ;
- réparation des ouvrages d'art et ouvrages hydrauliques ;
- réparation et amélioration du système de drainage ;
- réparation et amélioration des passages à niveau existants ;
- aménagement des passages du bétail ;
- travaux aux gares :
  - Goyoum : prolongement du quai N° 1 ;
  - Tête d'Éléphant : construction d'un bâtiment indépendant comprenant une salle d'attente et un magasin ;
  - Ngaoundal : réparation et allongement de la clôture existante ;
  - Ngaoundéré : construction d'une passerelle piétonnière, réparation de terreplein dans la zone de quais, réparation et allongement de la clôture existante ;

<sup>1</sup> Seuls sont retenus les projets entrant dans le périmètre du programme pilote, selon la définition donnée dans la méthodologie de la BEI mise en place pour évaluer l'empreinte carbone, pour autant que les émissions estimées dépassent les seuils fixés dans la méthodologie, à savoir plus de 20 000 tonnes de CO<sub>2</sub>e par an en valeur absolue (brut) ou 20 000 tonnes de CO<sub>2</sub>e par an en valeur relative (net) – tant pour les hausses que pour les économies.

Luxembourg, 16 December 2020

- travaux nécessaires pour les déviations et repositionnements des systèmes de signalisation, télécommunications et énergie existants ;
- mesures d'atténuation des impacts environnementaux et sociaux négatifs et de bonification des impacts positifs.

Les travaux seront réalisés majoritairement dans la zone du domaine ferroviaire existant.

## **Évaluation des incidences environnementales**

### **Conformité avec la réglementation environnementale**

Dans l'Union Européenne, le projet appartiendrait à la catégorie d'investissements visés par l'Annexe II de la Directive concernant l'Étude d'Impact sur l'Environnement (EIE) (Directive 2011/92/UE tel que modifiée par la Directive 2014/52/UE) et donc le besoin d'une EIE serait déterminé par l'autorité compétente.

Au Cameroun, le projet appartient à la catégorie d'opérations pour lesquelles une étude d'impact environnemental et social (EIES) sommaire est requis en conformité avec l'Arrêté N° 0001/MINPEDD du 8 février 2016 fixant les différentes catégories d'opérations dont la réalisation est soumise à une évaluation environnementale stratégique ou à une étude d'impact environnemental et social. Les travaux de mise en œuvre du projet ne peuvent démarrer avant l'approbation de l'EIES qui s'établit moyennant l'émission du certificat de conformité environnemental par l'autorité environnemental compétente.

Une analyse environnementale et sociale préliminaire a été réalisée pour le projet dans le cadre de l'Étude de faisabilité afin de disposer d'une première appréciation des risques environnementaux et sociaux et des principales mesures d'atténuation nécessaires, ainsi que d'identifier les diligences pour les évaluations environnementales et sociales à mener pendant la mise en œuvre du projet.

Une EIES sommaire en conformité avec la législation nationale, ainsi que les standards environnementaux et sociaux des potentiels bailleurs de fonds, notamment les Standards environnementaux et sociaux de la BEI, est censée commencer au quatrième trimestre 2020. L'EIES comprendra une analyse détaillée des impacts et risques liés à la construction et l'exploitation du projet, définira les mesures à mettre en œuvre afin de réduire, éviter ou compenser les risques environnementaux et sociaux du projet, ainsi que bonifier les impacts positifs. Notamment, l'EIES inclura une analyse identifiant les potentiels risques et impacts sur les sites et les mesures d'atténuation correspondantes. La réalisation de l'EIES inclura l'engagement de parties prenantes, ainsi qu'une consultation publique.

Un Plan de Gestion Environnemental et Social (PGES) traduira opérationnellement les conclusions de l'EIES en précisant les modalités pratiques de mise en œuvre et de suivi des mesures d'atténuation ou de compensation des impacts.

### **Localisation du projet sur les espaces naturels, sites protégés et la biodiversité**

Sur le plan biologique, la ligne traverse trois type de zones végétales, à savoir, dans le sens du sud au nord, la forêt semi-décidue, la savane phytogéographique et savane la guinéo-soudanienne. Dans sa partie méridionale, la ligne longe la rivière Sanaga sur une longueur d'environ 70 km et traverse plusieurs affluents de celle-ci, dont la rivière Lom. Le tronçon central de la ligne longe la rivière Pangar sur une longueur d'environ 80 km et la traverse à plusieurs reprises. Plus au nord la ligne traverse la rivière Djerem et longe sur une longueur d'environ 50 km son affluent Vina.

## Public

Luxembourg, 16 December 2020

La ligne traverse la réserve de faune de Mbam et Djerem sur une longueur d'environ 120 km, longe le Parc National de Deng-Deng sur une longueur d'environ 40 km. Le Parc National de Mbam et Djerem se situe à une distance d'environ 40 km à l'ouest de la ligne.

La zone compte plusieurs espèces biologiques, dont plusieurs espèces en danger critique d'extinction ou en danger d'extinction, telles que le gorille (*gorilla gorilla*), le chimpanzé (*pan troglodyte*), l'éléphant (*loxodonta africana*), le pangolin géant (*manis gigantea*), le cercocèbe à joues grises (*cercocebus albigena*), la biche (*neotragus batesi*), le céphalophe bleu (*philantomba monticola*) et le buffle (*syncerus caffer*).

### Impacts pendant la phase de construction

Sans préjudice des conclusions de l'EIES, et notamment des mesures d'atténuation des impacts négatifs dont les détails y seront définis, sur la base de l'analyse préliminaire réalisée dans le cadre de l'Étude de faisabilité, s'agissant de renouvellement d'une ligne existante et étant donné que les travaux seront réalisés majoritairement dans l'emprise ferroviaire existante, les impacts environnementaux négatifs et risques attendus sont d'une envergure qui permet les minimiser, voire les éviter, avec des mesures appropriées.

Les principaux impacts et risques associés à la phase des travaux concernent les aspects suivants :

- réduction du couvert végétal, principalement dans les zones de chantier, des dépôts et les nouvelles routes d'accès ;
- impacts sur les eaux et la végétation des berges des cours d'eaux traversés par la ligne ;
- bruit et vibrations générés par les engins de chantiers et la circulation des camions ;
- hausse des niveaux de pollution en raison des émissions des engins de chantier et des camions, ainsi que des poussières ;
- la production des déchets dangereux, notamment de traverses créosotées.

La plupart des impacts négatifs et risques, avec l'exception notable de la production des déchets dangereux, ont un caractère temporel marqué associé à la phase des travaux. Ils peuvent être maîtrisés avec des mesures d'atténuation correspondant à la réalisation des travaux selon les règles de l'art et dont les détails seront définis dans le PGES. En ce qui concerne les modalités de la mise en décharge des déchets dangereux, celles-ci seront analysées dans l'EIES et définies également dans le PGES.

### Impacts pendant la phase d'exploitation

Concernant la phase d'opération, les impacts et risques additionnels par rapport à la situation actuelle seront ces liés à l'augmentation du nombre et vitesse des circulations, tels que :

- hausse de niveau du bruit et des vibrations générés par les trains ;
- hausse des émissions des engins de locomotives ;
- risque de collision avec des personnes, animaux domestiques ou sauvages.

Le risque de collision sera atténué par des mesures spécifiques prévues, telles que la réparation et l'amélioration des passages à niveau existants, l'aménagement des passages du bétail, la réparation et l'allongement des clôtures existantes, ainsi qu'éventuellement d'autres mesures à identifier dans le cadre de l'EIES.

Les impacts et risques liés à l'augmentation de circulation sont censés être largement mitigés par les effets positifs du projet sur l'environnement à travers l'amélioration de l'attractivité du mode ferroviaire par rapport au transport sur route et en conséquence la réduction des émissions de bruit, émissions de polluants, ainsi qu'une amélioration de la sécurité du système de transport dans son ensemble.

Luxembourg, 16 December 2020

## **Évaluation des incidences sociales**

### **Acquisition foncière et réinstallation**

Sur la base des études préliminaires, le Projet ne requerra pas des acquisitions foncières, car il s'agit de renouvellement d'infrastructures existantes dans le périmètre de leur emprise. Les installations de chantiers ainsi que les zones de stockage des matériaux seront également situées majoritairement dans l'emprise ferroviaire existante.

Toutefois, si, suite aux analyses approfondies qui font partie de l'EIES, il s'avère que le projet requière des occupations foncières ponctuelles (permanentes ou temporaires) ou aura affections sur les activités économiques des riverains, un Plan d'Actions de Réinstallation (PAR) comprenant des indemnités pour les pertes et un accompagnement social sera rédigé dans le cadre de l'EIES en conformité avec la réglementation nationale et les Standards Sociaux de la Banque.

### **Sécurité et la santé au travail**

En accord avec la législation nationale sur la sécurité et santé au travail et les obligations émanant des conventions de l'Organisation International du Travail (OIT) ratifiées par le Cameroun, les contrats de travaux signés avec les entreprises intégreront la sécurité et la santé au travail et seront conformes aux standards de l'OIT.

### **Flux de travailleurs du projet**

Le projet est censé d'amener à sa région d'influence un nombre important de travailleurs détachés. Les risques et les incidences négatives potentielles en découlant seront analysés dans l'EIES, et les dispositions nécessaires pour les éviter, atténuer et gérer seront définis dans le PGES.

## **Consultation publique et dialogue avec les parties prenantes**

Les consultations publiques auront lieu dans les villes et villages traversés par le projet. Les consultations seront réalisées dans le cadre de l'EIES, ainsi que, le cas échéant lors de la préparation du PAR.

Ces consultations publiques seront conçues de manière à être inclusives et toucher toutes les catégories d'acteurs concernées telles que les autorités des localités traversées, les services techniques de l'Etat, les associations de femmes, les chefs de villages, etc.

Les consultations publiques permettront aux populations d'avoir une meilleure connaissance du projet, d'apprécier les impacts potentiels tant sur le plan humain que naturel mais aussi d'émettre leurs préoccupations et recommandations.

## **Autres aspects environnementaux et sociaux**

### **Amélioration du système de transport**

Pour les populations, la concrétisation du projet va aider au désenclavement des villes et villages desservis par la ligne en facilitant l'écoulement des produits agricoles, la mobilité des personnes, y compris la facilitation de l'accès aux structures de santé, notamment pour les femmes et les enfants, la réduction des temps de parcours et l'amélioration de la sécurité transport.

### **Mesure en place contre le braconnage**

Le Ministère des Forêts et de la Faune et Camrail (le concessionnaire de la ligne) ont établi un Mémorandum d'entente, dont l'objectif est de s'assurer que les individus ne transportent pas, par

Luxembourg, 16 December 2020

le chemin de fer, des produits fauniques et bois illégaux. Son champ d'action s'étale également dans les gares intermédiaires, les arrêts et les unités de travail.

Pour cela, des éco-gardes effectuent de façon régulière et en compagnie des agents Camrail, des patrouilles dans les trains pour informer et sensibiliser les voyageurs et le personnel sur l'interdiction du transport et de la commercialisation des produits fauniques et bois illégaux. Lorsque des saisies sont effectuées dans ce cadre, les produits fauniques saisis sont vendus aux enchères et les contrevenants poursuivis conformément à loi camerounaise.

Tous bois transporté par Camrail fait l'objet de présentation au préalable d'une lettre de voiture signée par les autorités compétentes en la matière.

## Conclusions et Recommandations

Sur le volet environnemental, le projet aura des effets positifs sur l'environnement à travers l'amélioration de l'attractivité du mode ferroviaire par rapport au transport sur route, le conséquent report modal et les impacts positives associés, tels que les réductions des émissions de gaz à effet de serre et des polluants. Concernant les impacts négatifs et risques inhérents au ce type de projets, les mesures d'atténuation pour permettre un traitement conséquent et adéquat seront définies dans le PGES.

Sur le volet social, la mise en œuvre du projet entraînera des impacts sociaux sur différents types de catégories de population et d'acteurs locaux. Ces impacts sont censés être positifs, notamment grâce à une amélioration du system de transports dans la région, la réduction de temps de voyages et l'amélioration de la sécurité de transport. Si ponctuellement des déplacements physiques ou économiques de personnes s'avèrent nécessaire, un PAR suivant la législation nationale et les Standards sociaux de la Banque sera préparé.

Le Promoteur a été sensibilisé sur les Standards environnementaux et sociaux de la Banque.

Les mesures mentionnées ci-dessus et les conditions résumées ci-dessous devraient permettre d'atténuer les risques associés au projet.

Avant le premier décaissement du prêt, le promoteur fournira à la Banque :

- Preuve de la réalisation de l'EIES et, le cas échéant, du PAR en conformité avec la législation nationale et les Standards environnementaux et sociaux de la BEI, y compris preuve de qu'un processus conséquent d'engagement des parties prenants et de consultation publique a eu lieu, ainsi que le certificat de conformité environnemental a été obtenu.
- Preuve de la mise en place d'une assistance technique (consultant) à l'Unité de Gestion du Projet (UGP), ainsi qu'une unité de supervision du projet avec des ressources et termes de référence à la satisfaction de la Banque, notamment en ce qui concerne les aspects environnementaux et sociaux.
- Preuve que les dossiers d'appel d'offres des contrats de construction et de fournitures du projet incluent le PGES et les standards environnementaux et sociaux de la Banque.
- Preuve de la mise en place d'un plan de communication intégrant les activités sur l'engagement des parties prenantes<sup>2</sup> et le mécanisme de gestion des plaintes<sup>3</sup>.

<sup>2</sup> Stakeholders Engagement Plan (SEP)

<sup>3</sup> Grievance Redress Mechanism (GRM)

## Public

Luxembourg, 16 December 2020

Avant chaque décaissement du prêt, le promoteur fournira à la Banque :

- Pour chaque section et avant le début des travaux, preuve que les emprises sont libres pour la construction et que toutes les mesures sociales de compensation et de restauration ont été exécutées.
- Les cas échéant, le rapport d'avancement de la mise en œuvre du PAR, y compris rapport d'achèvement du PAR avant le dernier décaissement.

Le Promoteur s'engage à respecter les Standards environnementaux et sociaux de la Banque dans l'ensemble des activités pour la mise en œuvre du projet y compris la promotion du dialogue social avec la main d'œuvre et l'engagement des parties prenantes à travers des processus inclusifs de consultation. Le promoteur s'engage également informer la Banque sur l'exécution de PGES et du PAR.

Sous ces conditions, le projet est considéré comme acceptable par rapport aux exigences de la Banque sur les aspects environnementaux et sociaux.